

Úradný vestník

Európskej únie

L 254

Slovenské vydanie

Právne predpisy

Zväzok 51

20. septembra 2008

Obsah

- I Akty prijaté podľa Zmluvy o ES/Zmluvy o Euratome, ktorých uverejnenie je povinné

NARIADENIA

Komisia

- ★ Nariadenie Komisie (ES) č. 859/2008 z 20. augusta 2008, ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie Rady (EHS) č. 3922/91, pokiaľ ide o spoločné technické požiadavky a správne postupy uplatniteľné na obchodnú leteckú dopravu 1

Cena: 38 EUR



Akty, ktoré sú vytlačené obyčajným písmom, sa týkajú každodennej organizácie poľnohospodárskych záležitostí a sú spravidla platné len obmedzený čas.

Názvy všetkých ostatných aktov sú vytlačené tučným písmom a je pred nimi hviezdička.

POZNÁMKA PRE ČITATEĽA

Inštitúcie rozhodli, že vo svojich dokumentoch už nebudú uvádzať odkazy na posledné zmeny a doplnenia aktov, na ktoré sa odkazuje.

Pokiaľ nie je uvedené inak, odkazy na akty v uverejnených dokumentoch sa vzťahujú na akty v ich platnom znení.

I

(Akty prijaté podľa Zmluvy o ES/Zmluvy o Euratome, ktorých uverejnenie je povinné)

NARIADENIA

NARIADENIE KOMISIE (ES) č. 859/2008

z 20. augusta 2008,

ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie Rady (EHS) č. 3922/91, pokiaľ ide o spoločné technické požiadavky a správne postupy uplatniteľné na obchodnú leteckú dopravu

KOMISIA EURÓPSKÝCH SPOLOČENSTIEV,

so zreteľom na Zmluvu o založení Európskeho spoločenstva,

so zreteľom na nariadenie Rady (EHS) č. 3922/91 zo 16. decembra 1991 o harmonizácii technických požiadaviek a správnych postupov v oblasti civilného letectva ⁽¹⁾, a najmä na jeho článok 11 ods. 1,

keďže:

(1) V nariadení (EHS) č. 3922/91 sa stanovuje, že Komisia prijme zmeny a doplnenia k spoločným technickým požiadavkám a správny postupom uvedeným v jeho prílohe III, ktoré vyvolal vedecký a technický pokrok.

(2) Príloha III k nariadeniu (EHS) č. 3922/91 je založená na súbore harmonizovaných predpisov, ktoré prijali Spojené letecké úrady (JAA) a ktoré sa nazývajú Jednotné letecké predpisy pre obchodnú leteckú dopravu (letúny) (JAR-OPS 1).

(3) Nariadením Komisie (ES) č. 8/2008 ⁽²⁾ sa aktualizovala príloha III s cieľom zohľadniť zmeny a doplnenia, ktoré sa vykonali v predpisoch JAR-OPS od 1. januára 2005 (zmeny a doplnenia 9 až 12) pred dňom nadobudnutia účinnosti uvedenej prílohy (16. júla 2008).

(4) Na základe ďalších prác, ktoré uskutočnila Európska agentúra pre bezpečnosť letectva, a do prijatia vykonávacích nariadení, ktoré sa stanovujú v nariadení (ES) č. 8/2008, by sa uvedená príloha mala znovu zmeniť a doplniť, aby obsahovala určité podrobné technické a prevádzkové požiadavky týkajúce sa najdôležitejších bezpečnostných prvkov uvedenej prílohy.

(5) Tieto nové požiadavky by mali byť bezodkladne uplatniteľné. Priemyselné odvetvie a orgány však potrebujú istý čas na implementáciu komplexných ustanovení vzťahujúcich sa na prevádzku za každých poveternostných podmienok a na výcvik palubných sprievodcov.

(6) Príloha III k nariadeniu (EHS) č. 3922/91 by sa preto mala zodpovedajúcim spôsobom zmeniť a doplniť.

(7) Opatrenia stanovené v tomto nariadení sú v súlade so stanoviskom Výboru pre leteckú bezpečnosť zriadeného článkom 12 nariadenia (EHS) č. 3922/91,

PRIJALA TOTO NARIADENIE:

Článok 1

Príloha III k nariadeniu (EHS) č. 3922/91 sa nahrádza znením prílohy k tomuto nariadeniu.

Článok 2

⁽¹⁾ Ú. v. ES L 373, 31.12.1991, s. 4.

⁽²⁾ Ú. v. EÚ L 10, 12.1.2008, s. 1.

1. Toto nariadenie nadobúda účinnosť dňom jeho uverejnenia v Úradnom vestníku Európskej únie.

2. Ustanovenia prílohy k tomuto nariadeniu týkajúce sa OPS 1.1005, OPS 1.1010, OPS 1.1015, dodatku 1 k OPS 1.1005, dodatku 1 k OPS 1.1010, dodatku 1 k OPS 1.1015 a dodatku 3 k OPS 1.1005/1.1010/1.1015 sa uplatňujú od 16. júla 2009.

3. Ustanovenia prílohy k tomuto nariadeniu týkajúce sa OPS 1.430, OPS 1.435, OPS 1.440, OPS 1.450, OPS 1.455,

OPS 1.460, dodatku 1 k OPS 1.430, dodatku 1 k OPS 1.440, dodatku 1 k OPS 1.450 a dodatku 1 k OPS 1.455 sa uplatňujú od 16. júla 2011.

4. Kým sa nezačnú uplatňovať ustanovenia uvedené v odsekoch 2 a 3, budú sa naďalej uplatňovať zodpovedajúce ustanovenia prílohy k nariadeniu (ES) č. 8/2008.

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

V Bruseli 20. augusta 2008

Za Komisiu
Antonio TAJANI
podpredsa

PRÍLOHA

„PRÍLOHA III

Spoločné technické požiadavky a administratívne postupy uplatňované v obchodnej leteckej doprave

OPS 1: Obchodná letecká doprava (letúny)

Obsah (všeobecná štruktúra)

ČLÁNOK A	—	Uplatniteľnosť a vymedzenie pojmov
ČLÁNOK B	—	Všeobecné ustanovenia
ČLÁNOK C	—	Osvedčovanie prevádzkovateľa a dozor
ČLÁNOK D	—	Prevádzkové postupy
ČLÁNOK E	—	Prevádzka za každých poveternostných podmienok
ČLÁNOK F	—	Výkonnosti všeobecne
ČLÁNOK G	—	Výkonnostná trieda A
ČLÁNOK H	—	Výkonnostná trieda B
ČLÁNOK I	—	Výkonnostná trieda C
ČLÁNOK J	—	Hmotnosť a vyváženie
ČLÁNOK K	—	Prístroje a vybavenie
ČLÁNOK L	—	Komunikačné a navigačné vybavenie
ČLÁNOK M	—	Údržba letúna
ČLÁNOK N	—	Letová posádka
ČLÁNOK O	—	Palubní sprievodcovia
ČLÁNOK P	—	Príručky, denníky a záznamy
ČLÁNOK Q	—	Obmedzenie času letu, času v službe a požiadavky na odpočinok
ČLÁNOK R	—	Letecká preprava nebezpečného tovaru
ČLÁNOK S	—	Bezpečnostná ochrana

ČLÁNOK A

UPLATNITEĽNOSŤ A VYMEDZENIE POJMOV

OPS 1.001

Uplatniteľnosť

Predpis OPS časť 1 predpisuje požiadavky, ktoré sa uplatňujú na prevádzku akéhokoľvek civilného letúna na účely obchodnej leteckej dopravy prevádzkovateľom, ktorého hlavné sídlo a prípadné registrované pobočky sa nachádzajú v členskom štáte, ktorý sa ďalej označuje ako prevádzkovateľ. OPS 1 sa neuplatňuje:

1. na letúny, ak sa použijú na vojenské, colné a policajné služby, ani
2. na výsadkové lety a lety na zásahy v prípade požiarov a na súvisiace lety do stanoveného miesta a spätočné lety, pri ktorých sú prepravované tie osoby, ktoré bežne vykonávajú výsadky alebo zásahy v prípade požiarov, ani
3. na lety bezprostredne pred, počas alebo bezprostredne po činnostiach týkajúcich sa leteckých prác za predpokladu, že tieto lety súvisia s týmito leteckými prácami, pri ktorých je okrem členov posádky prepravovaných najviac 6 osôb, ktoré sú nevyhnutné pri výkone leteckých prác.

OPS 1.003

Vymedzenie pojmov

- a) Na účely tejto prílohy:
 1. ‚Prijaté/prijateľné‘ znamená bez námietok leteckého úradu ako vhodné na určený účel.
 2. ‚Schválené (leteckým úradom)‘ znamená zadokumentované (leteckým úradom) ako vhodné na určený účel.
 3. ‚Základný zoznam minimálneho vybavenia (MMEL)‘ znamená základný zoznam (vrátane preambuly) zodpovedajúci typu lietadla, v ktorom sa ustanovuje, aké prístroje, zariadenia alebo funkcie, ktoré pri zachovaní úrovne bezpečnosti určenej v príslušných špecifikáciách osvedčenia o letovej spôsobilosti, môžu byť dočasne nepripravené na prevádzku buď z dôvodu prirodzenej nadbytočnosti v prevedení, alebo kvôli určeným postupom, podmienkam a obmedzeniam prevádzky a údržby a v súlade s platnými postupmi pre zachovanie letovej spôsobilosti.
 4. ‚Zoznam minimálneho vybavenia (MEL)‘ znamená zoznam (vrátane preambuly), v ktorom sa ustanovuje prevádzka lietadla za určených podmienok s konkrétnymi prístrojmi, zariadeniami alebo funkciami, ktoré v čase začatia letu nie sú pripravené na prevádzku. Tento zoznam vypracuje prevádzkovateľ pre svoje vlastné konkrétne lietadlo, pričom berie do úvahy definíciu svojho lietadla a príslušné podmienky prevádzky a údržby v súlade s postupom schváleným leteckým úradom.
- b) Časť M a časť 145 uvedené v tejto prílohe sú z nariadenia Komisie (ES) č. 2042/2003 ⁽¹⁾.

(¹) Ú. v. EÚ L 315, 28.11.2003, s. 1.

ČLÁNOK B

VŠEOBECNÉ USTANOVENIA

OPS 1.005

Všeobecné ustanovenia

- a) Prevádzkovateľ nesmie prevádzkovať letún na obchodnú leteckú dopravu inak ako v súlade s predpisom OPS časťou 1. Menej prísne požiadavky na prevádzku letúnov výkonnostnej triedy B sa nachádzajú v dodatku 1 k OPS 1.005 písm. a).
- b) Prevádzkovateľ spĺňa uplatniteľné retroaktívne požiadavky na letovú spôsobilosť letúnov prevádzkovaných na účely obchodnej leteckej dopravy.
- c) Každý letún sa prevádzkuje v súlade s podmienkami uvedenými v jeho osvedčení letovej spôsobilosti a v rámci schválených obmedzení uvedených v letovej príručke letúna.
- d) Všetky syntetické výcvikové zariadenia (STD), ako sú letové simulátory alebo letové výcvikové zariadenia (FTD), ktoré nahrádzajú letún na výcvikové a/alebo preskúšavacie účely, majú byť spôsobilé podľa požiadaviek platných pre syntetické výcvikové zariadenia. Prevádzkovateľ, ktorý plánuje použiť takéto STD, musí získať súhlas od leteckého úradu.

OPS 1.020

Zákony, predpisy a postupy – zodpovednosti prevádzkovateľa

Prevádzkovateľ musí zabezpečiť, aby:

1. všetci zamestnanci boli informovaní, že sú povinní dodržiavať zákony, predpisy a postupy tých štátov, v ktorých sa prevádzka vykonáva a ktoré sa týkajú plnenia ich povinností, a
2. všetci členovia posádok dobre poznali zákony, predpisy a postupy týkajúce sa plnenia ich povinností.

OPS 1.025

Spoločný jazyk

- a) Prevádzkovateľ musí zabezpečiť, aby sa všetci členovia posádky mohli dohovoriť spoločným jazykom.
- b) Prevádzkovateľ musí zabezpečiť, aby celý prevádzkový personál rozumel jazyku, v ktorom sú napísané tie časti prevádzkovej príručky, ktoré sa týkajú jeho povinností a zodpovedností.

OPS 1.030

Zoznamy minimálneho vybavenia – zodpovednosti prevádzkovateľa

- a) Prevádzkovateľ vytvorí pre každý letún zoznam minimálneho vybavenia (MEL) schválený leteckým úradom. Zoznam sa zakladá na príslušnom základnom zozname minimálneho vybavenia (MMEL) (ak existuje) schválenom leteckým úradom a ukladá najmenej tie isté obmedzenia.
- b) Prevádzkovateľ nesmie prevádzkovať letún inak, ako v súlade s MEL, pokiaľ mu to letecký úrad nepovolí. Takéto povolenie sa nevydáva za žiadnych okolností, ak ide o prevádzku prekračujúcu obmedzenie dané základným MMEL.

OPS 1.035

Systém kvality

- a) Prevádzkovateľ zavedie jednotný systém kvality a ustanoví jedného vedúceho kvality, aby monitoroval dodržiavanie a primeranosť postupov požadovaných na zabezpečenie bezpečných prevádzkových postupov a letovej spôsobilosti letúnov. Monitorovanie dodržiavania musí zahŕňať systém spätnej väzby k zodpovednému manažérovi [pozri tiež OPS 1.175 písm. h)] na zabezpečenie nevyhnutných nápravných opatrení.
- b) Systém kvality musí obsahovať program zabezpečovania kvality, v ktorom sú navrhnuté postupy na overenie skutočnosti, že všetky činnosti sa vykonávajú v súlade so všetkými príslušnými požiadavkami, normami a postupmi.
- c) Systém kvality a vedúci kvality musí byť prijateľný pre letecký úrad.
- d) Systém kvality musí byť opísaný v príslušnej dokumentácii.
- e) Bez ohľadu na písmeno a) letecký úrad môže uznať vymenovanie dvoch vedúcich kvality, jedného na letovú prevádzku a druhého na údržbu, za predpokladu, že prevádzkovateľ určil jeden útvar na zabezpečenie jednotného uplatňovania systému kvality v celej prevádzke.

OPS 1.037

Program prevencie nehôd a bezpečnosti letov

- a) Prevádzkovateľ stanoví a vedie program prevencie nehôd a bezpečnosti letov, ktorý môže byť integrovaný so systémom kvality, ktorý zahŕňa:
 - 1. programy na získanie a udržiavanie povedomia nebezpečenstva u všetkých osôb zapojených do prevádzky a
 - 2. postup hlásenia udalosti, ktorý umožňuje analýzu a posúdenie príslušných hlásení o incidentoch a leteckých nehodách, aby sa mohli identifikovať nepriaznivé tendencie alebo prijať riešenia nedostatkov v záujme bezpečnosti letov. Postup chráni totožnosť oznamovateľa a obsahuje možnosť, že hlásenia sa môžu predložiť anonymne, a
 - 3. vyhodnocovanie relevantných informácií týkajúcich sa nehôd a incidentov a ohlasovanie s tým súvisiacich informácií, avšak bez prisudzovania viny, a
 - 4. program monitorovania letových údajov pre letúny nad 27 000 kg MCTOM. Monitorovanie letových údajov (FDM) je aktívnejšie využitie digitálnych letových údajov z bežných prevádzok na zvýšenie bezpečnosti letectva. Z programu monitorovania letových údajov sa nevyvodzuje trestná zodpovednosť a obsahuje primerané záruky na ochranu zdroja(-ov) údajov, a
 - 5. vymenovanie osoby zodpovednej za riadenie programu.
- b) Za návrhy na nápravné opatrenia, ktoré vyplývajú z programu prevencie leteckých nehôd a bezpečnosti letov, zodpovedá osoba zodpovedná za riadenie programu.
- c) Účinnosť zmien, ktoré vyplývajú z návrhov na nápravné opatrenia zistené programom prevencie nehôd a bezpečnosti letov, monitoruje vedúci kvality.

OPS 1.040

Členovia posádky

- a) Prevádzkovateľ zabezpečí, aby všetci členovia letovej posádky a palubní sprievodcovia boli vyškolení a spôsobilí na vykonávanie pridelených povinností.

- b) V prípade členov posádky iných ako palubní sprievodcovia, ktorí vykonávajú svoje povinnosti v časti letúna určenej pre cestujúcich, prevádzkovateľ zabezpečí, aby:
1. si ich cestujúci nemohli pomýliť s palubnými sprievodcami;
 2. nezaberali vyžadované stanovištia určené pre palubných sprievodcov;
 3. neprekážali palubným sprievodcom pri plnení ich povinností.

OPS 1.050

Informácie o pátraní a záchrane

Prevádzkovateľ zabezpečí, aby boli v pilotnom priestore ľahko dostupné všetky potrebné informácie týkajúce sa služieb pátrania a záchranu pre plánovaný let.

OPS 1.055

Informácie o palubnom núdzovom vybavení a vybavení na prežitie

Prevádzkovateľ zabezpečí, aby boli k dispozícii zoznamy obsahujúce informácie o palubnom núdzovom vybavení a vybavení na prežitie, ktoré sú na palube všetkých jeho letúnov, aby ich mohol okamžite oznámiť koordinačným strediskám pátrania a záchranu. Podľa potreby táto informácia zahŕňa počet, farbu a typ záchranných člnov, pyrotechnických prostriedkov, podrobností o zdravotníckych potrebách na poskytnutie pomoci, o zásobách vody a o type a frekvenciách núdzového prenosného rádiového vybavenia.

OPS 1.060

Núdzové pristátie na vode

Prevádzkovateľ nesmie prevádzkovať letún v konfigurácii schválenej pre viac ako 30 cestujúcich na tratiach nad vodnými plochami vo vzdialenosti od pevniny vhodnej na núdzové pristátie väčšej ako 120 minút letu cestovnou rýchlosťou alebo 400 námorných míľ, podľa toho, ktorá vzdialenosť je menšia, pokiaľ letún nevyhovuje požiadavkám na núdzové pristátie na vode uvedeným v príslušnom predpise letovej spôsobilosti.

OPS 1.065

Preprava vojenských zbraní a vojenskej munície

- a) Prevádzkovateľ letecky neprepravuje vojenské zbrane a vojenskú muníciu, pokiaľ ich preprava nebola schválená všetkými dotknutými štátmi.
- b) Prevádzkovateľ zabezpečí, aby vojenské zbrane a vojenská munícia boli:
1. uložené v letúne na takom mieste, ktoré je pre cestujúcich počas letu neprístupné, a
 2. v prípade strelných zbraní nenabité,

pokiaľ nebolo pred začatím letu vydané povolenie všetkými dotknutými štátmi týkajúce sa vojenských zbraní a vojenskej munície, že sa takéto vojenské zbrane a vojenská munícia môžu dopravovať za podmienok, ktoré sa čiastočne alebo úplne líšia od podmienok stanovených v tomto odseku.

- c) Prevádzkovateľ zabezpečí, aby boli veliteľovi lietadla pred začatím letu oznámené podrobnosti a umiestnenie všetkých vojenských zbraní a vojenskej munície, určených na dopravu na palube letúna.

OPS 1.070

Preprava športových zbraní a streliva

- a) Prevádzkovateľ vykoná všetky primerané opatrenia, aby zabezpečil, že mu budú oznámené všetky športové zbrane určené na leteckú dopravu.
- b) Prevádzkovateľ, ktorý prijíma na leteckú prepravu športové zbrane, zabezpečí, aby boli:
 1. uložené v letúne na mieste neprístupnom za letu cestujúcim, ak letecký úrad nestanovil, že splnenie tejto požiadavky je nevykonateľné, a neuznal, že možno použiť iný postup, a
 2. nenabité v prípade strelných zbraní alebo iných zbraní, ktoré môžu obsahovať strelivo.
- c) Strelivo pre športové zbrane sa môže dopravovať s určitými obmedzeniami v zapísanej batožine pre cestujúcich v súlade s technickými pokynmi [pozri OPS 1.1160 písm. b) bod 5] definovanými v OPS 1.1150 písm. a) bode 15.

OPS 1.075

Spôsob prepravy osôb

Prevádzkovateľ prijme všetky opatrenia, aby zabezpečil, že za letu nie je v žiadnej časti letúna, ktorá nie je určená na prepravu osôb, žiadna osoba, pokiaľ jej prístup do niektorej časti letúna dočasne nepovolil veliteľ lietadla:

1. na účely vykonania opatrenia nevyhnutného pre bezpečnosť letúna alebo osôb, zvierat, prípadne tovaru v tejto časti letúna, alebo
2. ide o časť, kde sa prepravuje tovar alebo zásoby a ktorá je navrhnutá tak, aby do nej osoby mali prístup počas letu.

OPS 1.080

Zámerne nepoužité

OPS 1.085

Zodpovednosti posádky

- a) Člen posádky zodpovedá za správny výkon svojich povinností, ktoré:
 1. súvisia s bezpečnosťou letúna a osôb na jeho palube a
 2. sú stanovené v pokynoch a postupoch uvedených v prevádzkovej príručke.
- b) Člen posádky:
 1. hlási veliteľovi lietadla každú chybu, poruchu, nesprávnu činnosť alebo poškodenie, ktoré podľa neho môžu ovplyvniť letovú spôsobilosť alebo bezpečnosť prevádzky letúna, vrátane núdzových systémov;
 2. hlási veliteľovi lietadla akýkoľvek incident, ktorý ohrozil alebo by bol mohol ohroziť bezpečnosť prevádzky;
 3. využíva postupy prevádzkovateľa na hlásenie udalosti podľa OPS 1.037 písm. a) bodu 2. Vo všetkých takýchto prípadoch sa kópia takého(-ých) hlásenia(-í) odovzdá príslušnému veliteľovi lietadla
- c) Nič z toho, čo je uvedené v písmene b), nezaväzuje člena posádky, aby hlásil udalosť, ktorá už bola hlásená iným členom posádky.

- d) Člen posádky nevykonáva službu v letúne, ak:
1. je pod vplyvom akéhokoľvek lieku, ktorý by mohol ovplyvniť jeho schopnosti spôsobom znižujúcim bezpečnosť;
 2. neuplynul primeraný čas po potápaní sa vo veľkých hĺbkach;
 3. neuplynul primeraný čas po darovaní krvi;
 4. nie sú splnené platné zdravotné požiadavky alebo ak je akákoľvek pochybnosť o tom, či môže vykonávať pridelené povinnosti, alebo
 5. ak vie alebo má podozrenie, že trpí únavou alebo sa necíti dobre do takej miery, že by mohol byť ohrozený let.
- e) Člen posádky sa riadi vhodnými požiadavkami týkajúcimi sa požívania alkoholu, ktoré ustanoví prevádzkovateľ, ktoré sú prijateľné pre letecký úrad a ktoré nie sú menej reštriktívne ako nasledujúce požiadavky:
1. alkohol sa nesmie požiť menej ako 8 hodín pred určenou dobou prihlásenia sa na let alebo začatím pohotovostnej služby;
 2. hladina alkoholu v krvi na začiatku letovej služby nepresiahne 0,2 promile;
 3. počas letovej služby alebo pohotovostnej služby sa nesmie požiť alkohol.
- f) Veliteľ lietadla:
1. je zodpovedný za bezpečnosť všetkých členov posádky, cestujúcich a náklad na palube od chvíle príchodu na palubu, až kým neopustí letún na konci letu;
 2. je zodpovedný za prevádzku a bezpečnosť letúna od chvíle, keď je letún prvýkrát pripravený pohnúť sa na účely rolovania pred vzlietnutím, až do chvíle, keď sa na konci letu uvedie do pokoja a motor(-y) použitý(-é) ako hlavná hnacia jednotka sa vypne(-ú);
 3. je oprávnený vydať všetky príkazy, ktoré považuje za potrebné na zaistenie bezpečnosti letúna a osôb alebo majetku prepravovaného na jeho palube;
 4. je oprávnený nariadiť, aby ktorákoľvek osoba vystúpila, alebo nariadiť vyloženie ktorejkoľvek časti nákladu, ak podľa jeho názoru môžu predstavovať potenciálne ohrozenie bezpečnosti letúna alebo osôb na jeho palube;
 5. nedovolí v letúne dopravu osoby, ktorá sa zdá byť pod vplyvom alkoholu alebo narkotík v takej miere, ktorá by pravdepodobne ohrozila bezpečnosť letúna alebo osôb na jeho palube;
 6. má právo odmietnuť dopravu neprípustných cestujúcich, osôb deportovaných alebo vo väzbe, ak by ich preprava predstavovala akékoľvek riziko pre bezpečnosť letúna alebo osôb na jeho palube;
 7. zabezpečí, aby boli všetci cestujúci zoznámení s umiestnením núdzových východov, s umiestnením a použitím príslušného bezpečnostného a núdzového vybavenia;
 8. zabezpečí, aby všetky prevádzkové postupy a kontrolné zoznamy boli v súlade s prevádzkovou príručkou;
 9. nepovolí žiadnemu členovi posádky vykonávať počas vzletu, počiatočného stúpania, konečného priblíženia a pristátia inú činnosť ako povinnosti požadované pre bezpečnú prevádzku letúna;
 10. nepovolí:
 - i) vyradenie z činnosti, vypnutie alebo vymazanie záznamu zapisovača letových údajov počas letu ani vymazanie zaznamenaných údajov po lete v prípade leteckej nehody alebo incidentu, ktoré sú predmetom povinného hlásenia;
 - ii) vyradenie z činnosti alebo vypnutie zapisovača zvuku v kabíne počas letu s výnimkou, ak sa domnieva, že zaznamenané údaje, ktoré by boli inak automaticky vymazané, majú byť uchované pre vyšetrovanie incidentu alebo leteckej nehody, ani povoliť ručne vymazať počas letu alebo po lete zaznamenané údaje v prípade nehody alebo incidentu, ktoré sú predmetom povinného hlásenia;

11. rozhodne, či prevezme alebo neprevezme letún so závadami prípustnými podľa CDL alebo MEL, a
 12. uistí sa, že predletová prehliadka bola vykonaná.
- g) Veliteľ lietadla alebo pilot poverený vykonaním letu v núdzovom prípade vyžadujúcom okamžité rozhodnutie a činnosť vykoná akúkoľvek činnosť, ktorú považuje za daných okolností za potrebnú. V takýchto prípadoch sa môže v záujme bezpečnosti odchyliť od prepisov, prevádzkových postupov a metód.

OPS 1.090

Právomoc veliteľa lietadla

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

OPS 1.095

Právomoc rolovať s letúnom

Prevádzkovateľ podnikne všetky primerané kroky, aby zabezpečil, že rolovanie letúna, za ktorý je zodpovedný, nevykonáva v pohybovom priestore letiska iná osoba okrem člena letovej posádky, pokiaľ táto osoba sediaci pri ovládacích prvkoch:

1. nebola riadne poverená prevádzkovateľom alebo vymenovaným zástupcom a nie je spôsobilá:
 - i) na rolovanie s letúnom;
 - ii) používanie rádiotelefónu a
2. nedostala inštrukciú o pôdoryse letiska, trasách, značkách, označení, svetlách, leteckých dopravných riadiacich svetlách a pokynoch, jazyku a postupoch a nie je schopná splniť prevádzkové štandardy požadované pre bezpečný pohyb letúna po letisku.

OPS 1.100

Prístup do pilotného priestoru

- a) Prevádzkovateľ musí zabezpečiť, aby okrem členov letovej posádky určených na let nemal nikto prístup do pilotného priestoru a aby tam nebol prepravovaný, ak to nie je:
1. člen posádky v službe;
 2. zástupca leteckého úradu zodpovedný za osvedčovanie, vydávanie preukazov spôsobilosti alebo kontrolu, ak to vyžaduje výkon jeho úradných povinností, alebo
 3. osoba, ktorá má povolenie a je prepravovaná v súlade s pokynmi obsiahnutými v prevádzkovej príručke.
- b) Veliteľ lietadla zabezpečí, aby:
1. v záujme bezpečnosti prístup do pilotného priestoru nespôsobil odvedenie pozornosti a/alebo narušenie vykonávania letu a
 2. všetky osoby v pilotnom priestore boli zoznámené s postupmi týkajúcimi sa bezpečnosti.
- c) Konečné rozhodnutie o prístupe do pilotného priestoru je v zodpovednosti veliteľa lietadla.

OPS 1.105

Neoprávnená preprava

Prevádzkovateľ vykoná všetky primerané opatrenia, aby zabezpečil palubu letúna tak, aby sa na nej nemohla tajne ukryť žiadna osoba ani náklad.

OPS 1.110

Prenosné elektronické zariadenia

Prevádzkovateľ nikomu nepovolí používať a vykoná všetky primerané opatrenia, aby zabezpečil, že nikto na palube letúna nepoužije prenosné elektronické zariadenie, ktoré môže nepriaznivo ovplyvniť výkonnosť palubných systémov a vybavenia.

OPS 1.115

Alkohol a narkotiká

Prevádzkovateľ nikomu nepovolí vstup alebo prítomnosť v letúne a vykoná všetky primerané opatrenia, aby zabezpečil, že nikto nenastúpi alebo nebude vnútri letúna pod vplyvom alkoholu alebo narkotík v takej miere, ktorá môže ohroziť bezpečnosť letúna alebo osôb na palube.

OPS 1.120

Ohrozovanie bezpečnosti

Prevádzkovateľ vykoná všetky primerané opatrenia, aby zabezpečil, že žiadna osoba nekoná nerozvážne alebo nedbalo alebo že nevykoná úkon, a tým:

1. ohrozí letún alebo osoby na jeho palube;
2. spôsobí alebo dovoľí, aby letún ohrozil akúkoľvek osobu alebo majetok.

OPS 1.125

Povinné doklady na palube

- a) Prevádzkovateľ zabezpečí, aby pri každom lete boli na palube nasledujúce dokumenty alebo ich kópie:
 1. osvedčenie o zápise do registra;
 2. osvedčenie letovej spôsobilosti;
 3. originál alebo kópia osvedčenia hlukovej spôsobilosti (ak je vyžadované) vrátane prekladu do anglického jazyka, ak ho poskytol letecký úrad zodpovedný za vydanie osvedčenia o hlukovej spôsobilosti;
 4. originál alebo kópia osvedčenia leteckého prevádzkovateľa;
 5. povolenie palubnej rádiovkej stanice a
 6. originál alebo kópia dokladu (dokladov) o poistení zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou lietadla.
- b) Každý člen letovej posádky má pri každom lete pri sebe platný preukaz spôsobilosti s príslušnou(-ými) kvalifikáciou(-mi) na účel letu.

OPS 1.130

Povinné príručky na palube

Prevádzkovateľ zabezpečí, aby:

1. boli na palube pri každom lete platné časti prevádzkovej príručky dôležité pri plnení povinností posádky;
2. boli letovej posádke na palube letúna ľahko prístupné tie časti prevádzkovej príručky, ktoré sú vyžadované na vykonanie letu, a
3. aby bola na palube každého letúna jeho platná letová príručka letúna, pokiaľ letecký úrad neuznal, že všetky dôležité informácie o takomto letúne obsahuje prevádzková príručka predpísaná časťou B dodatku 1 k OPS 1.1045.

OPS 1.135

Ďalšie informácie a povinné formuláre na palube

- a) Prevádzkovateľ zabezpečí, aby okrem dokumentov a príručiek predpísaných v OPS 1.125 a OPS 1.130 boli na palube pri každom lete nasledujúce informácie a formuláre dôležité pre daný druh a priestor prevádzky:
 1. prevádzkový letový plán obsahujúci aspoň informácie požadované v OPS 1.1060;
 2. technický denník letúna obsahujúci aspoň informácie požadované v časti M ods. M. A. 306 systému technického denníka prevádzkovateľa;
 3. podrobnosti vyplneného letového plánu ATS;
 4. príslušná dokumentácia z NOTAM/AIS prípravy letu;
 5. príslušné meteorologické informácie;
 6. dokumentácia o hmotnosti a vyvážení predpísaná v článku J;
 7. ohlásenie osobitných kategórií cestujúcich, akými je bezpečnostný personál, ak sa nepokladá za člena posádky, postihnuté osoby, neprípustní cestujúci, deportované osoby a osoby vo väzbe;
 8. ohlásenie osobitných nákladov, vrátane nebezpečného tovaru, obsahujúce písomné informácie pre veliteľa lietadla, ako je predpísané v OPS 1.1215 písm. c);
 9. platné mapy a plány so sprievodnou dokumentáciou, ako je predpísané v OPS 1.290 písm. b) bode 7;
 10. akákoľvek iná dokumentácia, ktorú môžu požadovať dotknuté štáty, ako sú zoznamy nákladu, cestujúcich atď., a
 11. formuláre na hlásenie splnenia požiadaviek leteckého úradu a prevádzkovateľa.
- b) Letecký úrad môže povoliť, aby informácie rozpísané v písmene a) alebo ich časti mali inú úpravu ako na predtlačnom papieri. Musí byť zabezpečená prijateľná úroveň prístupnosti, použiteľnosti a spoľahlivosti.

OPS 1.140

Informácie uchovávané na zemi

- a) Prevádzkovateľ zabezpečí, aby:

aspoň počas trvania každého letu alebo série letov

 - i) boli na zemi uchovávané informácie týkajúce sa letu a príslušného druhu prevádzky a
 - ii) informácie ostali uchované, kým sa všetky kópie nesústredia v mieste, kde majú byť uložené v súlade s OPS 1.1065, alebo, ak je to nepraktické;
 - iii) tieto informácie sa prepravovali v ohňovzdornom puzdre v letúne.

- b) Informácie uvádzané v písmene a) obsahujú:
1. kópiu prevádzkového letového plánu (ak sa vyžaduje);
 2. kópie príslušnej(-ých) časti(-í) technického denníka letúna;
 3. dokumentáciu NOTAM pre danú trať, ak je zostavená prevádzkovateľom s presným vymedzením pre túto trať;
 4. dokumentáciu o hmotnosti a vyvážení, ak sa vyžaduje (pozri OPS 1.625), a
 5. ohlásenie osobitných nákladov.

OPS 1.145

Oprávnenie na kontrolu

Prevádzkovateľ zabezpečí, aby každej osobe splnomocnenej leteckým úradom bolo kedykoľvek dovolené vstúpiť na palubu letúna a letieť v ktoromkoľvek letúne prevádzkovanom v súlade s AOC vydaným týmto leteckým úradom rovnako ako vstúpiť do pilotného priestoru a zotrvať v ňom s tým, že veliteľ lietadla môže odmietnuť prístup do pilotného priestoru, ak by tým podľa jeho názoru bola ohrozená bezpečnosť letúna.

OPS 1.150

Spracovanie dokumentov a vykonávanie záznamov

- a) Prevádzkovateľ:
1. umožní každej osobe splnomocnenej leteckým úradom prístup ku všetkým dokladom a záznamom, ktoré sa vzťahujú na letovú prevádzku alebo na údržbu, a
 2. spracuje v primeranom čase všetky tieto doklady a záznamy, keď ho na to vyzve letecký úrad.
- b) Veliteľ lietadla v primeranom čase, keď bol o to požiadaný osobou splnomocnenou leteckým úradom, spracuje dokumenty, ktoré sú požadované na palube.

OPS 1.155

Uchovávanie dokumentov

Prevádzkovateľ zabezpečí, aby:

1. všetky originály dokladov, ktorých uchovávanie sa vyžaduje, alebo ich kópie boli uchované počas požadovanej lehoty aj v prípade, ak prestáva byť prevádzkovateľom letúna, a
2. v prípade, keď sa člen posádky, o ktorom prevádzkovateľ viedol záznamy o letovej službe a o časoch služby a odpočinku, stáva členom posádky iného prevádzkovateľa, bol taký záznam k dispozícii pre nového prevádzkovateľa.

OPS 1.160

Uchovávanie, vypracovávanie a použitie záznamov letového zapisovača

- a) Uchovávanie záznamov
1. Prevádzkovateľ letúna, na ktorého palube je letový zapisovač, uchová po nehode letúna v možnom rozsahu pôvodné záznamy vyhotovené zapisovačom vzťahujúce sa na túto nehodu počas 60 dní, pokiaľ vyšetrojúci úrad nestanovil inak.
 2. Pokiaľ letecký úrad nevydal predchádzajúce povolenie, prevádzkovateľ letúna, na ktorého palube je letový zapisovač, uchová po incidente, ktorý je predmetom povinného hlásenia, pôvodné záznamy zaznamenané zapisovačom počas 60-tich dní, pokiaľ vyšetrojúci úrad nestanovil inak.

3. Okrem toho, ak tak stanovil letecký úrad, prevádzkovateľ letúna, na ktorého palube je letový zapisovač, uchová pôvodné zaznamenané údaje počas 60-tich dní, pokiaľ vyšetrojúci úrad nestanovil inak.
 4. Ak je predpísané mať na palube letúna zapisovač letových údajov, prevádzkovateľ tohto letúna:
 - i) uchová záznamy počas prevádzkovej lehoty požadovanej v OPS 1.715, OPS 1.720 a OPS 1.725 s výnimkou, že na účely skúšania a údržby zapisovačov letových údajov sa môže pri skúšaní zapisovača zmazať najviac hodina najstaršieho zaznamenaného materiálu, a
 - ii) uchováva dokument poskytujúci informáciu nevyhnutnú na získanie zaznamenaných údajov a ich prevedenie do normalizovaných jednotiek.
- b) Spracovanie záznamov
- Prevádzkovateľ letúna, na ktorého palube je letový zapisovač, predloží v primeranom čase po výzve leteckého úradu akýkoľvek záznam urobený letovým zapisovačom, ktorý je dostupný alebo ktorý sa zachoval.
- c) Použitie záznamov
1. Záznamy zapisovača zvuku v kabíne nemožno použiť na iné účely ako na vyšetrovanie nehody alebo incidentu, ktoré sú predmetom povinného hlásenia, s výnimkou súhlasu všetkých dotknutých členov posádky.
 2. Záznamy zapisovača letových údajov nemožno použiť na iné účely ako na vyšetrovanie nehody alebo incidentu, ktorý je predmetom povinného hlásenia, okrem prípadu, keď sú tieto záznamy:
 - i) použité prevádzkovateľom len na účely letovej spôsobilosti alebo údržby, alebo
 - ii) neidentifikovateľné, alebo
 - iii) sprístupnené v zmysle bezpečnostných postupov.

OPS 1.165

Nájom letúnov

- a) Terminológia
- Pojmy použité v tomto odseku majú nasledujúci význam:
1. Suchý nájom je, keď sa letún prevádzkuje na základe AOC nájomcu.
 2. Mokry nájom je, keď sa letún prevádzkuje na základe AOC prenajímateľa.
- b) Nájom letúnov medzi prevádzkovateľmi zo Spoločenstva
1. Mokry nájom. Prevádzkovateľ zo Spoločenstva, ktorý prenajíma letún s úplnou posádkou inému prevádzkovateľovi zo Spoločenstva v súlade s nariadením Rady (EHS) č. 2407/92 z 23. júla 1992 o licenciách leteckých dopravcov⁽¹⁾ a ktorý si ponechá všetky funkcie a zodpovednosti stanovené v článku C, ostáva prevádzkovateľom letúna.
 2. Všetky nájom okrem mokrého prenájmu
 - i) S výnimkou uvedeného písmena b) bodu 1 musí prevádzkovateľ zo Spoločenstva využívajúci letún iného prevádzkovateľa alebo poskytujúci letún inému prevádzkovateľovi zo Spoločenstva získať predbežný súhlas svojho leteckého úradu. Všetky podmienky, ktoré sú súčasťou tohto súhlasu, musia byť obsiahnuté v nájomnej zmluve.

⁽¹⁾ Ú. v. ES L 240, 24.8.1992, s. 1.

- ii) Tie podstatné časti nájomných zmlúv, ktoré sú schválené leteckým úradom, okrem zmlúv na letún s úplnou posádkou, na základe ktorých sa neočakáva prenos povinností a zodpovedností, sa majú všetky vzhľadom na prenajímaný letún pokladať za varianty AOC, na základe ktorého sa budú lety vykonávať.
- c) Nájom letúnov medzi prevádzkovateľom zo Spoločenstva a subjektom iným ako prevádzkovateľ zo Spoločenstva:
1. Nájom letúna bez posádky
 - i) Prevádzkovateľ zo Spoločenstva si nesmie prenajať letún ‚suchým nájmom‘ od iného subjektu, ako od prevádzkovateľa zo Spoločenstva, pokiaľ to neschválil letecký úrad. Všetky podmienky, ktoré sú súčasťou tohto súhlasu, musia byť obsiahnuté v nájomnej zmluve.
 - ii) Prevádzkovateľ zo Spoločenstva zabezpečí, aby boli všetky odchýlky prenajímaných letúnov od požiadaviek predpísaných v článkoch K, L a/alebo v OPS 1.005 písm. b) oznámené leteckému úradu a boli preň prijateľné.
 2. Nájom letúna s posádkou
 - i) Prevádzkovateľ zo Spoločenstva si nesmie prenajať letún ‚mokrým nájmom‘ od iného subjektu ako od prevádzkovateľa zo Spoločenstva, pokiaľ to neschválil letecký úrad.
 - ii) Prevádzkovateľ zo Spoločenstva zabezpečí, pokiaľ ide o letúny prenajímané ‚mokrým nájmom‘, aby:
 - A. boli normy bezpečnosti prenajímateľa na údržbu a prevádzku rovnocenné so štandardmi ustanovenými v tomto nariadení;
 - B. prenajímateľ bol držiteľom AOC vydaného zmluvným štátom Chicagskeho dohovoru;
 - C. letún mal štandardné osvedčenie letovej spôsobilosti vydané v súlade s prílohou 8 k ICAO. Štandardné osvedčenie letovej spôsobilosti vydané iným členským štátom, ako je štát zodpovedný za vydávanie AOC, budú prijaté bez ďalšieho preukazovania spôsobilosti, ak boli vydané v súlade s časťou 21, a
 - D. bola splnená akákoľvek požiadavka uvedená do platnosti leteckým úradom nájomcu.
 3. Suchý nájom

Prevádzkovateľ Spoločenstva môže prenajať letún ‚suchým nájmom‘ na účely obchodnej leteckej dopravy ľubovoľnému prevádzkovateľovi zmluvného štátu Chicagskeho dohovoru za predpokladu, že sú splnené tieto podmienky:

 - A. letecký úrad oslobodil prevádzkovateľa od príslušných ustanovení OPS časti 1 a po tom, ako cudzí orgán písomne prevzal zodpovednosť za dohľad nad údržbou a prevádzkou letúnov, vyňal letúny zo svojho AOC a
 - B. údržba letúna je vykonávaná v súlade so schváleným programom údržby.
 4. Mokrý nájom

Prevádzkovateľ zo Spoločenstva, ktorý prenajíma letún s úplnou posádkou inému subjektu v súlade s nariadením (EHS) č. 2407/92 a ponechá si všetky funkcie a zodpovednosti predpísané v článku C, zostáva prevádzkovateľom letúna.
-

Dodatok 1 k OPS 1.005 písm. a)

Prevádzka letúnov výkonnostnej triedy B

- a) Terminológia
1. Prevádzka z A do A – vzlietnutie a pristátie sa uskutoční na tom istom mieste.
 2. Prevádzka z A do B – vzlietnutie a pristátie sa uskutoční na rôznych miestach.
 3. Noc – hodiny od konca večerného civilného súmraku do začiatku ranného civilného svitania alebo iná taká doba medzi západom a východom Slnka, ako ju môže predpísať príslušný orgán.
- b) Prevádzka, na ktorú sa vzťahuje tento dodatok, sa môže vykonávať v súlade s nasledujúcimi úlavami.
1. OPS 1.035 Systém kvality: V prípade veľmi malého prevádzkovateľa môže stanovište vedúceho kvality zastávať aj vymenovaná vedúca osoba, ak sa používajú externí audítori. To platí aj vtedy, ak zodpovedný vedúci zastáva jednu funkciu alebo niekoľko vymenovaných funkcií.
 2. Vyhradené
 3. OPS 1.075 Spôsoby prepravy osôb: Nevyžaduje sa pre prevádzku VFR jednomotorových letúnov.
 4. OPS 1.100 Prístup do pilotnej kabíny:
 - i) Prevádzkovateľ musí stanoviť pravidlá týkajúce sa prepravy cestujúcich na sedadle pilota.
 - ii) Veliteľ musí zabezpečiť, aby:
 - A. preprava cestujúcich na sedadle pilota nespôsobovala odpútanie pozornosti ani nenarušovala prevádzku letu a
 - B. cestujúci nachádzajúci sa na sedadle pilota bol oboznámený s príslušnými obmedzeniami a bezpečnostnými postupmi.
 5. OPS 1.105 Nepovolená preprava: Nevyžaduje sa pre prevádzku VFR jednomotorových letúnov.
 6. OPS 1.135 Doplnujúce prepravované informácie a tlačivá:
 - i) Pri prevádzke VFR jednomotorových letúnov z A do A cez deň sa nemusia prepravovať nasledujúce doklady:
 - A. prevádzkový letový plán;
 - B. technický denník letúna;
 - C. príslušná dokumentácia z NOTAM/AIS prípravy letu;
 - D. meteorologické informácie;
 - E. hlásenie o osobitných kategóriách cestujúcich ... atď. a
 - F. hlásenie o osobitnom náklade vrátane nebezpečného tovaru ... atď.
 - ii) Pre prevádzku VFR jednomotorových letúnov z A do B cez deň sa nemusí prepravovať hlásenie o osobitných kategóriách cestujúcich, ako sa uvádza v OPS 1.135 písm. a) bode 7.
 - iii) Pri prevádzke VFR z A do B cez deň môže byť prevádzkový letový plán v zjednodušenej forme a musí spĺňať potreby typu prevádzky.

7. OPS 1.215 Využívanie letových prevádzkových služieb: Pri prevádzke VFR jednomotorových letúnov cez deň sa udržiava nepovinný kontakt s ATS v miere zodpovedajúcej charakteru prevádzky. Pátracie a záchranné služby musia byť zabezpečené v súlade s predpisom OPS 1.300.
8. OPS 1.225 Letiskové prevádzkové minimum: Pri prevádzke VFR tieto požiadavky obvykle pokrýva štandardné prevádzkové minimum pre VFR. Ak je to potrebné, prevádzkovateľ určí dodatočné požiadavky, pričom zohľadní také faktory, ako napríklad rádiové pokrytie, terén, charakter miest na vzlietnutie a pristátie, letové podmienky a schopnosť ATS.
9. OPS 1.235 Postupy na obmedzenie hluku: Nevzťahuje sa na prevádzku VFR jednomotorových letúnov.
10. OPS 1.240 Trasy a oblasti prevádzky:
- Písmeno a) bod 1 sa nevzťahuje na prevádzku VFR jednomotorových letúnov z A do A cez deň.
11. OPS 1.250 Stanovenie minimálnych letových výšok:
- Pri prevádzke VFR cez deň táto požiadavka platí nasledujúcim spôsobom. Prevádzkovateľ zabezpečí, aby sa prevádzka vykonávala iba po takých trasách alebo v takých priestoroch, pri ktorých možno udržať bezpečnú vzdialenosť od terénu, a zohľadní také faktory, ako napríklad teplotu, terén, nepriaznivé meteorologické podmienky (napr. silné turbulencie a zostupné vzdušné prúdy, korekcie pre odchýlky teploty a tlaku od štandardných hodnôt).
12. OPS 1.255 Zásady určovania množstva paliva:
- Pre lety z A do A – prevádzkovateľ určí minimálny obsah paliva, pri ktorom sa let musí ukončiť. Táto minimálna konečná záloha paliva nesmie byť menšia ako množstvo potrebné na 45-minútový let.
 - Pre lety z A do B – prevádzkovateľ zabezpečí, aby predletový výpočet použiteľného paliva potrebného na let zahŕňal:
 - palivo na rolovanie – palivo spotrebované pred vzlietnutím, ak je významné, a
 - traťové palivo (palivo potrebné na dosiahnutie cieľového letiska) a
 - záložné palivo –
 - palivo na nepredvídané prípady – palivo, ktorého množstvo je najmenej 5 % plánovaného traťového paliva, alebo v prípade zmeny plánu počas letu 5 % traťového paliva počas zvyšku letu, a
 - konečná záloha paliva – palivo potrebné na let počas dodatočných 45 minút (vrtulové motory) alebo 30 minút (prúdové motory), a
 - palivo na let na náhradné letisko – palivo potrebné na dosiahnutie náhradného cieľa cez daný cieľ, ak sa vyžaduje náhradný cieľ, a
 - mimoriadne palivo – palivo, ktoré veliteľ môže požadovať v dodatku k palivu vyžadovanému podľa uvedených bodov A – D.
13. OPS 1.265 Preprava neprípustných cestujúcich, deportovaných osôb a osôb vo väzbe: Pri prevádzke VFR jednomotorových letúnov, keď nie je plánovaná preprava neprípustných cestujúcich, deportovaných osôb a osôb vo väzbe, sa od prevádzkovateľa nevyžaduje určenie postupov pre prepravu takýchto cestujúcich.
14. OPS 1.280 Pridelenie sedadiel cestujúcim: Nevzťahuje sa na prevádzku VFR jednomotorových letúnov.
15. OPS 1.285 Inštrukciá pre cestujúcich: Predvedenie a inštrukciá sa uskutočnia tak, ako to zodpovedá druhu prevádzky. Pri prevádzke s jedným pilotom nesmú byť pilotovi uložené úlohy, ktoré odpútavajú jeho pozornosť od letových povinností.
16. OPS 1.290 Príprava na let:
- Prevádzkový letový plán pri prevádzke z A do A – nevyžaduje sa.
 - Prevádzka pod VFR z A do B cez deň – prevádzkovateľ zabezpečí pre každý let vypracovanie prevádzkového letového plánu v zjednodušenej forme zodpovedajúcej typu prevádzky.

17. OPS 1.295 Výber letísk: Nevzťahuje sa na prevádzku VFR. Potrebné pokyny na použitie letísk a miest na vzlietnutie a pristátie sa vydajú s odkazom na OPS 1.220.
18. OPS 1.310 Členovia posádky na pracovných miestach:
- Pri prevádzke VFR sa pokyny k tejto veci vyžadujú jedine pri vykonávaní dvojpilotnej prevádzky.
19. OPS 1.375 Riadenie palivového systému počas letu:
- Uplatňovanie dodatku 1 k predpisu OPS 1.375 sa nevyžaduje pri prevádzke VFR jednomotorových letúnov cez deň.
20. OPS 1.405 Začatie a pokračovanie priblíženia:
- Nevzťahuje sa na prevádzku VFR.
21. OPS 1.410 Prevádzkové postupy – výška preletu prahu dráhy:
- Nevzťahuje sa na prevádzku VFR.
22. OPS 1.430 až 1.460 vrátane dodatkov:
- Nevzťahuje sa na prevádzku VFR.
23. OPS 1.530 Vzlet:
- i) písmeno a) platí s nasledujúcim doplnením. Letecký úrad môže v závislosti od prípadu prijať iné výkonnostné údaje poskytnuté prevádzkovateľom a vychádzajúce z predvedenia alebo zdokumentovanej praxe. Písmená b) a c) platia s nasledujúcimi doplneniami. Ak nie je možné splniť požiadavky tohto odseku pre fyzické obmedzenia týkajúce sa predĺženia vzletovej dráhy a existuje jasný verejný záujem a potreba prevádzky, letecký úrad môže v závislosti od prípadu prijať iné výkonnostné údaje, ktoré nie sú v rozpore s letovou príručkou letúna, týkajúce sa osobitných postupov, ktoré prevádzkovateľ predloží na základe predvedenia a/alebo zdokumentovanej praxe.
- ii) Prevádzkovateľ, ktorý chce vykonávať prevádzku podľa bodu i), musí mať predchádzajúci súhlas od leteckého úradu, ktorý vydal AOC. V tomto súhlase sa:
- A. uvádza typ letúna;
- B. uvádza typ prevádzky;
- C. uvádza príslušné letisko(-á) a vzletové dráhy;
- D. vymedzuje vzlet uskutočnený za VMC;
- E. uvádza kvalifikáciu posádky a
- F. súhlas je obmedzený na letúny, pre ktoré bolo typové osvedčenie prvýkrát vydané pred 1. januárom 2005.
- iii) Prevádzku musí prijať štát, v ktorom sa letisko nachádza.
24. OPS 1.535 Bezpečná výška nad prekážkami po vzlete – viacmotorové letúny:
- i) Písmeno a) body 3, 4 a 5, písmeno b) bod 2, písmeno c) body 1 a 2 a dodatok sa nevzťahujú na prevádzku VFR cez deň.
- ii) Písmená b) a c) sa vzťahujú na prevádzku IFR alebo VFR s týmito obmenami:
- A. Vizualne kurzové vedenie sa považuje za dostupné, ak letová dohľadnosť je 1 500 m alebo viac.
- B. Požadovaná maximálna šírka koridoru je 300 m, ak letová dohľadnosť je 1 500 m alebo viac.

25. OPS 1.545 Cieľ pristátia a náhradné letiská:

- i) Odsek platí s nasledujúcim doplnením. Ak nie je možné splniť požiadavky tohto odseku pre fyzické obmedzenia týkajúce sa predĺženia vzletovej a pristávacej dráhy a existuje jasný verejný záujem a prevádzková potreba prevádzky, letecký úrad môže v závislosti od prípadu prijať iné výkonnostné údaje, ktoré nie sú v rozpore s letovou príručkou letúna, týkajúce sa osobitných postupov, ktoré prevádzkovateľ predloží na základe predvedenia alebo zdokumentovanej praxe.
- ii) Prevádzkovateľ, ktorý chce vykonávať prevádzku podľa bodu i), musí mať predchádzajúci súhlas od leteckého úradu, ktorý vydal AOC. V tomto súhlase sa:
 - A. uvádza typ letúna;
 - B. uvádza typ prevádzky;
 - C. uvádza (uvádzajú) príslušné letisko(-á) a vzletové dráhy;
 - D. vymedzuje konečné priblíženie a pristátie uskutočňované v rámci VMC;
 - E. uvádza kvalifikáciu posádky a
 - F. súhlas je obmedzený na letúny, pre ktoré bolo typové osvedčenie prvýkrát vydané pred 1. januárom 2005.
- iii) Prevádzku musí prijať štát, v ktorom sa letisko nachádza.

26. OPS 1.550 Pristátie na suchých pristávacích dráhach:

- i) Odsek platí s nasledujúcim doplnením. Ak nie je možné splniť požiadavky tohto odseku pre fyzické obmedzenia týkajúce sa predĺženia vzletovej a pristávacej dráhy a existuje jasný verejný záujem a prevádzková potreba prevádzky, letecký úrad môže v závislosti od prípadu prijať iné výkonnostné údaje, ktoré nie sú v rozpore s letovou príručkou letúna, týkajúce sa osobitných postupov, ktoré prevádzkovateľ predloží na základe predvedenia a/alebo zdokumentovanej praxe.
- ii) Prevádzkovateľ, ktorý chce vykonávať prevádzku podľa bodu i), musí mať predchádzajúci súhlas od leteckého úradu, ktorý vydal AOC. V tomto súhlase sa:
 - A. uvádza typ letúna;
 - B. uvádza typ prevádzky;
 - C. uvádza príslušné letisko(-á) a vzletové dráhy;
 - D. vymedzuje konečné priblíženie a pristátie uskutočňované v rámci VMC;
 - E. uvádza kvalifikáciu posádky a
 - F. súhlas je obmedzený na letúny, pre ktoré bolo typové osvedčenie prvýkrát vydané pred 1. januárom 2005.
- iii) Prevádzku musí prijať štát, v ktorom sa letisko nachádza.

27. Vyhradené

28. OPS 1.650 Denná prevádzka VFR:

Odsek 1.650 platí s nasledujúcim doplnením. Jednomotorové letúny, na ktoré bolo jednotlivé osvedčenie o letovej spôsobilosti prvýkrát vydané pred 22. májom 1995, môže úrad oslobodiť od požiadaviek písmen f), g), h) a i), ak by si ich splnenie vyžadovalo dodatočný výstroj.

29. Časť M ods. M.A.704, výklad riadenia údržby letovej spôsobilosti

Výklad riadenia údržby letovej spôsobilosti sa môže prispôbiť prevádzke, ktorá sa bude vykonávať.

30. Časť M ods. M. A. 306, systém technického denníka prevádzkovateľa:
- Letecký úrad môže schváliť skrátenú formu systému technického denníka zodpovedajúcu typu vykonávanej prevádzky.
31. OPS 1.940 Zloženie letovej posádky:
- Písmeno a) body 2 a 4 a písmeno b) sa nevzťahujú na prevádzku VFR cez deň s výnimkou písmena a) bodu 4, ktorý sa musí uplatňovať úplne, ak sa podľa predpisu OPS 1 vyžadujú 2 piloti.
32. OPS 1.945 Preškoľovací výcvik a preskúšanie:
- i) Písmeno a) bod 7 – traťové lety pod dozorom (LIFUS) sa môžu vykonávať na akomkoľvek letúne v rámci platnej triedy. Množstvo požadovaných letov LIFUS závisí od zložitosti prevádzky, ktorá sa bude vykonávať.
- ii) Písmeno a) bod 8 sa nevyžaduje.
33. OPS 1.955 Vymenovanie za veliteľa:
- Písmeno b) platí nasledujúcim spôsobom. Letecký úrad môže prijať skrátený veliteľský kurz súvisiaci s typom vykonávanej prevádzky.
34. OPS 1.960 Velitelia lietadla s preukazom spôsobilosti obchodného pilota
- Písmeno a) bod 1 bod i) sa nevzťahuje na prevádzku VFR cez deň.
35. OPS 1.965 Udržiavací výcvik a preskúšanie:
- i) Písmeno a) bod 1 sa na prevádzku VFR cez deň uplatňuje nasledujúcim spôsobom. Každý výcvik a preskúšanie sa týkajú typu prevádzky a triedy letúna, na ktorom letová posádka pôsobí, s náležitým zohľadnením všetkej používanej špecializovanej výbavy.
- ii) Písmeno a) bod 3 bod ii) platí takto. Výcvik v lietadle môže vykonávať examinátor s kvalifikáciou na triedu (CRE), letový examinátor (FE) alebo examinátor s typovou kvalifikáciou (TRE).
- iii) Písmeno a) bod 4 bod i) platí takto. Preskúšanie odbornej spôsobilosti prevádzkovateľom môže vykonávať examinátor s typovou kvalifikáciou (TRE), examinátor s kvalifikáciou na triedu (CRE) alebo vhodne kvalifikovaný veliteľ prijateľný pre letecký úrad, zaškolený v oblasti koncepcií CRM a posudzovania zručností CRM.
- iv) Písmeno b) bod 2 sa na prevádzku VFR cez deň uplatňuje nasledujúcim spôsobom. V prípade, že sa prevádzka uskutočňuje v ročnom období nepresahujúcom viac ako 8 po sebe idúcich mesiacov, postačuje kontrola odbornej spôsobilosti 1 prevádzkovateľa. Táto kontrola odbornej spôsobilosti musí prebehnúť pred začatím prevádzky obchodnej leteckej dopravy.
36. OPS 1.968 Spôsobilosť pilota riadiť z jedného i druhého pilotného sedadla:
- Dodatok I sa nevzťahuje na prevádzku VFR jednomotorových letúnov cez deň.
37. OPS 1.975 Traťová a letisková kvalifikácia:
- i) Na prevádzky VFR cez deň sa nevzťahujú písmená b), c) a d), pokiaľ prevádzkovateľ nezabezpečí, že v prípade, keď štát letiska vyžaduje osobitný súhlas, sú dodržané súvisiace požiadavky.
- ii) Na prevádzky IFR alebo prevádzky VFR v noci ako alternatívu k písmenám b) až d) môže kvalifikácia pre trať a letisko nadobudnúť opätovnú platnosť takto:
- A. S výnimkou prevádzky na najnáročnejších letiskách, pri dokončení najmenej 10 sektorov v rámci priestoru prevádzky počas predchádzajúcich 12 mesiacov v dodatku k akejkoľvek požadovanej samostatnej inštrukčii.

- B. Prevádzky na najnáročnejších letiskách sa môžu vykonávať, iba ak:
1. veliteľ bol v predchádzajúcich 36 mesiacoch kvalifikovaný na letisku návštevou ako člen prevádzkovej letovej posádky alebo ako pozorovateľ;
 2. priblíženie sa vykonáva v podmienkach VMC z príslušnej minimálnej sektorovej výšky a
 3. pred letom prebehla primeraná samostatná inštrukcia.
38. OPS 1.980 Lietanie na viac ako jednom type alebo variante:
- i) Neplatí, ak je prevádzka obmedzená na jednopilotné triedy letúnov s vrtuľovými motormi za podmienok VFR cez deň.
 - ii) Pre prevádzku IFR a VFR v noci sa požiadavka z dodatku 1 k OPS 1.980 písm. d) bodu 2 bodu i) pre 500 hodín na príslušnom posádkovom stanovišti pred využitím výhody 2 schválení preukazu redukuje na 100 hodín alebo sektorov, ak jedno zo schválení súvisí s triedou. Skôr než sa pilot uvoľní pre povinnosti veliteľa, musí sa uskutočniť kontrolný let.
39. OPS 1.981 Prevádzka vrtuľníkov a letúnov:
- Písmeno a) bod 1 neplatí, ak prevádzka je obmedzená na jednopilotné triedy letúnov s vrtuľovými motormi.
40. Vyhradené
41. OPS 1.1060 Prevádzkový letový plán:
- Nevyžaduje sa pre prevádzku VFR/deň z A do A. Pri prevádzke VFR/deň z A do B táto požiadavka platí, letový plán však môže byť v zjednodušenej forme týkajúcej sa druhu vykonávanej prevádzky (porovnaj OPS 1.135).
42. OPS 1.1070 Výklad riadenia údržby letovej spôsobilosti
- Výklad riadenia údržby letovej spôsobilosti sa môže prispôsobiť prevádzke, ktorá sa bude vykonávať.
43. OPS 1.1071 Technický denník lietadla:
- Platí, ako sa uvádza pre článok M ods. M.A.306 – Systém technického denníka prevádzkovateľa.
44. Vyhradené
45. Vyhradené
46. OPS 1.1240 Výcvikové programy:
- Výcvikové programy sú prispôbené druhu vykonávanej prevádzky. Pri prevádzke VFR môže byť prijateľný samoštudijný výcvikový program.
47. OPS 1.1250 Kontrolný zoznam postupu prehľadávania letúna:
- Nevzťahuje sa na prevádzku VFR cez deň.
-

Dodatok 1 k OPS 1.125

Povinné doklady na palube

Pozri OPS 1.125

V prípade straty alebo krádeže dokladov určených v predpise OPS 1.125 je povolené pokračovať v prevádzke, až kým let nedosiahne základňu alebo miesto, kde možno zabezpečiť náhradné doklady.

—

ČLÁNOK C

OSVEDČOVANIE PREVÁDZKOVATEĽA A DOZOR

OPS 1.175

Všeobecné pravidlá pre osvedčovanie leteckého prevádzkovateľa

Poznámka 1: Dodatok 1 k tomuto odseku presne vymedzuje obsah a podmienky AOC.

Poznámka 2: Dodatok 2 k tomuto odseku presne vymedzuje požiadavky na riadenie a organizáciu.

- a) Prevádzkovateľ neprevádzkuje letún na účely obchodnej leteckej dopravy inak, ako v súlade s požiadavkami a podmienkami osvedčenia leteckého prevádzkovateľa (AOC).
- b) Žiadateľ o AOC alebo zmenu AOC umožní leteckému úradu preskúmať navrhovanú prevádzku zo všetkých hľadísk bezpečnosti.
- c) Žiadateľ o AOC:
 1. nesmie byť držiteľom AOC vydaného iným leteckým úradom, ak to nie je konkrétne schválené dotknutými leteckými úradmi;
 2. musí mať hlavné sídlo spoločnosti a, ak existuje, svoju zaregistrovanú kanceláriu na území štátu zodpovedného za vydanie AOC;
 3. musí presvedčiť letecký úrad, že je schopný vykonávať bezpečnú prevádzku.
- d) Ak má prevádzkovateľ letúny registrované v iných členských štátoch, podnikne vhodné opatrenia na zabezpečenie vhodného dohľadu nad bezpečnosťou.
- e) Prevádzkovateľ umožní leteckému úradu prístup do svojej organizácie, do svojich letúnov a z hľadiska údržby aj do akejkoľvek organizácie schválenej podľa časti 145 zapojenej do údržby jeho letúnov, aby letecký úrad mohol hodnotiť nepretržitý súlad s OPS 1.
- f) AOC bude zmenené, jeho platnosť pozastavená alebo zrušená, ak letecký úrad nie je naďalej presvedčený, že prevádzkovateľ môže zachovať bezpečnú prevádzku.
- g) Prevádzkovateľ musí presvedčiť letecký úrad, že:
 1. jeho organizácia a manažment sú vhodne a primerane zosúladené s veľkosťou a rozsahom prevádzky a
 2. boli definované postupy na dozor.
- h) Prevádzkovateľ musí vymenovať zodpovedného manažéra prijateľného pre letecký úrad, ktorý má štatutárnu právomoc zabezpečiť, aby boli všetky prevádzkové a údržbové činnosti financované a vykonávané v súlade s normami požadovanými leteckým úradom.
- i) Prevádzkovateľ musí mať vymenovaných vedúcich zamestnancov prijateľných pre letecký úrad, ktorí zodpovedajú za manažment a dozor nasledujúcich oblastí:
 1. letová prevádzka;
 2. systém údržby;
 3. výcvik posádok a
 4. pozemná prevádzka.

- j) Osoba môže vykonávať viac ako jednu z vymenovaných funkcií, ak je to prijateľné pre letecký úrad, avšak pre prevádzkovateľov, ktorí zamestnávajú 21 alebo viac zamestnancov na plný úväzok, sa požadujú na pokrytie štyroch oblastí zodpovednosti minimálne dve osoby.
- k) Pre prevádzkovateľov, ktorí zamestnávajú 20 a menej zamestnancov na plný úväzok, jednu alebo viac funkcií vymenovaných vedúcich zamestnancov môže vykonávať zodpovedný manažér, ak je to prijateľné pre letecký úrad.
- l) Prevádzkovateľ musí zabezpečiť, aby bol každý let vykonávaný v súlade s ustanoveniami prevádzkovej príručky.
- m) Prevádzkovateľ musí zabezpečiť vhodné zariadenia pre pozemnú obsluhu na zaistenie bezpečnej obsluhy svojich letov.
- n) Prevádzkovateľ musí zabezpečiť, aby jeho letúny boli vybavené a aby jeho posádky mali kvalifikáciu podľa požiadaviek pre danú oblasť a druh prevádzky.
- o) Prevádzkovateľ musí vyhovieť požiadavkám na údržbu v súlade s časťou M pre všetky letúny prevádzkované za podmienok svojho AOC.
- p) Prevádzkovateľ musí poskytnúť leteckému úradu výťahok prevádzkovej príručky, ako je ustanovené v článku P, a všetky jej doplnenia alebo revízie.
- q) Prevádzkovateľ musí udržiavať na svojej hlavnej prevádzkovej základni podporné prevádzkové zariadenia vhodné pre danú oblasť a druh prevádzky.

OPS 1.180

Vydávanie, zmena a zachovanie platnosti AOC

- a) Prevádzkovateľovi sa neudelí AOC a ani jeho zmena a jeho AOC nezostane v platnosti, pokiaľ:
 - 1. prevádzkované letúny nemajú štandardné osvedčenie letovej spôsobilosti vydané členským štátom v súlade s nariadením Komisie (ES) č. 1702/2003 z 24. septembra 2003, ktorým sa ustanovujú vykonávacie pravidlá osvedčovania letovej spôsobilosti a environmentálneho osvedčovania lietadiel a prislúchajúcich výrobkov, častí a zariadení, ako aj osvedčovania projekčných a výrobných organizácií ⁽¹⁾. Štandardné osvedčenia letovej spôsobilosti vydané iným členským štátom, ako je štát zodpovedný za vydávanie AOC, budú prijaté bez ďalšieho preukazovania spôsobilosti, ak boli vydané v súlade s časťou 21;
 - 2. jeho systém údržby nebol schválený leteckým úradom v súlade s časťou M článku G a
 - 3. prevádzkovateľ nepresvedčil letecký úrad, že je schopný:
 - i) vytvoriť a udržiavať primeranú organizáciu;
 - ii) vytvoriť a udržiavať systém kvality v súlade s požiadavkami OPS 1.035;
 - iii) splniť požadované programy výcviku;
 - iv) splniť požiadavky na údržbu zodpovedajúce povahe a rozsahu danej prevádzky, vrátane požiadaviek predpísaných ustanoveniami OPS 1.175 písm. g) až o) a
 - v) splniť požiadavky predpisu OPS 1.175.
- b) Prevádzkovateľ musí bez ohľadu na ustanovenie OPS 1.185 písm. f) čo najskôr oznámiť leteckému úradu akékoľvek zmeny k informáciám predkladaným v súlade s OPS 1.185 písm. a), ktoré sú uvedené ďalej.
- c) Ak letecký úrad nie je presvedčený, že boli splnené požiadavky uvedeného písmena a), môže požadovať vykonanie jedného alebo viacerých demonstračných letov tak, ako keby išlo o obchodné dopravné lety.

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ L 243, 27.9.2003, s. 6.

OPS 1.185

Administratívne požiadavky

- a) Prevádzkovateľ zabezpečí, aby prvá žiadosť o AOC, prípadne žiadosť o jeho zmenu alebo predĺženie platnosti, obsahovali tieto informácie:
1. úradný a obchodný názov, sídlo a poštovú adresu žiadateľa;
 2. opis navrhovanej prevádzky;
 3. opis manažmentu organizácie;
 4. meno zodpovedného manažéra;
 5. mená osôb vo vedúcich funkciách vrátane zamestnancov zodpovedných za letovú prevádzku, systém údržby, výcvik posádok a pozemnú prevádzku spolu s ich kvalifikáciami a praxou a
 6. prevádzkovú príručku.
- b) Prvá žiadosť o AOC, prípadne žiadosť o jeho zmenu alebo predĺženie platnosti, musí, pokiaľ ide o systém údržby prevádzkovateľa, obsahovať pre každý typ letúna, ktorý má byť prevádzkovaný, tieto informácie:
1. výklad riadenia zachovania letovej spôsobilosti prevádzkovateľa;
 2. program(-y) údržby letúnov prevádzkovateľa;
 3. technický denník letúna;
 4. technickú(-é) špecifikáciu(-e) zmluvy (zmlúv) o údržbe medzi prevádzkovateľom a organizáciou schválenou na údržbu podľa časti 145 (ak bola taká zmluva uzavretá);
 5. počet letúnov.
- c) Žiadosť o prvé vydanie AOC sa musí predložiť najmenej 90 dní pred dátumom zamýšľanej prevádzky s tým, že prevádzková príručka sa môže predložiť najneskôr 60 dní pred dátumom zamýšľanej prevádzky.
- d) Žiadosť o zmenu AOC sa musí predložiť najmenej 30 dní pred začatím zamýšľanej prevádzky, ak nebolo dohodnuté inak.
- e) Žiadosť o predĺženie platnosti AOC sa musí predložiť najmenej 30 dní pred uplynutím jeho platnosti, ak nebolo dohodnuté inak.
- f) Okrem výnimočných prípadov sa navrhovaná zmena vymenovaného vedúceho zamestnanca musí oznámiť leteckému úradu najmenej 10 dní vopred.
-

Dodatok 1 k OPS 1.175

Obsah a podmienky osvedčenia leteckého prevádzkovateľa

AOC presne vymedzuje:

- a) názov a adresu (hlavné miesto obchodnej činnosti) prevádzkovateľa;
 - b) dátum vydania a čas platnosti;
 - c) opis druhu schválenej prevádzky;
 - d) typ(-y) letúna(-ov) schváleného(-ých) na použitie;
 - e) poznávacie značky schválených letúnov okrem prípadov, keď prevádzkovateľ môže získať súhlas na systém poskytovania informácií leteckému úradu o poznávacích značkách letúnov prevádzkovaných na jeho AOC;
 - f) oblasti, v ktorých sa povoľuje prevádzka;
 - g) osobitné obmedzenia a
 - h) osobitné oprávnenia/schválenia, napr.:
 - CAT II/CAT III (vrátane schválených miním),
 - (MNPS) špecifikácie minimálnej navigačnej výkonnosti,
 - (ETOPS) prevádzka s predĺženým operačným dosahom – dvojmotorové letúny,
 - (RNAV) priestorová navigácia,
 - (RVSM) znížené minimá vertikálnych rozstupov,
 - preprava nebezpečného tovaru,
 - schválenie poskytovania počiatočného bezpečnostného výcviku palubných sprievodcov a prípadné vydávanie potvrdenia ustanoveného v článku O pre prevádzkovateľov, ktorí taký výcvik poskytujú priamo alebo nepriamo.
-

Dodatok 2 k OPS 1.175

Riadenie a organizácia držiteľa AOC

a) Všeobecne

Prevádzkovateľ musí mať dobrú a účinnú štruktúru riadenia, aby mohol zaistiť bezpečné vykonávanie leteckej prevádzky. Vymenovaní vedúci zamestnanci musia preukázať riadiacu spôsobilosť spolu s príslušnou technickou/prevádzkovou spôsobilosťou v letectve.

b) Vymenovaní vedúci zamestnanci:

1. Prevádzková príručka musí obsahovať opis činností a povinností vymenovaných vedúcich zamestnancov vrátane ich mien a leteckému úradu sa musí písomne ohlásiť každá plánovaná alebo vykonaná zmena vymenovania do funkcie alebo v činnosti.
2. Prevádzkovateľ musí zariadiť, aby v neprítomnosti vymenovaných vedúcich zamestnancov bol zabezpečený nepretržitý dozor.
3. Osoba vymenovaná držiteľom AOC ako vedúci zamestnanec nesmie byť vymenovaná do tejto funkcie žiadnym iným držiteľom AOC, pokiaľ to nie je prijateľné pre dotknuté letecké úrady.
4. Osoby vymenované ako vedúci zamestnanci musia byť zmluvne zaviazané odpracovať dostatočný počet hodín na to, aby mohli plniť riadiace funkcie spojené s veľkosťou a rozsahom prevádzky.

c) Primeranosť počtu personálu a ich dozor:

1. Členovia posádky. Prevádzkovateľ musí zamestnávať na plánovanú prevádzku dostatok letových posádok a palubných sprievodcov zaškolených a preskúšaných v súlade s článkom N a prípadne v súlade s článkom O.
2. Pozemná prevádzka
 - i) Počet osôb pozemného personálu závisí od povahy a rozsahu prevádzky. Najmä oddelenia prevádzky a pozemnej obsluhy musia byť obsadené vyškoleným personálom, ktorý dôkladne pozná svoje zodpovednosti v organizácii.
 - ii) Prevádzkovateľ, ktorý zmluvne zaväzuje iné organizácie na poskytovanie určitých služieb, zostáva zodpovedný za dodržiavanie príslušných noriem. Za takýchto okolností musí byť vymenovaný vedúci zamestnanec poverený úlohou zabezpečiť, aby každý zmluvný partner spĺňal požadované normy.
3. Dozor
 - i) Počet dozorujúcich osôb, ktorý je nutné ustanoviť, závisí od organizačnej štruktúry prevádzkovateľa a od počtu jeho zamestnancov.
 - ii) Povinnosti a zodpovednosti týchto dozorujúcich osôb musia byť vymedzené a ich akékoľvek iné záväzky upravené tak, aby mohli vykonávať svoje kontrolné povinnosti.
 - iii) Dozor členov posádky a pozemného personálu sa musí vykonávať osobami, ktoré majú skúsenosť a osobné kvality postačujúce na zabezpečenie úrovne predpísanej prevádzkovou príručkou.

d) Pracovné priestory

1. Prevádzkovateľ musí zabezpečiť, aby bol na každej prevádzkovej základni k dispozícii pracovný priestor postačujúci pre personál, ktorého činnosť sa týka bezpečnosti letovej prevádzky. Musia sa vziať do úvahy potreby pozemného personálu, osôb zaoberajúcich sa riadením prevádzky, uchovávaním a predkladaním potrebných záznamov a potreby plánovania letov posádkami.
2. Administratívne služby musia byť schopné bez meškania rozdeľovať prevádzkové pokyny a iné informácie všetkým, ktorých sa týkajú.

e) Dokumentácia

Prevádzkovateľ musí dohodnúť tvorbu príručiek, ich doplnení a inej dokumentácie.

ČLÁNOK D

PREVÁDZKOVÉ POSTUPY

OPS 1.192

Terminológia

V súvislosti s týmto nariadením sa používajú nasledujúce pojmy.

- a) Vhodné letisko. Letisko, ktoré prevádzkovateľ považuje za vyhovujúce, pričom berie do úvahy platné požiadavky na výkonnosť a charakteristiky dráh; v očakávanom čase použitia bude letisko dostupné a vybavené potrebnými pomocnými službami, ako sú ATS, dostatočné osvetlenie, komunikačné prostriedky, poveternostné hlásenie, navigačné zariadenia a pohotovostné služby.
- b) ETOPS (prevádzka dvojmotorových letúnov s predĺženým operačným dosahom). Prevádzka ETOPS je prevádzka dvojmotorových letúnov schválená leteckým úradom (schválenie ETOPS) s cieľom prevádzkovať letúny za prahovou vzdialenosťou stanovenou v súlade s OPS 1.245 písm. a) z vhodného letiska.
- c) Vhodné náhradné letisko na trati pri prevádzke ETOPS. Vhodné letisko, ktoré má v plánovanom čase využitia navyše zariadenie ATS a aspoň jeden postup priblíženia podľa prístrojov.
- d) Náhradné letisko na trati (ERA). Vhodné letisko na trati, ktoré sa môže vyžadovať v štádiu plánovania.
- e) 3 % ERA. Náhradné letisko na trati vybrané na účely zníženia paliva na nepredvídané prípady na 3 %.
- f) Osamotené letisko. Ak je to prijateľné pre letecký úrad, cieľové letisko sa môže považovať za osamotené letisko, ak je potreba paliva (let na náhradné letisko plus konečná záloha) do najbližšieho vhodného náhradného cieľového letiska vyššia ako:

v prípade letúnov s piestovými motormi, palivo na let v trvaní 45 minút plus 15 % plánovaného času letu v cestovnej hladine alebo dve hodiny, podľa toho, čo je kratšie, alebo

v prípade letúnov s turbínovými motormi, palivo na let v trvaní dvoch hodín pri bežnej cestovnej spotrebe nad cieľovým letiskom vrátane konečnej zálohy paliva.
- g) Rovnocenná poloha. Poloha, ktorú možno stanoviť pomocou vzdialenosti DME, vhodne lokalizovaného fixu NDB alebo VOR, SRE, alebo PAR, alebo akéhokoľvek iného navigačného fixu v rozmedzí 3 až 5 míľ od prahu, ktorý nezávisle stanovuje polohu letúna.
- h) Kritické fázy letu. Kritické fázy letu sú rozjazd pri vzlete, dráha letu po vzlete, konečné priblíženie, pristávanie vrátane dojazdu po pristátí a všetky ostatné fázy letu podľa rozhodnutia veliteľa.
- i) Palivo na nepredvídané prípady. Palivo potrebné na vyrovnanie nepredvídaných faktorov, ktoré by mohli ovplyvniť spotrebu paliva do cieľového letiska, ako sú odchýlky daného letúna od plánovaných údajov o spotrebe paliva, odchýlky od predpovedaných poveternostných podmienok a odchýlky od plánovaných tratí a/alebo cestovných hladín/nadmorských výšok.
- j) Samostatné dráhy. Dráhy na tom istom letisku, ktoré sú samostatnými pristávacími plochami. Tieto dráhy sa môžu prekrývať alebo križovať takým spôsobom, aby blokovanie jednej z dráh nebránilo plánovanému druhu prevádzky na druhej dráhe. Každá dráha má osobitný postup približovania založený na samostatnom navigačnom zariadení.
- k) Povolená cestovná rýchlosť s jedným nepracujúcim motorom. Povolená cestovná rýchlosť s jedným nepracujúcim motorom pre plánovanú oblasť prevádzky je v prípade ETOPS rýchlosť, v rámci osvedčených limitov letúna, ktorú zvolil prevádzkovateľ a schválil regulačný orgán.
- l) Oblasť ETOPS. Oblasť ETOPS je oblasť obsahujúca vzdušný priestor, v rámci ktorého zostáva letún schválený pre prevádzku ETOPS nad stanovený čas letu v bezvetří (za štandardných podmienok) pri povolenej cestovnej rýchlosti s jedným nepracujúcim motorom z vhodného náhradného letiska na trati ETOPS.
- m) Odbavenie. Plánovacie minimá pri prevádzke ETOPS sa uplatňujú až po odbavení. Odbavenie nastáva vtedy, keď sa letún prvýkrát pohne vlastným pohonom na účely vzletu.

OPS 1.195

Riadenie prevádzky

Prevádzkovateľ:

- a) zavedie a dodržiava metódu vykonávania riadenia prevádzky schválenú leteckým úradom a
- b) vykonáva riadenie prevádzky pri každom lete prevádzkovanom podľa podmienok svojho AOC.

OPS 1.200

Prevádzková príručka

Prevádzkovateľ zabezpečí prevádzkovú príručku v súlade s článkom P na použitie prevádzkovým personálom a jeho usmernenie.

OPS 1.205

Spôsobilosť prevádzkového personálu

Prevádzkovateľ zabezpečí, aby bol všetok personál pridelený alebo priamo zúčastnený na pozemnej a letovej prevádzke správne vyškolený, preukázal schopnosti vo svojich konkrétnych povinnostiach a aby si bol vedomý svojich zodpovedností, ako aj ich vzťahu k prevádzke ako celku.

OPS 1.210

Zavedenie postupov

- a) Prevádzkovateľ zavedie pre každý typ letúna postupy a pokyny obsahujúce povinnosti pozemného personálu a členov posádok pre všetky druhy prevádzky na zemi aj za letu.
- b) Prevádzkovateľ zavedie systém kontrolných zoznamov, ktoré sú členovia posádok povinní používať vo všetkých fázach prevádzky letúna za normálnych, mimoriadnych a núdzových podmienok, aby sa zabezpečilo dodržiavanie prevádzkových postupov uvedených v prevádzkovej príručke.
- c) Prevádzkovateľ nevyžaduje od člena posádky, aby vykonával v kritických fázach letu iné činnosti ako tie, ktoré sa požadujú na bezpečnú prevádzku letúna (pozri OPS 1.192).

OPS 1.215

Využívanie letových prevádzkových služieb

Prevádzkovateľ zabezpečí, aby sa letové prevádzkové služby využívali pre všetky lety kedykoľvek, keď sú k dispozícii.

OPS 1.216

Prevádzkové pokyny počas letu

Prevádzkovateľ zabezpečí, aby jeho prevádzkové pokyny počas letu týkajúce sa zmeny plánu letov leteckej dopravy boli koordinované, ak sa to dá, s príslušnou jednotkou leteckej prevádzkovej služby ešte pred vyslaním pokynov do letúna.

OPS 1.220

Povoľovanie letísk prevádzkovateľom

(pozri OPS 1.192)

Prevádzkovateľ povolí použitie len takých letísk, ktoré sú primerané pre dané typy letúna a dané druhy prevádzky.

OPS 1.225

Letiskové prevádzkové minimá

- a) Prevádzkovateľ presne vymedzí letiskové prevádzkové minimá stanovené v súlade s OPS 1.430 pre každé letisko odletu, cieľové alebo náhradné letisko, ktoré bolo schválené na použitie v súlade s OPS 1.220.
- b) Tieto minimá musia zohľadňovať všetky zväčšenia predpísaných hodnôt stanovené leteckým úradom v súlade s písmenom a).
- c) Minimá pre konkrétny druh postupu priblíženia a pristátia sa považujú za použiteľné, ak:
 - 1. pozemné zariadenia znázornené na príslušnej mape požadované pre zamýšľaný postup sú prevádzkyschopné;
 - 2. palubné systémy letúna požadované na daný druh priblíženia sú prevádzkyschopné;
 - 3. sú splnené požadované kritériá výkonnosti letúna a
 - 4. posádka má zodpovedajúcu kvalifikáciu.

OPS 1.230

Postupy pre odlety a priblíženia podľa prístrojov

- a) Prevádzkovateľ zabezpečí, aby sa používali postupy pre odlety a priblíženia podľa prístrojov zavedené štátom, v ktorom sa letisko nachádza.
- b) Napriek písmenu a) veliteľ lietadla môže využiť povolenie ATC odchyliť sa od publikovanej odletovej alebo príletovej trate za predpokladu, že budú dodržané kritériá bezpečných výšok nad prekážkami a plne zohľadnené prevádzkové podmienky. Konečné priblíženie sa musí vykonať vizuálne alebo v súlade so stanoveným postupom priblíženia podľa prístrojov.
- c) Postupy líšiace sa od postupov požadovaných v písmene a) môžu byť prevádzkovateľom zavedené len za predpokladu, že boli schválené štátom, na území ktorého sa letisko nachádza (ak sa to požaduje), a ak boli uznané leteckým úradom.

OPS 1.235

Postupy na obmedzenie hluku

(pozri OPS 1.192)

Prevádzkovateľ stanoví vhodné prevádzkové postupy pre odlety a prílety/priblíženia pre každý typ letúna v súlade s týmito podmienkami:

- a) prevádzkovateľ zabezpečí, aby bezpečnosť mala prioritu pred obmedzením hluku a
- b) tieto postupy sú navrhnuté tak, aby boli jednoducho a bezpečne vykonateľné bez výrazného zvýšenia pracovných úloh posádky počas kritických fáz letu, a
- c) pre každý typ letúna sa zdefinujú dva postupy pre odlety v súlade s ICAO Dok. 8168 (postupy pre letecké navigačné služby, „PANS-OPS“), zväzok I:
 - 1. postup na obmedzenie hluku 1 (NADP 1), navrhnutý na splnenie cieľa obmedzenia hluku v blízkosti, a
 - 2. postup na obmedzenie hluku 2 (NADP 2), navrhnutý na splnenie cieľa obmedzenia hluku v diaľke, a
 - 3. okrem toho každý NADP pre profil stúpania môže mať iba jednu akčnú sekvenciu.

OPS 1.240

Trate a oblasti prevádzky

- a) Prevádzkovateľ zabezpečí, aby sa prevádzka vykonávala len na takých tratiach a v takých oblastiach, pre ktoré:
1. sú k dispozícii pozemné zariadenia a poskytované služby (vrátane meteorologických) primerané pre plánovanú prevádzku;
 2. výkonnosť letúna, ktorý sa má použiť, je dostatočná na splnenie požiadaviek na minimálnu nadmorskú výšku letu;
 3. vybavenie letúna, ktorý sa má použiť, spĺňa minimálne požiadavky na plánovanú prevádzku;
 4. sú k dispozícii primerané mapy a tabuľky [s odvolaním na OPS 1.135 písm. a) bod 9];
 5. sú k dispozícii vhodné letiská v medziach obmedzení času/vzdialenosti podľa OPS 1.245, ak ide o dvojmotorový letún, a
 6. sú k dispozícii plochy umožňujúce vykonať bezpečné vynútené pristátie, ak ide o jednomotorový letún.
- b) Prevádzkovateľ zabezpečí, aby prevádzka bola vykonávaná s dodržaním všetkých obmedzení na tratiach alebo v oblastiach prevádzky, ktoré stanovil letecký úrad.

OPS 1.241

Prevádzka vo vymedzenom vzdušnom priestore so zníženými minimami vertikálnych rozstupov (RVSM)

Prevádzkovateľ nesmie prevádzkovať letún vo vymedzených častiach vzdušného priestoru, v ktorých platí na základe Regionálnej leteckej navigačnej dohody minimum vertikálneho rozstupu 300 m (1 000 ft), pokiaľ mu to letecký úrad neschválí (schválenie RVSM). (Pozri aj OPS 1.872).

OPS 1.243

Prevádzka v priestoroch s osobitnými požiadavkami navigačnej výkonnosti

- a) Prevádzkovateľ zabezpečí, aby bol letún prevádzkovaný v priestoroch alebo častiach vzdušného priestoru alebo na tratiach, v ktorých sú stanovené požiadavky navigačnej výkonnosti, osvedčený v súlade s tými požiadavkami a v prípade potreby, aby letecký úrad udelil príslušné prevádzkové povolenie [pozri aj OPS 1.865 písm. c) bod 2, OPS 1.870 a OPS 1.872].
- b) Prevádzkovateľ, ktorý prevádzkuje letún v priestoroch uvedených v písmene a), zabezpečí, aby sa všetky nepredvídané postupy, ktoré stanovil letecký úrad zodpovedný za príslušný vzdušný priestor, zapracovali do prevádzkovej príručky.

OPS 1.245

Maximálna vzdialenosť od vhodného letiska pre dvojmotorové letúny bez schválenia ETOPS

(pozri OPS 1.192)

- a) Prevádzkovateľ nesmie, pokiaľ to letecký úrad osobitne neschválil v súlade s OPS 1.246 písm. a) (schválenie ETOPS), prevádzkovať dvojmotorový letún na trati zahŕňajúcej bod vo vzdialenosti od vhodného letiska (za štandardných podmienok za bezvetria) väčšej, ako je v prípade:
1. letúnov výkonnostnej triedy A buď:
 - i) s maximálnou schválenou konfiguráciou pre 20 alebo viac cestujúcich, alebo
 - ii) s maximálnou vzletovou hmotnosťou 45 360 kg alebo viac,
- vzdialenosť preletená za 60 minút cestovnou rýchlosťou s jedným nepracujúcim motorom určená v súlade s ďalej uvedeným písmenom b);

2. letúnov výkonnostnej triedy A:

- i) s maximálnou schválenou konfiguráciou pre 19 alebo menej cestujúcich a
- ii) s maximálnou vzletovou hmotnosťou menej ako 45 360 kg,

vzdialenosť preletená za 120 minút, alebo ak je to schválené leteckým úradom, pre prúdové letúny až do 180 minút, cestovnou rýchlosťou s jedným nepracujúcim motorom, ktorá je určená v súlade s ďalej uvedeným písmenom b);

3. letúnov výkonnostnej triedy B alebo C:

- i) vzdialenosť preletená za 120 minút cestovnou rýchlosťou s jedným nepracujúcim motorom určená v súlade s ďalej uvedeným písmenom b), alebo
- ii) 300 námorných míľ, podľa toho, ktorá vzdialenosť je menšia.

b) Prevádzkovateľ pri výpočte maximálnej vzdialenosti od vhodného letiska stanoví pre každý typ alebo variant prevádzkovaného dvojmotorového letúna rýchlosť neprekračujúcu VMO založenú na skutočnej rýchlosti letu, ktorú môže letún udržiavať s jedným nepracujúcim motorom.

c) Prevádzkovateľ musí zabezpečiť, aby v prevádzkovej príručke boli uvedené tieto údaje osobitne vymedzené pre každý typ alebo variant:

1. cestovná rýchlosť s jedným nepracujúcim motorom stanovená v súlade s písmenom b) a
2. maximálna vzdialenosť od vhodného letiska stanovená v súlade s písmenami a) a b).

Poznámka: Uvedené rýchlosti sú určené len na použitie pre stanovenie maximálnej vzdialenosti od vhodného letiska

OPS 1.246

Prevádzka s predĺženým operačným dosahom s dvojmotorovým letúnmi (ETOPS)

(pozri OPS 1.192)

- a) Prevádzkovateľ nesmie vykonávať lety za prahovou vzdialenosťou od vhodného letiska, stanovenou v súlade s OPS 1.245, ak na to nebol schválený leteckým úradom (schválenie ETOPS).
- b) Pred vykonávaním letu ETOPS je prevádzkovateľ povinný zabezpečiť, aby bolo k dispozícii vhodné náhradné letisko ETOPS na trati, buď v medziach prevádzkovateľom schváleného času letu na náhradné letisko, alebo času letu na náhradné letisko na základe stavu prevádzkyschopnosti letúna podľa MEL, podľa toho, ktorý je kratší. [Pozri aj OPS 1.297 písm. d).]

OPS 1.250

Stanovenie minimálnych nadmorských výšok letu

- a) Prevádzkovateľ stanoví minimálne nadmorské výšky letu a metódy určovania týchto nadmorských výšok pre všetky letené úseky tratí, ktoré zabezpečujú požadovanú bezpečnú výšku nad terénom s prihliadnutím na požiadavky článkov F až I pre všetky úseky tratí, ktoré sa majú lietať.
- b) Každá metóda určovania minimálnych nadmorských výšok letu musí byť schválená leteckým úradom.
- c) Tam, kde sú minimálne nadmorské výšky letu stanovené prelietavanými štátmi vyššie ako tie, ktoré stanovil prevádzkovateľ, musia sa použiť vyššie hodnoty.
- d) Prevádzkovateľ pri stanovení minimálnych nadmorských výšok letu berie do úvahy:
 1. presnosť, s akou možno stanoviť polohu letúna;

2. pravdepodobné nepresnosti údajov použitých výškomerov;
 3. charakteristiky terénu (napr. prudké zmeny nadmorskej výšky terénu) na tratiach alebo v oblastiach, kde bude prevádzka vykonávaná;
 4. pravdepodobnosť výskytu nepriaznivých meteorologických podmienok (napr. silná turbulencia a zostupné vzdušné prúdy) a
 5. možné nepresnosti leteckých máp.
- e) Pri plnení požiadaviek stanovených v písmene d) je nutné venovať pozornosť:
1. opravám odchýlok teploty a tlaku od štandardných hodnôt;
 2. požiadavkám ATC a
 3. akýmkoľvek nepredvídaným okolnostiam na plánovanej trati.

OPS 1.255

Zásady určovania množstva paliva

(pozri dodatok 1 a dodatok 2 k OPS 1.255)

- a) Prevádzkovateľ musí stanoviť zásady určovania množstva paliva na účely plánovania letov a zmeny letového plánu počas letu, aby zabezpečil pri každom lete dostatok paliva na palube na plánovaný let a zálohu na pokrytie odchýlok od plánovaného letu.
- b) Prevádzkovateľ zabezpečí, aby plánovanie letov bolo založené minimálne na týchto bodoch 1 a 2:
 1. postupoch, ktoré sú zahrnuté v prevádzkovej príručke, a údajoch odvodených z:
 - i) údajov poskytnutých výrobcom letúna alebo
 - ii) platných informácií pre konkrétny letún odvodených zo systému sledovania spotreby paliva;
 2. prevádzkových podmienkach, za ktorých má byť let vykonaný, vrátane:
 - i) realistických údajov o spotrebe paliva letúnom;
 - ii) predpokladaných hmotností;
 - iii) očakávaných meteorologických podmienok a
 - iv) postupov a obmedzení zo strany prevádzkovateľa (prevádzkovateľov) leteckých navigačných služieb.
- c) Prevádzkovateľ zabezpečí, aby predletový výpočet použiteľného paliva požadovaného na let zahŕňal:
 1. palivo na rolovanie a
 2. traťové palivo a
 3. zálohu paliva, ktorá sa skladá z:
 - i) paliva na nepredvídané prípady (pozri OPS 1.192) a
 - ii) paliva na let na náhradné letisko, ak sa náhradné cieľové letisko požaduje (tým nie je vylúčená voľba letiska odletu ako náhradného cieľového letiska), a
 - iii) konečnej zálohy paliva a
 - iv) dodatočného paliva, ak to vyžaduje daný druh prevádzky (napr. ETOPS), a
 4. mimoriadne palivo, ak to vyžaduje veliteľ lietadla.

- d) Prevádzkovateľ zabezpečí, aby postupy výpočtu použiteľného paliva požadovaného pri zmene plánu počas letu, keď má let pokračovať po inej trati alebo na iné cieľové letisko, ako bolo pôvodne plánované, zahŕňali:
1. traťové palivo na zostatok letu a
 2. zálohu paliva, ktorá sa skladá z:
 - i) paliva na nepredvídané prípady a
 - ii) paliva na let na náhradné letisko, ak sa náhradné cieľové letisko požaduje (tým nie je vylúčená voľba letiska odletu ako náhradného cieľového letiska), a
 - iii) konečnej zálohy paliva a
 - iv) dodatočného paliva, ak to vyžaduje daný druh prevádzky (napr. ETOPS), a
 3. mimoriadne palivo, ak to vyžaduje veliteľ lietadla.

OPS 1.260

Preprava osôb so zníženou pohyblivosťou

- a) Prevádzkovateľ zavedie postupy na prepravu osôb so zníženou pohyblivosťou (PRM).
- b) Prevádzkovateľ zabezpečí, aby PRM neboli pridelené také sedadlá a aby ani neobsadzovali také sedadlá, kde by ich prítomnosť mohla:
 1. brániť posádke v plnení jej povinností;
 2. prekážať v prístupe k núdzovému vybaveniu alebo
 3. brániť núdzovej evakuácii letúna.
- c) Prepravy PRM na palube sa musia oznámiť veliteľovi lietadla.

OPS 1.265

Preprava neprípustných cestujúcich, osôb deportovaných alebo vo väzbe

Prevádzkovateľ zavedie postupy na prepravu neprípustných cestujúcich, osôb deportovaných alebo vo väzbe tak, aby zaistil bezpečnosť letúna a osôb na jeho palube. Keď sa majú na palube prepravovať uvedené osoby, musí sa to oznámiť veliteľovi lietadla.

OPS 1.270

Uloženie batožiny a nákladu

(pozri dodatok 1 k OPS 1.270)

- a) Prevádzkovateľ zavedie postupy zabezpečujúce, aby sa do kabíny cestujúcich brala len taká príručná batožina, ktorú možno primerane a bezpečne uložiť.
- b) Prevádzkovateľ zavedie postupy zabezpečujúce, aby všetka batožina a náklad na palube, ktoré by mohli spôsobiť zranenie alebo škodu, zatarasiť uličky alebo východy pri zmene svojej polohy, boli v úložných priestoroch konštruovaných tak, aby zabránili ich pohybu.

OPS 1.275

Zámerne nepoužité

OPS 1.280

Pridelenie sedadiel cestujúcim

Prevádzkovateľ zavedie postupy zabezpečujúce rozsadzovanie cestujúcich tak, aby v prípade nutnosti núdzovej evakuácie mohli čo najlepšie pomáhať a nezdržovali evakuáciu letúna.

OPS 1.285

Inštruktáž cestujúcim

Prevádzkovateľ zabezpečí, aby:

a) Všeobecne

1. cestujúci boli ústne poučení o záležitostiach bezpečnosti. Časť alebo celá inštruktáž môže byť poskytovaná vo forme audiovizuálnej prezentácie;
2. cestujúcim bola poskytnutá karta s bezpečnostnými pokynmi, na ktorej obrazové pokyny informujú o použití núdzového vybavenia a núdzových východov, ktoré by cestujúci mohli použiť.

b) Pred vzletom

1. cestujúci boli poučení podľa potreby o:
 - i) nariadeniach týkajúcich sa fajčenia;
 - ii) nastavení operadiel a sedadiel do zvislej polohy a uložení stolíkov;
 - iii) umiestnení núdzových východov;
 - iv) umiestnení a použítí únikovej cesty vyznačenej v blízkosti podlahy;
 - v) ukladaní príručnej batožiny;
 - vi) obmedzeniach pri používaní prenosných elektronických zariadení a
 - vii) umiestnení a obsahu karty s bezpečnostnými pokynmi a
2. cestujúcim sa názorne predviedlo:
 - i) používanie bezpečnostných pásov a/alebo bezpečnostných postrojov, vrátane ich zapínania a rozopínania;
 - ii) umiestnenie a použitie kyslíkového vybavenia, ak sa požaduje (pozri OPS 1.770 a OPS 1.775). Cestujúci musia byť poučení aj o tom, že majú uhasiť všetko fajčivo, keď sa používa kyslík, a
 - iii) umiestnenie a použitie záchranných viest, ak sa požadujú (pozri OPS 1.825).

c) Po vzlete

1. cestujúci boli podľa potreby upozornení na:
 - i) nariadenia týkajúce sa fajčenia a
 - ii) použitie bezpečnostných pásov alebo bezpečnostných postrojov vrátane prínosov pre bezpečnosť, ak sa bezpečnostné pásy nechajú počas sedenia zapnuté bez ohľadu na to, či svieti symbol zapnutia bezpečnostných pásov.

- d) Pred pristátím
1. cestujúci boli podľa potreby upozornení na:
 - i) nariadenia týkajúce sa fajčenia;
 - ii) používanie bezpečnostných pásov a/alebo bezpečnostných postrojov;
 - iii) nastavenie operadiel a sedadiel do zvislej polohy a uloženie stolíkov;
 - iv) opätovné uloženie príručnej batožiny a
 - v) obmedzenia pri používaní prenosných elektronických zariadení.
- e) Po pristátí
1. cestujúci boli upozornení na:
 - i) nariadenia týkajúce sa fajčenia a
 - ii) používanie bezpečnostných pásov a/alebo bezpečnostných postrojov.
- f) Pri núdzových situáciách počas letu dostávajú cestujúci inštrukciú na núdzové úkony príslušné pre dané okolnosti.

OPS 1.290

Príprava na let

- a) Prevádzkovateľ zabezpečí, aby pre každý zamýšľaný let bol vyplnený prevádzkový letový plán.
- b) Veliteľ lietadla nesmie začať let, kým sa nepresvedčil, že:
1. letún je spôsobilý na let;
 2. letún nie je prevádzkovaný v rozpore s ustanoveniami zoznamu odchýlok usporiadania (CDL);
 3. v súlade s článkami K a L sú k dispozícii prístroje a vybavenie požadované na let, ktorý sa má vykonať;
 4. prístroje a vybavenie sú v prevádzkyschopnom stave, okrem výnimiek uvedených v MEL;
 5. na palube sú tie časti prevádzkovej príručky, ktoré sú požadované na vykonanie daného letu;
 6. na palube sú dokumenty, ďalšie informácie a formuláre, ktoré požaduje OPS 1.125 a OPS 1.135;
 7. na palube sú platné mapy, plány a pridružené dokumenty alebo rovnocenné informácie nutné na zabezpečenie zamýšľanej prevádzky letúna vrátane akejkoľvek odchýlky od plánovanej trate, ktorú možno odôvodnene predpokladať. To zahŕňa akékoľvek prevodové tabuľky potrebné na podporu prevádzky, pri ktorej sa musia používať metrické výšky, nadmorské výšky a letové hladiny;
 8. sú k dispozícii pozemné zariadenia a služby požadované pre plánovaný let sú postačujúce;
 9. pri plánovanom lete možno splniť ustanovenia prevádzkovej príručky, ktoré vymedzujú požiadavky vzťahujúce sa na palivo, olej, kyslík, minimálne bezpečné nadmorské výšky, prevádzkové minimá letísk a uplatniteľnosť náhradných letísk, ak sú požadované;
 10. náklad je správne rozložený a bezpečne upevnený;
 11. hmotnosť letúna na začiatku rozjazdu je taká, aby let mohol byť vykonaný v súlade s príslušnými článkami F až I, a
 12. je možné splniť aj akékoľvek ďalšie prevádzkové obmedzenia okrem tých, ktoré sú obsiahnuté v bodoch 9 a 11.

OPS 1.295

Výber letísk

- a) Prevádzkovateľ pri plánovaní letu stanoví postupy výberu cieľových a/alebo náhradných letísk v súlade s OPS 1.220.
- b) Prevádzkovateľ musí vybrať a určiť v prevádzkovom letovom pláne náhradné letisko pri vzlete pre prípad, že by nebolo možné vrátiť sa na letisko odletu z meteorologických alebo výkonových dôvodov. Náhradné letisko pri vzlete sa vzhľadom na letisko odletu nachádza:
1. pre dvojmotorové letúny buď:
 - i) vo vzdialenosti zodpovedajúcej jednej hodine letu cestovnou rýchlosťou s jedným nepracujúcim motorom stanovenou podľa letovej príručky letúna (AFM) pre let za štandardných podmienok za bezvetria na základe skutočnej vzletovej hmotnosti, alebo
 - ii) vo vzdialenosti zodpovedajúcej hodnote schváleného prahového času ETOPS prevádzkovateľa až do maximálne dvoch hodín v závislosti od akéhokoľvek obmedzenia podľa MEL cestovnou rýchlosťou s jedným nepracujúcim motorom stanovenou podľa AFM na základe skutočnej vzletovej hmotnosti a pre let za štandardných podmienok za bezvetria, ak letún aj posádka sú schválené na prevádzku ETOPS, alebo
 2. vo vzdialenosti zodpovedajúcej dvom hodinám letu cestovnou rýchlosťou s jedným nepracujúcim motorom stanovenou podľa AFM pre let za štandardných podmienok za bezvetria alebo skutočnú vzletovú hmotnosť a pre troj- a štvormotorové letúny a
 3. ak AFM nestanovuje cestovnú rýchlosť s jedným nepracujúcim motorom, musí sa na výpočet vzdialeností použiť rýchlosť dosahovaná pri najvyššom trvalo prípustnom výkone zostávajúcich motorov.
- c) Prevádzkovateľ musí určiť najmenej jedno náhradné cieľové letisko pre každý let IFR okrem prípadov, keď:
1. sú splnené obe nasledujúce podmienky:
 - i) trvanie plánovaného letu od vzletu po pristátie alebo v prípade preplánovania počas letu v súlade s OPS 1.255 písm. d) zostávajúci čas letu do miesta určenia nie je dlhší ako šesť hodín a
 - ii) na cieľovom letisku sú k dispozícii a sú použiteľné dve samostatné pristávacie dráhy (pozri OPS 1.192) a príslušné poveternostné správy alebo predpovede pre cieľové letisko, alebo akákoľvek ich kombinácia uvádzajú, že v čase od jednej hodiny pred predpokladaným priletom na cieľové letisko a hodinu po ňom bude základňa nízkej oblačnosti najmenej 2 000 ft, alebo okružová výška + 500 ft, podľa toho, ktorá hodnota je väčšia, a dohľadnosť bude najmenej 5 km,
- alebo
2. cieľové letisko je osamotené.
- d) Prevádzkovateľ musí stanoviť dve náhradné cieľové letiská, keď:
1. príslušné poveternostné správy alebo predpovede pre cieľové letisko, alebo akákoľvek ich kombinácia uvádzajú, že v čase začínajúcom sa jednu hodinu pred a končiacom sa jednu hodinu po predpokladanom čase priletu budú poveternostné podmienky horšie ako použiteľné plánovacie minimá [pozri OPS 1.297 písm. b)], alebo
 2. nie sú k dispozícii meteorologické informácie.
- e) Prevádzkovateľ presne uvedie akékoľvek požadované náhradné letisko(-á) v prevádzkovom letovom pláne.

OPS 1.297

Plánovacie minimá na lety IFR

- a) Plánovacie minimá pre náhradné letiská pri vzlete. Prevádzkovateľ vyberie letisko ako náhradné letisko pri vzlete len v prípade, keď príslušné poveternostné správy alebo predpovede, alebo ich akékoľvek kombinácie naznačujú, že v čase začínajúcom sa jednu hodinu pred predpokladaným časom priletu a končiacom sa jednu hodinu po predpokladanom čase priletu na toto letisko budú poveternostné podmienky rovnaké alebo lepšie ako použiteľné minimá na pristátie stanovené v súlade s OPS 1.225. Keď jediným použiteľným priblížením je nie presné priblíženie a/alebo priblíženie okruhom, musí sa zohľadňovať základňa nízkej oblačnosti. Musia sa vziať do úvahy všetky obmedzenia vzťahujúce sa na lety s jedným nepracujúcim motorom.
- b) Plánovacie minimá pre cieľové letisko (okrem osamotených cieľových letísk). Prevádzkovateľ vyberie cieľové letisko iba v prípade, že:
1. príslušné poveternostné správy alebo predpovede, alebo akékoľvek ich ľubovoľné kombinácie naznačujú, že v čase začínajúcom sa jednu hodinu pred predpokladaným časom priletu a končiacom sa jednu hodinu po predpokladanom čase priletu na letisko budú poveternostné podmienky rovnaké alebo lepšie, ako nasledujúce použiteľné plánovacie minimá:
 - i) RVR/dohľadnosť určená v súlade s OPS 1.225 a
 - ii) základňa nízkej oblačnosti na nie presné priblíženie alebo priblíženie okruhom rovnaká alebo vyššia ako MDH alebo
 2. boli vybrané dve náhradné cieľové letiská podľa OPS 1.295 písm. d).
- c) Plánovacie minimá pre:
- náhradné cieľové letisko alebo
- osamotené letisko alebo
- letisko 3 % ERA alebo
- náhradné letisko na trati požadované v štádiu plánovania.
- Prevádzkovateľ vyberie letisko na jeden z týchto účelov iba vtedy, ak príslušné poveternostné správy alebo predpovede, alebo akékoľvek ich ľubovoľné kombinácie naznačujú, že v čase začínajúcom sa jednu hodinu pred predpokladaným časom priletu a končiacom sa jednu hodinu po predpokladanom čase priletu budú poveternostné podmienky rovnaké alebo lepšie ako plánovacie minimá uvedené v tabuľke 1.

Tabuľka 1

Plánovacie minimá – Náhradné cieľové letisko, osamotené cieľové letisko, letisko 3 % ERA a náhradné letisko na trati

Druh priblíženia	Plánovacie minimá
CAT II a III	CAT I (poznámka 1)
CAT I	Nie presné priblíženie (poznámky 1 a 2)
Nie presné priblíženie	Nie presné priblíženie (poznámky 1 a 2) plus 200 ft/1 000 m
Priblíženie okruhom	Priblíženie okruhom

Poznámka 1: RVR.

Poznámka 2: Strop musí byť rovnaký alebo vyšší ako MDH.

- d) Plánovacie minimá pre náhradné letisko na trati pri prevádzke ETOPS. Prevádzkovateľ vyberie letisko za náhradné letisko na trati pri prevádzke ETOPS len vtedy, keď príslušné poveternostné správy alebo predpovede, alebo akékoľvek ich kombinácie naznačujú, že v čase od predpokladaného pristátia po jednu hodinu po najneskoršom možnom čase pristátia, budú existovať podmienky vypočítané pridaním dodatočných limitov uvedených v tabuľke 2. Prevádzkovateľ uvedie v prevádzkovej príručke spôsob stanovenia prevádzkových minim pre plánované náhradné letisko na trati pri prevádzke ETOPS.

Tabuľka 2

Plánovacie minimá – ETOPS

Zariadenie na priblíženie	Základná nízkej oblačnosti pre náhradné letisko	Poveternostné minimá Dohľadnosť/RVR
Postup presného priblíženia	Povolená DH/DA plus zvýšenie o 200 ft	Povolená dohľadnosť plus zvýšenie o 800 metrov
Nie presné priblíženie alebo priblíženie okruhom	Povolená MDH/MDA plus zvýšenie o 400 ft	Povolená dohľadnosť plus zvýšenie o 1 500 metrov

OPS 1.300

Predkladanie letového plánu ATS

Prevádzkovateľ zabezpečí, aby sa let nezačal, ak nebol predložený letový plán ATS alebo nebol predložený dostatok zodpovedajúcich informácií, ktoré by umožnili uviesť do pohotovosti pohotovostné služby, ak by sa požadovali.

OPS 1.305

Plnenie/odčerpávanie paliva s cestujúcimi nastupujúcimi, na palube alebo vystupujúcimi

(pozri dodatok 1 k OPS 1.305)

Prevádzkovateľ zabezpečí, aby žiaden letún nebol plnený alebo aby z neho nebol odčerpávaný letecký benzín alebo letecké pohonné látky so širokým rozsahom destilačných teplôt (napr. Jet-B alebo ekvivalenty), alebo ak by mohla vzniknúť nebezpečná zmes týchto druhov paliva, keď cestujúci nastupujú, sú na palube alebo vystupujú. Vo všetkých ostatných prípadoch sa musia vykonať nevyhnutné bezpečnostné opatrenia a na palube letúna musí byť kvalifikovaný personál pripravený začať a riadiť evakuáciu letúna najúčelnejším a najrýchlejším dostupným spôsobom.

OPS 1.307

Plnenie/odčerpávanie paliva so širokým rozsahom destilačných teplôt

Prevádzkovateľ stanoví postupy na plnenie/odčerpávanie paliva so širokým rozsahom destilačných teplôt (napr. Jet-B alebo rovnocenného paliva), ak sa toto palivo požaduje.

OPS 1.308

Tlačenie a ťahanie

- a) Prevádzkovateľ zabezpečí, aby všetky postupy tlačenia a ťahania vyhovovali príslušným leteckým normám a postupom.
- b) Prevádzkovateľ zabezpečí, aby sa úprava polohy letúnov pred rolovaním alebo po rolovaní nevykonávala pomocou ťahania bez ťažnej tyče, pokiaľ:
 1. letún nie je chránený už svojím prevedením pred poškodením systému riadenia nosového kolesa v dôsledku ťahania bez ťažnej tyče alebo
 2. nie je zabezpečený systém/postup, ktorý varuje letovú posádku, že môže dôjsť k takému poškodeniu alebo že k nemu došlo, alebo
 3. vozidlo na ťahanie bez ťažnej tyče nie je prevedené tak, aby sa zabránilo poškodeniu typu letúna.

OPS 1.310

Členovia posádok na pracovných miestach

- a) Členovia letovej posádky
1. Každý člen letovej posádky, ktorý je v službe, je počas vzletu a pristátia povinný byť na svojom pracovnom mieste.
 2. Každý člen letovej posádky, ktorý je v službe, je vo všetkých ostatných fázach letu na svojom pracovnom mieste, pokiaľ jeho neprítomnosť nie je nutná na výkon jeho povinností v súvislosti s prevádzkou alebo z fyziologických dôvodov za predpokladu, že najmenej jeden pilot s príslušnou kvalifikáciou po celý čas zotrúva pri riadení letúna.
 3. Počas všetkých fáz letu každý člen letovej posádky, ktorý má povinnosť byť v letovej službe na palube, zostane v pohotovosti. Ak dôjde k nedostatočnej bdlosti, použijú sa vhodné protiopatrenia. Ak sa objaví neočakávaná únava, je možné použiť postup riadeného odpočinku organizovaný veliteľom, ak to umožňuje pracovné zaťaženie. Takto čerpaný riadený odpočinok sa nikdy nesmie považovať za čas odpočinku na účely výpočtu obmedzení letového času a nesmie sa použiť ani na zdôvodnenie žiadneho času služby.
- b) Palubní sprievodcovia. Na všetkých palubách letúna obsadených cestujúcimi sú požadovaní palubní sprievodcovia povinní sedieť na určených pracovných miestach počas kritických fáz letu.

OPS 1.311

Minimálny počet palubných sprievodcov požadovaných na palube letúna počas pozemnej prevádzky s cestujúcimi

(pozri dodatok 1 k OPS 1.311)

Prevádzkovateľ vždy, keď sú na palube letúna cestujúci, zabezpečí, aby bol v kabíne cestujúcich minimálny počet palubných sprievodcov požadovaný v súlade s OPS 1.990 písm. a), b), c) a d), s výnimkou prípadov:

- a) keď je letún na zemi na parkovacom mieste, môže byť počet palubných sprievodcov prítomných v kabíne cestujúcich nižší ako počet stanovený v OPS 1.990 písm. a), b) a c). Minimálny počet palubných sprievodcov požadovaný za týchto okolností je jeden palubný sprievodca na jeden pár núdzových podlažných východov na každej palube alebo jeden na každých 50 alebo časť 50 cestujúcich prítomných na palube podľa toho, ktorý počet je vyšší, pod podmienkou, že:
1. prevádzkovateľ stanovil postup na evakuáciu cestujúcich pri takomto nižšom počte palubných sprievodcov, ktorý letecký úrad schválil ako postup poskytujúci rovnocennú bezpečnosť, a
 2. nevykonáva sa plnenie/odčerpávanie paliva a
 3. vedúci palubný sprievodca poskytol palubným sprievodcom inštrukcií o bezpečnosti a
 4. v kabíne cestujúcich je prítomný vedúci palubný sprievodca a
 5. boli ukončené kontroly kabíny pre nastúpením.

Toto zníženie počtu nie je povolené, ak je počet palubných sprievodcov stanovený pri uplatnení OPS 1.990 písm. d).

- b) Ak je počet cestujúcich na palube nižší ako 20, môže byť minimálny počet palubných sprievodcov prítomných v kabíne cestujúcich počas vystupovania z letúna nižší ako minimálny počet palubných sprievodcov požadovaný v súlade s OPS 1.990 písm. a), b), c) a d) za predpokladu, že:
1. prevádzkovateľ stanovil postup na evakuáciu cestujúcich pri takomto nižšom počte palubných sprievodcov, ktorý letecký úrad schválil ako postup poskytujúci rovnocennú bezpečnosť, a
 2. v kabíne cestujúcich je prítomný vedúci palubný sprievodca.

OPS 1.313

Používanie náhlavnej súpravy

- a) Každý člen letovej posádky, ktorý má službu v pilotnom priestore, nosí náhlavnú súpravu s ramienkovým mikrofónom alebo rovnocenným mikrofónom požadovaným na základe OPS 1.650 písm. p) a/alebo 1.652 písm. s) a používa ju ako základný prístroj na počúvanie hlasovej komunikácie s letovými prevádzkovými službami:
- na zemi,
 - pri prijímaní odletového povolenia ATC prostredníctvom hlasovej komunikácie,
 - pri spustených motoroch,
 - pri lete pod prevodnou výškou alebo 10 000 ft, podľa toho, ktorá je vyššia, a
 - vždy keď to veliteľ letúna považuje za potrebné.
- b) Za podmienok uvedených v bode 1 musí byť ramienkový mikrofón alebo rovnocenný mikrofón v polohe, ktorá umožňuje dvojsmernú rádiovú komunikáciu.

OPS 1.315

Pomocné prostriedky na núdzovú evakuáciu

Prevádzkovateľ zavedie postupy, ktorými zabezpečí, aby bol pred rolovaním, vzletom a pristátím a kedykoľvek je to vykonateľné a bezpečné, uvedený do pohotovosti každý pomocný prostriedok na evakuáciu lietadla, ktorý sa automaticky uvádza do pracovnej polohy.

OPS 1.320

Sedadlá, bezpečnostné pásy a bezpečnostné postroje

- a) Členovia posádky
1. Počas vzletu a pristátia a kedykoľvek to veliteľ letúna považuje za potrebné v záujme bezpečnosti je každý člen posádky povinný byť riadne pripútaný všetkými určenými bezpečnostnými pásmi a postrojmi.
 2. Každý člen letovej posádky, ak je na svojom pracovnom mieste v pilotnom priestore, je v priebehu ostatných fáz letu povinný byť pripútaný bezpečnostnými pásmi.
- b) Cestujúci
1. Veliteľ letúna zabezpečí pred vzletom, pristátím, počas rolovania a kedykoľvek to bude považovať za potrebné v záujme bezpečnosti, aby každý cestujúci na palube bol na svojom sedadle alebo lôžku a aby bol riadne pripútaný bezpečnostným pásmom alebo postrojom, ak je ním jeho miesto vybavené.
 2. Prevádzkovateľ vykoná opatrenia a veliteľ lietadla zabezpečí, aby zdvojené obsadenie sedadiel bolo prípustné len v prípade sedadiel na to určených, a to len jednou dospelou osobou a jedným malým dieťaťom do dvoch rokov, ktoré bude bezpečne pripútané doplnujúcim detským alebo iným zariadením na pripútanie.

OPS 1.325

Zabezpečenie kabíny cestujúcich a palubných bufetov

- a) Prevádzkovateľ zavedie postupy na zaistenie toho, aby pred rolovaním, vzletom a pristátím boli všetky východy a únikové cesty bez prekážok.
- b) Veliteľ lietadla zabezpečí pred vzletom, pristátím a kedykoľvek to bude považovať za potrebné v záujme bezpečnosti, aby všetko vybavenie a batožina boli správne zabezpečené.

OPS 1.330

Prístupnosť núdzového vybavenia

Veliteľ lietadla zabezpečí, aby všetko núdzové vybavenie zostalo ľahko prístupné na okamžité použitie.

OPS 1.335

Fajčenie na palube

- a) Veliteľ lietadla zabezpečí, aby žiadnej osobe na palube nebolo dovolené fajčiť:
1. ak to považuje za potrebné v záujme bezpečnosti;
 2. v čase, keď je letún na zemi, pokiaľ to nie je dovolené v súlade s postupmi uvedenými v prevádzkovej príručke;
 3. mimo označených priestorov pre fajčiarov, v uličkách a na toaletách;
 4. v batožinových priestoroch a/alebo v iných priestoroch, kde sa prepravuje náklad, ktorý nie je uložený v ohňovzdorných kontajneroch alebo zakrytý ohňovzdornou plachtou, a
 5. v tých priestoroch kabíny, v ktorých sa poskytuje kyslík.

OPS 1.340

Meteorologické podmienky

- a) Pri lete IFR veliteľ lietadla môže:
1. začať vzlet alebo
 2. pokračovať v lete za bod, od ktorého platí zmenený letový plán v prípade, že bol letový plán zmenený za letu, len vtedy, ak má k dispozícii informácie, že očakávané poveternostné podmienky na cieľovom letisku a/alebo požadovanom(-ých) náhradnom(-ých) letisku(-ách) predpísanom(-ých) v OPS 1.295 sú v čase priletu rovnaké alebo lepšie ako plánovacie minimá predpísané v OPS 1.297.
- b) Pri lete IFR veliteľ lietadla smie pokračovať v lete na plánované cieľové letisko len vtedy, ak posledné dostupné informácie udávajú, že poveternostné podmienky na cieľovom letisku alebo aspoň jednom náhradnom cieľovom letisku sú v predpokladanom čase priletu rovnaké alebo lepšie ako platné plánovacie prevádzkové minimá príslušného letiska.
- c) Pri lete IFR môže veliteľ lietadla pokračovať za:
1. bod rozhodnutia, len ak používa postup menšieho množstva paliva pre nepredvídané prípady (pozri dodatok 1 k OPS 1.255) alebo
 2. vopred stanovený bod, keď používa postup s vopred stanoveným bodom (pozri dodatok 1 k OPS 1.255),
- ak má k dispozícii informácie, že očakávané poveternostné podmienky na cieľovom letisku a/alebo požadovanom(-ých) náhradnom(-ých) letisku(-ách) predpísanom(-ých) v OPS 1.295 sú v čase priletu rovnaké alebo lepšie ako použiteľné letiskové prevádzkové minimá predpísané v OPS 1.225.
- d) Pri lete VFR veliteľ lietadla smie začať vzlet len vtedy, ak príslušné poveternostné správy alebo predpovede alebo ich kombinácia nasvedčujú, že meteorologické podmienky na trati alebo na tej časti trate, ktorá sa má preletieť podľa pravidiel letu za viditeľnosti (VFR), budú v príslušnom čase také, aby bolo možné vyhovieť týmto pravidlám.

OPS 1.345

Ľad a iné znečistenia – postupy na zemi

- a) Prevádzkovateľ zavedie postupy, ktoré sa majú dodržiavať, keď je nutné vykonávať odnámrazovanie a ochranu proti námraze na zemi a s tým spojené prehliadky lietadiel.
- b) Veliteľ lietadla nesmie začať vzlet, ak vonkajšie povrchové plochy nie sú zbavené všetkých nánosov, ktoré by mohli nepriaznivo ovplyvniť výkony a/alebo ovládateľnosť letúna (okrem výnimiek povolených letovou príručkou letúna).

OPS 1.346

Ľad a iné znečistenia – postupy za letu

- a) Prevádzkovateľ zavedie postupy pre lety v predpokladaných alebo skutočných podmienkach tvorby námrazy.
- b) Veliteľ lietadla nesmie začať let ani vedome letieť do predpokladaných alebo skutočných podmienok tvorby námrazy, ak letún nie je osvedčený a vybavený tak, aby sa mohli tieto podmienky zvládnuť.

OPS 1.350

Zásoba paliva a oleja

Veliteľ lietadla smie začať let alebo v ňom pokračovať v prípade preplánovania počas letu len vtedy, ak sa presvedčil, že na palube letúna je aspoň plánované množstvo použiteľného paliva a oleja, ktoré umožňuje bezpečne dokončiť let s prihliadnutím na očakávané prevádzkové podmienky.

OPS 1.355

Podmienky vzletu

Veliteľ lietadla sa musí pred začatím vzletu presvedčiť o tom, že podľa jemu dostupných informácií sú počasie na letisku a stav dráhy, ktorá sa má použiť, také, aby nebránili bezpečnému vzletu a odletu.

OPS 1.360

Použitie prevádzkových miním na vzlet

Veliteľ lietadla sa musí pred začatím vzletu presvedčiť, že je RVR alebo dohľadnosť v smere vzletu letúna pred začatím vzletu rovnaká alebo lepšia ako použiteľné minimum.

OPS 1.365

Minimálne nadmorské výšky letu

Veliteľ lietadla alebo pilot poverený vykonaním letu nesmie letieť v menšej výške, ako sú stanovené minimálne nadmorské výšky, s výnimkou, keď je to potrebné na vzlet alebo pristátie.

OPS 1.370

Simulované mimoriadne situácie počas letu

Prevádzkovateľ zabezpečí, aby sa simulácie mimoriadnych alebo núdzových situácií, ktoré si vyžadujú použitie časti alebo všetkých mimoriadnych alebo núdzových postupov a simulácie IMC umelými prostriedkami, nevykonávali pri obchodných dopravných letoch.

OPS 1.375

Riadenie palivového systému počas letu

Prevádzkovateľ zavedie postup, ktorým zabezpečí vykonávanie kontrol množstva paliva a riadenia palivového systému počas letu podľa týchto kritérií:

- a) Kontroly paliva počas letu
1. Veliteľ lietadla musí zabezpečiť, aby sa kontroly paliva počas letu vykonávali v pravidelných intervaloch. Použiteľné zostávajúce palivo sa musí zaznamenať a vyhodnotiť s cieľom vykonať:
 - i) porovnanie skutočnej spotreby s plánovanou spotrebou;
 - ii) kontrolu, či použiteľné zostávajúce palivo postačuje na dokončenie letu v súlade s písmenom b) (riadenie palivového systému počas letu), a
 - iii) stanovenie očakávaného použiteľného paliva zostávajúceho pri prilete na cieľové letisko.
 2. Príslušné údaje o palive sa musia zaznamenať.
- b) Riadenie palivového systému počas letu
1. Let sa musí vykonať tak, aby očakávané použiteľné množstvo paliva zostávajúce pri prilete na cieľové letisko nebolo menšie ako:
 - i) požadované náhradné palivo plus konečná záloha paliva alebo
 - ii) konečná záloha paliva, ak sa nevyžaduje náhradné letisko.
 2. Ak je však v dôsledku kontroly paliva počas letu očakávané množstvo použiteľného paliva zostávajúce pri prilete do cieľového letiska nižšie ako:
 - i) požadované náhradné palivo a konečná záloha paliva, veliteľ lietadla musí pri rozhodovaní, či pokračovať v lete na cieľové letisko, alebo sa odkloniť a vykonať bezpečné pristátie s množstvom paliva vyšším ako konečná záloha paliva, vziať do úvahy dopravné a prevádzkové podmienky prevládajúce na cieľovom letisku, cieľovom náhradnom letisku a akomkoľvek inom vhodnom letisku, alebo
 - ii) konečná záloha paliva, ak sa nevyžaduje náhradné letisko, veliteľ lietadla musí prijať vhodné opatrenie a pokračovať na vhodné letisko tak, aby sa vykonalo bezpečné pristátie s množstvom paliva vyšším ako konečná záloha paliva.
 3. Veliteľ vyhlási stav núdze, ak je vypočítané použiteľné množstvo paliva pri pristáť na najbližšom vhodnom letisku, kde možno vykonať bezpečné pristátie, nižšie ako konečná záloha paliva.
 4. Dodatočné podmienky pre osobitné postupy:
 - i) v prípade letu, pri ktorom sa používa postup RCF s cieľom pokračovať do cieľového letiska 1, musí veliteľ lietadla zabezpečiť, aby použiteľné množstvo paliva zostávajúceho v bode rozhodnutia bolo aspoň súhrnom:

traťového paliva od bodu rozhodnutia do cieľového letiska 1 a

paliva na nepredvídané prípady, ktorého množstvo je 5 % traťového paliva od bodu rozhodnutia do cieľového letiska 1, a

náhradného paliva na cieľové letisko 1, ak sa vyžaduje náhradné cieľové letisko 1, a

konečnej zálohy paliva;

- ii) v prípade letu, keď sa s cieľom pokračovať na cieľové letisko používa postup PDP, musí veliteľ lietadla zabezpečiť, aby použiteľné množstvo paliva zostávajúceho v PDP bolo aspoň súhrnom:

traťového paliva z PDP na cieľové letisko a

paliva na nepredvídané prípady z PDP na cieľové letisko vypočítaného v súlade s dodatkom 1 k OPS 1.255 bodom 1.3 a

paliva požadovaného v súlade s dodatkom 1 k OPS 1.255 bodom 3.1 písm. d).

OPS 1.380

Zámerne nepoužíte

OPS 1.385

Použitie prídavného kyslíka

Veliteľ lietadla zabezpečí, aby členovia letovej posádky, ktorí vykonávajú povinnosti potrebné na bezpečnú prevádzku letúna počas letu, dýchali prídavný kyslík, vždy keď budú tlakové pomery v kabíne zodpovedajúce nadmorskej výške väčšej ako 10 000 ft v trvaní nad 30 minút, a vždy keď budú pomery v kabíne zodpovedajúce nadmorskej výške nad 13 000 ft.

OPS 1.390

Kozmické žiarenie

- a) Prevádzkovateľ berie do úvahy ožiarenie všetkých členov posádky kozmickým žiarením v priebehu času letovej služby (vrátane premiestňovania) a prijme tieto opatrenia v prípade posádok, pri ktorých je predpoklad, že budú ožiarené viac ako 1 mrv za rok:
1. vyhodnotí ich ožiarenie;
 2. pri príprave rozvrhu práce vezme do úvahy vyhodnotenie ožiarenia, aby boli znížené dávky u členov posádky s vysokým ožiarением;
 3. informuje dotknutých členov posádky o zdravotných rizikách, ktoré ich práca obsahuje;
 4. zabezpečí, aby rozvrh práce pre členov posádky ženského pohlavia po tom, čo informovali prevádzkovateľa o svojom tehotenstve, udržiavali tak nízku dávku, ktorej je plod vystavený, ako je to rozumne možné dosiahnuť, a v každom prípade zabezpečí, aby dávka nepresiahla 1 mrv počas zostávajúceho času tehotenstva;
 5. zabezpečí, aby sa individuálne záznamy udržiavali pre tých členov posádky, u ktorých sa predpokladá vysoké ožiarenie. Tieto ožiarenia sa majú oznamovať jednotlivcom každoročne a tiež pri odchode od prevádzkovateľa.
- b) 1. Prevádzkovateľ nesmie prevádzkovať letún vo výškach nad 15 000 m (49 000 ft), pokiaľ nie je vybavenie uvedené v OPS 1.680 písm. a) bode 1 prevádzkyschopné alebo ak nie sú splnené postupy opísané v OPS 1.680 písm. a) bode 2.
2. Veliteľ lietadla alebo pilot poverený vykonaním letu začne zostup ihneď, ako je to možné, keď sú prekročené medzné dávky kozmického žiarenia predpísané prevádzkovou príručkou.

OPS 1.395

Zistenie blízkosti zeme

Veliteľ lietadla alebo pilot poverený vykonaním letu zabezpečí okamžité začatie nápravného opatrenia na obnovenie podmienok bezpečného letu, keď ktorýkoľvek člen letovej posádky alebo výstražný systém na blízkosť terénu zistí neprípustnú blízkosť zeme.

OPS 1.398

Použitie palubného proti zrážkového systému (ACAS)

Prevádzkovateľ zavedie postupy, aby zabezpečil, že:

- a) ak je ACAS inštalovaný a prevádzkyschopný, použije sa počas letu v režime, ktorý umožní vytvoriť rady na vyhnutie (RA), okrem prípadu, keď by tento postup nebol vhodný pre podmienky existujúce v danom čase, a
- b) ak sa systémom ACAS zistí neprípustná blízkosť k inému lietadlu (RA), veliteľ lietadla alebo pilot poverený vykonaním letu musí zabezpečiť okamžité začatie akéhokoľvek nápravného opatrenia uvedeného v RA, pokiaľ by to neohrozilo bezpečnosť letúna.

Nápravné opatrenie:

- i) nesmie byť nikdy v smere opačnom, ako je smer uvedený v RA;
 - ii) musí byť v správnom smere uvedenom v RA, aj keď to je v konflikte s vertikálnym prvkom pokynov ATC;
 - iii) musí byť možným minimom na dodržanie signalizácie RA;
- c) boli stanovené predpísané oznámenia ACAS ATC;
 - d) keď sa konflikt vyrieši, letún sa okamžite vráti k podmienkam stanoveným v pokynoch alebo povolení ATC.

OPS 1.400

Podmienky na priblíženie a pristátie

Veliteľ lietadla sa musí pred začatím priblíženia na pristátie presvedčiť, že podľa jemu dostupných informácií počasie na letisku a stav dráhy, ktorú zamýšľa použiť, nebudú brániť bezpečnému priblíženiu, pristátiu alebo postupu nevydareného priblíženia s ohľadom na informácie o výkonnosti obsiahnuté v prevádzkovej príručke.

OPS 1.405

Začatie a pokračovanie priblíženia

- a) Veliteľ lietadla alebo pilot poverený vykonaním letu môže začať priblíženie bez ohľadu na hlásenú RVR/dohľadnosť, ale v priblížení nesmie pokračovať za vonkajšie polohové návestidlo alebo za rovnocennú publikovanú polohu, ak je hlásená RVR/dohľadnosť menšia ako použiteľné minimá (pozri OPS 1.192).
- b) Tam, kde RVR nie je k dispozícii, môže byť hodnota RVR odvodená od hlásenej dohľadnosti v súlade s písmenom h) dodatku 1 k OPS 1.430.
- c) Ak po prelete vonkajšieho polohového návestidla alebo rovnocennej polohy v súlade s písmenom a) poklesne hlásená RVR/dohľadnosť pod použiteľné minimá, v priblížení sa smie pokračovať do DA/H alebo MDA/H.
- d) Tam, kde nie je vonkajšie polohové návestidlo alebo rovnocenná poloha, veliteľ lietadla alebo pilot poverený vykonaním letu rozhodne, či bude pokračovať alebo či preruší priblíženie na úseku konečného priblíženia skôr, než zostúpi pod výšku 1 000 ft nad letiskom. Ak je MDA/H v alebo nad 1 000 ft nad letiskom, prevádzkovateľ stanoví výšku pre každý postup priblíženia, ak je RVR/dohľadnosť menšia ako použiteľné minimá.
- 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.

- f) Dráhová dohľadnosť (RVR) dotykového pásma je vždy rozhodujúca. Dráhové dohľadnosti strednej časti dráhy a konca dráhy môžu byť rozhodujúce, ak sú hlásené a významné. Najnižšia hodnota RVR pre strednú časť dráhy je 125 m alebo hodnota RVR požadovaná pre dotykové pásmo dráhy, ak je táto nižšia, a 75 m pre koniec dráhy. Pre letúny vybavené systémom vedenia alebo riadenia dojazdu je najmenšia hodnota RVR pre strednú časť dráhy 75 m.

Poznámka: Ako „významná“ sa v tejto súvislosti označuje časť dráhy, ktorá sa použije od vysokorýchlostnej fázy pristátia až po zbrzdenie na rýchlosť približne 60 uzlov.

OPS 1.410

Prevádzkové postupy – výška preletu prahu dráhy

Prevádzkovateľ musí zaviesť prevádzkové postupy navrhnuté tak, aby zabezpečili, že letún používaný na vykonávanie presných priblížení bude prelietavať prah dráhy v bezpečnej výške v pristávacej konfigurácii a polohe.

OPS 1.415

Palubný denník

Veliteľ lietadla zabezpečí, aby bol vyplnený palubný denník.

OPS 1.420

Hlásenie udalostí

- a) Terminológia
1. Incident. Udalosť, iná ako letecká nehoda súvisiaca s prevádzkou lietadla, ktorá mala alebo mohla mať vplyv na bezpečnosť leteckej prevádzky.
 2. Vážny incident. Incident, ktorý obsahuje okolnosti naznačujúce, že sa takmer stala letecká nehoda.
 3. Letecká nehoda. Udalosť spojená s prevádzkou lietadla, ku ktorej došlo od chvíle, keď akákoľvek osoba nastúpila na palubu lietadla s úmyslom vykonať let, až do času, keď všetky takéto osoby z lietadla vystúpili, pri ktorej:
 - i) došlo k smrteľnému alebo vážnemu zraneniu osoby následkom:
 - A. toho, že bola v lietadle, alebo
 - B. priameho kontaktu s akoukoľvek časťou lietadla vrátane častí, ktoré sa od lietadla oddelili, alebo
 - C. priameho pôsobenia prúdu plynov vytvorených lietadlom;s výnimkou, keď k zraneniam došlo z prirodzených príčin, ak si ich osoba spôsobila sama alebo ich spôsobila iná osoba, alebo ak zranenia utrpel čierny pasažier ukrývajúci sa v priestoroch normálne neprístupných cestujúcim a posádke, alebo
 - ii) došlo k poškodeniu alebo poruche konštrukcie lietadla, ktorá nepriaznivo ovplyvnila pevnosť konštrukcie, výkony alebo letové charakteristiky lietadla a spravidla by vyžadovala rozsiahlu opravu alebo výmenu poškodených častí, s výnimkou poškodení alebo porúch obmedzených na motory, ich kryty alebo príslušenstvo, alebo poškodení obmedzených na vrtule, rotorové listy, okrajové časti krídel, antény, pneumatiky, brzdy, aerodynamické kryty, malé vrypky alebo prerazené diery v potahu lietadla, alebo
 - iii) lietadlo je nezvestné alebo je na úplne neprístupnom mieste.

- b) Hlásenie incidentov. Prevádzkovateľ zavedie postupy na hlásenie incidentov, pričom berie do úvahy nižšie opísané zodpovednosti a okolnosti opísané v písmene d).
1. OPS 1.085 písm. b) upravuje zodpovednosti členov posádky týkajúce sa hlásenia incidentov, ktoré ohrozujú alebo by mohli ohroziť bezpečnosť prevádzky.
 2. Veliteľ lietadla alebo prevádzkovateľ letúna predloží leteckému úradu hlásenie o každom incidente, ktorý ohrozuje alebo by mohol ohroziť bezpečnosť prevádzky.
 3. Hlásenia musia byť odoslané do 72 hodín od času, keď bol incident zistený, ak tomu nebránia výnimočné okolnosti.
 4. Veliteľ lietadla zabezpečí, aby boli do technického denníka lietadla zapísané všetky známe alebo podozrivé technické poruchy a prekročenia technických obmedzení, ku ktorým došlo v čase, keď bol za let zodpovedný. Ak nedostatok alebo prekročenie technických obmedzení ohrozuje alebo mohlo ohroziť bezpečnosť prevádzky, veliteľ lietadla musí okrem toho iniciovať predloženie hlásenia leteckému úradu podľa vyššie uvedeného písmena b) bodu 2.
 5. V prípade incidentov hlásených podľa uvedeného písmena b) bodu 1, 2 a 3, pochádzajúcich z alebo vzťahujúcich sa na akúkoľvek poruchu, nesprávnu činnosť alebo poškodenie v letúne, jeho vybavenia alebo akejkoľvek časti pozemného podporného vybavenia, alebo ktoré majú alebo mohli mať nepriaznivé účinky na zachovanie letovej spôsobilosti letúna, prevádzkovateľ musí informovať organizáciu zodpovednú za projekt alebo dodávateľa, alebo ak je to uplatniteľné, organizáciu zodpovednú za zachovanie letovej spôsobilosti, v tom istom čase, ako je hlásenie predložené leteckému úradu.

c) Hlásenie leteckých nehôd a vážnych incidentov

Prevádzkovateľ zavedie postupy na hlásenie nehôd a vážnych incidentov, berúc pritom do úvahy zodpovednosti opísané dole a okolnosti opísané v ďalej uvedenom písmene d).

1. Veliteľ lietadla oznámi prevádzkovateľovi každú leteckú nehodu alebo vážny incident, ku ktorému došlo v čase, keď bol zodpovedný za let. V prípade, že veliteľ lietadla nie je schopný poskytnúť takéto oznámenie, túto úlohu vykoná ktorýkoľvek iný člen posádky, ak je schopný to urobiť, berúc do úvahy postupnosť velenia stanovenú prevádzkovateľom.
2. Prevádzkovateľ zabezpečí, aby sa leteckému úradu štátu prevádzkovateľa, najbližšiemu príslušnému leteckému úradu (ak nejde o letecký úrad štátu prevádzkovateľa) a každej inej organizácii, ktorej informovanie požaduje štát prevádzkovateľa, oznámila najrýchlejšími dostupnými prostriedkami každá letecká nehoda alebo vážny incident a len v prípade leteckých nehôd, najneskôr pred tým, ako je s letúnom manipulované, ak tomu nebránia výnimočné okolnosti.
3. Veliteľ lietadla alebo prevádzkovateľ letúna predloží leteckému úradu štátu prevádzkovateľa hlásenie do 72 hodín od času, keď došlo k leteckej nehode alebo vážnemu incidentu.

d) Špecifické hlásenia

Hlásenia, pre ktoré sa musia použiť špecifické oznámenia, a spôsoby hlásenia sú opísané nižšie:

1. Incidenty v letovej prevádzke. Veliteľ lietadla bezodkladne oznámi incident príslušnému stanovištu letových prevádzkových služieb a informuje ho o svojom úmysle predložiť po lete hlásenie o incidente v letovej prevádzke kedykoľvek, keď bolo lietadlo počas letu ohrozené:
 - i) nebezpečenstvom zrážky s akýmkoľvek iným lietajúcim zariadením;
 - ii) chybnými postupmi v letovej prevádzke alebo nedodržaním príslušných postupov letovými prevádzkovými službami alebo letovou posádkou;
 - iii) poruchou zariadení letových prevádzkových služieb.

Okrem toho veliteľ letúna oznámi tieto incidenty aj leteckému úradu.

2. Rada na vyhnutie sa palubného protizrážkového systému. Veliteľ letúna oznámi príslušnému stanovištu letových prevádzkových služieb a je povinný predložiť hlásenie ACAS leteckému úradu vždy, keď lietadlo počas letu vykonal manéver ako reakciu na radu na vyhnutie ACAS.

3. Nebezpečenstvo zrážky s vtákmi a zrážka s vtákmi
 - i) Veliteľ letúna ihneď informuje miestne stanovište letových prevádzkových služieb, kedykoľvek sa vyskytne potenciálne nebezpečenstvo zrážky s vtákmi.
 - ii) Veliteľ letúna, ak si je vedomý, že došlo k zrážke s vtákom, predloží po pristátí písomné hlásenie o zrážke s vtákom leteckému úradu vždy, keď dôjde k zrážke lietadla, za ktoré je zodpovedný, s vtákom a táto zrážka má za následok významné poškodenie lietadla, stratu alebo nesprávnu činnosť akejkoľvek nevyhnutnej funkcie. Keď sa zrážka s vtákom zistí v čase neprítomnosti veliteľa lietadla, za predloženie hlásenia je zodpovedný prevádzkovateľ.
4. Incidents a nehody s nebezpečným tovarom. Prevádzkovateľ hlási incidents a nehody s nebezpečným tovarom leteckému úradu a príslušnému leteckému úradu v štáte, v ktorom k nehode alebo incidentu došlo, ako je stanovené v dodatku 1 k OPS 1.1225. Prvé hlásenie odošle do 72 hodín od udalosti, ak tomu nebránia výnimočné okolnosti, hlásenie obsahuje podrobné údaje známe v tom čase. V prípade potreby sa musí čo najskôr vypracovať ďalšie hlásenie, v ktorom sa uvedú všetky dodatočné informácie, ktoré boli zistené. (Pozri taktiež OPS 1.1225.)
5. Protiprávne zasahovanie. Veliteľ lietadla alebo v jeho neprítomnosti prevádzkovateľ, ak došlo na palube lietadla k činu protiprávneho zasahovania, predloží hlásenie miestnemu leteckému úradu a leteckému úradu štátu prevádzkovateľa ihneď, ako je to možné. (Pozri tiež OPS 1.1245.)
6. Zistenie potenciálne nebezpečných podmienok. Veliteľ lietadla oznámi príslušnému stanovištu letových prevádzkových služieb ihneď, ako je to možné, vždy keď sa počas letu stretne s potenciálne nebezpečnými podmienkami, ako sú napríklad nesprávna činnosť pozemného alebo navigačného zariadenia, poveternostný jav alebo oblak vulkanického popola.

OPS 1.425

Vyhradené

Dodatok 1 k OPS 1.255

Zásady určovania množstva paliva

Prevádzkovateľ musí vytvoriť zásady určovania množstva paliva spoločnosti, vrátane výpočtu množstva paliva na palube na odlet, na základe týchto plánovacích kritérií:

1. Základný postup

Použiteľné množstvo paliva na palube na odlet musí byť množstvo:

1.1. paliva na rolovanie, ktoré nemôže byť menšie ako množstvo, ktoré sa očakáva, že sa spotrebuje pred vzletom. Zohľadnia sa miestne podmienky na letisku odletu a spotreba APU.

1.2. traťového paliva, ktoré zahŕňa:

- a) palivo na vzlet a stúpanie z letiska do počiatočnej cestovnej hladiny/nadmorskej výšky, pričom sa berie do úvahy očakávané traťové smerovanie odletu, a
- b) palivo z vrcholu stúpania na vrchol poklesu vrátane postupného stúpania/klesania a
- c) palivo z vrcholu poklesu do bodu, keď sa začína priblíženie, pričom sa berie do úvahy plánovaný postup priletu, a
- d) palivo na priblíženie a pristátie na cieľovom letisku.

1.3. Palivo na nepredvídané prípady s výnimkou paliva stanoveného v bode 2, znížené množstvo paliva na nepredvídané prípady, ktorého množstvo je väčšie ako množstvo uvedené v písmenách a) alebo b):

- a) buď:
 - i) 5 % plánovaného traťového paliva alebo v prípade zmeny plánu počas letu 5 % traťového paliva počas zvyšku letu, alebo
 - ii) nie menej ako 3 % plánovaného traťového paliva alebo v prípade zmeny plánu počas letu 3 % traťového paliva počas zvyšku letu za predpokladu, že je k dispozícii náhradné letisko na trati v súlade s dodatkom 2 k OPS 1.255, alebo
 - iii) množstvo paliva postačujúce na 20 minút letového času založené na spotrebe plánovaného traťového paliva za predpokladu, že prevádzkovateľ vytvoril program monitorovania spotreby paliva pre jednotlivé letúny a na výpočet množstva paliva využíva platné údaje zistené pomocou takéhoto programu, alebo
 - iv) množstvo paliva založené na štatistickej metóde schválenej leteckým úradom, ktorá zaručuje štatistické pokrytie odchýlky od plánovaného k skutočnému traťovému palivu. Táto metóda sa používa na monitorovanie spotreby paliva pri každej dvojici miest/kombinácii letúnov a prevádzkovateľ požíva tieto údaje na štatistickú analýzu s cieľom vypočítať palivo na nepredvídané prípady pre danú dvojicu miest/kombináciu letúnov.
- b) Množstvo na let v trvaní 5 minút pri udržiavanej rýchlosti vo výške 1 500 ft (450 m) nad cieľovým letiskom za štandardných podmienok.

1.4. Palivo na let na náhradné letisko, ktoré:

- a) zahŕňa:
 - i) palivo na nevydarené priblíženie z platnej MDA/DH na cieľovom letisku do nadmorskej výšky nevydareného priblíženia, pričom sa berie do úvahy celý postup nevydareného priblíženia, a
 - ii) palivo na stúpanie z nadmorskej výšky nevydareného priblíženia do cestovnej hladiny/nadmorskej výšky, pričom sa berie do úvahy očakávané traťové smerovanie odletu, a
 - iii) palivo na let z vrcholu stúpania na vrchol klesania, pričom sa berie do úvahy očakávané traťové smerovanie, a
 - iv) palivo na klesanie z vrcholu poklesu do bodu, keď sa začína priblíženie, pričom sa berie do úvahy očakávaný postup priletu, a

- v) palivo na vykonanie priblíženia a pristátia na náhradnom cieľovom letisku vybranom v súlade s OPS 1.295;
 - b) keď sa v súlade s OPS 1.295 písm. d) vyžadujú dve náhradné cieľové letiská, postačuje na pokračovanie do náhradného letiska, pri ktorom je potrebné väčšie množstvo paliva na let do náhradného letiska.
- 1.5. Konečná záloha paliva, ktorá predstavuje:
- a) v prípade letúnov s piestovými motormi palivo na let v trvaní 45 minút alebo
 - b) v prípade letúnov s turbínovými motormi palivo na let v trvaní 30 minút pri udržiavanej rýchlosti vo výške 1 500 ft (450 m) nad letiskom za štandardných podmienok, vypočítané na základe odhadovaného množstva pri prilete na náhradné cieľové letisko alebo cieľové letisko, ak sa náhradné cieľové letisko nevyžaduje.
- 1.6. Minimálne dodatočné palivo, ktoré umožňuje:
- a) aby letún podľa potreby klesol a pokračoval do vhodného náhradného letiska v prípade poruchy motora alebo straty pretlaku, podľa toho, čo si vyžaduje väčšie množstvo paliva na základe predpokladu, že k takémuto zlyhaniu príde v najkritickejšom bode na trati, a
 - i) udržať sa 15 minút vo výške 1 500 ft (450 m) nad letiskom za štandardných podmienok a
 - ii) vykonať priblíženie a pristátie,okrem prípadu, keď sa dodatočné palivo vyžaduje iba vtedy, ak minimálne množstvo paliva vypočítané v súlade s bodmi 1.2 až 1.5 nepostačuje, a
 - b) udržať sa 15 minút vo výške 1 500 ft (450 m) nad cieľovým letiskom za štandardných podmienok, keď sa let prevádzkuje bez náhradného cieľového letiska.
- 1.7. Mimoriadne palivo, ktorého množstvo stanoví veliteľ letúna.
2. Postup pri zníženom množstve paliva na nepredvídané prípady (RCF)
- Ak zásady prevádzkovateľa na určovanie množstva paliva zahŕňajú plánovanie pred letom do cieľového letiska 1 (komerčná destinácia) v rámci postupu so zníženým množstvom paliva na nepredvídané prípady, pričom sa používa bod rozhodnutia na trase a cieľové letisko 2 (nepovinná destinácia na doplnenie paliva), množstvo použiteľného paliva na palube na odlet musí byť väčšie ako množstvo uvedené v bodoch 2.1 alebo 2.2.
- 2.1. Súhrn:
- a) paliva na rolovanie a
 - b) traťového paliva do cieľového letiska 1 cez bod rozhodnutia a
 - c) paliva na nepredvídané prípady v množstve minimálne 5 % odhadovanej spotreby paliva z bodu rozhodnutia do cieľového letiska 1 a
 - d) paliva na let na náhradné letisko alebo žiadneho paliva na let na náhradné letisko, ak je bod rozhodnutia vzdialený menej ako šesť hodín od cieľového letiska 1 a sú splnené požiadavky uvedené v OPS 1.295 písm. c) bode 1 bode ii), a
 - e) konečnej zálohy paliva a
 - f) dodatočného paliva a
 - g) mimoriadneho paliva, ak ho veliteľ letúna vyžaduje.
- 2.2. Súhrn:
- a) paliva na rolovanie a
 - b) traťového paliva do cieľového letiska 2 cez bod rozhodnutia a
 - c) paliva na nepredvídané prípady v množstve nie menšom, ako je množstvo vypočítané v súlade s bodom 1.3 z letiska odletu na cieľové letisko 2, a
 - d) paliva na let na náhradné letisko, ak sa vyžaduje náhradné cieľové letisko 2, a

- e) konečnej zálohy paliva a
- f) dodatočného paliva a
- g) mimoriadneho paliva, ak ho veliteľ letúna vyžaduje.

3. Postup vopred stanoveného bodu (PDP)

Ak zásady prevádzkovateľa na určovanie množstva paliva zahŕňajú plánovanie do náhradného cieľového letiska, keď je vzdialenosť medzi cieľovým letiskom a náhradným cieľovým letiskom taká, že let možno smerovať iba cez vopred stanovený bod na jedno z týchto letísk, množstvo použiteľného paliva na palube na odlet musí byť väčšie ako množstvo uvedené v bodoch 3.1 alebo 3.2.

3.1. Súhrn:

- a) paliva na rolovanie a
- b) traťového paliva z letiska odletu na cieľové letisko cez vopred stanovený bod a
- c) paliva na nepredvídané prípady vypočítaného v súlade s bodom 1.3 a
- d) dodatočného paliva, ak sa vyžaduje, ktorého množstvo však nie je menšie ako:
 - i) v prípade letúnov s piestovými motormi palivo na let v trvaní 45 minút plus 15 % plánovaného letového času v cestovnej hladine alebo 2 hodín podľa toho, čo je kratšie, alebo
 - ii) v prípade letúnov s turbínovými motormi palivo na let v trvaní dvoch hodín pri bežnej cestovnej spotrebe nad cieľovým letiskom.

Jeho množstvo nesmie byť menšie ako konečná záloha paliva; a

- e) mimoriadneho paliva, ak ho veliteľ letúna vyžaduje, alebo

3.2. súhrn:

- a) paliva na rolovanie a
- b) traťového paliva z letiska odletu na náhradné cieľové letisko cez vopred stanovený bod a
- c) paliva na nepredvídané prípady vypočítaného v súlade s bodom 1.3 a
- d) dodatočného paliva, ak sa vyžaduje, ktorého množstvo však nie je menšie ako:
 - i) v prípade letúnov s piestovými motormi: palivo na let v trvaní 45 minút alebo
 - ii) v prípade letúnov s turbínovými motormi: palivo na let v trvaní 30 minút pri udržiavanej rýchlosti vo výške 1 500 ft (450 m) nad náhradným cieľovým letiskom za štandardných podmienok.

Jeho množstvo nesmie byť menšie ako konečná záloha paliva; a

- e) mimoriadneho paliva, ak ho veliteľ letúna vyžaduje.

4. Postup v prípade osamoteného letiska

Ak zásady prevádzkovateľa na určovanie množstva paliva zahŕňajú plánovanie do osamoteného letiska, posledný možný bod odklonenia na akékoľvek dostupné náhradné letisko na trati sa použije ako vopred stanovený bod. Pozri vyššie uvedený bod 3.

Dodatok 2 k OPS 1.255

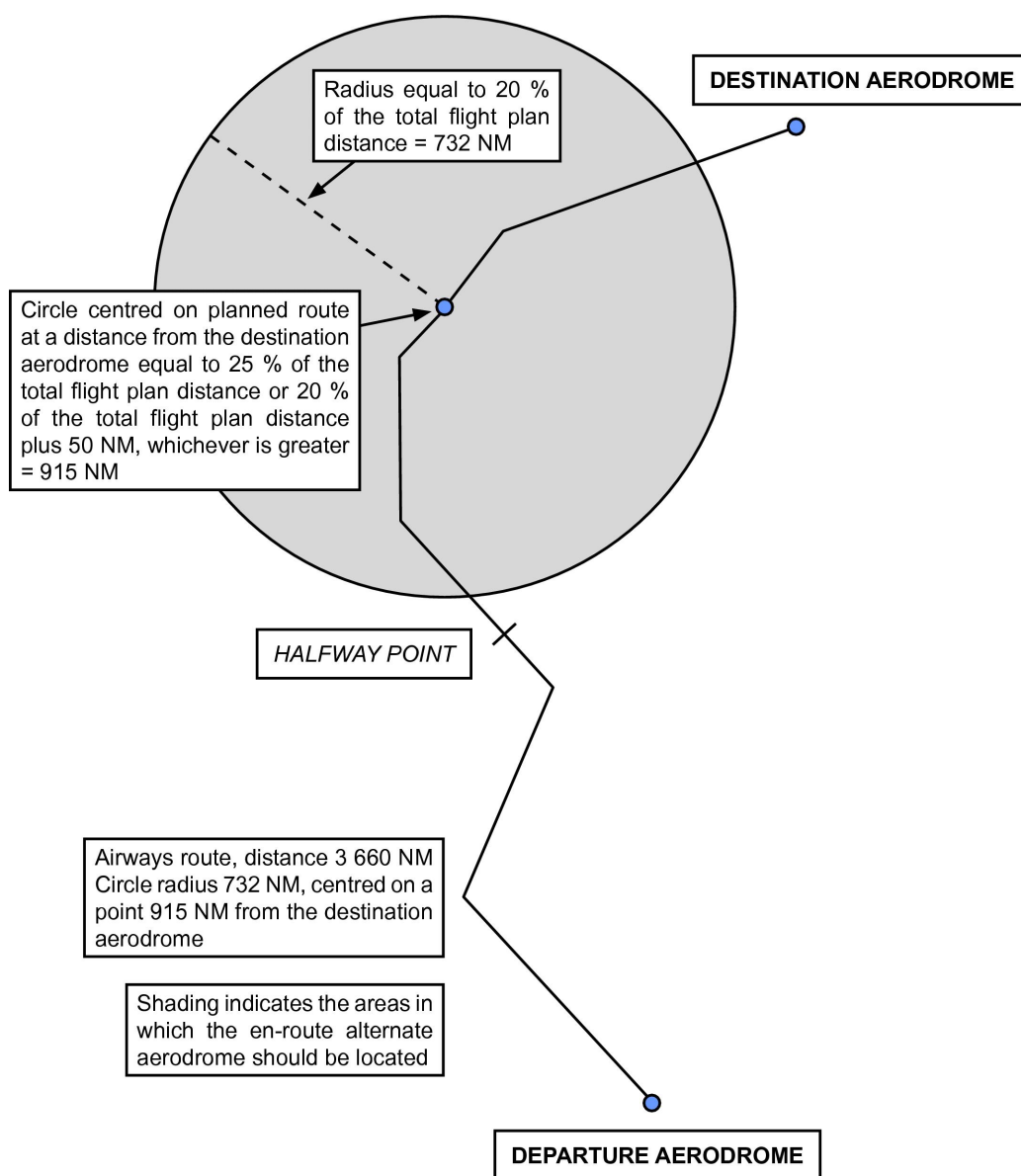
Zásady určovania množstva paliva

Poloha náhradného letiska na trati 3 % (3 % ERA) na účely zníženia množstva paliva na nepredvídané prípady na 3 % [pozri dodatok 1 k OPS 1.255 bod 1.3 písm. a) bod ii) a OPS 1.192].

Letisko 3 % ERA sa lokalizuje v kruhu s polomerom rovnajúcim sa 20 % celkovej vzdialenosti podľa letového plánu, ktorého stred leží na plánovanej trati vo vzdialenosti 25 % celkovej vzdialenosti podľa letového plánu od cieľového letiska alebo aspoň 20 % celkovej vzdialenosti podľa letového plánu plus 50 nm, podľa toho, ktorá je väčšia, všetky vzdialenosti sa vypočítajú za podmienok bezvetria (pozri obrázok 1).

Obrázok 1

Poloha náhradného letiska na trati 3 % (3 % ERA) na účely zníženia množstva paliva na nepredvídané prípady na 3 %



Dodatok 1 k OPS 1.270

Uloženie batožiny a nákladu

Postupy zavedené prevádzkovateľom na zabezpečenie toho, aby príručná batožina a náklad boli primerane a bezpečne uložené, musia brať do úvahy nasledujúce požiadavky:

1. každá batožina dopravovaná v kabíne musí byť uložená len na mieste, ktoré je schopné obmedziť jej pohyb;
2. obmedzenie hmotnosti označené štítkami v úložných priestoroch alebo v ich blízkosti sa nesmie prekročiť;
3. úložné priestory pod sedadlami, ak sedadlo nemá zádržku a veľkosť batožiny nedovoľuje jej dostatočné zabezpečenie týmto zariadením, sa nesmú použiť;
4. predmety sa nesmú ukladať na toaletách alebo opierať o priečinky, ktoré nie sú schopné obmedziť ich pohyb vpred, do strany alebo hore, a ak na priečinkoch nie sú štítky presne vymedzujúce najväčšiu hmotnosť vecí, ktoré sa na nich môžu umiestniť;
5. batožina a náklad umiestnené v skrinkách nesmú byť také veľké, aby to bránilo bezpečnému zaisteniu dvierok v zavotvorenej polohe;
6. batožina a náklad nesmú byť umiestnené tak, aby bránili v prístupe k núdzovému vybaveniu, a
7. pred vzletom, pristátím a kedykoľvek sú rozsvietené tabule Pripútajte sa – nefajčite alebo je to inak prikázané, musia sa vykonať kontroly, aby sa zabezpečilo, že batožina je uložená tak, že vzhľadom na zodpovedajúcu fázu letu nemôže prekážať evakuácii lietadla ani spôsobiť zranenie pádom (alebo iným pohybom).

Dodatok 1 k OPS 1.305

Plnenie/odčerpávanie paliva s cestujúcimi nastupujúcimi, na palube alebo vystupujúcimi

Prevádzkovateľ musí zaviesť prevádzkové postupy pre plnenie a odčerpávanie paliva s cestujúcimi nastupujúcimi, na palube alebo vystupujúcimi, aby zabezpečil tieto bezpečnostné opatrenia:

1. počas plnenia a odčerpávania paliva s cestujúcimi na palube musí zostať na predpísanom mieste kvalifikovaná osoba. Táto osoba musí byť schopná zvládnuť núdzové postupy týkajúce sa požiarnej ochrany a hasenia požiaru, udržiavania spojenia a začatia aj riadenia evakuácie letúna;
2. vytvorí sa dvojcestná komunikácia, ktorá zostane k dispozícii v interkomunikačnom systéme letúna alebo v iných vyhovujúcich prostriedkoch medzi posádkou na zemi dohliadajúcou na doplnenie paliva a kvalifikovaným personálom na palube letúna;
3. posádka, personál a cestujúci musia byť upozornení na to, že sa bude plniť alebo odčerpávať palivo;
4. tabule Pripútajte sa musia byť zhasnuté;
5. tabule Nefajčite musia byť rozsvietené spolu s osvetlením kabíny, aby sa umožnilo rozpoznanie núdzových východov;
6. cestujúci musia byť poučení o tom, že si majú rozopnúť bezpečnostné pásy a že nemajú fajčiť;
7. na palube musí byť minimálny požadovaný počet palubných sprievodcov uvedený v OPS 1.990, ktorí sú pripravení na okamžitú núdzovú evakuáciu;
8. plnenie paliva sa musí okamžite zastaviť, ak sa počas plnenia a odčerpávania zistí vnútri letúna prítomnosť výparov paliva alebo ak nastane akékoľvek iné nebezpečenstvo;
9. priestor na zemi pod východmi určenými na núdzovú evakuáciu a na uvedenie sklzov do pracovnej polohy musí ostať voľný a
10. urobí sa opatrenie na bezpečnú a rýchlu evakuáciu.

*Dodatok 1 k OPS 1.311***Minimálny počet palubných sprievodcov požadovaných na palube letúna počas pozemnej prevádzky s cestujúcimi**

Pri prevádzke podľa OPS 1.311 prevádzkovateľ stanoví prevádzkové postupy s cieľom zabezpečiť, aby:

1. v letúne bola k dispozícii elektrická energia;
 2. mal vedúci palubný sprievodca k dispozícii prostriedky na začatie evakuácie alebo aby bol v pilotnom priestore aspoň jeden člen letovej posádky;
 3. v prevádzkovej príručke bolo spresnené rozdelenie stanovišť palubných sprievodcov a súvisiace povinnosti a
 4. palubní sprievodcovia boli informovaní o polohe obslužných a nakladacích vozidiel pri východoch a v ich blízkosti.
-

ČLÁNOK E

PREVÁDZKA ZA KAŽDÝCH POVETERNOSTNÝCH PODMIENOK

OPS 1.430

Letiskové prevádzkové minimá – všeobecne

[pozri dodatok 1 (starý) a dodatok 1 (nový) k OPS 1.430]

- a) 1. Prevádzkovateľ stanoví pre každé letisko, ktorého použitie plánuje, letiskové prevádzkové minimá, ktoré nesmú byť nižšie, ako sú hodnoty uvedené v dodatku 1 (starom) alebo prípadne dodatku 1 (novom). Spôsob stanovovania týchto minimí musí byť prijateľný pre letecký úrad. Tieto minimá nesmú byť nižšie, ako sú stanovené pre dané letisko štátom, na ktorého území letisko leží, s výnimkou výslovného schválenia týmto štátom. Používanie HUD, HUDLS alebo EVS môže umožniť prevádzku pri menšej viditeľnosti, ako je viditeľnosť bežne požadovaná na základe prevádzkových minimí letiska. Štáty, ktoré uverejnia letiskové prevádzkové minimá, môžu uverejniť aj nariadenia týkajúce sa minimí na zníženú viditeľnosť spojených s používaním HUD alebo EVS.
- a) 2. Bez ohľadu na ustanovenia písmena a) bodu 1 sa výpočet minimí pre použitie v prípade neplánovaných náhradných letísk a/alebo v prípade priblížení s použitím EVS počas letu vykoná v súlade so spôsobom prijateľným pre letecký úrad.
- b) Prevádzkovateľ musí pri stanovovaní letiskových prevádzkových minimí pre akýkoľvek konkrétny let brať plne do úvahy:
1. typ, výkonnosť a letové vlastnosti letúna;
 2. zloženie letovej posádky, jej spôsobilosť a skúsenosti;
 3. rozmery a vlastnosti pristávacích dráh, ktoré možno použiť;
 4. primeranosť a výkonnosť pozemných prostriedkov, ktoré sú použiteľné na priblíženie za podmienok letu za viditeľnosti a podľa prístrojov [pozri dodatok 1 (nový) k OPS 1.430 tabuľku 6a];
 5. vybavenie, ktoré je na palube použiteľné podľa potreby pre navigáciu a/alebo na riadenie dráhy letu pri vzlete, priblížení, podrovnaní, pristávaní, dojazde a pri nevydarenom priblížení;
 6. prekážky v priestoroch priblíženia, nevydareného priblíženia, počiatočného stúpania na vykonanie nepredvídaných postupov a nevyhnutnej bezpečnej výšky nad prekážkami;
 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) Kategórie letúnov uvedené v tomto článku sa musia odvodiť v súlade s metodikou uvedenou v dodatku 2 k OPS 1.430 písm. c).
- d) 1. Všetky priblíženia sa uskutočňujú ako stabilizované priblíženia (SAp), pokiaľ letecký úrad neschválil osobitné priblíženie pre konkrétnu dráhu.
- d) 2. Všetky nie presné priblíženia sa uskutočňujú s použitím techniky konečných priblížení za stáleho klesania (CDFA), pokiaľ letecký úrad neschválil pre konkrétnu pristávaciu dráhu osobitné priblíženie. Pri výpočte minimí v súlade s dodatkom 1 (novým) prevádzkovateľ zabezpečí, aby sa v prípade letúnov kategórie A/B zvýšilo uplatniteľné minimum RVR o 200 metrov (m) a o 400 m v prípade letúnov kategórie C/D pre priblíženia nevykonávané technikou CDFa za predpokladu, že výsledná hodnota RVR/CMV nepresiahne 5 000 m.
- d) 3. Bez ohľadu na požiadavky uvedené v písmene d) bode 2 môže letecký úrad oslobodiť prevádzkovateľa od požiadaviek zvýšiť RVR, ak sa neuplatňuje technika CDFa.

- d) 4. Výnimky uvedené v písmene d) bode 3 sa musia obmedziť na polohy, kde je udržanie súčasnej prevádzky zjavným verejným záujmom. Výnimky sa musia zakladať na skúsenostiach prevádzkovateľa, programe výcviku a kvalifikácii letovej posádky. Výnimky sa musia prehodnocovať v pravidelných intervaloch a musia sa ukončiť hneď, ako sa zariadenia zlepšia tak, že umožnia uplatnenie techniky CDFA.
- e) 1. Prevádzkovateľ musí zabezpečiť, aby sa uplatňoval buď dodatok 1 (starý), alebo dodatok 1 (nový) k OPS 1.430. Prevádzkovateľ však musí zabezpečiť, aby sa dodatok 1 (nový) k OPS 1.430 uplatňoval najneskôr tri roky odo dňa jeho uverejnenia.
- e) 2. Bez ohľadu na požiadavky uvedené v písmene e) bode 1 môže letecký úrad oslobodiť prevádzkovateľa od požiadavky zvýšiť RVR nad 1 500 m (letúny kategórie A/B) alebo nad 2 400 m (letúny kategórie C/D), keď schvaľuje prevádzku na konkrétnej prístávacej dráhe, kde nemožno vykonať priblíženie s použitím techniky CDFA alebo kde nemožno splniť kritériá uvedené v písmene c) dodatku 1 (novom) k OPS 1.430.
- e) 3. Výnimky uvedené v písmene e) bod 2 sa musia obmedziť na polohy, kde je udržanie súčasnej prevádzky zjavným verejným záujmom. Výnimky sa musia zakladať na skúsenostiach prevádzkovateľa, programe výcviku a kvalifikácii letovej posádky. Výnimky sa musia prehodnocovať v pravidelných intervaloch a musia sa ukončiť hneď, ako sa zariadenia zlepšia tak, že umožnia uplatnenie techniky CDFA.

OPS 1.435

Terminológia

Pojmy použité v tomto článku majú tento význam:

1. Let po okruhu. Fáza letu za viditeľnosti po priblížení podľa prístrojov na privedenie lietadla do polohy vhodnej na pristátie na dráhe, ktorá nie je vhodne umiestnená na priame priblíženie.
2. Postupy za podmienok malej hodnoty dohľadnosti (LVP). Postupy používané na letisku na zabezpečenie bezpečnej prevádzky pri priblíženiach kategórie I za subštandardných podmienok, kategórie II za neštandardných podmienok, kategórie II a III a pri vzletoch za podmienok malej hodnoty dohľadnosti.
3. Vzlet za podmienok malej hodnoty dohľadnosti (LVTO). Vzlet z dráhy, na ktorej je dráhová dohľadnosť (RVR) menšia ako 400 m.
4. Systém riadenia letu. Systém, do ktorého patrí systém automatického pristátia a/alebo hybridný systém pristátia.
5. Systém riadenia letu pasívny pri poruche. Systém riadenia letu, pri ktorom nedôjde pri poruche k stavu významného rozváženia, k odchýlke od dráhy letu alebo výšky, ale pristátie sa nedokončí v automatickom režime. Pri tomto systéme preberá po poruche riadenie letúna pilot.
6. Systém riadenia letu prevádzkyschopný pri poruche. Systém riadenia letu, kde pri poruche pod výškou pohotovosti môže zostávajúca časť automatického systému dokončiť priblíženie, podrovnanie a pristátie. V prípade poruchy sa systém automatického pristátia bude prevádzkovať ako systém pasívny pri poruche.
7. Hybridný systém pristátia prevádzkyschopný pri poruche. Systém, ktorý sa skladá z hlavného systému automatického pristátia pasívneho pri poruche a z vedľajšieho nezávislého systému navádzania lietadla, umožňujúceho pilotovi dokončiť po poruche hlavného systému pristátie pri ručnom riadení.
8. Priblíženie za viditeľnosti zeme. Priblíženie, pri ktorom sa časť alebo celý postup priblíženia podľa prístrojov nedokončí a priblíženie sa vykoná s vizuálnou orientáciou podľa terénu.
9. Konečné priblíženie stálym klesaním (CDFA). Osobitná technika pre vykonanie segmentu postupu konečného nie presného priblíženia podľa prístrojov ako stále klesanie bez ustálenia vodorovného letu, z nadmorskej výšky/výšky na úrovni rovnakej alebo vyššej, ako je nadmorská výška/výška fixu konečného priblíženia, do bodu približne 15 m (50 ft) nad prahom prístávacej dráhy alebo bodom, v ktorom by sa mal začať manéver podrovnania pre daný typ letúna.
10. Stabilizované priblíženie (SAP). Priblíženie, ktoré sa vykonáva kontrolovaným a vhodným spôsobom z hľadiska konfigurácie, energie a kontroly dráhy letu z vopred stanoveného bodu alebo nadmorskej výšky/výšky do bodu vo výške 50 ft nad prahom alebo bodu, v ktorom sa začína manéver podrovnania, ak je vyšší.
11. Priehľadový displej (HUD). Zobrazovací systém, ktorý zobrazuje informácie o lete do vonkajšieho zorného poľa pilota a ktorý výrazne neobmedzuje vonkajší pohľad.

12. Priehľadový navádzací systém pristávania (HUDLS). Celkový palubný systém, ktorý pilotovi poskytuje priehľadové navádzanie počas približovania a pristávania a/alebo opakovania okruhu. Zahŕňa všetky senzory, počítače, napájacie zdroje, signály a ovládacie prvky. HUDLS sa zvyčajne používa pre prvotné navádzanie na priblíženie do výšky rozhodnutia 50 ft.
13. Hybridný priehľadový navádzací systém pristávania (hybridný HUDLS). Systém sa skladá z hlavného systému automatického pristávania pasívneho pri poruche a z vedľajšieho nezávislého systému HUD/HUDLS umožňujúceho pilotovi dokončiť pristátie s manuálnym riadením po poruche hlavného systému.

Poznámka: Vedľajší nezávislý systém HUD/HUDLS poskytuje navádzanie, ktoré má zvyčajne formu povelu, môže mať však aj formu informácie o situácii (alebo odchýlke).
14. Systém na podporu videnia (EVS). Elektronické prostriedky zobrazovania vonkajšieho prostredia v reálnom čase prostredníctvom obrazových senzorov.
15. Prepočítaná meteorologická dohľadnosť (CVM). Hodnota (ekvivalent RVR), ktorá je odvodená od nahlásenej meteorologickej dohľadnosti prepočítaná v súlade s požiadavkami v tejto časti.
16. Prevádzka kategórie I za subštandardných podmienok. Priblíženie podľa prístrojov kategórie I a pristátie s použitím DH kategórie I s RVR nižšou, ako by sa normálne priradila platnej DH.
17. Prevádzka kategórie II za neštandardných podmienok. Priblíženie podľa prístrojov a pristátie kategórie II na pristávacej dráhe, kde nie sú k dispozícii niektoré alebo všetky prvky prílohy 14 k ICAO týkajúcej sa systému osvetlenia pre presné priblíženie kategórie II.
18. Pristávací systém GNSS (GLS). Priblíženie s použitím rozšírených informácií o GNSS s cieľom poskytnúť navádzanie letúna na základe jeho bočnej a vertikálnej polohy GNSS. (Používa sa odkaz na geometrickú nadmorskú výšku pre jeho naklonenie pri konečnom priblížení).

OPS 1.440

Prevádzka za podmienok malej hodnoty dohľadnosti – všeobecné prevádzkové pravidlá

(pozri dodatok 1 k OPS 1.440)

- a) Prevádzkovateľ nesmie vykonávať prevádzku kategórie II, prevádzku kategórie II v neštandardných podmienkach alebo prevádzku kategórie III, pokiaľ:
 1. všetky letúny uvažované na tento druh prevádzky nie sú osvedčené na prevádzku s výškou rozhodnutia menšou ako 200 ft alebo bez výšky rozhodnutia a ak nie sú vybavené v súlade s predpisom CS-AWO pre všetky poveternostné podmienky alebo v súlade s požiadavkami rovnocenného predpisu prijateľného pre letecký úrad;
 2. nie je zavedený vhodný systém záznamu úspešných a neúspešných priblížení a/alebo automatických pristátí umožňujúci monitorovať celkovú bezpečnosť tejto prevádzky;
 3. prevádzka nie je schválená leteckým úradom;
 4. letovú posádku netvorí aspoň dvaja piloti a
 5. výška rozhodnutia sa neurčuje rádiovým výškomerom.
- b) Prevádzkovateľ nesmie vykonávať vzlety za RVR menšej ako 150 m (letúny kategórie A, B a C) alebo menšej ako 200 m (letúny kategórie D), pokiaľ neboli schválené leteckým úradom.
- c) Prevádzkovateľ nesmie vykonávať prevádzku kategórie I za subštandardných podmienok, pokiaľ nebola schválená leteckým úradom.

OPS 1.445

Prevádzka za podmienok malej hodnoty dohľadnosti – hľadiská letiska

- a) Prevádzkovateľ nesmie použiť letisko na prevádzku kategórie II alebo III, pokiaľ nie je na túto prevádzku schválené orgánom štátu, v ktorom sa nachádza.
- b) Prevádzkovateľ si overí, či sú na letiskách, kde sa má vykonávať prevádzka za podmienok malej hodnoty dohľadnosti, stanovené a uplatňované postupy prevádzky za podmienok malej hodnoty dohľadnosti (LVP).

OPS 1.450

Prevádzka za podmienok malej hodnoty dohľadnosti – výcvik a kvalifikácie

(pozri dodatok 1 k OPS 1.450)

Prevádzkovateľ pred vykonávaním vzletov za podmienok malej hodnoty dohľadnosti, pred prevádzkou kategórie I za štandardných podmienok, prevádzkou kategórie II za neštandardných podmienok, prevádzkou kategórie II a III alebo pred priblíženiami, pri ktorých sa využíva EVS, zabezpečí, aby:

1. každý člen letovej posádky:
 - i) splnil požiadavky na výcvik a preskúšanie predpísané dodatkom 1 vrátane výcviku na letovom simulátore v prevádzke za medzných podmienok RVR/CMV a výšky rozhodnutia použiteľných podľa oprávnenia prevádzkovateľa a
 - ii) mal kvalifikáciu v súlade s dodatkom 1;
2. výcvik a preskúšanie boli vykonávané v súlade s podrobnými osnovami, schválenými leteckým úradom a zapracovanými do prevádzkovej príručky. Tento výcvik sa požaduje okrem výcviku predpísaného článkom N, a
3. kvalifikácia letovej posádky bola presne vymedzená pre druh prevádzky a typ letúna.

OPS 1.455

Prevádzka za podmienok malej hodnoty dohľadnosti – prevádzkové postupy

(pozri dodatok 1 k OPS 1.455)

- a) Prevádzkovateľ musí zaviesť postupy a smernice, ktoré sa budú používať pri vzletoch za podmienok malej hodnoty dohľadnosti, priblíženiach s použitím EVS, prevádzke kategórie I za štandardných podmienok, prevádzke kategórie II za neštandardných podmienok a prevádzke kategórie II a III. Tieto postupy musia byť jasne vymedzené v prevádzkovej príručke a musia obsahovať povinnosti jednotlivých členov letovej posádky pri vzlete, priblížení, podrovnaní, dojazde a pri nevydarenom priblížení.
- b) Veliteľ lietadla sa presvedčí o tom, že:
 1. stav vizuálnych a nevizuálnych prostriedkov je dostačujúci, skôr než začne vzlet za podmienok malej hodnoty dohľadnosti, priblíženie s použitím EVS, priblíženie kategórie I za štandardných podmienok, priblíženie kategórie II za neštandardných podmienok alebo priblíženie kategórie II alebo III;
 2. príslušné LVP sú v platnosti podľa informácií letových prevádzkových služieb, pred začatím vzletu za podmienok malej hodnoty dohľadnosti, priblíženia kategórie I za štandardných podmienok, priblíženia kategórie II za neštandardných podmienok alebo priblíženia kategórie II alebo III a
 3. členovia letovej posádky majú potrebnú kvalifikáciu, skôr než začne vzlet za podmienok malej hodnoty dohľadnosti s RVR menšou ako 150 m (letúny kategórie A, B a C) alebo 200 m (letúny kategórie D), priblíženie s použitím EVS, priblíženie kategórie I za štandardných podmienok, priblíženie kategórie II za neštandardných podmienok alebo priblíženie kategórie II alebo III.

OPS 1.460

Prevádzka za podmienok malej hodnoty dohľadnosti – minimálne vybavenie

- a) Prevádzkovateľ musí uviesť v prevádzkovej príručke minimálne vybavenie, ktoré musí byť použiteľné pri začatí vzletu za podmienok malej hodnoty dohľadnosti, priblíženia kategórie I za štandardných podmienok, priblíženia kategórie II za neštandardných podmienok, priblíženia s použitím EVS alebo priblíženia kategórie II alebo III v súlade s AFM alebo iným schváleným dokumentom.
- b) Veliteľ lietadla sa presvedčí, že stav letúna a jeho palubných systémov dôležitých pre daný druh prevádzky je primeraný druhu prevádzky, ktorá sa má vykonať.

OPS 1.465

Prevádzkové minimá pre lety VFR

(pozri dodatok 1 k OPS 1.465)

Prevádzkovateľ zabezpečí, aby:

1. sa lety VFR vykonávali v súlade s pravidlami letu za viditeľnosti a v súlade s tabuľkou v dodatku 1 k OPS 1.465 a
2. sa zvláštne lety VFR nezačínali, ak je dohľadnosť menšia ako 3 km, a aby sa nevykonávali ani inak, ak je dohľadnosť menšia ako 1,5 km.

Dodatok 1 (starý) k OPS 1.430

Letiskové prevádzkové minimá

- a) Minimá na vzlet
1. Všeobecne
 - i) Minimá na vzlet stanovené prevádzkovateľom sa musia vyjadriť limitmi dohľadnosti alebo RVR s prihliadnutím na všetky významné vplyvy na každom letisku, ktorého použitie je plánované, a na vlastnosti letúna. Ak existuje osobitná potreba vidieť prekážky a vyhnúť sa im pri odlete a/alebo pri vynútenom pristáť, musia byť stanovené ďalšie podmienky (napr. základňa nízkej oblačnosti).
 - ii) Veliteľ lietadla nesmie začať vzlet, kým nie sú poveternostné podmienky na letisku odletu rovnaké alebo lepšie ako platné minimá na pristátie na tomto letisku a ak nie sú k dispozícii vhodné náhradné letiská pri vzlete.
 - iii) Ak je hlásená dohľadnosť nižšia, ako je požadovaná na vzlet, a RVR nie je k dispozícii, vzlet sa môže začať len vtedy, keď veliteľ lietadla môže určiť, že RVR/dohľadnosť v smere vzletovej dráhy je rovnaká alebo lepšia ako požadované minimum.
 - iv) Ak nie je k dispozícii hlásenie dohľadnosti alebo RVR, vzlet sa smie začať, len ak veliteľ lietadla môže určiť, že RVR/dohľadnosť v smere vzletovej dráhy je rovnaká alebo lepšia ako požadované minimum.
 2. Vizuálna orientácia. Minimá na vzlet musia byť zvolené tak, aby zabezpečovali orientáciu postačujúcu na riadenie letúna tak v prípade prerušeného vzletu za nepriaznivých okolností, ako aj v prípade pokračovania vo vzlete po vysadení kritickej pohonnej jednotky.
 3. Požadovaná RVR/dohľadnosť
 - i) Minimá stanovené prevádzkovateľom na vzlet viacmotorových letúnov s takými výkonmi, ktoré v prípade vysadenia kritickej pohonnej jednotky v ľubovoľnom bode vzletu môžu byť zastaviť, alebo pokračovať vo vzlete, dosiahnuť výšku 1 500 ft nad letiskom a preletieť všetky prekážky v požadovanej bezpečnej výške, musia byť vyjadrené hodnotami RVR/dohľadnosti, ktoré nesmú byť menšie ako hodnoty uvedené v tabuľke 1, s výnimkami uvedenými ďalej v bode 4:

Tabuľka 1

RVR/dohľadnosť na vzlet

RVR/dohľadnosť na vzlet	
Prostriedky	RVR/dohľadnosť (poznámka 3)
Žiadne (iba cez deň)	500 m
Postranné dráhové svetelné návěstidlá a/alebo osové značky	250/300 m (poznámky 1 a 2)
Postranné dráhové svetelné návěstidlá a osový svetelný rad	200/250 m (poznámka 1)
Postranné dráhové svetelné návěstidlá, osový svetelný rad a viacnásobná informácia o RVR	150/200 m (poznámky 1 a 4)

Poznámka 1: Vyššie hodnoty platia pre letúny kategórie D.

Poznámka 2: Pri nočných letoch sa požadujú minimálne postranné dráhové svetelné návěstidlá a koncová svetelná priečka.

Poznámka 3: Hlásení RVR/dohľadnosť charakterizujúcu počiatočnú časť rozjazdu môže nahradiť odhad pilota.

Poznámka 4: Požadované hodnoty RVR musia byť zo všetkých príslušných meracích miest s výnimkou uvedenou v poznámke 3.

- ii) Pre viacmotorové letúny, ktorých výkony im neumožňujú splniť podmienky uvedeného písmena a) bodu 3 bodu i) v prípade vysadenia kritickej jednotky, môže byť nevyhnutné okamžite opäť pristáť, vidieť prekážky a vyhnúť sa im v priestore vzletu. Také letúny sa môžu prevádzkovať s použitím ďalej uvedených minim na vzlet za predpokladu, že sú schopné dodržať platné bezpečné výšky nad prekážkami v prípade vysadenia motora v stanovenej výške. Minimá na vzlet stanovené prevádzkovateľom musia byť založené na výške, z ktorej možno konštruovať čistú dráhu vzletu s jednou nepracujúcou pohonnou jednotkou. Použité minimá RVR nesmú byť menšie ako akékoľvek z dvojice hodnôt uvedených v tabuľke 1 alebo v nasledujúcej tabuľke 2.

Tabuľka 2

Predpokladaná výška nad dráhou pri poruche motora v závislosti od RVR/dohľadnosti

RVR/dohľadnosť na vzlet – dráha letu	
Predpokladaná výška nad dráhou pri poruche motora	RVR/dohľadnosť (poznámka 2)
< 50 ft	200 m
51 ft – 100 ft	300 m
101 ft – 150 ft	400 m
151 ft – 200 ft	500 m
201 ft – 300 ft	1 000 m
> 300 ft	1 500 m (poznámka 1)

Poznámka 1: 1 500 m sa použije aj vtedy, keď nie je možné konštruovať presnú dráhu vzletu.
Poznámka 2: Hlásenú RVR/dohľadnosť charakterizujúcu počiatočnú časť rozjazdu môže nahradiť odhad pilota.

- iii) Ak nie je k dispozícii hlásená RVR alebo dohľadnosť, veliteľ lietadla nesmie začať vzlet, pokiaľ nemôže určiť, či existujúce podmienky spĺňajú použiteľné minimá na vzlet.

4. Výnimky k uvedenému písmenu a) bodu 3 bodu i):

- i) Prevádzkovateľ smie znížiť minimá na vzlet na 125 m RVR (letúny kategórie A, B a C) alebo na 150 m (letúny kategórie D) za predpokladu splnenia požiadaviek uvedených ďalej pod bodmi A až E a schválenia leteckým úradom, ak:
- A. sú v platnosti postupy prevádzky za podmienok malej hodnoty dohľadnosti;
 - B. osový svetelný rad s rozstupom návestidiel 15 m alebo menej a postranné dráhové svetelné návestidlá veľkej svetivosti s rozstupom 60 m alebo menej sú prevádzkyschopné;
 - C. členovia letovej posádky úspešne dokončili výcvik na letovom simulátore;
 - D. na začiatku rozjazdu je z kabíny vidieť segment 90 m a
 - E. požadované hodnoty RVR boli dosiahnuté na všetkých príslušných meracích miestach.
- ii) Prevádzkovateľ letúna vybaveného schváleným systémom smerového vedenia pri vzlete smie znížiť minimá RVR na vzlet pod 125 m (letúny kategórie A, B a C) alebo pod 150 m (letúny kategórie D), nie však pod 75 m za predpokladu, že je k dispozícii ochrana dráhy a prostriedky ako pre pristátie za prevádzky kategórie III s podmienkou, že zníženie minimá schválil letecký úrad.

b) Nie presné priblíženie

1. Minimá systému

- i) Prevádzkovateľ musí zabezpečiť, aby minimá systému na nie presné priblíženie, založené na použití ILS bez GP (len LLZ), na VOR, NDB, SRA a VDF neboli nižšie ako hodnoty minimálnej výšky zostupu nad letiskom (MDH) uvedené ďalej v tabuľke 3.

Tabuľka 3

Minimá systému na nie presné priblíženie

Minimá systému	
Zariadenie	Najnižšia MDH
ILS (bez dráhy zostupu – LLZ)	250 ft
SRA (končiace v 1/2 NM)	250 ft
SRA (končiace v 1 NM)	300 ft
SRA (končiace v 2 NM)	350 ft
VOR	300 ft
VOR/DME	250 ft
NDB	300 ft
VDF (QDM a QGH)	300 ft

2. Minimálna výška zostupu nad letiskom. Prevádzkovateľ musí zabezpečiť, aby minimálna výška zostupu nad letiskom na nie presné priblíženie nebola menšia ako:
 - i) OCH/OCL pre danú kategóriu letúna alebo
 - ii) minimum systému.
3. Vizualná orientácia. Pilot nesmie pokračovať v priblížení pod MDA/MDH, ak zreteľne nevidí aspoň jeden z týchto prostriedkov vizuálnej orientácie pre zamýšľanú dráhu:
 - i) prvky približovacej svetelnej sústavy;
 - ii) prah dráhy;
 - iii) prahové značky;
 - iv) prahovú svetelnú priečku;
 - v) poznávacie dráhové svetelné návestidlá;
 - vi) zostupovú svetelnú sústavu;
 - vii) dotykové pásmo alebo značky dotykového pásma;
 - viii) svetelné návestidlá dotykového pásma;
 - ix) postranné dráhové svetelné návestidlá alebo
 - x) iné vizuálne prostriedky schválené leteckým úradom.
4. Požadovaná RVR. Najmenšie minimá použiteľné prevádzkovateľom na nie presné priblíženia sú v nasledujúcich tabuľkách:

Table 4a

RVR na nie presné priblíženie – úplné zariadenia

Minimá na nie presné priblíženie Úplné zariadenia (poznámky 1, 5, 6 a 7)				
MDH	RVR/kategória letúna			
	A	B	C	D
250 – 299 ft	800 m	800 m	800 m	1 200 m
300 – 449 ft	900 m	1 000 m	1 000 m	1 400 m
450 – 649 ft	1 000 m	1 200 m	1 200 m	1 600 m
650 ft a viac	1 200 m	1 400 m	1 400 m	1 800 m

Tabuľka 4b

RVR na nie presné priblíženie – čiastočné zariadenia

Minimá na nie presné priblíženie Čiastočné zariadenia (poznámky 2, 5, 6 a 7)				
MDH	RVR/kategória letúna			
	A	B	C	D
250 – 299 ft	1 000 m	1 100 m	1 200 m	1 400 m
300 – 449 ft	1 200 m	1 300 m	1 400 m	1 600 m
450 – 649 ft	1 400 m	1 500 m	1 600 m	1 800 m
650 ft a viac	1 500 m	1 500 m	1 800 m	2 000 m

Tabuľka 4c

RVR na nie presné priblíženie – základné zariadenia

Minimá na nie presné priblíženia Základné zariadenia (poznámky 3, 5, 6 a 7)				
MDH	RVR/katégoria letúna			
	A	B	C	D
250 – 299 ft	1 200 m	1 300 m	1 400 m	1 600 m
300 – 449 ft	1 300 m	1 400 m	1 600 m	1 800 m
450 – 649 ft	1 500 m	1 500 m	1 800 m	2 000 m
650 ft a viac	1 500 m	1 500 m	2 000 m	2 000 m

Tabuľka 4d

RVR na nie presné priblíženie – bez približovacích svetelných zariadení

Minimá na nie presné priblíženia bez približovacích svetelných zariadení (poznámky 4, 5, 6 a 7)				
MDH	RVR/katégoria letúna			
	A	B	C	D
250 – 299 ft	1 500 m	1 500 m	1 600 m	1 800 m
300 – 449 ft	1 500 m	1 500 m	1 800 m	2 000 m
450 – 649 ft	1 500 m	1 500 m	2 000 m	2 000 m
650 ft a viac	1 500 m	1 500 m	2 000 m	2 000 m

Poznámka 1: Pod úplnými zariadeniami sa rozumejú dráhové značky, približovacia svetelná sústava veľkej alebo strednej svietivosti dlhá 720 m alebo dlhšia, postranné dráhové svetelné návěstidlá, prahová a koncová svetelná priečka. Návěstidlá musia byť rozsvietené.

Poznámka 2: Pod čiastočnými zariadeniami sa rozumejú dráhové značky, približovacia svetelná sústava veľkej alebo strednej svietivosti dlhá 420 m až 719 m, postranné dráhové svetelné návěstidlá, prahová a koncová svetelná priečka. Návěstidlá musia byť rozsvietené.

Poznámka 3: Pod základnými zariadeniami sa rozumejú dráhové značky, približovacia svetelná sústava veľkej a strednej svietivosti kratšia ako 420 m, približovacia svetelná sústava malej svietivosti ľubovoľnej dĺžky, postranné dráhové svetelné návěstidlá, prahová a koncová svetelná priečka. Návěstidlá musia byť rozsvietené.

Poznámka 4: Pod žiadnymi približovacími svetelnými zariadeniami sa rozumie, že sú k dispozícii len dráhové značky, postranné dráhové svetelné návěstidlá, prahová a koncová svetelná priečka alebo že nie sú k dispozícii žiadne návěstidlá.

Poznámka 5: Tabuľky možno použiť len na bežne používané priblíženia s menovitým uhlom zostupu maximálne 4°. Pri väčších uhloch zostupu sa obvykle požaduje, aby v minimálnej výške zostupu nad letiskom bolo vidieť vizuálne zostupové navádzacie zariadenie (napr. PAPI).

Poznámka 6: Uvedené údaje sú buď hlásené RVR, alebo dohľadnosti prepočítané na RVR ako v ďalej uvedenom písmene h).

Poznámka 7: MDH uvádzaná v tabuľke 4a, 4b, 4c a 4d sa vzťahuje na počiatkový výpočet MDH. Pri voľbe RVR príslušnej k minimálnej výške zostupu nad letiskom nie je nutné zaokrúhľovať na najbližších desať stôp, ako sa to môže vykonať na prevádzkových účely, napr. pri prepočtoch na MDA.

5. Nočné lety. Pre nočné lety musia byť rozsvietené minimálne postranný svetelný rad, prahové a koncové svetelné priečky.

c) Presné priblíženie – prevádzka kategórie I

1. Všeobecne. Prevádzka kategórie I je presné priblíženie a prístátie podľa prístrojov s použitím ILS, MLS alebo PAR, s výškou rozhodnutia nie menšou ako 200 ft a s dráhovou dohľadnosťou nie menšou ako 550 m.
2. Výška rozhodnutia. Prevádzkovateľ musí zabezpečiť, aby výška rozhodnutia pre presné priblíženie kategórie I nebola menšia ako:
 - i) minimálna výška rozhodnutia určená letovou príručkou letúna (AFM), ak je v nej uvedená;
 - ii) minimálna výška, do ktorej možno použiť zariadenie na presné priblíženie bez požadovanej vizuálnej orientácie;
 - iii) OCH/OCL pre danú kategóriu letúna alebo
 - iv) 200 ft.

3. Vizuálna orientácia. Pilot nesmie pokračovať v priblížení pod výšku rozhodnutia kategórie I, stanovenú v súlade s uvedeným písmenom c) bodom 2, ak zreteľne nevidí a neidentifikuje aspoň jeden z týchto prostriedkov vizuálnej orientácie pre zamýšľanú dráhu:
- i) prvky približovacej svetelnej sústavy;
 - ii) prah dráhy;
 - iii) prahové značky;
 - iv) prahovú svetelnú priečku;
 - v) poznávacie dráhové svetelné návěstidlá;
 - vi) zostupovú svetelnú sústavu;
 - vii) dotykové pásmo alebo značky dotykového pásma;
 - viii) svetelné návěstidlá dotykového pásma alebo
 - ix) postranné dráhové svetelné návěstidlá.
4. Požadovaná RVR. Najnižšie minimá, ktoré smie prevádzkovateľ použiť za prevádzky kategórie I, sú:

Tabuľka 5

RVR na priblíženie kategórie I v závislosti od zariadení a DH

Minimá kategórie I				
Výška rozhodnutia (poznámka 7)	Zariadenia/RVR (poznámka 5)			
	Úplné (poznámky 1 a 6)	Čiastočné (poznámky 2 a 6)	Základné (poznámky 3 a 6)	Žiadne (poznámky 4 a 6)
200 ft	550 m	700 m	800 m	1 000 m
201 – 250 ft	600 m	700 m	800 m	1 000 m
251 – 300 ft	650 m	800 m	900 m	1 200 m
301 ft a viac	800 m	900 m	1 000 m	1 200 m

Poznámka 1: Pod úplnými zariadeniami sa rozumejú dráhové značky, približovacia svetelná sústava veľkej alebo strednej svietivosti dlhá 720 m alebo dlhšia, postranné dráhové svetelné návěstidlá, prahová a koncová svetelná priečka. Návěstidlá musia byť rozsvietené.

Poznámka 2: Pod čiastočnými zariadeniami sa rozumejú dráhové značky, približovacia svetelná sústava veľkej alebo strednej svietivosti dlhá 420 až 719 m, postranné dráhové svetelné návěstidlá, prahová a koncová svetelná priečka. Návěstidlá musia byť rozsvietené.

Poznámka 3: Pod základnými zariadeniami sa rozumejú dráhové značky, približovacia svetelná sústava veľkej a strednej svietivosti kratšia ako 420 m, približovacia svetelná sústava malej svietivosti ľubovoľnej dĺžky, postranné dráhové svetelné návěstidlá, prahová a koncová svetelná priečka. Návěstidlá musia byť rozsvietené.

Poznámka 4: Pod žiadnymi približovacími svetelnými zariadeniami sa rozumie, že sú k dispozícii len dráhové značky, postranné dráhové svetelné návěstidlá, prahová a koncová svetelná priečka alebo že nie sú k dispozícii žiadne návěstidlá.

Poznámka 5: Uvedené údaje sú buď hlásená RVR, alebo dohľadnosť prepočítaná na RVR v súlade s písmenom h).

Poznámka 6: Tabuľka platí na bežne používané priblíženia s uhlom zostupu do 4° (stupňov) vrátane.

Poznámka 7: DH v tabuľke 5 sa vzťahuje k počiatocnému výpočtu DH. Pri voľbe RVR príslušnej k výške rozhodnutia nie je nutné zaokrúhľovať na najbližších desať stôp, ako sa to môže vykonávať na prevádzkové účely (napr. pri vyjadrení DA).

5. Jednopilotné lety. Pre lety s jedným pilotom musí prevádzkovateľ vypočítať minimálnu RVR pre všetky priblíženia v súlade s OPS 1.430 a týmto dodatkom. RVR pod 800 m nie je povolená okrem prípadov použitia vhodného autopilota spojeného s ILS alebo MLS, keď sa použijú zvyčajné minimá. Použitá výška rozhodnutia nesmie byť menšia ako 1,25-násobok najmenej schválenej výšky použitia autopilota.
6. Nočné lety. Pre nočné lety musia byť rozsvietené minimálne postranný svetelný rad, prahové a koncové svetelné priečky.
- d) Presné priblíženie – prevádzka kategórie II
1. Všeobecne. Prevádzka kategórie II je presné priblíženie a pristátie podľa prístrojov s použitím ILS alebo MLS pri:
- výške rozhodnutia menšej ako 200 ft, nie však menšej ako 100 ft, a
 - dráhovej dohľadnosti najmenej 300 m.
2. Výška rozhodnutia. Prevádzkovateľ musí zabezpečiť, aby výška rozhodnutia za prevádzky kategórie II nebola menšia ako:
- minimálna výška rozhodnutia uvedená v AFM, ak je stanovená;
 - minimálna výška, do ktorej možno použiť zariadenie na presné priblíženie bez požadovanej vizuálnej orientácie;
 - OCH/OCL pre danú kategóriu letúna;
 - výška rozhodnutia, pre ktorú má letová posádka oprávnenie, alebo
 - 100 ft.
3. Vizuálna orientácia. Pilot nesmie pokračovať v priblížení pod výškou rozhodnutia kategórie II, stanovenou v súlade s uvedeným písmenom d) bodom 2, pokiaľ nedosiahol stálu vizuálnu orientáciu minimálne podľa troch po sebe idúcich segmentov osového radu približovacej svetelnej sústavy, osového dráhového radu, svetelných návestidiel dotykového pásma alebo postranného svetelného radu, alebo ich kombinácie. Táto vizuálna orientácia musí obsahovať priečny prvok približovacej svetelnej sústavy, napr. jej priečku alebo prahovú svetelnú priečku, alebo krátku priečku svetelných návestidiel dotykového pásma.
4. Požadovaná RVR. Najnižšie minimá, ktoré smie prevádzkovateľ použiť na prevádzku kategórie II, sú:

Tabuľka 6

RVR na priblíženie kategórie II v závislosti od DH

Minimá kategórie II		
V automatickom režime do výšky menšej ako DH (pozri poznámku 1)		
Výška rozhodnutia	RVR/ kategória letúna A, B a C	RVR/ kategória letúna D
100 ft – 120 ft	300 m	300 m (poznámka 2)/350 m
121 ft – 140 ft	400 m	400 m
141 ft a viac	450 m	450 m

Poznámka 1: Odkaz na automatický režim do výšky menšej ako výška rozhodnutia znamená trvalé zapnutie systému automatického riadenia letu do výšky, ktorá nie je väčšia ako 80 % použiteľnej výšky rozhodnutia. Požiadavky letovej spôsobilosti môžu ovplyvniť použiteľnú výšku rozhodnutia prostredníctvom minimálnej schválenej výšky použitia autopilota.

Poznámka 2: 300 m možno použiť pre letún kategórie D vykonávajúci pristátie v automatickom režime.

e) Presné priblíženie – prevádzka kategórie III

1. Všeobecne. Prevádzku kategórie III členíme takto:

i) Prevádzka kategórie IIIA. Presné priblíženie a pristátie podľa prístrojov s použitím ILS alebo MLS s:

A. výškou rozhodnutia menšou ako 100 ft a

B. dráhovou dohľadnosťou najmenej 200 m.

ii) Prevádzka kategórie IIIB. Presné priblíženie a pristátie podľa prístrojov s použitím ILS alebo MLS s:

A. výškou rozhodnutia menšou ako 50 ft alebo bez stanovenej výšky rozhodnutia a

B. dráhovou dohľadnosťou menšou ako 200 m, nie však menšou ako 75 m.

Poznámka: Tam, kde výška rozhodnutia (DH) a dráhová dohľadnosť (RVR) nepatria do rovnakej kategórie, rozhoduje RVR, do ktorej kategórie prevádzka náleží.

2. Výška rozhodnutia. Prevádzkovateľ musí zabezpečiť, aby výška rozhodnutia na prevádzku nebola menšia ako:

i) minimálna výška rozhodnutia uvedená v AFM, ak je stanovená;

ii) minimálna výška, do ktorej možno použiť zariadenie na presné priblíženie bez požadovanej vizuálnej orientácie, alebo

iii) výška rozhodnutia, pre ktorú má letová posádka oprávnenie.

3. Lety bez stanovenej výšky rozhodnutia. Lety bez stanovenej výšky rozhodnutia je dovolené vykonávať, len ak:

i) sú povolené v AFM;

ii) zariadenia na priblíženie a vybavenie letiska umožňujú úspešne vykonať takýto let a

iii) prevádzkovateľ má oprávnenie na prevádzku kategórie III bez stanovenej výšky rozhodnutia.

Poznámka: V prípade dráhy schválenej na prevádzku kategórie III možno predpokladať, že umožňuje lety bez stanovenej výšky rozhodnutia, ak také lety nie sú výslovne obmedzené a publikované v AIP alebo NOTAM.

4. Vizuálna orientácia

i) Za prevádzky kategórie IIIA a kategórie IIIB so systémami riadenia letu pasívnymi pri poruche pilot nesmie pokračovať v priblížení pod výšku rozhodnutia, stanovenú v súlade s uvedeným písmenom e) bodom 2, pokiaľ nemá trvalú vizuálnu orientáciu najmenej podľa troch po sebe idúcich návestidiel osového radu približovacej svetelnej sústavy, osového dráhového svetelného radu, svetelných návestidiel dotykového pásma alebo postranných dráhových svetelných radov, alebo ich kombinácie.

ii) Za prevádzky kategórie IIIB so systémami riadenia letu prevádzkyschopnými pri poruche pilot nemôže pokračovať v priblížení pod výšku rozhodnutia, stanovenú v súlade s písmenom e) bodom 2, pokiaľ nemá trvalú vizuálnu orientáciu zahŕňajúcu najmenej jedno svetelné návestidlo dráhového osového radu.

iii) Za prevádzky kategórie III bez stanovenej výšky rozhodnutia sa nepožaduje, aby pilot videl dráhu pred dotykom.

5. Požadovaná RVR. Najnižšie minimá, ktoré môže prevádzkovateľ použiť za prevádzky kategórie III, sú:

Tabuľka 7

RVR na priblíženie kategórie III v závislosti od DH a systému riadenia/vedenia dojazdu

Minimá kategórie III			
Kategória priblíženia	Výška rozhodnutia (ft) (poznámka 2)	Systém riadenia/vedenia dojazdu	RVR (m)
IIIA	menšia ako 100 ft	nepožaduje sa	200 m
IIIB	menšia ako 100 ft	pasívny pri poruche	150 m (poznámka 1)
IIIB	menšia ako 50 ft	pasívny pri poruche	125 m
IIIB	menšia ako 50 ft alebo bez výšky rozhodnutia	prevádzkyschopný pri poruche	75 m

Poznámka 1: Pre letúny osvedčené v súlade s CS-AWO pre prevádzku vo všetkých poveternostných podmienkach 321 písm. b) bode 3.

Poznámka 2: Nevyhnutnosť vybavenia systémom riadenia letu je stanovená v CS-AWO pre prevádzku vo všetkých poveternostných podmienkach podľa minimálnej osvedčenej výšky rozhodnutia.

- f) Let po okruhu

1. Najnižšie minimá pre prevádzkovateľa pri lete po okruhu sú:

Tabuľka 8

Dohľadnosť a MDH pri lete po okruhu v závislosti na kategórii letúna

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

2. Let po okruhu s predpísanými dráhami letu je v zmysle tohto odseku prípustným postupom.

- g) Priblíženie za viditeľnosti zeme. Prevádzkovateľ nesmie použiť na priblíženie za viditeľnosti zeme RVR menšiu ako 800 m.
- h) Prepočet hlásenej meteorologickej dohľadnosti na RVR

1. Prevádzkovateľ musí zabezpečiť, aby sa nepoužíval prepočet dohľadnosti na RVR pri výpočte minim na vzlet kategórie II alebo III, alebo ak je k dispozícii hlásená RVR.

Poznámka: Ak je hodnota RVR hlásená väčšia ako maximálna hodnota vyhodnocovaná prevádzkovateľom letiska, napr. „RVR väčšia ako 1 500 m“, potom sa v tomto kontexte táto RVR nepovažuje za hlásenú a smie sa používať prepočítavacia tabuľka.

2. Prevádzkovateľ musí zabezpečiť, aby sa pri prepočtoch dohľadnosti na RVR za iných okolností, ako sú v uvedenom písmene h) bode 1, používali násobitelia uvedené v nasledujúcej tabuľke:

Tabuľka 9

Prepočet dohľadnosti na RVR

Prvky svetelných sústav v prevádzke	RVR = hlásená met. dohľadnosť x	
	Deň	Noc
Približovacia svetelná sústava veľkej svietivosti	1,5	2,0
Iný ako vyššie uvedený druh svetelnej sústavy	1,0	1,5
Žiadne svetelné sústavy	1,0	nepoužiteľné

Dodatok 1 (nový) k OPS 1.430

Letiskové prevádzkové minimá

- a) Minimá na vzlet
1. Všeobecne
 - i) Minimá na vzlet stanovené prevádzkovateľom sa musia vyjadriť limitmi dohľadnosti alebo RVR s prihliadnutím na všetky významné vplyvy na každom letisku, ktorého použitie je plánované, a na vlastnosti letúna. Ak existuje osobitná potreba vidieť prekážky a vyhnúť sa im pri odlete a/alebo pri vynútenom pristátí, musia byť stanovené ďalšie podmienky (napr. základňa nízkej oblačnosti).
 - ii) Veliteľ lietadla nesmie začať vzlet, kým nie sú poveternostné podmienky na letisku odletu rovnaké alebo lepšie ako platné minimá na pristátie na tomto letisku a ak nie sú k dispozícii vhodné náhradné letiská pri vzlete.
 - iii) Ak je hlásená dohľadnosť menšia, ako je požadovaná na vzlet, a RVR nie je k dispozícii, vzlet sa môže začať len vtedy, keď veliteľ lietadla môže určiť, že RVR/dohľadnosť v smere vzletovej dráhy je rovnaká alebo lepšia ako požadované minimum.
 - iv) Ak nie je k dispozícii hlásenie dohľadnosti alebo RVR, vzlet sa smie začať, len ak veliteľ lietadla môže určiť, že RVR/dohľadnosť v smere vzletovej dráhy je rovnaká alebo lepšia ako požadované minimum.
 2. Vizuálna orientácia. Minimá na vzlet musia byť zvolené tak, aby zabezpečovali orientáciu postačujúcu na riadenie letúna ako v prípade prerušeného vzletu za nepriaznivých okolností, tak aj v prípade pokračovania vo vzlete po vysadení kritickej pohonnej jednotky.
 3. Požadovaná RVR/dohľadnosť
 - i) Minimá stanovené prevádzkovateľom na vzlet viacmotorových letúnov s takými výkonmi, ktoré v prípade vysadenia kritickej pohonnej jednotky v ľubovoľnom bode vzletu môžu byť zastavíť, alebo pokračovať vo vzlete, dosiahnuť výšku 1 500 ft nad letiskom a preletieť všetky prekážky v požadovanej bezpečnej výške, musia byť vyjadrené hodnotami RVR/dohľadností, ktoré nesmú byť menšie ako hodnoty uvedené v tabuľke 1, s výnimkami uvedenými ďalej v bode 4:

Tabuľka 1

RVR/dohľadnosť na vzlet

RVR/dohľadnosť na vzlet	
Prostriedky	RVR/dohľadnosť (poznámka 3)
Žiadne (len cez deň)	500 m
Postranné dráhové svetelné návěstidlá a/alebo osové značky	250 m/300 m (poznámky 1 a 2)
Postranné dráhové svetelné návěstidlá a osový svetelný rad	200 m/250 m (poznámka 1)
Postranné dráhové svetelné návěstidlá, osový svetelný rad a viacnásobná informácia o RVR	150 m/200 m (poznámky 1 a 4)

Poznámka 1: Vyššie hodnoty platia pre letúny kategórie D.

Poznámka 2: Pri nočných letoch sa požadujú minimálne postranné dráhové svetelné návěstidlá a koncová svetelná priečka.

Poznámka 3: Hlásenú hodnotu RVR/dohľadnosť charakterizujúcu počiatočnú časť rozjazdu môže nahradiť odhad pilota.

Poznámka 4: Požadované hodnoty RVR musia byť zo všetkých príslušných meracích miest s výnimkou uvedenou v poznámke 3.

- ii) Pre viacmotorové letúny, ktorých výkony im neumožňujú splniť podmienky uvedené v písmene a) bode 3 bode i) v prípade vysadenia kritickej jednotky, môže byť nevyhnutné okamžite opäť pristáť, vidieť prekážky a vyhnúť sa im v priestore vzletu. Také letúny sa môžu prevádzkovať s použitím ďalej uvedených minim na vzlet za predpokladu, že sú schopné dodržať platné bezpečné výšky nad prekážkami v prípade vysadenia motora v stanovenej výške. Minimá na vzlet stanovené prevádzkovateľom musia byť založené na výške, z ktorej možno konštruovať čistú dráhu vzletu s jednou nepracujúcou pohonnou jednotkou. Použité minimá RVR nesmú byť menšie ako akékoľvek z dvojice hodnôt uvedených v tabuľke 1 alebo v tabuľke 2.

Tabuľka 2

Predpokladaná výška nad dráhou pri poruche motora v závislosti od RVR/dohľadnosti

RVR/dohľadnosť na vzlet	
Predpokladaná výška nad vzletovou dráhou pri poruche motora	RVR/dohľadnosť (poznámka 2)
< 50 ft	200 m
51 – 100 ft	300 m
101 – 150 ft	400 m
151 – 200 ft	500 m
201 – 300 ft	1 000 m
> 300 ft	1 500 m (poznámka 1)

Poznámka 1: 1 500 m sa použije aj vtedy, keď nie je možné konštruovať presnú dráhu vzletu.

Poznámka 2: Hlásenú hodnotu RVR/dohľadnosť charakterizujúcu počiatočnú časť rozjazdu môže nahradiť odhad pilota.

- iii) Ak nie je k dispozícii hlásená RVR alebo dohľadnosť, veliteľ lietadla nesmie začať vzlet, pokiaľ nemôže určiť, či existujúce podmienky spĺňajú použiteľné minimá na vzlet.
4. Výnimky k písmenu a) bodu 3 bodu i):
- i) Prevádzkovateľ smie znížiť minimá na vzlet na 125 m RVR (letúny kategórie A, B a C) alebo na 150 m RVR (letúny kategórie D) za predpokladu splnenia požiadaviek uvedených v bodoch A až E a schválenia leteckým úradom, ak:
- A. sú v platnosti postupy prevádzky za podmienok malej hodnoty dohľadnosti;
 - B. osový svetelný rad s rozstupom návestidiel 15 m alebo menej a postranné dráhové svetelné návestidlá veľkej svietivosti s rozstupom 60 m alebo menej sú prevádzkyschopné;
 - C. členovia letovej posádky úspešne dokončili výcvik na letovom simulátore;
 - D. na začiatku rozjazdu je z kabíny vidieť segment 90 m a
 - E. požadované hodnoty RVR boli dosiahnuté na všetkých príslušných meracích miestach.
- ii) Na základe schválenia leteckým úradom prevádzkovateľ lietadla vybaveného:
- A. schváleným systémom laterálneho vedenia alebo
 - B. schváleným HUD/HUDLS na vzlet smie znížiť minimá na vzlet na RVR pod 125 m (letúny kategórie A, B a C) alebo pod 150 m (letúny kategórie D), nie však pod 75 m, za predpokladu, že je k dispozícii ochrana dráhy a prostriedky ako pre pristátie za prevádzky kategórie III.
- b) Priblíženie kategórie I, APV a nie presné priblíženie
1. Priblíženie kategórie I je presné priblíženie a pristátie podľa prístrojov s použitím ILS, MLS, GLS (GNSS/GBAS) alebo PAR s výškou rozhodnutia nie menšou ako 200 ft a RVR nie menej ako 550 m, pokiaľ letecký úrad neschválil výnimku.
 2. Nie presné priblíženie (NPA) je priblíženie podľa prístrojov s použitím ktoréhokoľvek zo zariadení uvedených v tabuľke 3 (Minimá systému) s MDH alebo DH nie menej ako 250 ft a RVR/CMV nie menej ako 750 m, pokiaľ letecký úrad neschválil výnimku.

3. Operácia APV je priblíženie podľa prístrojov, ktoré využíva laterálne a vertikálne vedenie, ale nespĺňa požiadavky ustanovené pre presné priblíženie a pristátie, s DH nie menej ako 250 ft a s dráhovou dohľadnosťou nie menej ako 600 m, pokiaľ to letecký úrad neschválil výnimku.
4. Výška rozhodnutia (DH). Prevádzkovateľ musí zabezpečiť, aby výška rozhodnutia použitá na približovanie nebola nižšia ako:
 - i) minimálna výška, do ktorej možno použiť zariadenie na priblíženie bez požadovanej vizuálnej orientácie, alebo
 - ii) OCH pre danú kategóriu letúna, alebo
 - iii) v príslušných prípadoch publikovaná výška rozhodnutia pre priblíženie, alebo
 - iv) 200 ft pre priblíženie kategórie I, alebo
 - v) minimum systému uvedené v tabuľke 3, alebo
 - vi) najnižšia výška rozhodnutia stanovená v letovej príručke letúna (AFM) alebo v ekvivalentnom dokumente, ak sa uvádza;podľa toho, ktorá hodnota je vyššia.
5. Minimálna výška zostupu (MDH). Prevádzkovateľ musí zabezpečiť, aby minimálna výška zostupu na priblíženie nebola menšia ako:
 - i) OCH pre danú kategóriu letúna alebo
 - ii) minimum systému uvedené v tabuľke 3, alebo
 - iii) minimálna výška zostupu stanovená v letovej príručke letúna (AFM), ak sa uvádza;podľa toho, ktorá hodnota je vyššia.
6. Vizuálna orientácia. Pilot nesmie pokračovať v priblížení pod MDA/MDH, ak zreteľne nevidí a neidentifikuje aspoň jeden z týchto prostriedkov vizuálnej orientácie pre zamýšľanú dráhu:
 - i) prvky približovacej svetelnej sústavy;
 - ii) prah dráhy;
 - iii) prahové značky;
 - iv) prahovú svetelnú priečku;
 - v) poznávacie dráhové svetelné návestidlá;
 - vi) zostupovú svetelnú sústavu;
 - vii) dotykové pásmo alebo značky dotykového pásma;
 - viii) svetelné návestidlá dotykového pásma;
 - ix) postranné dráhové svetelné návestidlá alebo
 - x) iné vizuálne prostriedky schválené leteckým úradom.

Tabuľka 3

Minimálny systém v závislosti od zariadenia

Minimálny systém	
Zariadenie	Najnižšia DH/MDH
Kurzový maják s alebo bez DME	250 ft
SRA (končiace v 1/2 NM)	250 ft
SRA (končiace v 1 NM)	300 ft
SRA (končiace v 2 NM alebo viac)	350 ft
RNAV/LNAV	300 ft
VOR	300 ft
VOR/DME	250 ft
NDB	350 ft
NDB/DME	300 ft
VDF	350 ft

- c) Kritériá na stanovenie RVR/prepočítaná meteorologická dohľadnosť (pozri tabuľku 6)
1. Na splnenie podmienok na uplatňovanie najnižších prípustných hodnôt RVR/CMV uvedených v tabuľke 6 (vzťahujúcich sa na každú skupinu priblíženia) musí priblíženie podľa prístrojov spĺňať minimálne tieto požiadavky na zariadenie a súvisiace podmienky:
 - i) priblíženie podľa prístrojov so stanoveným vertikálnym profilom do 4,5° vrátane, pre letúny kategórie A a B, alebo 3,77° pre letúny kategórie C a D, pokiaľ letecký úrad neschválil iné približovacie uhly, pričom zariadenia sú:
 - A. ILS/MLS/GLS/PAR, alebo
 - B. APV a

ak trať konečného priblíženia nie je odklonená o viac ako 15 stupňov pre letúny kategórie A a B alebo o viac ako 5 stupňov pre letúny kategórie C a D,
 - ii) priblíženie podľa prístrojov s použitím techniky CDFa s nominálnym vertikálnym profilom do 4,5° vrátane, pre letúny kategórie A a B, alebo 3,77° pre letúny kategórie C a D, pokiaľ letecký úrad neschválil iné približovacie uhly, pričom zariadenia sú NDB, NDB/DME, VOR, VOR/DME, LLZ, LLZ/DME, VDF, SRA alebo RNAV/LNAV, so segmentom konečného priblíženia najmenej 3 NM, pričom sú splnené aj tieto kritériá:
 - A. trať konečného priblíženia nie je odklonená o viac ako 15 stupňov pre letúny kategórie A a B alebo o viac ako 5 stupňov pre letúny kategórie C a D a
 - B. na začiatku klesania je k dispozícii FAF alebo iný vhodný navigačný fix, alebo vzdialenosť k THR je k dispozícii prostredníctvom FMS/RNAV alebo DME a
 - C. ak je MAPt určený načasovaním, vzdialenosť od FAF po THR je ≤ 8 NM;
 - iii) priblíženie podľa prístrojov so zariadeniami NDB, NDB/DME, VOR, VOR/DME, LLZ, LLZ/DME, VDF, SRA alebo RNAV/LNAV, nespĺňajúce kritériá uvedené v písmene c) bode 1 bode ii), alebo s MDH ≥ 1 200 ft.
 2. Nevydarené priblíženie po priblížení s použitím techniky CDFa sa vykoná po dosiahnutí nadmorskej výšky rozhodnutia (výšky) alebo MAPt podľa toho, čo nastane skôr. Laterálna časť postupu nevydareného priblíženia musí byť vykonaná cez MAPt, pokiaľ nie je uvedené inak v približovacej schéme.
- d) Určovanie RVR/CMV/miním dohľadnosti pre priblíženie za prevádzkových podmienok kategórie I, APV a nie presné priblíženie
1. Minimálna dohľadnosť RVR/CMV je najvyššia z hodnôt odvodených z tabuľky 5 alebo z tabuľky 6, ale v príslušných prípadoch nie väčšia než maximálne hodnoty uvedené v tabuľke 6.

2. Hodnoty v tabuľke 5 sú odvodené z tohto vzorca:
- $$\text{požadovaná RVR/dohľadnosť (m)} = [(DH/MDH \text{ (ft)} \times 0,3048)/\tan\alpha] - \text{dĺžka približovacej svetelnej sústavy (m)}$$
- Poznámka:* α je uhol výpočtu so štandardnou hodnotou 3,00 stupne, ktorá sa postupne zvyšuje.
3. So súhlasom leteckého úradu možno do vzorca dosadiť skutočný sklon približovania a/alebo skutočnú dĺžku približovacej svetelnej sústavy danej dráhy.
4. Ak sa priblíženie vykonáva s horizontálnym letovým segmentom, ktorý sa rovná alebo je vyšší ako MDA/H, pre letún kategórie A a B sa pridá 200 metrov a pre letún kategórie C a D sa pridá 400 metrov k minimálnej hodnote RVR/CMV vyplývajúcej z tabuliek 5 a 6.
- Poznámka:* Pridaná hodnota zodpovedá času/vzdialenosti, ktoré sú potrebné na navedenie lietadla na konečné klesanie.
5. RVR menej než 750 metrov, ako sa uvádza v tabuľke 5, možno použiť:
- pre priblíženie za prevádzkových podmienok kategórie I na pristávacie dráhy s FALS (pozri ďalej), svetelnými návěstidlami dotykového pásma dráhy (RTZL) a dráhovým osovým svetelným radom (RCLL) za predpokladu, že DH nie je viac než 200 ft, alebo
 - pre priblíženie za prevádzkových podmienok kategórie I na pristávacie dráhy bez RTZL a RCLL s použitím schváleného HUDLS alebo ekvivalentného schváleného systému, alebo pri vykonávaní automatického priblíženia alebo priblíženia s povelovým riadením k DH, ktorá sa rovná alebo je vyššia než 200 ft. ILS nesmie byť vyhlásený za obmedzené zariadenie; alebo
 - pre priblíženie APV na pristávacie dráhy s FALS, RTZL a RCLL s použitím schváleného HUD.
6. Letecký úrad môže schváliť hodnoty RVR nižšie než hodnoty uvedené v tabuľke 5 v prípade použitia HUDLS a automatické pristátie v súlade s písmenom e) tohto dodatku.
7. Vizualne prostriedky zahŕňajú štandardné denné dráhové značky a približovaciú a dráhovú svetelnú sústavu (postranné dráhové svetelné návěstidlá, prahovú a koncovú svetelnú priečku a v niektorých prípadoch aj dotykové pásmo dráhy a/alebo osový dráhový svetelný rad). Prípustné konfigurácie približovacej svetelnej sústavy sú klasifikované a vymenované v tabuľke 4.
8. Bez ohľadu na požiadavky uvedené v písmene d) bode 7 môže letecký úrad schváliť, že hodnoty RVR relevantné pre základnú približovaciú svetelnú sústavu (BALS) sa použijú na pristávacích dráhach tam, kde je približovacia svetelná sústava obmedzená na dĺžku pod 210 m z dôvodov terénu alebo vody, ale kde je k dispozícii aspoň jedna svetelná priečka.
9. Pri nočnej prevádzke alebo pri akejkoľvek inej prevádzke, kde je potrebné rozsvietiť dráhovú a približovaciú svetelnú sústavu, musia byť svetlá rozsvietené a prevádzkyschopné, okrem prípadov uvedených v tabuľke 6a.

Tabuľka 4

Približovacie svetelné sústavy

OPS trieda zariadenia	Dĺžka, konfigurácia a intenzita približovacej svetelnej sústavy
FALS (Full Approach Light System – úplná približovacia svetelná sústava)	ICAO: Svetelná sústava presného priblíženia kategórie I (HIALS 720 m \geq) kódovanie vzdialenosti na osi, krátka priečka na osi
IALS (Inter-mediate Approach Light System – čiastočná približovacia svetelná sústava)	ICAO: Jednoduchá približovacia svetelná sústava (HIALS 420 m – 719 m) jediný zdroj, krátka priečka
BALS (Basic Approach Light System – základná približovacia svetelná sústava)	Akákoľvek iná približovacia svetelná sústava (HIALS, MIALS alebo ALS 210 m – 419 m)
NALS (No Approach Light System – žiadna približovacia svetelná sústava)	Akákoľvek iná približovacia svetelná sústava (HIALS, MIALS alebo ALS < 210 m) alebo žiadna približovacia svetelná sústava

Tabuľka 5

RVR/CMV (pozri tabuľku 11) v závislosti od DH/MDH

DH alebo MDH			Trieda osvetľovacieho zariadenia			
			FALS	IALS	BALS	NALS
			Pozri písmeno d) bod 5, písmeno d) bod 6 a písmeno d) bod 10 o RVR < 750 m			
ft			m			
200	—	210	550	750	1 000	1 200
211	—	220	550	800	1 000	1 200
221	—	230	550	800	1 000	1 200
231	—	240	550	800	1 000	1 200
241	—	250	550	800	1 000	1 300
251	—	260	600	800	1 100	1 300
261	—	280	600	900	1 100	1 300
281	—	300	650	900	1 200	1 400
301	—	320	700	1 000	1 200	1 400
321	—	340	800	1 100	1 300	1 500
341	—	360	900	1 200	1 400	1 600
361	—	380	1 000	1 300	1 500	1 700
381	—	400	1 100	1 400	1 600	1 800
401	—	420	1 200	1 500	1 700	1 900
421	—	440	1 300	1 600	1 800	2 000
441	—	460	1 400	1 700	1 900	2 100
461	—	480	1 500	1 800	2 000	2 200
481	—	500	1 500	1 800	2 100	2 300
501	—	520	1 600	1 900	2 100	2 400
521	—	540	1 700	2 000	2 200	2 400
541	—	560	1 800	2 100	2 300	2 500
561	—	580	1 900	2 200	2 400	2 600
581	—	600	2 000	2 300	2 500	2 700
601	—	620	2 100	2 400	2 600	2 800
621	—	640	2 200	2 500	2 700	2 900
641	—	660	2 300	2 600	2 800	3 000
661	—	680	2 400	2 700	2 900	3 100
681	—	700	2 500	2 800	3 000	3 200
701	—	720	2 600	2 900	3 100	3 300
721	—	740	2 700	3 000	3 200	3 400
741	—	760	2 700	3 000	3 300	3 500
761	—	800	2 900	3 200	3 400	3 600
801	—	850	3 100	3 400	3 600	3 800
851	—	900	3 300	3 600	3 800	4 000
901	—	950	3 600	3 900	4 100	4 300
951	—	1 000	3 800	4 100	4 300	4 500
1 001	—	1 100	4 100	4 400	4 600	4 900
1 101	—	1 200	4 600	4 900	5 000	5 000
1 201 a viac			5 000	5 000	5 000	5 000

Tabuľka 6

Uplatniteľné minimálne a maximálne hodnoty RVR/prepočítaná meteorologická dohľadnosť (pozri tabuľku 11) pre všetky priblíženia podľa prístrojov až po minimá kategórie I (dolné a horné limity)

Zariadenie/podmienky	RVR/CMV (m)	Kategória letúna			
		A	B	C	D
ILS, MLS, GLS, PAR a APV	Min	Podľa tabuľky 5			
	Max	1 500	1 500	2 400	2 400
NDB, NDB/DME, VOR, VOR/DME, LLZ, LLZ/DME, VDF, SRA, RNAV/LNAV s postupom, ktorý spĺňa kritériá písmena c) bodu 1 bodu ii):	Min	750	750	750	750
	Max	1 500	1 500	2 400	2 400
Pre NDB, NDB/DME, VOR, VOR/DME, LLZ, LLZ/DME, VDF, SRA, RNAV/LNAV: — nespĺňajúce kritériá uvedené v písmene c) bode 1 bode ii) alebo — s DH alebo MDH \geq 1 200 ft	Min	1 000	1 000	1 200	1 200
	Max	Podľa tabuľky 5, ak sa priblíženie vykonáva pomocou techniky CDFA, v opačnom prípade sa k hodnotám v tabuľke 5 pridáva 200 m/400 m, pričom výsledná hodnota nesmie prekročiť 5 000 m.			

Tabuľka 6a

Zlyhanie alebo zhoršený režim zariadenia – vplyv na minimá na pristátie

Zlyhanie alebo zhoršený režim zariadenia (poznámka 1)	Vplyv na minimá na pristátie				
	CAT IIIB (poznámka 2)	CAT IIIA	CAT II	CAT I	Nie presné priblíženie
Vysielač ILS v pohotovostnom režime	Nepovolené		Žiadny vplyv		
Vonkajšie polohové návestidlo	Žiadny vplyv, ak sa nahradí zverejnenou ekvivalentnou pozíciou				Neuplatňuje sa
Stredové polohové návestidlo	Žiadny vplyv				Žiadny vplyv, pokiaľ sa nepoužíva ako MAPT
Systém hodnotenia RVR dotykového pásma	Možno dočasne nahradiť RVR stredového bodu, ak je schválený štátom, v ktorom sa letisko nachádza; RVR možno hlásiť pozorovaním ľudským okom			Žiadny vplyv	
RVR strednej časti alebo koncevej časti dráhy	Žiadny vplyv				
Anemometer pre používateľnú dráhu	Žiadny vplyv, ak je k dispozícii iný pozemný zdroj				
Ceilometer	Žiadny vplyv				
Približovacia svetelná sústava	Nepovolené pre operácie s DH > 50 ft	Nepovolené		Minimá ako pre žiadne zariadenia	
Približovacia svetelná sústava s výnimkou posledných 210 m	Žiadny vplyv		Nepovolené		Minimá ako pre žiadne zariadenia
Približovacia svetelná sústava s výnimkou posledných 420 m	Žiadny vplyv			Minimá ako pre čiastočné zariadenia	

Zlyhanie alebo zhoršený režim zariadenia (poznámka 1)	Vplyv na minimá na pristátie				
	CAT IIIB (poznámka 2)	CAT IIIA	CAT II	CAT I	Nie presné priblíženie
Záložný zdroj pre približovaciu svetelnú sústavu	Žiadny vplyv				
Svetelná sústava pre celú dráhu	Nepovolené			Cez deň – minimá ako pre žiadne zariadenia V noci – nepovolené	
Postranné dráhové svetelné návestidlá	Len cez deň, v noci nepovolené				
Osový svetelný rad	Cez deň – RVR 300 m v noci nepovolené		Cez deň – RVR 300 m v noci – 550 m	Žiadny vplyv	
Rozstup návestidiel osového svetelného radu zvýšený na 30 m	RVR 150 m	Žiadny vplyv			
Osvetlenie dotykového pásma	Cez deň – RVR 200 m v noci – 300 m	Cez deň – RVR 300 m v noci – 550 m		Žiadny vplyv	
Záložný zdroj pre dráhové svetlá	Nepovolené			Žiadny vplyv	
Svetelná sústava rolovacej dráhy	Žiadny vplyv – s výnimkou meškaní spôsobených zníženou frekvenciou pohybov				

Poznámka 1: Podmienky týkajúce sa tabulky 6a:

- Viacnásobné zlyhanie dráhovej svetelnej sústavy, iné ako tie, ktoré sú uvedené v tabulke 6a, sú neprijateľné.
- Výpadky približovacej a dráhovej svetelnej sústavy sa riešia samostatne.
- Prevádzková kategória II alebo III. Kombinácia porúch týkajúcich sa dráhovej svetelnej sústavy a zariadení na hodnotenie RVR nie je povolená.
- Iné poruchy než ILS ovplyvňujú len RVR, a nie DH.

Poznámka 2: V prípade prevádzkovej kategórie IIIB bez DH prevádzkovateľ zabezpečí, aby sa na letúny, ktoré majú povolenie na prevádzku bez DH s najnižšími obmedzeniami RVR, vzťahovalo okrem tabulky 6a aj toto:

- RVR. Na letisku musí byť k dispozícii aspoň jedna hodnota RVR;
- Dráhová svetelná sústava
 - žiadne postranné dráhové svetelné návestidlá alebo žiadny osový svetelný rad – cez deň – RVR 200 m; v noci – nepovolené;
 - žiadne svetlá TDZ – bez obmedzení;
 - žiadny záložný zdroj pre osvetlenie dráhy – cez deň – RVR 200 m; v noci – nepovolené.

10. Jednopilotné lety. Pre jednopilotné lety musí prevádzkovateľ vypočítať minimálnu dráhovú dohľadnosť RVR/dohľadnosť pre všetky priblíženia v súlade s OPS 1.430 a týmto dodatkom.

- RVR menej než 800 metrov, ako sa uvádza v tabulke 5, možno použiť pre priblíženie prevádzkovej kategórie I za predpokladu, že sa aspoň po príslušnú DH použije niektorý z týchto údajov:

A. vhodný autopilot pripojený k ILS alebo MLS, ktorý nie je vyhlásený za obmedzený, alebo

B. schválený HUDLS (v príslušných prípadoch vrátane EVS), alebo ekvivalentný schválený systém.

- Ak nie je k dispozícii RTZL a/alebo RCLL, minimálna hodnota RVR/CMV nemôže byť nižšia než 600 m.

- RVR nižšie než 800 metrov, ako sa uvádza v tabulke 5, možno použiť pre prevádzku APV na dráhy s FALS, RTZL a RCLL, keď sa použije schválený HUDLS alebo ekvivalentný schválený systém, alebo keď sa vykonáva automatické priblíženie na DH, ktorá sa rovná alebo je vyššia než 250 ft.

e) Prevádzka kategórie I za subštandardných podmienok

1. Výška rozhodnutia.

Výška rozhodnutia v prípade prevádzky kategórie I za subštandardných podmienok nesmie byť nižšia než:

- i) minimálna výška rozhodnutia uvedená v AFM, ak je v nej uvedená, alebo
- ii) minimálna výška, v ktorej možno použiť prostriedok na presné priblíženie podľa prístrojov bez požadovanej vizuálnej orientácie, alebo
- iii) OCH pre danú kategóriu letúna, alebo
- iv) výška rozhodnutia, pre ktorú má letová posádka oprávnenie, alebo
- v) 200 ft,

podľa toho, ktorá hodnota je vyššia.

2. Druh zariadenia.

ILS/MLS, ktorý podporuje prevádzku kategórie I za subštandardných podmienok, musí byť neobmedzené zariadenie s priamočiarym kurzom (odchýlka $\leq 3^\circ$) a ILS musí byť certifikované na:

- i) triedu I/T/1 pre prevádzku do minimálnej hodnoty RVR 450 m; alebo
- ii) triedu II/D/2 pre prevádzku do hodnoty RVR menšej ako 450 m.

Jednotlivé zariadenia ILS sú prípustné len vtedy, ak je zabezpečená výkonnosť úrovne 2.

3. Požadovaná RVR/CMV.

Najnižšie minimá, ktoré smie používať prevádzkovateľ pre prevádzku kategórie I za subštandardných podmienok, sú uvedené v tabuľke 6b:

Tabuľka 6b

Minimálne hodnoty RVR/CMV pre prevádzku kategórie I za subštandardných podmienok v závislosti od približovacej svetelnej sústavy

Minimá pre prevádzku kategórie I za subštandardných podmienok						
DH (ft)			Trieda osvetľovacieho zariadenia			
			FALS	IALS	BALS	NALS
			RVR/CMV (m)			
200	—	210	400	500	600	750
211	—	220	450	550	650	800
221	—	230	500	600	700	900
231	—	240	500	650	750	1 000
241	—	249	550	700	800	1 100

Poznámka 1: Vizuálne prostriedky zahŕňajú štandardné denné dráhové značky, približovaciu svetelnú sústavu, postranné dráhové svetelné návěstidlá, prahovú a koncovú svetelnú priečku a v prípade prevádzky pod 450 m aj svetlá dotykového pásma dráhy a/alebo osový dráhový svetelný rad.

- 4. Vizuálna referencia. Pilot nesmie pokračovať v priblížení pod výšku rozhodnutia, pokiaľ nedosiahne trvalú vizuálnu referenciu obsahujúcu segment s najmenej tromi po sebe nasledujúcimi svetlami osového svetelného radu približovacej svetelnej sústavy alebo svetelných návěstidiel dotykového pásma alebo osového dráhového svetelného radu alebo postranných dráhových svetelných návěstidiel, alebo ich kombináciu. Táto vizuálna referencia musí obsahovať priečny prvok približovacej svetelnej sústavy, t. j. jej priečku alebo prahovú svetelnú priečku, alebo krátku priečku svetelných návěstidiel dotykového pásma, pokiaľ sa operácia nevykonáva s použitím schváleného HUDLS použiteľného na najmenej 150 ft.

5. Schválenie.

Na uskutočňovanie prevádzky kategórie I za subštandardných podmienok:

- i) priblíženie sa vykoná v automatickom režime, po ktorom nasleduje automatické pristátie, alebo sa použije schválený HUDLS na najmenej 150 ft nad prahom.
 - ii) letún je certifikovaný v súlade s CS-AWO na prevádzku v prevádzkových podmienkach kategórie II;
 - iii) systém automatického pristávania je schválený pre prevádzku v prevádzkových podmienkach kategórie IIIA;
 - iv) požiadavky na prevádzkyschopnosť sa overujú v súlade s dodatkom 1 k OPS 1.440 písm. h);
 - v) vykonal sa výcvik uvedený v dodatku 1 k OPS 1.450 písm. h), ktorý obsahuje výcvik a skúšky na letovom simulátore s použitím vhodných pozemných a vizuálnych prostriedkov na najnižšej použiteľnej RVR;
 - vi) prevádzkovateľ musí zabezpečiť ustanovenie a fungovanie postupov pre nízku dohľadnosť na plánovanom letisku pristátia a
 - vii) prevádzkovateľa musí schváliť letecký úrad.
- f) Presné priblíženie – prevádzka kategórie II a prevádzka kategórie II za neštandardných podmienok

1. Všeobecne.

- i) Prevádzkou kategórie II je presné priblíženie podľa prístrojov a pristátie s použitím ILS alebo MLS s:
 - A. výškou rozhodnutia menej než 200 ft, ale nie nižšou než 100 ft, a
 - B. dráhovou dohľadnosťou najmenej 300 m.
- ii) Prevádzkou kategórie II v neštandardných podmienkach je presné priblíženie podľa prístrojov a pristátie s použitím ILS alebo MLS, ktorý spĺňa požiadavky na zariadenie uvedené v bode iii) s:
 - A. výškou rozhodnutia menej než 200 ft, ale nie nižšou než 100 ft (pozri tabuľku 7b) a
 - B. dráhovou dohľadnosťou najmenej 350 m/400 m (pozri tabuľku 7b).
- iii) ILS/MLS, ktorý podporuje prevádzku kategórie II v neštandardných podmienkach, musí byť neobmedzené zariadenie s priamočiarym kurzom (odchýlka $\leq 3^\circ$) a ILS musí byť certifikovaný na:
 - A. triedu I/T/1 na prevádzku do 450 m RVR a DH 200 ft alebo viac, alebo
 - B. triedu II/D/2 na prevádzku s RVR pod 450 m alebo DH pod 200 ft.

Jednotlivé zariadenia ILS sú prípustné len vtedy, ak je zabezpečená výkonnosť úrovne 2.

2. Výška rozhodnutia. Prevádzkovateľ musí zabezpečiť, aby výška rozhodnutia pre:

- i) prevádzku kategórie II v neštandardných podmienkach a prevádzku kategórie II nebola nižšia než:
 - A. minimálna výška rozhodnutia uvedená v AFM, ak je stanovená, alebo
 - B. minimálna výška, do ktorej možno použiť zariadenie na presné priblíženie bez požadovanej vizuálnej referencie, alebo
 - C. OCH pre danú kategóriu letúna, alebo
 - D. výška rozhodnutia, pre ktorú má letová posádka oprávnenie, alebo
 - E. 100 ft,podľa toho, ktorá hodnota je vyššia.

3. Vizualná referencia. Pilot nesmie pokračovať v priblížení pod výšku rozhodnutia kategórie II alebo výšku rozhodnutia kategórie II v neštandardných podmienkach stanovenú v súlade s písmenom d) bodom 2, pokiaľ nedosiahol stálu vizualnú referenciu obsahujúcu segment s najmenej tromi po sebe nasledujúcimi svetlami osového svetelného radu približovacej svetelnej sústavy alebo svetelných návěstidiel dotykového pásma alebo osového dráhového svetelného radu alebo postranných dráhových svetelných návěstidiel alebo ich kombináciu. Táto vizualná referencia musí obsahovať priečny prvok približovacej svetelnej sústavy, t. j. jej priečku alebo prahovú svetelnú priečku, alebo krátku priečku svetelných návěstidiel dotykového pásma, pokiaľ sa operácia nevykonáva s využitím schváleného HUDLS až po dotyk.
4. i) Požadovaná RVR. Najnižšie minimá, ktoré prevádzkovateľ môže použiť na prevádzku v prevádzkových podmienkach kategórie II, sú:

Tabuľka 7a

RVR na prevádzku v prevádzkových podmienkach kategórie II v závislosti od DH

Minimá v prevádzkových podmienkach kategórie II		
DH (ft)	Automatický režim/schválený HUDLS do výšky menšej ako výška rozhodnutia (DH) (poznámka 1a)	
	Dráhová dohľadnosť (RVR) Kategória letúna A, B a C	Dráhová dohľadnosť (RVR) Kategória letúna D
100 – 120	300 m	300 m/350 m (poznámka 2a)
121 – 140	400 m	400 m
141 a viac	450 m	450 m

Poznámka 1a: Odkaz na „automatický režim/schválený HUDLS do výšky menšej ako výška rozhodnutia“ v tejto tabuľke znamená trvalé zapnutie systému automatického riadenia letu alebo HUDLS do výšky 80 % DH. Požiadavky na letovú spôsobilosť môžu ovplyvniť použiteľnú výšku rozhodnutia prostredníctvom minimálnej schválenej výšky použitia autopilota.

Poznámka 2a: 300 m možno použiť pre letún kategórie D, ktorý vykonáva pristátie v automatickom režime.

- ii) Požadovaná RVR. Najnižšie minimá, ktoré smie prevádzkovateľ použiť pre prevádzku kategórie II v neštandardných podmienkach, sú:

Tabuľka 7b

Minimálne hodnoty RVR pre prevádzku kategórie II v neštandardných podmienkach v závislosti od približovacej svetelnej sústavy

Minimálne hodnoty pre prevádzku kategórie II v neštandardných podmienkach					
DH (ft)	Automatické pristátie alebo schválený HUDLS, použité až po dotyk				
	Trieda osvetľovacieho zariadenia				
	FALS	IALS	BALS	NALS	
	Pre RVR < 750 m pozri písmeno d) bod 5, písmeno d) bod 6 a písmeno d) bod 10				
	CAT A – C	CAT D	CAT A – D	CAT A – D	CAT A – D
RVR (m)					
100–120	350	400	450	600	700
121–140	400	450	500	600	700
141–160	450	500	500	600	750
161–199	450	500	550	650	750

Poznámka: Pod vizuálnymi prostriedkami požadovanými pre prevádzku kategórie II v neštandardných podmienkach sa rozumie štandardné denné dráhové značky a približovacia svetelná sústava (postranné dráhové svetelné návěstidla, prahová a koncová svetelná priečka). Na prevádzku pri RVR 400 m alebo menej musí byť k dispozícii osový svetelný rad. Konfigurácie približovacej svetelnej sústavy sú klasifikované a uvedené v tabuľke 4.

- iii) Na vykonávanie prevádzky kategórie II v neštandardných podmienkach musí prevádzkovateľ zabezpečiť stanovenie a používanie postupov pre nízku dohľadnosť na plánovanom letisku prístátia.
- g) Presné priblíženie – prevádzka kategórie III
1. Všeobecne. Prevádzka kategórie III sa delí takto:
 - i) Prevádzka kategórie IIIA. Presné priblíženie a pristátie podľa prístrojov s použitím ILS alebo MLS pri:
 - A. výške rozhodnutia nižšej ako 100 ft a
 - B. dráhovej dohľadnosti najmenej 200 m.
 - ii) Prevádzka kategórie IIIB. Presné priblíženie a pristátie podľa prístrojov s použitím ILS alebo MLS pri:
 - A. výške rozhodnutia nižšej ako 100 ft, alebo bez stanovenej výšky rozhodnutia a
 - B. dráhovej dohľadnosti menšej ako 200 m, nie však menšej ako 75 m.

Poznámka: Tam, kde výška rozhodnutia (DH) a dráhová dohľadnosť (RVR) nepatria do rovnakej kategórie, rozhoduje RVR, do ktorej kategórie prevádzka náleží.

 - 2. Výška rozhodnutia. Prevádzkovateľ musí zabezpečiť, aby výška rozhodnutia v prípade prevádzky s výškou rozhodnutia nebola menšia ako:
 - i) minimálna výška rozhodnutia uvedená v AFM, ak je stanovená;
 - ii) minimálna výška, do ktorej možno použiť zariadenie na presné priblíženie bez požadovanej vizuálnej orientácie, alebo
 - iii) výška rozhodnutia, pre ktorú má letová posádka oprávnenie.
 - 3. Lety bez stanovenej výšky rozhodnutia. Lety bez stanovenej výšky rozhodnutia je dovoľené vykonávať, len ak:
 - i) sú povolené v AFM;
 - ii) zariadenia na priblíženie a vybavenie letiska umožňujú úspešne vykonať takýto let a
 - iii) prevádzkovateľ má oprávnenie na prevádzku kategórie III bez stanovenej výšky rozhodnutia.

Poznámka: V prípade dráhy schválenej na prevádzku kategórie III možno predpokladať, že umožňuje lety bez stanovenej výšky rozhodnutia, ak také lety nie sú výslovne obmedzené a publikované v AIP alebo NOTAM.
 - 4. Vizuálna orientácia
 - i) V prípade prevádzky kategórie IIIA a kategórie IIIB vykonávanej buď so systémami riadenia letu pasívnymi pri poruche, alebo s použitím schváleného HUDLS, pilot nesmie pokračovať v priblížení pod výšku rozhodnutia stanovenú v súlade s písmenom g) bodom 2, pokiaľ nemá trvalú vizuálnu orientáciu obsahujúcu segment najmenej troch po sebe idúcich návestidiel osového radu približovacej svetelnej sústavy, osového dráhového svetelného radu, svetelných návestidiel dotykového pásma alebo postranných dráhových svetelných radov, alebo ich kombinácie.
 - ii) V prípade prevádzky kategórie IIIB vykonávanej buď so systémami riadenia letu prevádzkyschopnými pri poruche, alebo s hybridným systémom pristátia prevádzkyschopným pri poruche (medzi ktoré patrí napr. HUDLS) využívajúcim výšku rozhodnutia, pilot nesmie pokračovať v priblížení pod výšku rozhodnutia stanovenú v súlade s písmenom e) bodom 2, pokiaľ nemá trvalú vizuálnu orientáciu zahŕňajúcu najmenej jedno svetelné návestidlo dráhového osového radu.
 - 5. Požadovaná RVR. Najnižšie minimá, ktoré môže prevádzkovateľ použiť v prípade prevádzky kategórie III, sú:

Tabuľka 8

RVR pre prevádzku kategórie III v závislosti od DH a systému riadenia/vedenia dojazdu

Minimálna kategória III			
Kategória	Výška rozhodnutia (ft) (poznámka 2)	Systém riadenia/vedenia dojazdu	RVR (m)
IIIA	menšia ako 100 ft	nepožaduje sa	200 m
IIIB	menšia ako 100 ft	pasívny pri poruche	150 m (poznámka 1)
IIIB	menšia ako 50 ft	pasívny pri poruche	125 m
IIIB	menšia ako 50 ft alebo bez stanovenej výšky rozhodnutia	prevádzkyschopný pri poruche (poznámka 3)	75 m

Poznámka 1: Pre letúny osvedčené v súlade s CS-AWO 321 písm. b) bodom 3 alebo rovnocenné.

Poznámka 2: Nevyhnutnosť vybavenia systémom riadenia letu je stanovená v CS-AWO podľa minimálnej osvedčenej výšky rozhodnutia.

Poznámka 3: Uvedený systém prevádzkyschopný pri poruche môže pozostávať z hybridného systému prevádzkyschopného pri poruche.

h) Systémy na podporu videnia

1. Pilot, ktorý používa systém na podporu videnia osvedčený na účel tohto odseku a používaný v súlade s postupmi a obmedzeniami uvedenými v schválenej letovej príručke, môže:

i) pokračovať v priblížení pod DH alebo MDH do 100 ft nad prahovou nadmorskou výškou dráhy za predpokladu, že na systéme na podporu videnia je zobrazená a identifikovateľná aspoň jedna z nasledujúcich vizuálnych orientácií:

A. prvky približovacej svetelnej sústavy alebo

B. prah dráhy identifikovaný aspoň jedným z nasledujúcich prvkov: začiatok pristávacej plochy dráhy, prahová svetelná priečka, poznávacie dráhové svetelné návestidlá; a dotykové pásmo identifikované aspoň jedným z nasledujúcich prvkov: pristávacia plocha dotykového pásma dráhy, svetelné návestidlá dotykového pásma, značky dotykového pásma alebo svetelné návestidlá dráhy;

ii) znížiť vypočítanú RVR/CMV na priblíženie z hodnoty v stĺpci 1 tabuľky 9 na hodnotu v stĺpci 2:

Tabuľka 9

Priblíženie s použitím EVS: zníženie RVR/CMV v porovnaní s bežnou RVR/CMV

RVR/CMV bežne požadované	RVR/CMV pre priblíženie s použitím EVS
550	350
600	400
650	450
700	450
750	500
800	550
900	600
1 000	650
1 100	750
1 200	800
1 300	900
1 400	900
1 500	1 000
1 600	1 100
1 700	1 100

RVR/CMV bežne požadované	RVR/CMV pre priblíženie s použitím EVS
1 800	1 200
1 900	1 300
2 000	1 300
2 100	1 400
2 200	1 500
2 300	1 500
2 400	1 600
2 500	1 700
2 600	1 700
2 700	1 800
2 800	1 900
2 900	1 900
3 000	2 000
3 100	2 000
3 200	2 100
3 300	2 200
3 400	2 200
3 500	2 300
3 600	2 400
3 700	2 400
3 800	2 500
3 900	2 600
4 000	2 600
4 100	2 700
4 200	2 800
4 300	2 800
4 400	2 900
4 500	3 000
4 600	3 000
4 700	3 100
4 800	3 200
4 900	3 200
5 000	3 300

2. Písmeno h) bod 1 sa môže použiť len pre prevádzku ILS, MLS, PAR, GLS a APV s DH nie nižšou ako 200 ft alebo priblíženie s použitím schváleného navádzania pre vertikálnu letovú trasu pre MDH alebo DH nie nižšiu ako 250 ft.
 3. Pilot nemôže pokračovať v priblížení pod 100 ft nad prahovou nadmorskou výškou pristávacej dráhy na plánovanú pristávaciu dráhu, pokiaľ nedosiahol aspoň jednu z nižšie uvedených vizuálnych referencií, ktorá je jasne viditeľná a identifikovateľná bez spoľahnutia sa na systém na podporu videnia:
 - A. prahová svetelná priečka alebo prahové značky, alebo
 - B. svetelné návestidlá alebo značky dotykového pásma.
- i) Zámerne nepoužitie
 - j) Priblíženie okruhom
 1. Minimálna výška zostupu (MDH). MDH pre priblíženie okruhom musí byť vyššia hodnota z týchto hodnôt:
 - i) uverejnená OCH pre priblíženie okruhom pre danú kategóriu letúna alebo

- ii) minimálna výška priblíženia okruhom odvodená z tabuľky 10 alebo
 - iii) DH/MDH predchádzajúceho postupu priblíženia podľa prístrojov.
2. Minimálna nadmorská výška zostupu (MDA). MDA pre priblíženie okruhom sa vypočíta pripočítaním uverejnenej výšky letiska k MDH stanovenej podľa bodu 1.
 3. Dohľadnosť. Minimálna dohľadnosť pre priblíženie okruhom musí byť vyššia hodnota z týchto hodnôt:
 - i) dohľadnosť pre priblíženie okruhom pre danú kategóriu letúna, ak je uverejnená, alebo
 - ii) minimálna dohľadnosť odvodená z tabuľky 10 alebo
 - iii) RVR/CMV odvodené z tabuliek 5 a 6 pre predchádzajúci postup priblíženia podľa prístrojov.
 4. Bez ohľadu na požiadavky v bode 3 môže letecký úrad oslobodiť prevádzkovateľa od požiadavky zvýšiť dohľadnosť nad dohľadnosť odvodenú z tabuľky 10.
 5. Výnimky uvedené v bode 4 sa musia obmedzovať na miesta, v prípade ktorých existuje zrejmy verejný záujem o zachovanie súčasnej prevádzky. Výnimky sa musia zakladať na skúsenostiach prevádzkovateľa, programe výcviku a kvalifikácii letovej posádky. Výnimky sa musia prehodnocovať v pravidelných intervaloch.

Tabuľka 10

Minimálna dohľadnosť a MDH pri lete po okruhu v závislosti od 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

6. Let po okruhu s predpísanými dráhami letu je v zmysle tohto odseku prípustným postupom.
- k) Priblíženie za viditeľnosti zeme. Prevádzkovateľ nesmie použiť na priblíženie za viditeľnosti zeme dráhovú dohľadnosť RVR menšiu ako 800 m.
 - l) Prepočet hlásenej meteorologickej dohľadnosti na RVR/CMV.
 1. Prevádzkovateľ musí zabezpečiť, aby sa prepočet meteorologickej dohľadnosti na RVR/CMV nepoužíval na vzlet, na výpočet akýchkoľvek iných požadovaných minim pre RVR menej ako 800 m, alebo ak je k dispozícii hlásená RVR.

Poznámka: Ak je hlásená hodnota RVR väčšia ako maximálna hodnota vyhodnotená prevádzkovateľom letiska, napr. RVR väčšia ako 1 500 m, potom na účely tohto odseku sa táto RVR nepovažuje za hlásenú.
 2. Prevádzkovateľ musí zabezpečiť, aby sa pri prepočtoch meteorologickej dohľadnosti na RVR za iných okolností, ako sú uvedené v písmene l) bode 1, používala táto tabuľka:

Tabuľka 11

Prepočet meteorologickej dohľadnosti na RVR/CMV

Prvky svetelných sústav v prevádzke	RVR/CMV = nahlásená met. dohľadnosť ×	
	Deň	Noc
Približovacia svetelná sústava a dráhové návěstidlá veľkej svietivosti	1,5	2,0
Iný ako vyššie uvedený druh svetelnej sústavy	1,0	1,5
Žiadne svetelné sústavy	1,0	neuplatňuje sa

Dodatok 2 k OPS 1.430 písm. c)

Kategórie letúnov – prevádzka za každých poveternostných podmienok

a) Klasifikácia letúnov

Kritériom na klasifikáciu letúnov a ich zaradenie do jednotlivých kategórií je indikovaná rýchlosť nad prahom (VAT), ktorá je rovná pádovej rýchlosti (VSO) násobenej 1,3 alebo VS1G násobenej 1,23 v pristávacej konfigurácii pri maximálnej schválenej pristávacej hmotnosti. Ak je k dispozícii VSO aj VS1G, použije sa tá, ktorá dáva vyššiu VAT. Kategórie letúnov zodpovedajúce hodnotám VAT sú uvedené v tejto tabuľke:

Kategória letúna	VAT
A	menšia ako 91 kt
B	od 91 kt do 120 kt
C	od 121 kt do 140 kt
D	od 141 kt do 165 kt
E	od 166 kt do 210 kt

Prevádzkovateľ alebo výrobca letúna definuje pristávaciu konfiguráciu, ktorá sa má brať do úvahy.

b) Trvalá zmena kategórie (maximálna pristávacia hmotnosť)

1. Prevádzkovateľ môže trvalo obmedziť maximálnu pristávaciu hmotnosť a použiť túto hmotnosť na stanovenie VAT, ak to schváli letecký úrad.
2. Kategória, do ktorej je zaradený určitý letún, musí byť trvalá a nezávislá od meniacich sa podmienok každodennej prevádzky.

Dodatok 1 k OPS 1.440

Prevádzka za podmienok malej hodnoty dohľadnosti – všeobecné prevádzkové pravidlá

- a) Všeobecne. Ďalej uvedené postupy platia pre zavádzanie a schvaľovanie prevádzky za podmienok malej hodnoty dohľadnosti.
- b) Preukazovanie prevádzkyschopnosti. Účelom preukazovania prevádzkyschopnosti je stanoviť alebo potvrdiť použitie a účinnosť použiteľných systémov navádzania letu lietadla, v prípade potreby vrátane HUDLS, výcviku, postupov letovej posádky, údržbového programu a príručiek použiteľných na schválenie programu kategórie II/III.
1. Ak je požadovaná DH 50 ft alebo vyššia, musí sa s každým typom lietadla s inštalovaným systémom kategórie II/III vykonať najmenej 30 priblížení a pristátí s použitím tohto systému. Ak je DH menej ako 50 ft, je potrebné vykonať najmenej 100 priblížení a pristátí, pokiaľ letecký úrad neschváli inak.
 2. Ak má prevádzkovateľ rôzne varianty toho istého typu lietadla, ktoré využívajú rovnaké základné systémy riadenia letu a zobrazovania letových údajov alebo rôzne základné systémy riadenia letu a zobrazovania letových údajov na rovnakom type lietadla, prevádzkovateľ musí preukázať, že rôzne varianty majú uspokojivú výkonnosť, ale nemusí absolvovať úplne preukazovanie prevádzkyschopnosti pre každý variant. Letecký úrad smie uznať aj zníženie počtu priblížení a pristátí, ktoré je založené na kredite danom skúsenosťou získanou iným prevádzkovateľom s AOC vydaným podľa OPS 1, ktorý používa ten istý typ letúna alebo variant a postupy.
 3. Ak počet neúspešných priblížení prekročí 5 % z celkového počtu (napr. neuspokojivé pristátia, odpojenie systému), vyhodnocovací program sa musí predĺžovať v krokoch o najmenej 10 priblížení a pristátí, až kým celkový pomer zlyhania nebude pod 5 %.
- c) Zhromažďovanie údajov na preukazovanie prevádzkyschopnosti. Každý žiadateľ musí vyvinúť metódu zhromažďovania údajov (napr. formulár, ktorý bude používať letová posádka) na zaznamenávanie výkonnosti pri priblížení a pristátí. Výsledné údaje a súhrn predvádzacích údajov sa sprístupnia leteckému úradu na vyhodnotenie.
- d) Analýza údajov. Neuspokojivé priblíženia a/alebo automatické pristátia sa musia zdokumentovať a analyzovať.
- e) Nepretržité monitorovanie
1. Prevádzkovateľ musí po prijatí počiatočného oprávnenia nepretržite monitorovať prevádzku, aby zistil všetky nežiaduce tendencie skôr, ako sa stanú nebezpečnými. Na tento účel možno využiť aj hlásenie letových posádok.
 2. Nasledujúce informácie sa musia uchovávať najmenej 12 mesiacov:
 - i) celkový počet priblížení vykonaných typom letúna, ktorého palubné vybavenie kategórie II alebo III bolo použité na vykonanie uspokojivých, skutočných alebo cvičných priblížení do príslušných minimálnych kategórií II alebo III, a
 - ii) hlásenie neuspokojivých priblížení a/alebo automatických pristátí rozdelených podľa letísk a poznávacej značky letúna v tomto členení:
 - A. poruchy palubného vybavenia;
 - B. ťažkosti pozemného zariadenia;
 - C. nevydarené priblíženia v dôsledku pokynov ATC alebo
 - D. iné príčiny.
 3. Prevádzkovateľ musí zaviesť postup monitorovania výkonnosti systému automatického pristátia, alebo prípadne výkonnosti HUDLS až po dotyk s dráhou, každého letúna.

- f) Prechodné obdobia
1. Prevádzkovatelia bez predchádzajúcich skúseností s kategóriou II alebo III
 - i) Prevádzkovatelia bez predchádzajúcich prevádzkových skúseností za prevádzky kategórie II alebo III môžu byť schválení na prevádzku kategórie II alebo IIIA až po najmenej šesťmesačnej praxi s prevádzkou daného typu letúna za prevádzky kategórie I.
 - ii) Prevádzkovateľ môže byť schválený na prevádzku kategórie IIIB po ukončení šiestich mesiacov prevádzky kategórie II alebo IIIA na danom type letúna. Letecký úrad môže pri vydávaní takého schválenia požadovať, aby sa v ďalšom období dodržiavali vyššie minimá, ako sú najnižšie použiteľné. Zvyšovanie minim sa obvykle vzťahuje na RVR a/alebo na obmedzovanie prevádzky bez obmedzenia výšky rozhodnutia a musí sa voliť tak, aby nevyžadovalo žiadnu zmenu prevádzkových postupov.
 2. i) Prevádzkovatelia bez predchádzajúcich skúseností s kategóriou II alebo III. Prevádzkovateľ s predchádzajúcou skúsenosťou s kategóriami II a III môže získať povolenie na skrátené prechodné obdobie po podaní žiadosti leteckému úradu.
 - ii) Prevádzkovateľ oprávnený na prevádzku kategórie II alebo III používajúci postupy priblíženia v automatickom režime s automaticky riadeným pristátím alebo bez automaticky riadeného pristátia a následne zavádzajúci manuálne vykonávanú prevádzku kategórie II alebo III s použitím HUDLS sa na účely ustanovení týkajúcich sa obdobia preukazovania považuje za „nového prevádzkovateľa kategórie II/III“.
- g) Údržba vybavenia na prevádzku kategórie II, kategórie III a na vzlety za podmienok malej hodnoty dohľadnosti. Prevádzkovateľ musí vypracovať v spolupráci s výrobcom pokyny na údržbu palubných navigačných systémov a zaradiť ich do svojho programu údržby letúna predpísaného v časti M ods. M.A.302, ktorý musí byť schválený leteckým úradom.
- h) Oprávnené letiská a vzletové a pristávacie dráhy
1. Pred začiatkom prevádzky za podmienok kategórie III sa musí kombinácia každého typu letúna/vzletovej a pristávacej dráhy overiť úspešným vykonaním najmenej jedného priblíženia a pristátia pri podmienkach kategórie II alebo lepších.
 2. Pred začiatkom prevádzky kategórie I za subštandardných podmienok, kategórie II alebo kategórie II za neštandardných podmienok alebo kategórie III na vzletových a pristávacích dráhach s nerovným terénom pred prahom dráhy alebo inými predvídateľnými alebo známymi nedostatkami sa musí kombinácia každého typu letúna/vzletovej a pristávacej dráhy overiť prevádzkou v štandardných podmienkach kategórie I alebo lepších.
 3. Ak má prevádzkovateľ rôzne varianty toho istého typu letúna v súlade s nižšie uvedeným bodom 4, ktoré využívajú rovnaké základné systémy riadenia letu a zobrazovania letových údajov alebo rôzne základné systémy riadenia letu a zobrazovania letových údajov na rovnakom type letúna v súlade s nižšie uvedeným bodom 4, prevádzkovateľ musí preukázať, že tieto varianty majú uspokojivú prevádzkovú výkonnosť, ale nemusí absolvovať úplné preukazovanie prevádzkyschopnosti pre každý variant/kombináciu dráhy.
 4. Na účely písmena h) sa typ letúna alebo variant typu letúna považuje za rovnaký typ/variant letúna, ak má tento typ/variant rovnaké alebo podobné nasledujúce vlastnosti:
 - i) úroveň technológie vrátane:
 - A. FGS a súvisiacich displejov a riadenia;
 - B. FMS a úrovne integrácie s FGS;
 - C. používania HUDLS;
 - ii) prevádzkové postupy vrátane:
 - A. výšky pohotovosti;
 - B. ručne riadeného pristátia/automaticky riadeného pristátia;
 - C. letov bez stanovenej výšky rozhodnutia;
 - D. používania HUD/HUDLS pri hybridnej prevádzke;

- iii) charakteristiky ovládateľnosti vrátane:
 - A. ručne riadeného pristátia z automaticky riadeného priblíženia alebo priblíženia riadeného HUDLS;
 - B. ručne riadeného opakovania okruhu z automaticky riadeného priblíženia;
 - C. automaticky riadeného/ručne riadeného dojazdu.
 - 5. Prevádzkovatelia používajúci rovnaký typ/triedu letúna alebo variant typu letúna v súlade s vyššie uvedeným bodom 4 môžu získať výhody zo skúseností iných a zo záznamov, ktoré sú v súlade s týmto bodom.
 - 6. Prevádzkovatelia vykonávajúci prevádzku za podmienok iných ako štandarnej kategórie II musia dodržiavať ustanovenia dodatku 1 k OPS 1.440 – Prevádzka za podmienok malej hodnoty dohľadnosti – všeobecné prevádzkové pravidlá platné pre prevádzku kategórie II.
-

Dodatok 1 k OPS 1.450

Prevádzka za podmienok malej hodnoty dohľadnosti – výcvik a kvalifikácie

- a) Všeobecne: Prevádzkovateľ musí zabezpečiť, aby programy výcviku členov letových posádok pre lety za podmienok malej hodnoty dohľadnosti obsahovali výcvik členený na výcvik na zemi, na letovom simulátore a/alebo letový výcvik. Prevádzkovateľ môže skrátiť obsah výcviku predpísaného ďalej uvedenými bodmi 2 a 3 za predpokladu, že skrátený obsah je prijateľný pre letecký úrad.
1. Členovia letovej posádky bez skúseností s letmi kategórie II alebo III musia absolvovať neskrátený program výcviku predpísaný ďalej uvedenými písmenami b), c) a d).
 2. Členovia letovej posádky so skúsenosťami s letmi kategórie II alebo III nadobudnutými v rámci podobného druhu prevádzky (automatický režim/automatické pristátie, HUDLS/hybridné HUDLS alebo EVS) alebo kategórie II s ručne riadeným pristátím v prípade potreby nadobudnutými u iného prevádzkovateľa zo Spoločenstva môžu vykonať:
 - i) skrátený pozemný výcvikový kurz, ak prevádzkujú iný typ/triedu, ako je typ/trieda letúna, na ktorom získali predchádzajúce skúsenosti s letmi kategórie II alebo III;
 - ii) skrátený pozemný výcvikový kurz, výcvikový kurz na letovom simulátore a/alebo letový výcvikový kurz, ak prevádzkujú rovnaký typ/triedu letúna alebo variant toho istého typu alebo triedy letúna, na ktorom získali predchádzajúce skúsenosti s letmi kategórie II alebo III. Skrátený kurz musí podľa potreby obsahovať aspoň požiadavky uvedené v písmene d) bode 1, v písmene d) bode 2 bode i) alebo v písmene d) bode 2 bode ii) podľa potreby a v písmene d) bode 3 bode i). So súhlasom leteckého úradu môže prevádzkovateľ znížiť počet priblížení/pristátí požadovaných v písmene d) bode 2 bode i), ak má typ/trieda alebo variant typu alebo triedy rovnaké alebo podobné nasledujúce vlastnosti:
 - A. úroveň technológie – systém riadenia/vedenia letu (FGS) a
 - B. prevádzkové postupy;
 - C. charakteristiky ovládateľnosti (pozri bod 4);
ako predtým prevádzkovaný typ alebo trieda letúna, inak musí byť v plnom rozsahu splnená požiadavka uvedená v písmene d) bode 2 bode i).
 - D. používanie HUDLS/hybridného HUDLS;
 - E. používanie EVS.
 3. Členovia letovej posádky so skúsenosťami s letmi kategórie II a III u prevádzkovateľa môžu absolvovať skrátený kurz výcviku na zemi, na letovom simulátore a/alebo kurz letového výcviku.

Skrátený kurz, ak sa mení:

- i) typ/trieda letúna, musí zahŕňať aspoň požiadavky uvedené v písmene d) bode 1, písmene d) bode 2 bode i) alebo písmene d) bode 2 bode ii) podľa potreby a v písmene d) bode 3 bode i);
- ii) na iný variant letúna v rámci rovnakej kvalifikácie typu alebo triedy, ktorý má rovnaké alebo podobné nasledujúce vlastnosti:
 - A. úroveň technológie – systém riadenia/vedenia letu (FGS) a
 - B. prevádzkové postupy – úplnosť;
 - C. charakteristiky ovládateľnosti (pozri bod 4);
 - D. používanie HUDLS/hybridného HUDLS;
 - E. používanie EVS

ako predtým prevádzkovaný typ alebo trieda, potom požiadavky na skrátený kurz spĺňa diferenciačný kurz alebo oboznámenie sa zodpovedajúce zmene variantu;

- iii) na iný variant letúna v rámci rovnakej kvalifikácie typu alebo triedy, ktorý má výrazne odlišné nasledujúce vlastnosti:
- A. úroveň technológie – systém riadenia/vedenia letu (FGS) a
 - B. prevádzkové postupy – úplnosť;
 - C. charakteristiky ovládateľnosti (pozri bod 4);
 - D. používanie HUDLS/hybridného HUDLS;
 - E. používanie EVS,
- potom sa musia splniť požiadavky uvedené v písmene d) bode 1, v písmene d) bode 2 bode i) alebo v písmene d) bode 2 bode ii) podľa potreby a v písmene d) bode 3 bode i). So súhlasom leteckého úradu môže prevádzkovateľ znížiť počet priblížení/pristátí požadovaných v písmene d) bode 2 bode i).
4. Prevádzkovateľ musí zabezpečiť pri prevádzke kategórie II alebo III s rôznymi variantmi letúnov v rámci rovnakého typu alebo triedy, aby rozdiely a/alebo podobnosti príslušných letúnov oprávňovali na takúto prevádzku, pričom sa berie do úvahy aspoň:
- i) úroveň technológie vrátane:
 - A. FGS a súvisiacich displejov a riadenia;
 - B. systému riadenia a optimalizácie letu a jeho integrácia s FGS alebo nie;
 - C. používania HUD/HUDLS s hybridnými systémami a/alebo EVS;
 - ii) prevádzkové postupy vrátane:
 - A. výšky pohotovosti pasívnej pri poruche/prevádzkyschopnej pri poruche;
 - B. ručne riadeného pristátia/automaticky riadeného pristátia;
 - C. letov bez stanovenej výšky rozhodnutia;
 - D. používania HUD/HUDLS s hybridnými systémami;
 - iii) charakteristiky ovládateľnosti vrátane:
 - A. ručne riadeného pristátia z automaticky riadeného priblíženia HUDLS a/alebo s navádzaním EVS;
 - B. ručne riadeného opakovania okruhu z automaticky riadeného priblíženia;
 - C. automaticky riadeného/ručne riadeného dojazdu.
- b) Pozemný výcvik. Prevádzkovateľ musí zabezpečiť, aby počiatkový výcvik v prevádzke za podmienok malej hodnoty dohľadnosti vykonávaný na zemi obsahoval aspoň:
- 1. charakteristiky a obmedzenia ILS a/alebo MLS;
 - 2. charakteristiky vizuálnych prostriedkov;
 - 3. charakteristiky hmly;
 - 4. prevádzkové spôsobilosti a obmedzenia daného palubného systému, podľa potreby na začlenenie symboliky HUD a charakteristik EVS;
 - 5. účinky zrážok, tvorenia námrazy, strihu vetra a turbulencie v nízkych hladinách;
 - 6. účinok charakteristických nesprávnych činností letúna/systému;

7. používanie a obmedzenie systémov na vyhodnotenie dráhovej dohľadnosti;
 8. princípy požiadaviek bezpečnej vzdialenosti od prekážok;
 9. identifikovanie zlyhania pozemného zariadenia a opatrení nutných v takomto prípade;
 10. postupy a bezpečnostné opatrenia, ktoré sa musia dodržať pri pohybe po zemi za prevádzky pri dráhovej dohľadnosti 400 m alebo menšej a všetky ďalšie postupy požadované pre vzlet v podmienkach pod 150 m (200 m pre letúny kategórie D);
 11. význam výšok rozhodnutia založených na údajoch rádiovýškmera a vplyv profilu terénu v priestore priblíženia na údaje rádiovýškmera a na systémy na priblíženie a pristátie v automatickom režime;
 12. dôležitosť a význam výšky pohotovosti, ak sa používa, a činnosti v prípade akejkoľvek poruchy nad a pod výškou pohotovosti;
 13. kvalifikačné požiadavky na pilotov na získanie a zachovanie spôsobilosti vykonávať vzlety za podmienok malej hodnoty dohľadnosti a lety kategórie II alebo III a
 14. dôležitosť správneho sedenia a polohy očí.
- c) Výcvik na letovom simulátore a/alebo letový výcvik
1. Prevádzkovateľ musí zabezpečiť, aby výcvik na letovom simulátore a/alebo letový výcvik v letoch za podmienok malej hodnoty dohľadnosti obsahoval:
 - i) kontroly správnej činnosti vybavenia na zemi i počas letu;
 - ii) účinok na minimá spôsobený zmenou stavu pozemných prostriedkov;
 - iii) monitorovanie:
 - A. systémov automatického riadenia letu a signalizátorov režimov automatického pristátia s dôrazom na činnosti, ktoré je nutné vykonať pri poruchách takých systémov, a
 - B. prevádzkového stavu HUD/HUDLS/EVS a signalizátorov podľa potreby s cieľom začleniť displeje na palubnej doske;
 - iv) úkony, ktoré je nutné vykonať pri takých poruchách, ako sú poruchy motorov, elektrických systémov, hydrauliky alebo systémov riadenia letu;
 - v) dôsledky známych prevádzkových neschopností a použitie zoznamov minimálneho vybavenia;
 - vi) prevádzkové obmedzenia, ktoré vyplynuli z osvedčovania letovej spôsobilosti;
 - vii) vedenie podľa vizuálnych podnetov požadované vo výške rozhodnutia spolu s informáciou o najvyšších prípustných odchýlkach od lúča kurzového alebo zostupového majáka a
 - viii) dôležitosť a význam výšky pohotovosti, ak sa používa, a činnosti v prípade akejkoľvek poruchy nad a pod výškou pohotovosti.
 2. Prevádzkovateľ musí zabezpečiť, aby každý člen letovej posádky bol vycvičený na vykonávanie svojich povinností a poučený o požadovanej koordinácii s ostatnými členmi posádky. Letové simulátory by sa mali využívať v najvyššej možnej miere.
 3. Výcvik sa musí rozdeliť do etáp zahŕňajúcich normálnu prevádzku bez porúch letúna alebo jeho vybavenia, ktoré obsahujú všetky poveternostné podmienky, ktoré sa môžu vyskytnúť, a podrobné scenáre porúch letúna a vybavenia, ktoré môžu ovplyvniť lety kategórie II alebo III. Ak systém letúna používa hybridné alebo iné špeciálne systémy (ako sú HUD/HUDLS alebo vybavenie na podporu videnia), musia členovia letovej posádky nacvičovať pri výcviku na letovom simulátore používanie týchto systémov v bežných a mimoriadnych režimoch.

4. Musia sa nacvičovať vhodné postupy pre prípady straty schopnosti výkonu služby pri vzletoch za podmienok malej hodnoty dohľadnosti a letoch kategórie II a III.
5. Prevádzkovatelia musia zabezpečiť, aby etapa letového výcviku vymedzená scenárom letov kategórie II s vizuálnou orientáciou bola vykonávaná na špeciálne schválenom letovom simulátore, ak pre letúny nie je k dispozícii letový simulátor, ktorý by predstavoval konkrétny letún. Taký výcvik musí zahŕňať aspoň 4 priblíženia. Výcvik a postupy, ktoré sú charakteristické pre daný typ letúna, sa musia nacvičovať v danom type letúna.
6. Výcvik v letoch kategórie II a III obsahuje aspoň tieto úlohy:
 - i) priblíženie do príslušnej výšky rozhodnutia s použitím vhodných letových navádzacích prístrojov, autopilotov a systémov riadenia zastavaných v letúne, prechod na let za viditeľnosti a pristátie;
 - ii) priblíženie so všetkými pracujúcimi motormi s použitím vhodných systémov na vedenie letu, autopilotov, HUDLS a/alebo EVS a systémov riadenia zastavaných v letúne až do príslušnej výšky rozhodnutia, po ktorom bude nasledovať nevydarené priblíženie; to všetko bez vonkajšej vizuálnej orientácie;
 - iii) priblíženie využívajúce systémy automatického riadenia letu na automatické podrovnanie, pristátie a riadenie dojazdu, ak sú také systémy zabudované, a
 - iv) normálnu obsluhu príslušného systému ako pri získaní, tak aj bez získania vizuálnych podnetov vo výške rozhodnutia.
7. Nasledujúce etapy počiatočného výcviku musia obsahovať aspoň:
 - i) priblíženie s vysadením motora v rôznych etapách priblíženia;
 - ii) priblíženie s kritickými poruchami vybavenia (napr. elektrických systémov, systému automatického riadenia letu, pozemných a/alebo palubných systémov ILS/MLS a monitorov stavu);
 - iii) priblíženia, pri ktorých poruchy vybavenia na automatické riadenie letu a/alebo HUD/HUDLS/EVS v malých výškach vyžadujú buď
 - A. prechod na ručné riadenie podrovnania, pristátia, dojazdu alebo nevydareného priblíženia, alebo
 - B. prechod na ručné riadenie alebo na zhoršený režim automatického riadenia pri nevydarenom priblížení, začatom vo výške rozhodnutia alebo pod ňou, pri ktorom môže dôjsť k dotyku s dráhou;
 - iv) poruchy systémov, ktoré vedú k nadmerným odchýlkam od lúča kurzového alebo zostupového majáku, ako nad, tak aj pod výškou rozhodnutia za podmienok minimálnej vizuálnej orientácie, schválených na danú prevádzku. Okrem toho musí byť nacvičené pokračovanie v ručne riadenom pristátí, ak priehľadový displej tvorí zhoršený režim automatického systému alebo jediný režim podrovnania, a
 - v) poruchy a postupy charakteristické pre typ alebo variant letúna.
8. Výcvikový program musí poskytnúť prax v zvládnutí porúch vyžadujúcich prechod na vyššie minimá.
9. Výcvikový program musí obsahovať zvládnutie letúna, ak porucha autopilota pasívneho pri poruche spôsobí jeho odpojenie vo výške rozhodnutia alebo pod ňou pri priblížení kategórie III, keď posledná hlásená RVR je 300 m alebo menšia.
10. Ak sa vzlety vykonávajú pri RVR 400 m a menších, výcvik musí zahŕňať poruchy systémov a motorov, po ktorých môže nasledovať ako vzlet, tak aj prerušenie vzletu, a musí byť definovaný.
11. Program výcviku musí podľa potreby zahŕňať priblíženia, pri ktorých poruchy vybavenia HUDLS a/alebo EVS v malých výškach vyžadujú buď:
 - i) prechod na displeje na palubnej doske na riadenie nevydareného priblíženia, alebo
 - ii) prechod na let bez vedenia HUDLS alebo so zhoršeným vedením HUDLS na riadenie nevydarených priblížení z výšky rozhodnutia alebo pod ňou vrátane tých, ktoré môžu viesť k dotyku s pristávacou dráhou.

12. Prevádzkovateľ musí zabezpečiť, aby pri vykonávaní vzletu za podmienok malej hodnoty dohľadnosti a v prípade prevádzky kategórie I za subštandardných podmienok, prevádzky kategórie II za neštandardných podmienok a prevádzky kategórie II a III s použitím HUD/HUDLS alebo hybridných HUD/HUDLS alebo EVS, výcvikové a kontrolné programy obsahovali v prípade potreby používanie HUD/HUDLS za bežnej prevádzky počas všetkých fáz letu.
- d) Požiadavky na preškolenie na vykonávanie vzletov za podmienok malej hodnoty dohľadnosti, kategórie I za subštandardných podmienok, kategórie II za neštandardných podmienok, priblížení s použitím EVS a letov kategórie II a III. Prevádzkovateľ zabezpečí, aby každý člen letovej posádky, ktorý sa preškoľuje na nový typ alebo variant letúna, s ktorým sa budú vykonávať vzlety za podmienok malej hodnoty dohľadnosti a lety kategórie I za subštandardných podmienok, kategórie II za neštandardných podmienok, priblížení s použitím EVS s RVR 800 m alebo menej a lety kategórie II a III, absolvoval ďalej uvedený výcvik v postupoch za podmienok malej hodnoty dohľadnosti. Požiadavky na prax člena letovej posádky, aby mohol absolvovať skrátený výcvik, sú predpísané v písmene a) bode 2, písmene a) bode 3 a písmene a) bode 4.
1. Pozemný výcvik. Pozemný výcvik vymedzujú príslušné požiadavky predpísané v uvedenom písmene b) s prihliadnutím na prax a výcvik člena letovej posádky v prevádzke kategórie II a III.
 2. Výcvik na letovom simulátore a/alebo letový výcvik.
 - i) Najmenej 6 (8 v prípade HUDLS s EVS alebo bez EVS) priblížení a/alebo pristátí v letovom simulátore. Požiadavka na 8 priblížení HUDLS sa môže znížiť na 6, ak sa vykonáva prevádzka s hybridným HUDLS. Pozri ďalej bod 4 bod i).
 - ii) Najmenej 3 (5 v prípade HUDLS a/alebo EVS) priblíženia vrátane najmenej jedného opakovania okruhu v letúne, ak nie je k dispozícii letový simulátor, ktorý predstavuje tento konkrétny letún. Pre prevádzku s hybridným HUDLS sa vyžadujú najmenej 3 priblíženia vrátane najmenej jedného opakovania okruhu.
 - iii) Ak je použité akékoľvek osobitné vybavenie, ako napríklad priehľadové displeje alebo systém podporujúci videnie, vyžaduje sa primeraný doplnkový výcvik. Ak sa vykonáva priblíženie s použitím EVS s RVR nižšou ako 800 m, vyžaduje sa minimálne 5 priblížení vrátane najmenej jedného opakovania okruhu v letúne.
 3. Kvalifikácia letových posádok. Požiadavky na kvalifikáciu letových posádok sú presne vymedzené pre prevádzkovateľa a typ letúna.
 - i) Prevádzkovateľ musí zabezpečiť, aby každý člen letovej posádky absolvoval preskúšanie pred vykonávaním letov kategórie II alebo III.
 - ii) Preskúšanie predpísané vyššie v bode i) možno nahradiť úspešným ukončením výcviku na letovom simulátore a/alebo letového výcviku, predpísaného v uvedenom písmene d) bode 2.
 4. Traťové lety pod dozorom. Prevádzkovateľ musí zabezpečiť, aby každý člen letovej posádky vykonal nasledujúce traťové lety pod dohľadom (LIFUS):
 - i) Pre kategóriu II, keď sa požaduje ručné riadenie pristátia alebo priblíženie HUDLS po dotyk s dráhou, minimálne:
 - A. 3 pristátia s odpojeným autopilotom,
 - B. 4 pristátia s použitím HUDLS po dotyk s dráhou;avšak požaduje sa len jedno ručne riadené pristátie (2 v prípade použitia HUDLS po dotyk s dráhou), ak sa výcvik požadovaný v písmene d) bode 2 vykonával v letovom simulátore kvalifikovanom na preškolenie s nulovým letovým časom.
 - ii) Pre kategóriu III minimálne 2 automatické pristátia s týmito výnimkami:
 - A. požaduje sa len jedno automatické pristátie, ak sa výcvik požadovaný v písmene d) bode 2 vykonával v letovom simulátore kvalifikovanom na preškolenie s nulovým letovým časom;
 - B. nepožaduje sa žiadne automatické pristátie počas LIFUS, ak sa výcvik požadovaný v písmene d) bode 2 vykonával v letovom simulátore kvalifikovanom na preškolenie s nulovým letovým časom (Zero Flight Time – ZFT) a člen letovej posádky úspešne absolvoval preškoľovací kurz typovej kvalifikácie ZFT;

- C. člen letovej posádky môže po absolvovaní výcviku a získaní kvalifikácie v súlade s predchádzajúcim bodom B vykonávať prevádzku počas uskutočňovania LIFUS po najnižšiu schválenú DA(H) a RVR, ako sa stanovujú v prevádzkovej príručke.
- iii) Pre priblíženia kategórie III s použitím HUDLS po dotyk s dráhou minimálne 4 priblíženia.
- e) Typová a veliteľská prax
1. Pred začatím letov kategórie II platia pre veliteľov lietadiel alebo pilotov, ktorí môžu byť poverení vykonaním letu, pre ktorých sú daný typ alebo daná trieda letúna nové, tieto dodatočné požiadavky:
 - i) 50 hodín alebo 20 úsekov na danom type vrátane traťového lietania pod dohľadom a
 - ii) použiteľné minimá RVR na lety kategórie II musia byť zväčšené o 100 m, ak si prevádzka vyžaduje ručne riadené pristátie kategórie II alebo použitie HUDLS po dotyk s dráhou, kým sa:
 - A. celkovo na danom type nenalieta 100 hodín alebo 40 úsekov vrátane LIFUS alebo
 - B. celkovo na danom type nenalieta 50 hodín alebo 20 úsekov vrátane LIFUS, ak bol člen letovej posádky pôvodne kvalifikovaný pre ručne riadené pristátie za prevádzkových podmienok kategórie II u prevádzkovateľa zo Spoločenstva;
 - C. v prípade prevádzky HUDLS sa vždy uplatňujú sektorové požiadavky uvedené v písmene e) bode 1 a písmene e) bode 2 bode i), počet hodín na danom type/danej triede letúna nesplňa požiadavku.
 2. Pred začatím prevádzky kategórie III sa uplatňujú tieto dodatočné požiadavky na veliteľov alebo pilotov, ktorí môžu byť poverení uskutočnením letu a pre ktorých je daný typ letúna nový:
 - i) 50 hodín alebo 20 úsekov na danom type vrátane traťových letov pod dohľadom a
 - ii) použiteľné minimá RVR na lety kategórie II alebo III musia byť zväčšené o 100 m, pokiaľ nezískali už skôr u prevádzkovateľa zo Spoločenstva kvalifikáciu na prevádzku kategórie II alebo III a nenalietať na type 100 hodín alebo 40 úsekov vrátane traťového lietania pod dohľadom.
 3. Letecký úrad môže schváliť zníženie uvedených požiadaviek veliteľskej praxe členom letovej posádky, ktorí majú veliteľskú prax kategórie II alebo kategórie III.
- f) Vzlet za podmienok RVR menšej ako 150 m/200 m
1. Prevádzkovateľ musí zabezpečiť vykonanie ďalej uvedeného výcviku pred vydaním oprávnenia na vzlety pri RVR pod 150 m (pod 200 m pre letúny kategórie D), a to:
 - i) normálny vzlet pri minimálnych schválených podmienkach RVR;
 - ii) vzlet pri minimálnych schválených podmienkach RVR s vysadením motora medzi rýchlosťami V1 a V2 alebo tak skoro, ako to dovoľia hľadiská bezpečnosti, a
 - iii) vzlet pri minimálnych schválených podmienkach RVR s vysadením motora pri rýchlosti menšej ako V1 s následným prerušením vzletu.
 2. Prevádzkovateľ musí zabezpečiť, aby sa výcvik požadovaný uvedeným bodom 1 vykonával na letovom simulátore. Tento výcvik musí zahŕňať používanie všetkých osobitných postupov a vybavenia. Ak nie je k dispozícii letový simulátor, ktorý predstavuje tento konkrétny letún, letecký úrad môže povoliť taký výcvik v letúne bez požiadaviek prevádzkových podmienok minimálnej RVR (pozri dodatok 1 k OPS 1.965).
 3. Prevádzkovateľ musí zabezpečiť, aby člen letovej posádky absolvoval preskúšanie pred vykonávaním vzletov za podmienok malej hodnoty dohľadnosti s RVR menšou ako 150 m (menšou ako 200 m pre letúny kategórie D), ak je použiteľná. Toto preskúšanie možno nahradiť len úspešným absolvovaním na letovom simulátore a/alebo letovým výcvikom predpísaným v písmene f) bode 1 o počiatočnom preškolení na typ letúna.

- g) Udržiavací výcvik a preskúšavanie – prevádzka za podmienok malej hodnoty dohľadnosti
1. Prevádzkovateľ musí zabezpečiť, aby v súvislosti s obvyklým udržiavacím výcvikom a preskúšavaním odbornej spôsobilosti prevádzkovateľom boli preskúšané vedomosti a schopnosť pilota vykonávať úkony spojené s danou kategóriou prevádzky, na ktorú má oprávnenie. Požadovaný počet priblížení, ktoré sa majú vykonať v letovom simulátore v čase platnosti preskúšania odbornej spôsobilosti prevádzkovateľom [uvedené v OPS 1.965 písm. b)], má byť najmenej 2 (4 ak sa použije HUDLS a/alebo EVS po dotyk s dráhou), z ktorých jedno musí byť pristátie pri najnižšej schválenej RVR; okrem toho 1 (2 pre HUDLS a/alebo prevádzku s použitím EVS) z týchto priblížení môže byť nahradené priblížením a pristátím s daným letúnom, s použitím schválených postupov na prevádzku kategórie II alebo III. Počas preskúšavania odbornej spôsobilosti prevádzkovateľom sa vykoná let s nevydareným priblížením. Ak má prevádzkovateľ oprávnenie vykonávať vzlety pri RVR menšej ako 150 m/200 m, počas preskúšavania odbornej spôsobilosti prevádzkovateľom sa vykoná najmenej jeden vzlet za podmienok malej hodnoty dohľadnosti s najmenšími použiteľnými minimami.
 2. Prevádzkovateľ musí používať na výcvik na prevádzku kategórie III letový simulátor.
 3. Prevádzkovateľ musí zabezpečiť, aby pri prevádzke letúnov kategórie III so systémom automatického riadenia pasívnom pri poruche, vrátane HUDLS, bolo vykonané najmenej raz v období troch po sebe idúcich preskúšaní odbornej spôsobilosti prevádzkovateľom nevydarené priblíženie, ako dôsledok poruchy autopilota vo výške rozhodnutia alebo menšej, keď posledná hlásená RVR bola 300 m alebo menšia.
 4. Keď nie je k dispozícii schválený letový simulátor, ktorý predstavuje tento konkrétny letún alebo prijateľnú náhradu, môže letecký úrad povoliť vykonávanie opakovacieho výcviku a preskúšavanie na prevádzku kategórie II a vzletov za podmienok malej hodnoty dohľadnosti v letúne.
- Poznámka:* Rozlietanosť na vzlety za podmienok malej hodnoty dohľadnosti a na prevádzku kategórie II/III, založená na priblížení v automatickom režime a/alebo automatickom pristáťi, sa udržiava udržiavacím výcvikom a preskúšaním predpísaným v tomto bode.
- h) Dodatočné výcvikové požiadavky pre prevádzkovateľov vykonávajúcich prevádzku kategórie I za subštandardných podmienok, priblíženia s použitím EVS a prevádzku kategórie II za neštandardných podmienok.
1. Prevádzkovatelia vykonávajúci prevádzku kategórie I za subštandardných podmienok musia spĺňať požiadavky dodatku 1 k OPS 1.450 – Prevádzka za podmienok malej hodnoty dohľadnosti – výcvik a kvalifikácie, ktoré sú platné pre prevádzku kategórie II, prípadne vrátane požiadaviek platných pre HUDLS. Prevádzkovateľ môže prípadne kombinovať tieto dodatočné požiadavky za predpokladu, že prevádzkové postupy sú kompatibilné. Počas preškoľovacieho výcviku sa celkový počet požadovaných priblížení nepridáva k požiadavkám článku N OPS pod podmienkou, že sa výcvik vykonáva s najnižšou použiteľnou hodnotou RVR. Počas udržiavacieho výcviku a preskúšania môže prevádzkovateľ kombinovať jednotlivé požiadavky za predpokladu, že je splnená vyššie uvedená požiadavka prevádzkového postupu, a za predpokladu, že sa aspoň raz za 18 mesiacov vykoná aspoň jedno priblíženie pomocou minim pre prevádzku kategórie I za subštandardných podmienok.
 2. Prevádzkovatelia vykonávajúci prevádzku kategórie II za neštandardných podmienok musia spĺňať požiadavky dodatku 1 k OPS 1.450 – Prevádzka za podmienok malej hodnoty dohľadnosti – výcvik a kvalifikácie, ktoré sú platné pre prevádzku kategórie II, prípadne vrátane požiadaviek platných pre HUDLS. Prevádzkovateľ môže prípadne kombinovať tieto dodatočné požiadavky za predpokladu, že prevádzkové postupy sú kompatibilné. Počas preškoľovacieho výcviku celkový počet požadovaných priblížení nesmie byť nižší ako počet požadovaný na absolvovanie výcviku kategórie II s použitím HUD/HUDLS. Počas udržiavacieho výcviku a preskúšania môže prevádzkovateľ kombinovať jednotlivé požiadavky za predpokladu, že je splnená vyššie uvedená požiadavka prevádzkového postupu, a za predpokladu, že sa aspoň raz za 18 mesiacov vykoná aspoň jedno priblíženie pomocou minim pre prevádzku kategórie II za neštandardných podmienok.
 3. Prevádzkovatelia vykonávajúci priblíženie s použitím EVS s RVR 800 m alebo menej musia spĺňať požiadavky dodatku 1 k OPS 1.450 – Prevádzka za podmienok malej hodnoty dohľadnosti – výcvik a kvalifikácie, ktoré sú platné pre prevádzku kategórie II, prípadne vrátane požiadaviek platných pre HUD. Prevádzkovateľ môže prípadne kombinovať tieto dodatočné požiadavky za predpokladu, že prevádzkové postupy sú kompatibilné. Počas preškoľovacieho výcviku celkový počet požadovaných priblížení nesmie byť nižší ako počet požadovaný pre absolvovanie výcviku kategórie II s použitím HUD. Počas udržiavacieho výcviku a preskúšania môže prevádzkovateľ kombinovať jednotlivé požiadavky za predpokladu, že je splnená vyššie uvedená požiadavka prevádzkového postupu, a za predpokladu, že sa aspoň raz za 12 mesiacov vykoná aspoň jedno priblíženie s použitím EVS.

Dodatok 1 k OPS 1.455

Prevádzka za podmienok malej hodnoty dohľadnosti – prevádzkové postupy

- a) Všeobecne. Prevádzka za podmienok malej hodnoty dohľadnosti zahŕňa:
1. vzlet s ručným riadením (s použitím alebo bez použitia elektronických systémov navádzania alebo HUDLS/hybridného HUD/HUDLS);
 2. priblíženie do výšky rozhodnutia alebo menšej v automatickom režime s ručne riadeným podrovnaním, pristátím a dojazdom;
 3. priblíženie s použitím HUDLS/hybridného HUD/HUDLS a/alebo EVS;
 4. priblíženie v automatickom režime, po ktorom nasleduje automaticky riadené podrovanie, pristátie a ručne riadený dojazd, a
 5. priblíženie v automatickom režime, po ktorom nasleduje automaticky riadené podrovanie, pristátie a automaticky riadený dojazd, ak je príslušná RVR menšia ako 400 m.

Poznámka 1: V každom z týchto prevádzkových režimov možno použiť hybridné systémy.

Poznámka 2: Osvedčiť a schváliť možno aj iné formy navádzacích systémov a displejov.

- b) Postupy a prevádzkové pokyny
1. Presná povaha a rozsah daných postupov a pokynov závisí od použitého palubného vybavenia a od postupov dodržiavaných v pilotnom priestore. Prevádzkovateľ musí jasne vymedziť v prevádzkovej príručke povinnosti jednotlivých členov letovej posádky počas vzletu, priblíženia, podrovnania, dojazdu a nevydareného priblíženia. Osobitný dôraz sa musí klásť na zodpovednosti členov letovej posádky pri prechode z letu podľa prístrojov na let za viditeľnosti a na postupy, ktoré sa musia použiť, ak sa zhoršuje dohľadnosť alebo dôjde k poruchám. Osobitná pozornosť sa musí venovať rozdeleniu povinností na palube s cieľom zabezpečiť, aby pilot, ktorý rozhoduje, či pristáť alebo vykonať postup nevydareného priblíženia, mal možnosť venovať sa rozhodovaciemu procesu a dohľadu.
 2. Prevádzkovateľ musí presne vymedziť podrobné prevádzkové postupy a pokyny uvedené v prevádzkovej príručke. Pokyny musia byť zlučiteľné s obmedzeniami a záväznými postupmi uvedenými v letovej príručke letúna a musia obsahovať tieto body:
 - i) kontroly uspokojivého fungovania vybavenia letúna pred odletom, ako aj počas letu;
 - ii) účinok zmien stavu pozemných zariadení a palubného vybavenia na prevádzkové minimá;
 - iii) postupy na vzlet, priblíženie, podrovanie, pristátie, dojazd a nevydarené priblíženie;
 - iv) postupy, ktoré sa musia dodržiavať v prípade porúch, výstražnej signalizácie s cieľom začleniť HUD/HUDLS/EVS a pri ostatných neobvyklých situáciách;
 - v) minimálnu požadovanú vizuálnu orientáciu;
 - vi) dôležitosť správneho sedenia a polohy očí;
 - vii) úkony, ktoré môžu byť nevyhnutné ako dôsledok zhoršenia vizuálnej orientácie;
 - viii) rozdelenie povinností posádky pri vykonávaní postupov podľa uvedených bodov i) až iv) a bodu vi), aby sa veliteľ lietadla mohol venovať predovšetkým dohľadu a rozhodovaniu;
 - ix) požiadavku, aby všetky hlásenia výšky nad zemou menšej ako 200 ft boli založené na údají rádiového výškomeru, a požiadavku, aby jeden z pilotov monitoroval palubné prístroje do dokončenia pristátia;
 - x) požiadavku, aby boli chránené priestory ovplyvňujúce presný približovací kurzový maják;
 - xi) využitie informácií týkajúcich sa rýchlosti vetra, strihu vetra, turbulencie, znečistenia pristávacej dráhy a využitia dráhových dohľadností v rôznych častiach dráhy;

- xii) postupy, ktoré sa majú použiť pri:
 - A. I. kategórii za subštandardných podmienok;
 - B. II. kategórii za neštandardných podmienok;
 - C. priblíženiach s použitím EVS a
 - D. cvičných priblíženiach a pristátiach na pristávacích dráhach, pre ktoré nie sú v platnosti úplné postupy letiskových služieb pre kategóriu II alebo III;
 - xiii) prevádzkové obmedzenia, ktoré vyplynuli z osvedčovania letovej spôsobilosti, a
 - xiv) informácie o maximálne prípustnej odchýlke od lúča zostupového a/alebo kurzového majáku ILS.
-

Dodatok 1 k OPS 1.465

Minimálne dohľadnosti na prevádzku VFR

Trieda vzdušného priestoru	A B C D E (poznámka 1)	F G
		<p>nad 900 m (3 000 ft) AMSL alebo nad 300 m (1 000 ft) nad terénom, podľa toho, čo je vyššie</p> <p>v 900 m (3 000 ft) AMSL alebo 300 m (1 000 ft) a nižšie nad terénom, podľa toho, čo je vyššie</p>
Vzdialenosť od oblačnosti	1 500 m horizontálne 300 m (1 000 ft) vertikálne	bez oblačnosti a za viditeľnosti zeme
Letová dohľadnosť	8 km v 3 050 m a vyššie (10 000 ft) AMSL (poznámka 2) 5 km pod 3 050 m (10 000 ft) AMSL	5 km (poznámka 3)

Poznámka 1: Minimá VMC pre vzdušný priestor triedy A sú uvedené pre vedenie, neznamenajú však prijatie letov VFR vo vzdušnom priestore triedy A.

Poznámka 2: Ak je prevodná výška menšia ako 3 050 m (10 000 ft) AMSL, použije sa FL 100 namiesto 10 000 ft.

Poznámka 3: Letúny kategórie A a B možno prevádzkovať za letových dohľadností znížených až na 3 000 m za predpokladu, že príslušné stanovište ATS povolí použitie letovej dohľadnosti menšej ako 5 km a okolnosti sú také, že pravdepodobnosť stretnutia s inou prevádzkou je malá a indikovaná rýchlosť je 140 kt alebo menšia.

ČLÁNOK F

VÝKONNOSTI VŠEOBECNE

OPS 1.470

Uplatniteľnosť

- a) Prevádzkovateľ zabezpečí, aby viacmotorové letúny poháňané turbovrtulovými motormi s maximálnou schválenou konfiguráciou sedadiel pre viac ako 9 cestujúcich alebo s maximálnou vzletovou hmotnosťou väčšou ako 5 700 kg a všetky viacmotorové letúny poháňané prúdovými motormi boli prevádzkované v súlade s článkom G (výkonnostná trieda A).
- b) Prevádzkovateľ zabezpečí, aby vrtulové letúny s maximálnou schválenou konfiguráciou sedadiel pre 9 cestujúcich alebo menej a s maximálnou vzletovou hmotnosťou 5 700 kg alebo menšou boli prevádzkované v súlade s článkom H (výkonnostná trieda B).
- c) Prevádzkovateľ zabezpečí, aby všetky viacmotorové letúny poháňané piestovými motormi s maximálnou schválenou konfiguráciou sedadiel pre viac ako 9 cestujúcich alebo s maximálnou vzletovou hmotnosťou väčšou ako 5 700 kg boli prevádzkované v súlade s článkom I (výkonnostná trieda C).
- d) Prevádzkovateľ použije schválené normy výkonnosti, ktoré zabezpečia takú úroveň bezpečnosti, ktorá je ekvivalentná úrovni požadovanej príslušným článkom v prípadoch, keď nemožno preukázať úplné splnenie požiadaviek príslušného článku vplyvom osobitných charakteristík konštrukcie (napr. nadzvukové letúny alebo vodné letúny).

OPS 1.475

Všeobecne

- a) Prevádzkovateľ zabezpečí, aby hmotnosť letúna:
 1. na počiatku vzletu alebo v prípade preplánovania počas letu;
 2. v bode, od ktorého platí zmenený letový plán, nebola väčšia, ako hmotnosť, pri ktorej sú splnené požiadavky príslušného článku na let, ktorý sa má vykonať, berúc do úvahy znižovanie hmotnosti v priebehu letu a vypúšťania paliva tak, ako je to vymedzené osobitnými požiadavkami.
- b) Prevádzkovateľ zabezpečí, aby sa na určenie súladu s požiadavkami príslušného článku používali schválené údaje o výkonnosti z letovej príručky letúna, prípadne doplnené ďalšími údajmi, prijateľnými pre letecký úrad tak, ako je to predpísané v danom článku. Pri použití činiteľov predpísaných príslušným článkom možno prihliadnuť ku všetkým prevádzkovým činiteľom už zapracovaným do výkonnostných údajov letovej príručky, aby sa vylúčilo dvojnásobné použitie činiteľov.
- c) Pri preukazovaní splnenia požiadaviek príslušného článku sa zohľadní konfigurácia letúna, podmienky prostredia a činnosť systémov, ktoré nepriaznivo ovplyvňujú výkonnosti.
- d) Vlhkú dráhu okrem trávinatej možno pokladať na účely výkonnosti za suchú.
- e) Pri posudzovaní splnenia vzletových požiadaviek príslušného článku berie prevádzkovateľ do úvahy presnosť grafického záznamu.

OPS 1.480

Terminológia

- a) Nasledujúce pojmy použité v článkoch F, G, H, I a J majú tento význam:
 1. Použiteľná dĺžka prerušeného vzletu (ASDA). Použiteľná dĺžka rozjazdu zväčšená o dĺžku dojazdovej dráhy, ak je taká dráha vyhlásená za použiteľnú príslušným leteckým úradom a ak má nosnosť zodpovedajúcu hmotnosti letúna za prevládajúcich prevádzkových podmienok.

2. Znečistená dráha. Dráha sa pokladá za znečistenú, ak viac ako 25 % jej povrchu (či už v oddelených plochách alebo neoddelených) v medziach požadovanej použitej dĺžky a šírky je pokryté:
 - i) povrchovou vrstvou vody s hrúbkou viac ako 3 mm (0,125 in.), rozmočeným snehom alebo sypkým snehom rovnocenným hrúbke vrstvy vody viac ako 3 mm (0,125 in.);
 - ii) snehom utlačeným do pevnej hmoty odolávajúcej ďalšiemu stlačovaniu, ktorá je súdržná alebo sa láme pri naberaní na kusy, alebo
 - iii) ľadom vrátane čiastočne roztopeného ľadu.
 3. Vlhká dráha. Dráha sa pokladá za vlhkú, ak jej povrch nie je suchý, pričom voda sa na ňom neleskne.
 4. Suchá dráha. Suchá dráha je dráha, ktorá nie je ani mokrá, ani znečistená, a zahŕňa tie dráhy so spevneným povrchom, ktoré boli zvlášť opatrené drážkami alebo poréznym povrchom a udržované tak, aby si zachovali brzdné účinky zodpovedajúce suchej dráhe aj za vlhka.
 5. Použiteľná dĺžka pristátia (LDA). Dĺžka dráhy, ktorá je vyhlásená za použiteľnú príslušným leteckým úradom a ktorá je vhodná na dojazd pristávajúceho letúna.
 6. Maximálna schválená konfigurácia sedadiel pre cestujúcich. Maximálny počet sedadiel pre cestujúcich určitého letúna, ktorý je presne stanovený v prevádzkovej príručke a schválený leteckým úradom, okrem sedadiel pilotov alebo sedadiel v pilotnom priestore a sedadiel palubných sprievodcov (ak je to použiteľné), používaných prevádzkovateľom.
 7. Použiteľná dĺžka vzletu (TODA). Použiteľná dĺžka rozjazdu zväčšená o dĺžku predpolia.
 8. Vzletová hmotnosť. Za vzletovú hmotnosť sa považuje hmotnosť letúna vrátane všetkých vecí a osôb na palube v okamihu rozjazdu na vzlet.
 9. Použiteľná dĺžka rozjazdu (TORA). Dĺžka dráhy, ktorá je vyhlásená za použiteľnú príslušným leteckým úradom a ktorá je vhodná na rozjazd vzlietajúceho letúna.
 10. Mokrá dráha. Dráha sa pokladá za mokrá, ak je jej povrch pokrytý vodou alebo jej ekvivalentom menej, ako stanovuje písmeno a) bod 2, alebo ak je na jej povrchu dostatok vody, aby sa zrkadlila, ale bez významnejších plôch stojacej vody.
- b) Pojmy dĺžka prerušeného vzletu, dĺžka vzletu, dĺžka rozjazdu, čistá dráha vzletu, čistá dráha letu na trati v konfigurácii s jedným nepracujúcim motorom a čistá dráha letu na trati v konfigurácii s dvoma nepracujúcimi motormi, ktoré sa vzťahujú na letún, majú významy vymedzené v požiadavkách na letovú spôsobilosť, podľa ktorých bol letún osvedčovaný, alebo ako boli presne vymedzené leteckým úradom, ak považoval takú definíciu nepostačujúcu na preukázanie súladu s obmedzeniami prevádzkovej výkonnosti.

ČLÁNOK G

VÝKONNOSTNÁ TRIEDA A

OPS 1.485

Všeobecne

- a) Prevádzkovateľ zabezpečí doplnenie schválených údajov o výkonnosti v letovej príručke letúna o ďalšie údaje prijateľné pre letecký úrad, ak je to nutné pri rozhodovaní o tom, či boli splnené požiadavky tohto článku, ak schválené údaje výkonnosti v letovej príručke letúna nie sú postačujúce vzhľadom na:
1. uvažované odôvodnené očakávané nepriaznivé prevádzkové podmienky, ako napríklad vzlet a pristátie na znečistených dráhach, a
 2. predpokladanie poruchy motora v ľubovoľnej fáze letu.
- b) Prevádzkovateľ zabezpečí, aby sa pre prípad mokrej alebo znečistenej dráhy použili údaje o výkonnosti stanovené v súlade s príslušnými požiadavkami na osvedčovanie veľkých letúnov alebo iné rovnocenné, prijateľné pre letecký úrad.

OPS 1.490

Vzlet

- a) Prevádzkovateľ zabezpečí, aby vzletová hmotnosť neprekročila maximálnu vzletovú hmotnosť stanovenú letovou príručkou letúna pre tlakovú výšku a teplotu vonkajšieho vzduchu na letisku, z ktorého sa má vzlet vykonať.
- b) Prevádzkovateľ musí pri určovaní maximálne povolenej vzletovej hmotnosti splniť tieto požiadavky:
1. dĺžka prerušeného vzletu nesmie byť väčšia ako použiteľná dĺžka prerušeného vzletu;
 2. dĺžka vzletu nesmie byť väčšia ako použiteľná dĺžka vzletu s tým, že dĺžka predpolia nesmie prekročiť polovicu použiteľnej dĺžky rozjazdu;
 3. dĺžka rozjazdu nesmie byť väčšia ako použiteľná dĺžka rozjazdu;
 4. splnenie požiadaviek tohto odseku musí byť preukázané s použitím jedinej hodnoty V1 tak pre prerušený, ako aj pre neprerušený vzlet a
 5. vzletová hmotnosť pre vzlet na mokrej alebo znečistenej dráhe nesmie byť väčšia ako povolená vzletová hmotnosť za rovnakých podmienok na suchej dráhe.
- c) Prevádzkovateľ musí pri preukazovaní plnenia požiadaviek uvedeného písmena b) vziať do úvahy:
1. tlakovú výšku na letisku;
 2. teplotu vonkajšieho vzduchu na letisku;
 3. stav a druh povrchu dráhy;
 4. sklon dráhy v smere vzletu;
 5. najviac 50 % hlásenej zložky čelného vetra alebo najmenej 150 % hlásenej zadnej zložky vetra a
 6. skrátenie dĺžky dráhy, ak nejaké vznikne v dôsledku vyrovnania letúna do osi dráhy pred vzletom.

OPS 1.495

Bezpečná výška nad prekážkami po vzlete

- a) Prevádzkovateľ zabezpečí, aby čistá dráha letu po vzlete viedla najmenej 35 ft nad všetkými prekážkami alebo vo vodorovnej vzdialenosti najmenej 90 m zväčšenej o $0,125 \times D$, kde D je vodorovná vzdialenosť, ktorú letún prekonal od konca použiteľnej dráhy vzletu alebo od konca dĺžky vzletu, ak je plánovaná zákruta pred koncom použiteľnej dĺžky vzletu. Pre letúny s rozpätím krídel menším ako 60 m sa smie použiť polovica rozpätia krídel letúna plus 60 m plus $0,125 \times D$.
- b) Prevádzkovateľ musí pri preukazovaní plnenia požiadaviek uvedeného písmena a) vziať do úvahy:
1. hmotnosť letúna na začiatku rozjazdu;
 2. tlakovú výšku na letisku;
 3. teplotu vonkajšieho vzduchu na letisku a
 4. najviac 50 % hlásenej zložky čelného vetra alebo najmenej 150 % hlásenej zadnej zložky vetra.
- c) Pri preukazovaní plnenia požiadaviek uvedeného písmena a):
1. nesmú sa dovoliť zmeny dráhy letu až do bodu, v ktorom čistá dráha letu po vzlete dosiahla výšku rovnú polovici rozpätia krídla, ale najmenej 50 ft nad nadmorskou výškou konca použiteľnej dĺžky rozjazdu. Potom sa až do výšky 400 ft predpokladá, že náklon letúna bude menší ako 15° . Vo výške väčšej ako 400 ft možno plánovať náklony väčšie ako 15° , ale najviac 25° ;
 2. všetky časti čistej dráhy letu po vzlete, v prípade ktorých je náklon letúna väčší ako 15° , musia byť najmenej 50 ft nad prekážkami v rozmedziach vodorovných vzdialeností presne vymedzených v písmenách a), d) a e) tohto odseku a
 3. prevádzkovateľ musí používať zvláštne postupy podliehajúce schváleniu leteckým úradom na použitie zväčšených náklonov do 20° medzi 200 ft a 400 ft alebo do 30° nad 400 ft [pozri dodatok 1 k OPS 1.495 písm. c) bod 3];
 4. musí sa primerane vziať do úvahy vplyv náklonu na prevádzkové rýchlosti a dráhu letu vrátane prírastkov vzdialeností v dôsledku zvýšenej prevádzkovej rýchlosti.
- d) Prevádzkovateľ nemusí pri preukazovaní plnenia požiadaviek uvedených v písmene a) pre tie prípady, keď zamýšľaná dráha letu nevyžaduje väčšie zmeny trate ako 15° , brať do úvahy prekážky s bočnou vzdialenosťou väčšou ako:
1. 300 m, ak je pilot schopný udržiavať požadovanú navigačnú presnosť pri prelete priestorom, v ktorom sa prihliada na prekážky, alebo
 2. 600 m pre lety za všetkých ostatných podmienok.
- e) Prevádzkovateľ nemusí pri preukazovaní plnenia požiadaviek uvedených v písmene a) pre tie prípady, keď zamýšľaná dráha letu vyžaduje väčšie zmeny trate ako 15° , brať do úvahy prekážky s bočnou vzdialenosťou väčšou ako:
1. 600 m, ak je pilot schopný udržiavať požadovanú navigačnú presnosť pri prelete priestorom, v ktorom sa prihliada na prekážky, alebo
 2. 900 m pre lety za všetkých ostatných podmienok.
- f) Prevádzkovateľ stanoví postupy pre nepredvídané okolnosti, aby vyhovel požiadavke OPS 1.495 a určil bezpečnú trať vyhýbajúcu sa prekážkam, umožňujúcu letúnu buď vyhovieť požiadavke OPS 1.500 pre let na trati, alebo pristáť na letisku odletu alebo na náhradnom letisku pri vzlete.

OPS 1.500

Let na trati s jedným nepracujúcim motorom

- a) Prevádzkovateľ zabezpečí, aby údaje o čistej dráhe letu na trati v konfigurácii s jedným nepracujúcim motorom uvedené v letovej príručke letúna, primerané pre očakávané meteorologické podmienky letu, vyhovelí buď písmenu b), alebo písmenu c) vo všetkých bodoch trate. Čistá dráha letu musí mať kladný gradient vo výške 1 500 ft nad letiskom, kde sa predpokladá pristátie po poruche motora. Za meteorologických podmienok vyžadujúcich činnosť systémov na ochranu proti námraze sa musí započítavať účinok ich použitia na čistú dráhu letu.

- b) Gradient čistej dráhy letu musí byť kladný vo výške najmenej 1 000 ft nad terénom a nad prekážkami na trati vo vzdialenosti do 9,3 km (5 nm) na obe strany od plánovanej trate.
- c) Čistá dráha letu musí byť taká, aby letún mohol pokračovať v lete z cestovnej nadmorskej výšky na letisko, kde môže pristáť v súlade s OPS 1.515, prípadne OPS 1.520, pričom čistá dráha letu musí viesť najmenej 2 000 ft nad terénom a nad všetkými prekážkami na trati vo vzdialenosti do 9,3 km (5 nm) na obe strany od zamýšľanej trate v súlade s nasledujúcimi bodmi 1 až 4:
1. predpokladá sa vysadenie motora v najkritickejšom bode na trati;
 2. započítajú sa vplyvy vetra na dráhu letu;
 3. povoľuje sa vypúšťanie paliva v rozsahu zlučiteľnom s dosiahnutím letiska s požadovanými zálohami paliva, ak sa na vypúšťanie paliva použije bezpečný postup, a
 4. letisko predpokladaného pristátia po vysadení motora musí spĺňať tieto kritériá:
 - i) výkonnostné požiadavky pri predpokladanej pristávacej hmotnosti sú splnené a
 - ii) poveternostné správy a predpovede alebo ich ľubovoľná kombinácia a správy o stave letiska udávajú, že možno vykonať bezpečné pristátie v predpokladanom čase pristátia.
- d) Prevádzkovateľ musí pri preukazovaní plnenia OPS 1.500 zväčšiť vzdialenosti v predchádzajúcich písmenách b) a c) na 18,5 km (10 nm) na každú stranu, ak navigačná presnosť nezabezpečuje ich dodržanie s pravdepodobnosťou 95 % a viac.

OPS 1.505

Let na trati – letúny s tromi alebo viacerými motormi, z toho s dvoma nepracujúcimi

- a) Prevádzkovateľ zabezpečí, aby v žiadnom bode zamýšľanej trate nebol letún s tromi alebo viacerými motormi vzdialený viac ako 90 minút letu od letiska, na ktorom sú splnené výkonnostné požiadavky pri očakávanej pristávacej hmotnosti, ak letí rýchlosťou maximálneho doletu pri štandardnej teplote za bezvetria so všetkými pracujúcimi motormi, pokiaľ nie sú splnené požiadavky nasledujúcich písmen b) až f).
- b) Čistá dráha letu na trati s dvoma nepracujúcimi motormi musí letúnu umožniť pokračovať v lete za očakávaných meteorologických podmienok od bodu, v ktorom sa predpokladá, že dva motory vysadili súčasne, až na letisko, kde možno pristáť a zastaviť letún s použitím postupu na pristátie s dvoma nepracujúcimi motormi. Čistá dráha letu musí viesť vo výške aspoň 2 000 ft nad všetkými prekážkami vo vzdialenosti 9,3 km (5 nm) na obe strany od zamýšľanej trate. V nadmorských výškach a pri meteorologických podmienkach vyžadujúcich činnosť systémov na ochranu proti námraze sa musí zohľadniť ich účinok na údaje o čistej dráhe letu. Prevádzkovateľ musí zväčšiť uvedené vzdialenosti na 18,5 km (10 nm), ak navigačná presnosť nezabezpečuje ich dodržanie s pravdepodobnosťou 95 % a viac.
- c) Predpokladá sa vysadenie dvoch motorov v najkritickejšom bode trate, kde letún je vzdialený viac ako 90 minút letu cestovnou rýchlosťou dlhého doletu so všetkými pracujúcimi motormi od letiska, na ktorom letún spĺňa výkonnostné požiadavky pri očakávanej pristávacej hmotnosti pri štandardnej teplote za bezvetria.
- d) Čistá dráha letu musí mať kladný gradient vo výške 1 500 ft nad letiskom, na ktorom sa predpokladá pristátie po vysadení dvoch motorov.
- e) Povoľuje sa vypúšťanie paliva v rozsahu zlučiteľnom s dosiahnutím letiska s požadovanými zálohami paliva, ak sa na vypúšťanie paliva použije bezpečný postup.
- f) Očakávaná hmotnosť letúna v bode, v ktorom sa predpokladá vysadenie dvoch motorov, nesmie byť menšia ako hmotnosť zahŕňajúca dostatok paliva na pokračovanie v lete na letisko predpokladaného pristátia a na prilet k takému letisku vo výške aspoň 1 500 ft priamo nad priestor pristátia a potom ešte na let v horizonte počas 15 minút.

OPS 1.510

Pristátie – cieľové a náhradné letiská

- a) Prevádzkovateľ zabezpečí, aby pristávacia hmotnosť letúna stanovená v súlade s OPS 1.475 písm. a) nebola väčšia ako maximálna pristávacia hmotnosť stanovená pre nadmorskú výšku a teplotu vzduchu očakávanú v predpokladanom čase pristátia na cieľovom a náhradnom letisku.
- b) Prevádzkovateľ na priblíženie podľa prístrojov s gradientom stúpania pri nevydarenom priblížení väčšom ako 2,5 % overí, či očakávaná pristávacia hmotnosť letúna umožní postup nevydareného priblíženia s gradientom stúpania rovným alebo väčším ako príslušný gradient stúpania pri nevydarenom priblížení s konfiguráciou a rýchlosťou na nevydarené priblíženie s vysadeným kritickým motorom (pozri príslušné požiadavky týkajúce sa osvedčovania veľkých letúnov). Použitie iného postupu musí schváliť letecký úrad.
- c) Prevádzkovateľ si musí overiť pre priblíženie podľa prístrojov s výškami rozhodnutia pod 200 ft, že predpokladaná pristávacia hmotnosť letúna umožňuje pri nevydarenom priblížení gradient stúpania s vysadením kritického motora a s rýchlosťou a konfiguráciou na opakovanie okruhu najmenej 2,5 % alebo publikovaný gradient, podľa toho, ktorý je väčší (pozri CS AWO 243). Použitie iného postupu musí schváliť letecký úrad.

OPS 1.515

Pristátie – suché dráhy

- a) Prevádzkovateľ zabezpečí, aby pristávacia hmotnosť letúna, stanovená v súlade s OPS 1.475 písm. a) pre predpokladaný čas pristátia na cieľovom letisku a na ktoromkoľvek náhradnom letisku, dovolila pristátie s úplným zastavením letúna z výšky 50 ft nad prahom dráhy:
1. v medziach 60 % použiteľnej dĺžky pristátia pre prúdové letúny alebo
 2. v medziach 70 % použiteľnej dĺžky pristátia pre turbovrtuľové letúny;
 3. pre postupy strmého priblíženia letecký úrad môže schváliť údaje o dĺžke pristátia, obmedzené v súlade s písmenom a) bodom 1 a 2, založené na výške nad prahom dráhy menšej ako 50 ft, ale nie menšej ako 35 ft [pozri dodatok 1 k OPS 1.515 písm. a) bod 3];
 4. pri preukazovaní plnenia uvedených v písmene a) bode 1 a 2 môže letecký úrad výnimočne schváliť, ak sa presvedčí o ich potrebe (pozri dodatok 1), vykonávanie letov s krátkym pristátím v súlade s dodatkami 1 a 2 spolu s akýmkoľvek doplňujúcimi podmienkami, ktoré letecký úrad pokladá za nevyhnutné na zabezpečenie prijateľnej úrovne bezpečnosti v danom prípade.
- b) Prevádzkovateľ musí pri preukazovaní plnenia požiadaviek uvedených v písmene a) vziať do úvahy:
1. nadmorskú výšku na letisku;
 2. najviac 50 % zložky čelného vetra alebo najmenej 150 % zadnej zložky vetra a
 3. sklon dráhy v smere pristátia, ak je väčší ako $\pm 2\%$.
- c) Pri preukazovaní plnenia požiadaviek uvedeného písmena a) sa musí predpokladať, že:
1. letún pristane na najvhodnejšej dráhe za bezvetria a
 2. letún pristane na dráhe, ktorá mu bude najpravdepodobnejšie pridelená s ohľadom na pravdepodobnú rýchlosť a smer vetra a charakteristiky riadenia letúna na zemi a s prihliadnutím na ostatné podmienky, ako napríklad na prostriedky na pristátie a na terén.
- d) Letún môže byť vypravený, aj keď prevádzkovateľ nie je schopný vyhovieť požiadavkám uvedeného písmena c) bodu 1 pre cieľové letisko s jedinou dráhou, na ktorú pristátie závisí od určitej zložky vetra, ak sú určené dve náhradné letiská, ktoré umožnia plne vyhovieť požiadavkám písmen a), b) a c). Pred začatím priblíženia na pristátie na cieľovom letisku sa veliteľ lietadla musí ubezpečiť, že pristátie možno vykonať s úplným splnením požiadaviek OPS 1.510 a uvedených písmen a) a b).

- e) Letún môže byť vypravený, aj keď prevádzkovateľ nie je schopný vyhovieť požiadavkám uvedeného písmena c) bodu 2 pre cieľové letisko, ak určené náhradné letisko umožňuje plne vyhovieť požiadavkám písmen a), b) a c).

OPS 1.520

Pristátie – mokré a znečistené dráhy

- a) Prevádzkovateľ zabezpečí, aby použiteľná dĺžka pristátia bola najmenej 115 % požadovanej dĺžky pristátia určenej v súlade s OPS 1.515, ak príslušné poveternostné správy alebo predpovede, resp. ich kombinácie, ukazujú, že by pristávacia dráha v predpokladanom čase priletu mohla byť mokrá.
- b) Prevádzkovateľ zabezpečí, aby použiteľná dĺžka pristátia bola najmenej taká, ako je dĺžka pristátia určená v súlade s uvedeným písmenom a), alebo aspoň 115 % dĺžky pristátia určenej v súlade s údajmi dĺžky pristátia na znečistenú dráhu alebo rovnocennými údajmi (ak sú väčšie) prijateľnými pre letecký úrad, ak príslušné poveternostné správy alebo predpovede, alebo ich kombinácie ukazujú, že pristávacia dráha v predpokladanom čase priletu môže byť znečistená.
- c) Dĺžka pristátia na mokrej dráhe kratšia, ako požaduje uvedené písmeno a), ale nie menšia ako požaduje OPS 1.515 písm. a) sa môže použiť, ak letová príručka letúna obsahuje presné doplňujúce informácie o dĺžkach pristátia na mokrých dráhach.
- d) Dĺžka pristátia na osobitne pripravených znečistených dráhach kratšia ako požaduje uvedené písmeno b), nie však kratšia ako požaduje OPS 1.515 písm. a) sa môže použiť, ak letová príručka letúna obsahuje presné doplňujúce informácie o dĺžkach pristátia na znečistených dráhach.
- e) Pri preukazovaní plnenia požiadaviek uvedených písmen b), c) a d) sa príslušne použijú kritériá OPS 1.515 s tým, že sa nesmie použiť OPS 1.515 písm. a) bod 1 a 2 na uvedené písmeno b).
-

Dodatok 1 k OPS 1.495 písm. c) bodu 3

Schvaľovanie zväčšených náklonov

- a) Na používanie zväčšených náklonov vyžadujúcich zvláštne schválenie musia byť splnené tieto kritériá:
1. Letová príručka letúna musí obsahovať schválené údaje pre požadované zväčšenie prevádzkovej rýchlosti a údaje umožňujúce konstruovať dráhu letu so zreteľom na väčšie náklony a rýchlosti.
 2. Musí byť možné použiť vizuálne vedenie na zabezpečenie navigačnej presnosti.
 3. Poveternostné minimá a obmedzenia vetra sa musia stanoviť pre každú dráhu a musia byť schválené leteckým úradom.
 4. Výcvik v súlade s OPS 1.975.
-

Dodatok 1 k OPS 1.515 písm. a) bodu 3

Postupy strmého priblíženia

- a) Letecký úrad môže schváliť použitie postupov strmého priblíženia s uhlom zostupovej roviny 4,5° alebo väčším a s výškou nad prahom dráhy menšou ako 50 ft, ale najmenej 35 ft za predpokladu, že sú splnené tieto kritériá:
1. letová príručka letúna musí udávať maximálny schválený uhol zostupovej roviny, všetky ostatné obmedzenia, bežné, mimoriadne alebo núdzové postupy na strmé priblíženie, ako aj úpravy údajov dĺžky letiska pri používaní kritérií strmého priblíženia;
 2. na každom letisku, kde majú byť vykonávané postupy strmého priblíženia, musí byť príslušná vzťažná zostupová rovina obsahujúca aspoň systém vizuálnej indikácie zostupovej roviny a
 3. pre každú pristávaciu dráhu, ktorá má byť používaná na strmé priblíženie, musia byť stanovené poveternostné minimá. Do úvahy sa musia brať tieto skutočnosti:
 - i) situácia s prihliadnutím na prekážky;
 - ii) druh vzťažnej zostupovej roviny a smerového navádzania ako sú vizuálne prostriedky, MLS, 3D-NAV, ILS, LLZ, VOR a NDB;
 - iii) minimálna dohľadnosť požadovaná v DH a MDA;
 - iv) prevádzkyschopné palubné vybavenie;
 - v) kvalifikácie pilota a osobitné zoznámenie s letiskom;
 - vi) obmedzenia a postupy letovej príručky letúna a
 - vii) kritériá nevydareného priblíženia.
-

Dodatok 1 k OPS 1.515 písm. a) bodu 4

Lety s krátkym pristátím

- a) Na účely OPS 1.515 písm. a) bodu 4 dĺžka používaná na výpočet povolenej pristávacej hmotnosti môže pozostávať z použiteľnej dĺžky vyhlásenej bezpečnostnej plochy a z vyhlásenej použiteľnej dĺžky pristátia. Letecký úrad môže takú prevádzku povoliť v súlade s týmito kritériami:
1. Preukázanie potreby letov s krátkym pristátím. Musí existovať zrejmy verejný záujem a prevádzková nevyhnutnosť pre danú prevádzku buď vplyvom odľahlosti letiska, alebo fyzikálnych obmedzení vzťahujúcich sa na predlžovanie dráhy.
 2. Letún a prevádzkové kritériá.
 - i) Lety s krátkym pristátím sa schvalujú len pre letúny, v prípade ktorých zvislá vzdialenosť medzi úrovňou očí pilota a najnižšou časťou kolies s letúnom ustáleným na normálnej dráhe zostupu neprekročí 3 m.
 - ii) Pri stanovovaní prevádzkových miním letiska nesmie byť dohľadnosť/RVR menšia ako 1,5 km. Okrem toho musí byť obmedzenie vetra uvedené v prevádzkovej príručke.
 - iii) Minimálna prax pilota, požiadavky výcviku a osobitné zoznamenie s letiskom musia byť uvedené v prevádzkovej príručke.
 3. Predpokladá sa, že výška preletu začiatku použiteľnej dĺžky vyhlásenej bezpečnostnej plochy je 50 ft.
 4. Dodatočné kritériá. Letecký úrad môže klásť také dodatočné podmienky, ktoré sa považujú za nevyhnutné pre bezpečnú prevádzku so zreteľom na charakteristiky daného typu letúna, na orografické charakteristiky v priestore priblíženia, na použiteľné prostriedky na priblíženie so zreteľom na postup nevydareného priblíženia/pristátia. Takou dodatočnou podmienkou môže byť napríklad požiadavka systému vizuálneho indikátora zostupu typu VASIS/PAPI.

Dodatok 2 k OPS 1.515 písm. a) bodu 4

Kritériá letiska na lety s krátkym pristátím

- a) Použitie bezpečnostnej plochy musí schváliť splnomocnený orgán letiska.
- b) Použiteľná dĺžka vyhlásenej bezpečnostnej plochy podľa ustanovenia 1.515 písm. a) bodu 4 a tohto dodatku nesmie prekročiť 90 m.
- c) Šírka vyhlásenej bezpečnostnej plochy, vycentrovaná na predĺženú os dráhy, nesmie byť menšia ako dvojnásobná šírka dráhy alebo dvojnásobné rozpätie krídla, podľa toho, čo je väčšie.
- d) Vyhlásená bezpečnostná plocha musí byť bez prekážok a preliacín, ktoré by mohli ohroziť letún pri krátkom pristátí na dráhu, a na vyhlásenej bezpečnej ploche sa nepovoľuje prítomnosť žiadneho mobilného prostriedku počas používania dráhy na lety s krátkym pristátím.
- e) Sklon vyhlásenej bezpečnej plochy nesmie byť v smere pristátia väčší ako 5 % hore ani 2 % dole.
- f) Na účely tejto prevádzky nie je potrebné uplatňovať na vyhlásenú bezpečnú plochu požiadavky únosnosti OPS 1.480 písm. a) bodu 5.

ČLÁNOK H

VÝKONNOSTNÁ TRIEDA B

OPS 1.525

Všeobecne

- a) Prevádzkovateľ nesmie prevádzkovať jednomotorový letún:
1. v noci alebo
 2. za meteorologických podmienok na let podľa prístrojov s výnimkou zvláštnych letov VFR.
- Poznámka:* Obmedzenia prevádzky jednomotorových letúnov sú uvedené v OPS 1.240 písm. a) bode 6.
- b) Prevádzkovateľ považuje dvojmotorové letúny nespĺňajúce požiadavky stúpania dodatku 1 k OPS 1.525 písm. b) za jednomotorové letúny.

OPS 1.530

Vzlet

- a) Prevádzkovateľ zabezpečí, aby vzletová hmotnosť neprekročila maximálnu vzletovú hmotnosť stanovenú letovou príručkou letúna pre tlakovú výšku a teplotu vonkajšieho vzduchu na letisku, z ktorého sa má vzlet vykonať.
- b) Prevádzkovateľ zabezpečí, aby dĺžka vzletu stanovená letovou príručkou letúna neprekročila:
1. po vynásobení činiteľom 1,25 použiteľnú dĺžku rozjazdu alebo
 2. ak je k dispozícii dojazdová dráha a/alebo predpolie:
 - i) použiteľnú dĺžku rozjazdu;
 - ii) po vynásobení činiteľom 1,15 použiteľnú dĺžku vzletu a
 - iii) po vynásobení činiteľom 1,3 použiteľnú dĺžku prerušeného vzletu.
- c) Prevádzkovateľ pri preukazovaní plnenia požiadaviek uvedeného písmena b) berie do úvahy:
1. hmotnosť letúna na začiatku rozjazdu;
 2. tlakovú výšku na letisku;
 3. teplotu vonkajšieho vzduchu na letisku;
 4. stav a druh povrchu dráhy;
 5. sklon dráhy v smere vzletu a
 6. najviac 50 % hlásenej zložky čelného vetra alebo najmenej 150 % hlásenej zadnej zložky vetra.

OPS 1.535

Bezpečná výška nad prekážkami po vzlete – viacmotorové letúny

- a) Prevádzkovateľ zabezpečí, aby dráha letu po vzlete letúnov s dvoma alebo viacerými motormi stanovená v súlade s týmto písmenom viedla vo výške najmenej 50 ft nad všetkými prekážkami alebo mala vodorovnú vzdialenosť od týchto prekážok aspoň 90 m zväčšenú o $0,125 \times D$, kde D je vodorovná vzdialenosť, ktorú letún prekonal od konca použiteľnej dĺžky vzletu alebo od konca dĺžky vzletu, ak je plánovaná zatáčka pred koncom použiteľnej dĺžky vzletu s výnimkami uvedenými ďalej v písmenách b) a c). Pre letúny s rozpätím krídiel menším ako 60 m sa smie použiť polovica rozpätia krídiel letúna plus 60 m plus $0,125 \times D$. Pri preukazovaní plnenia požiadaviek tohto odseku sa musí predpokladať, že:
1. dráha letu po vzlete sa začína vo výške 50 ft nad vzletovou plochou na konci dĺžky vzletu, požadovanej OPS 1.530 písm. b), a končí vo výške 1 500 ft nad vzletovou plochou;
 2. letún sa neuvedie do klonenia pred dosiahnutím výšky 50 ft nad vzletovou plochou a potom tak, aby náklon neprekročil 15° ;
 3. vysadenie kritického motora nastane v bode dráhy letu po vzlete so všetkými pracujúcimi motormi, kde sa predpokladá, že dôjde k strate vizuálnej orientácie na vyhýbanie sa prekážkam;
 4. gradient dráhy letu po vzlete od 50 ft do výšky predpokladaného vysadenia motora je rovný priemernému gradientu so všetkými pracujúcimi motormi pri stúpaní a prechode na traťovú konfiguráciu násobenému koeficientom 0,77 a
 5. gradient dráhy letu po vzlete z výšky dosiahnutej v súlade s uvedeným bodom 4 až do konca dráhy po vzlete je rovný gradientu pri stúpaní na trati s jedným nepracujúcim motorom uvedeným v letovej príručke letúna.
- b) Prevádzkovateľ nemusí pri preukazovaní plnenia požiadaviek uvedeného písmena a) pre tie prípady, keď zamýšľaná dráha letu nevyžaduje väčšie zmeny trate ako 15° , brať do úvahy prekážky s bočnou vzdialenosťou väčšou ako:
1. 300 m, ak let sa vykonáva za podmienok umožňujúcich vizuálnu navigáciu na kurzové vedenie alebo ak sú použiteľné navigačné prostriedky umožňujúce pilotovi udržiavať zamýšľanú dráhu letu s rovnakou presnosťou [pozri dodatok 1 k OPS 1.535 písm. b) bod 1 a písm. c) bod 1] alebo
 2. 600 m pre lety za všetkých ostatných podmienok.
- c) Prevádzkovateľ nemusí pri preukazovaní plnenia požiadaviek uvedeného písmena a) pre tie prípady, keď zamýšľaná dráha letu nevyžaduje väčšie zmeny trate ako 15° , brať do úvahy prekážky s bočnou vzdialenosťou väčšou ako:
1. 600 m pre lety za podmienok umožňujúcich vizuálnu navigáciu pre kurzové vedenie [pozri dodatok 1 k OPS 1.535 písm. b) bodu 1 a písm. c) bodu 1] a
 2. 900 m pre lety za všetkých ostatných podmienok.
- d) Prevádzkovateľ musí pri preukazovaní plnenia požiadaviek uvedených v písmenách a), b) a c) vziať do úvahy:
1. hmotnosť letúna na začiatku rozjazdu;
 2. tlakovú výšku na letisku;
 3. teplotu vonkajšieho vzduchu na letisku a
 4. najviac 50 % hlásenej zložky čelného vetra alebo najmenej 150 % hlásenej zadnej zložky vetra.

OPS 1.540

Let na trati – viacmotorové letúny

- a) Prevádzkovateľ zabezpečí, aby letún bol schopný pokračovať v lete za meteorologických podmienok očakávaných pre let aj v prípade vysadenia jedného motora s ostávajúcimi motormi pracujúcimi v presne stanovených medziach maximálneho trvalého výkonu v príslušných minimálnych nadmorských výškach stanovených pre bezpečný let v prevádzkovej príručke alebo vo väčších až do bodu 1 000 ft nad letiskom, na ktorom možno splniť výkonnostné požiadavky.

- b) Pri preukazovaní plnenia požiadaviek uvedených v písmene a):
1. sa nesmie predpokladať, že letún letí v nadmorskej výške väčšej, ako je výška, pri ktorej rýchlosť stúpania je rovná 300 ft za minútu so všetkými motormi pracujúcimi v medziach podmienok predpísaných pre maximálny trvalý výkon, a
 2. predpokladaný gradient letu na trati s jedným nepracujúcim motorom je podľa okolností hrubý gradient klesania alebo stúpania zväčšený, respektíve zmenšený, o 0,5 %.

OPS 1.542

Let na trati – jednomotorové letúny

- a) Prevádzkovateľ zabezpečí, aby letún bol schopný dosiahnuť miesto, na ktorom možno vykonať bezpečné vynútené pristátie za meteorologických podmienok predpokladaných pre let, i v prípade vysadenia motora. Pre pozemné letúny sa požaduje, aby toto miesto bolo na pevnine, ak letecký úrad neschválí iné riešenie.
- b) Pri preukazovaní plnenia požiadaviek uvedených v písmene a):
1. sa nesmie predpokladať, že letún poletí v nadmorskej výške väčšej, ako je tá, v ktorej je rýchlosť stúpania rovná 300 ft za minútu s motorom pracujúcim v medziach predpísaných podmienok pre maximálny trvalý výkon, a
 2. predpokladaný gradient letu na trati je hrubý gradient klesania zväčšený o 0,5 %.

OPS 1.545

Pristátie – cieľové a náhradné letiská

Prevádzkovateľ zabezpečí, aby pristávacia hmotnosť letúna stanovená v súlade s OPS 1.475 písm. a) nebola väčšia ako maximálna pristávacia hmotnosť stanovená pre nadmorskú výšku a teplotu vzduchu očakávanú v predpokladanom čase pristátia na cieľovom a náhradnom letisku.

OPS 1.550

Pristátie – suchá dráha

- a) Prevádzkovateľ zabezpečí, aby pristávacia hmotnosť letúna, stanovená v súlade s OPS 1.475 písm. a) pre predpokladaný čas pristátia, umožnila pristátie a úplné zastavenie letúna z výšky 50 ft nad prahom dráhy v medziach 70 % použiteľnej dĺžky pristátia na cieľovom letisku a na ktoromkoľvek náhradnom letisku.
1. Letecký úrad môže schváliť používanie údajov dĺžok pristátia násobených súčinitelmi v súlade s týmto odsekom a založených na výške nad prahom dráhy menšej ako 50 ft, najmenej však 35 ft [pozri dodatok 1 k OPS 1.550 písm. a)].
 2. Letecký úrad môže schváliť lety s krátkym pristátím v súlade s kritériami v dodatku 2 k OPS 1.550 písm. a).
- b) Prevádzkovateľ pri preukazovaní plnenia požiadaviek uvedených v písmene a) berie do úvahy:
1. nadmorskú výšku na letisku;
 2. najviac 50 % zložky čelného vetra alebo najmenej 150 % zadnej zložky vetra;
 3. stav a druh povrchu dráhy a
 4. sklon dráhy v smere pristátia.
- c) Na vypravenie letúna v súlade s uvedeným písmenom a) sa musí predpokladať, že:
1. letún pristane na najvhodnejšej dráhe za bezvetria a
 2. letún pristane na dráhe, ktorá mu bude najpravdepodobnejšie pridelená s ohľadom na pravdepodobnú rýchlosť a smer vetra a charakteristiky riadenia letúna na zemi a s prihliadnutím na ostatné podmienky, ako napr. na prostriedky na pristátie a na terén.

- d) Letún môže byť vypravený, aj keď prevádzkovateľ nie je schopný vyhovieť požiadavkám uvedeným v písmene c) bode 2 pre cieľové letisko, ak určené náhradné letisko umožňuje plne vyhovieť požiadavkám uvedeným v písmenách a), b) a c).

OPS 1.555

Pristátie – mokré a znečistené dráhy

- a) Prevádzkovateľ zabezpečí, ak príslušné poveternostné správy alebo predpovede alebo ich kombinácie ukazujú, že pristávacia dráha v predpokladanom čase priletu môže byť mokrá, aby použiteľná dĺžka pristátia bola najmenej taká veľká alebo väčšia ako požadovaná dĺžka pristátia stanovená v súlade s OPS 1.550 a násobená koeficientom 1,15.
- b) Prevádzkovateľ zabezpečí, ak príslušné poveternostné správy alebo predpovede, alebo ich kombinácie ukazujú, že pristávacia dráha v predpokladanom čase priletu môže byť znečistená, aby dĺžka pristátia stanovená pre tieto podmienky s použitím údajov prijateľných pre letecký úrad neprekročila použiteľnú dĺžku pristátia.
- c) Dĺžka pristátia na mokrej dráhe kratšia, ako požaduje uvedené písmeno a), ale nie menšia ako požaduje OPS 1.550 písm. a) sa môže použiť, ak letová príručka letúna obsahuje presné doplňujúce informácie o dĺžkach pristátia na mokrych dráhach.
-

Dodatok 1 k OPS 1.525 písm. b)

Všeobecne – stúpanie po vzlete a v pristávacej konfigurácii

- a) Stúpanie po vzlete
1. So všetkými pracujúcimi motormi
 - i) Ustálený gradient stúpania po vzlete musí byť najmenej 4 %, ak:
 - A. všetky motory pracujú vo vzletovom výkone;
 - B. pristávacie zariadenie je vysunuté; v prípade, že je možné zasunúť pristávacie zariadenie do 7 sekúnd, považuje sa pristávacie zariadenie za zasunuté;
 - C. vztlačové klapky sú v polohe na vzlet a
 - D. rýchlosť stúpania nie je menšia ako 1,1 VMC a 1,2 VS1.
 2. S jedným nepracujúcim motorom
 - i) Ustálený gradient stúpania vo výške 400 ft nad vzletovou plochou musí byť merateľne kladný, ak:
 - A. kritický motor nepracuje a jeho vrtuľa je v polohe najmenšieho odporu vzduchu;
 - B. zostávajúci motor pracuje na vzletový výkon;
 - C. pristávacie zariadenie je zasunuté;
 - D. vztlačové klapky sú v polohe na vzlet a
 - E. vztlačové klapky sú v polohe na vzlet a 50 ft.
 - ii) Ustálený gradient stúpania vo výške 1 500 ft nad vzletovou plochou nesmie byť menší ako 0,75 %, ak:
 - A. kritický motor nepracuje a jeho vrtuľa je v polohe najmenšieho odporu vzduchu;
 - B. zostávajúci motor pracuje nanajvyš s trvalo prípustným výkonom;
 - C. pristávacie zariadenie je zasunuté;
 - D. vztlačové klapky sú zasunuté a
 - E. rýchlosť stúpania nie je menšia ako 1,2 VS1.

b) Stúpanie v pristávacej konfigurácii

 1. So všetkými pracujúcimi motormi
 - i) Ustálený gradient stúpania musí byť najmenej 2,5 %, ak:
 - A. výkon alebo ťah, ktorý nie je vyšší, ako je k dispozícii 8 sekúnd po začiatku pohybu ovládacích prvkov výkonu z polohy minimálneho letového voľnobehu;
 - B. pristávacie zariadenie je vysunuté;
 - C. vztlačové klapky sú v polohe na pristátie a
 - D. rýchlosť stúpania sa rovná VREF.

-
2. S jedným nepracujúcim motorom
- i) Ustálený gradient stúpania vo výške 1 500 ft nad pristávacou plochou nesmie byť menší ako 0,75 %, ak:
- A. kritický motor nepracuje a jeho vrtuľa je v polohe najmenšieho odporu vzduchu;
 - B. zostávajúci motor pracuje nanajvýš s trvalo prípustným výkonom;
 - C. pristávacie zariadenie je zasunuté;
 - D. vztlakové klapky sú zasunuté a
 - E. rýchlosť stúpania nie je menšia ako 1,2 VS1.
-

Dodatok 1 k OPS 1.535 písm. b) bodu 1 a písm. c) bodu 1

Dráha letu po vzlete – navigácia s vizuálnym kurzovým vedením

Prevádzkovateľ musí na umožnenie navigácie s vizuálnym kurzovým vedením zabezpečiť, aby poveternostné podmienky prevládajúce počas prevádzky zahŕňajúce základnú nízkej oblačnosti a dohľadnosť boli také, aby umožňovali vidieť a rozpoznať prekážku a/alebo orientačné body na zemi. Prevádzková príručka musí presne vymedzovať pre všetky používané letiská minimálne poveternostné podmienky umožňujúce letovej posádke nepretržite určovať a udržiavať správnu dráhu letu vo vzťahu k pozemným orientačným bodom tak, aby bola zabezpečená bezpečná výška nad prekážkami a terénom, ako sa uvádza v nasledujúcich písmenách:

- a) pokiaľ ide o pozemné orientačné body, musí byť jasne definovaný postup tak, aby sa trať, na ktorej sa má letieť, mohla posúdiť z hľadiska požiadaviek na bezpečné výšky nad prekážkami;
 - b) postup musí byť v medziach schopností letúna, ak ide o rýchlosti, náklon a účinky vetra;
 - c) posádke sa musí poskytnúť jednoznačný písomný a/alebo obrazový opis postupu a
 - d) musia byť presne vymedzené podmienky vonkajšieho prostredia (ako vietor, oblačnosť, dohľadnosť, deň/noc, vonkajšie osvetlenie, osvetlenie prekážok).
-

Dodatok 1 k OPS 1.550 písm. a)

Postupy strmého priblíženia

- a) Letecký úrad môže schváliť použitie postupov strmého priblíženia s uhlom zostupovej roviny 4,5° alebo väčším a s výškou nad prahom dráhy menšou ako 50 ft, ale najmenej 35 ft za predpokladu, že sú splnené tieto kritériá:
1. letová príručka letúna musí udávať maximálny schválený uhol zostupovej roviny, všetky ostatné obmedzenia, bežné, mimoriadne alebo núdzové postupy na strmé priblíženie, ako aj úpravy údajov dĺžky letiska pri používaní kritérií strmého priblíženia;
 2. na každom letisku, kde majú byť vykonávané postupy strmého priblíženia, musí byť príslušná vzťažná zostupová rovina obsahujúca aspoň systém vizuálnej indikácie zostupovej roviny a
 3. pre každú pristávaciu dráhu, ktorá má byť používaná na strmé priblíženie, musia byť stanovené poveternostné minimá. Do úvahy sa musia brať tieto skutočnosti:
 - i) situácia s prihliadnutím na prekážky;
 - ii) druh vzťažnej zostupovej roviny a smerového navádzania, ako sú vizuálne prostriedky, MLS, 3D-NAV, ILS, LLZ, VOR a NDB;
 - iii) minimálna vizuálna referencia požadovaná v DH a MDA;
 - iv) prevádzkyschopné palubné vybavenie;
 - v) kvalifikácie pilota a osobitné zoznámenie s letiskom;
 - vi) obmedzenia a postupy letovej príručky letúna a
 - vii) kritériá nevydareného priblíženia.

Dodatok 2 k OPS 1.550 písm. a)

Lety s krátkym pristátím

- a) Dĺžka používaná na výpočet povolenej pristávacej hmotnosti sa môže skladať na účely OPS 1.550 písm. a) bodu 2 z použiteľnej dĺžky vyhlásenej bezpečnostnej plochy a z vyhlásenej použiteľnej dĺžky pristátia. Úrad môže schváliť podobné operácie v súlade s týmito kritériami:
1. Používanie vyhlásenej bezpečnostnej plochy musí schváliť splnomocnený orgán letiska.
 2. Vyhlásená bezpečnostná plocha musí byť bez prekážok a preliačín, ktoré by mohli ohroziť letún pri krátkom pristátí na dráhu, a nesmie sa na vyhlásenej bezpečnostnej ploche povoliť prítomnosť žiadneho mobilného prostriedku počas používania dráhy na lety s krátkym pristátím.
 3. Sklon vyhlásenej bezpečnostnej plochy nesmie byť v smere pristátia väčší ako 5 % hore, prípadne 2 % dole.
 4. Použiteľná dĺžka vyhlásenej bezpečnostnej plochy nesmie podľa ustanovenia tohto dodatku prekročiť 90 m.
 5. Šírka vyhlásenej bezpečnostnej plochy vycentrovaná na predĺženú os dráhy nesmie byť menšia ako dvojnásobok šírky dráhy.
 6. Predpokladá sa, že výška preletu nad začiatkom použiteľnej dĺžky vyhlásenej bezpečnostnej plochy nebude menšia ako 50 ft.
 7. Na účely tejto prevádzky nie je treba uplatňovať na vyhlásenú bezpečnú plochu požiadavky únosnosti OPS 1.480 písm. a) bodu 5.
 8. Pre každú dráhu musia byť stanovené a schválené na použitie poveternostné minimá, ktoré musia byť väčšie alebo rovné ako VFR minimá a minimá pre nie presné priblíženie.
 9. Požiadavky pre pilotov musia byť stanovené [pozri OPS 1.975 písm. a)].
 10. Letecký úrad môže klásť také dodatočné podmienky, ktoré sú potrebné na bezpečnú prevádzku, berúc do úvahy charakteristiky daného typu letúna, prostriedky na priblíženie a zreteľ na nevydarené priblíženie/pristátie.

ČLÁNOK I

VÝKONNOSTNÁ TRIEDA C

OPS 1.560

Všeobecne

Prevádzkovateľ zabezpečí doplnenie schválených údajov výkonnosti v letovej príručke letúna ďalšími údajmi prijateľnými pre letecký úrad, ak je to nutné pre rozhodovanie o tom, či boli splnené požiadavky tohto článku, ak schválené údaje výkonnosti v letovej príručke letúna nie sú postačujúce.

OPS 1.565

Vzlet

- a) Prevádzkovateľ zabezpečí, aby vzletová hmotnosť neprekročila maximálnu vzletovú hmotnosť stanovenú letovou príručkou letúna pre tlakovú výšku a teplotu vonkajšieho vzduchu na letisku, z ktorého sa má vzlet vykonať.
- b) Prevádzkovateľ zabezpečí pre letúny, ktorých letová príručka letúna obsahuje údaje o dĺžke letiska vzletu nezahŕňajúce vplyv vysadenia motora, aby vzdialenosť od počiatku rozjazdu, nutná na dosiahnutie výšky letúna nad vzletovou plochou 50 ft so všetkými motormi pracujúcimi v režime vzletu násobená príslušným koeficientom, a to:
- 1,33 pre dvojmotorové letúny alebo
 - 1,25 pre trojmotorové letúny alebo
 - 1,18 pre štvormotorové letúny,
- neprekročila použiteľnú dĺžku rozjazdu na letisku, kde sa má vzlet vykonať.
- c) Prevádzkovateľ zabezpečí pre letúny, ktorých letová príručka letúna obsahuje údaje o dĺžke letiska vzletu zahŕňajúce vplyv vysadenia motora, aby boli v súlade so špecifikáciami letovej príručky letúna splnené tieto požiadavky:
- dĺžka prerušeného vzletu nesmie byť väčšia ako použiteľná dĺžka prerušeného vzletu;
 - dĺžka vzletu nesmie byť väčšia ako použiteľná dĺžka vzletu s tým, že dĺžka predpolia nesmie prekročiť polovicu použiteľnej dĺžky rozjazdu;
 - dĺžka rozjazdu nesmie byť väčšia ako použiteľná dĺžka rozjazdu;
 - splnenie požiadaviek tohto odseku musí byť preukázané s použitím jedinej hodnoty V1 tak pre prerušený, ako aj pre neprerušený vzlet, a
 - vzletová hmotnosť pre vzlet na mokrej alebo znečistenej dráhe nesmie byť väčšia ako schválená vzletová hmotnosť za rovnakých podmienok na suchej dráhe.
- d) Prevádzkovateľ musí pri preukazovaní plnenia požiadaviek uvedených v písmenách b) a c) vziať do úvahy:
- tlakovú výšku na letisku;
 - teplotu vonkajšieho vzduchu na letisku;
 - stav a druh povrchu dráhy;
 - sklon dráhy v smere vzletu;
 - najviac 50 % hlásenej zložky čelného vetra alebo najmenej 150 % hlásenej zadnej zložky vetra a
 - skrátenie dĺžky dráhy, ak nejaké vznikne v dôsledku vyrovnania letúna do osi dráhy pred vzletom.

OPS 1.570

Bezpečná výška nad prekážkami po vzlete

- a) Prevádzkovateľ zabezpečí, aby dráha letu po vzlete s jedným nepracujúcim motorom mala bezpečnú zvislú výšku nad všetkými prekážkami najmenej $50 \text{ ft} + 0,01 \times D$ alebo vodorovnú vzdialenosť od týchto prekážok aspoň 90 m zväčšenú o $0,125 \times D$, kde D je vodorovná vzdialenosť, ktorú letún urazil od konca použiteľnej dĺžky na vzlet. Pre letúny s rozpätím krídiel menším ako 60 m sa smie použiť polovica rozpätia krídiel letúna plus 60 m plus $0,125 \times D$.
- b) Dráha letu po vzlete musí začínať vo výške 50 ft nad vzletovou plochou na konci dĺžky vzletu požadovanej OPS 1.565 písm. b) alebo c) podľa toho, ktoré písmeno je použiteľné, a končiť vo výške $1\,500 \text{ ft}$ nad terénom.
- c) Prevádzkovateľ musí pri preukazovaní plnenia požiadaviek písmena a) vziať do úvahy:
1. hmotnosť letúna na začiatku rozjazdu;
 2. tlakovú výšku na letisku;
 3. teplotu vonkajšieho vzduchu na letisku a
 4. najviac 50% hlásenej zložky čelného vetra alebo najmenej 150% hlásenej zadnej zložky vetra.
- d) Pri preukazovaní plnenia požiadaviek uvedených v písmene a) nie sú prípustné zmeny dráhy až do bodu dráhy letu po vzlete, kde bola dosiahnutá výška 50 ft nad vzletovou plochou. Potom sa až do výšky 400 ft predpokladá, že náklon letúna bude menší ako 15° . Vo výške väčšej ako 400 ft možno plánovať náklony väčšie ako 15° , ale najviac 25° . Musí sa primerane vziať do úvahy vplyv náklonu na prevádzkové rýchlosti a dráhu letu vrátane prírastkov vzdialeností v dôsledku zvýšenej prevádzkovej rýchlosti.
- e) Prevádzkovateľ nemusí pri preukazovaní plnenia požiadaviek uvedeného písmena a) pre tie prípady, ktoré nevyžadujú väčšie zmeny trate ako 15° , brať do úvahy prekážky s bočnou vzdialenosťou väčšou ako:
1. 300 m , ak je pilot schopný udržiavať požadovanú navigačnú presnosť pri prelete priestorom, v ktorom sa prihliada na prekážky, alebo
 2. 600 m pre lety za všetkých ostatných podmienok.
- f) Prevádzkovateľ nemusí pri preukazovaní plnenia požiadaviek uvedených v písmene a) pre tie prípady, ktoré vyžadujú väčšie zmeny trate ako 15° , brať do úvahy prekážky s bočnou vzdialenosťou väčšou ako:
1. 600 m , ak je pilot schopný udržiavať požadovanú navigačnú presnosť pri prelete priestorom, v ktorom sa prihliada na prekážky, alebo
 2. 900 m pre lety za všetkých ostatných podmienok.
- g) Prevádzkovateľ stanoví postupy pre nepredvídané okolnosti, aby vyhovel požiadavke OPS 1.570 a určil bezpečnú trať vyhýbajúcu sa prekážkam umožňujúcu letúnu buď vyhovieť požiadavke OPS 1.580 pre let na trati, alebo pristáť na letisku odletu alebo na náhradnom letisku pri vzlete.

OPS 1.575

Let na trati so všetkými pracujúcimi motormi

- a) Prevádzkovateľ zabezpečí, aby bol letún schopný dosiahnuť rýchlosť stúpania aspoň 300 ft za minútu za meteorologických podmienok očakávaných pre daný let v ktoromkoľvek bode trate alebo plánovanej zmeny trate a so všetkými motormi pracujúcimi s maximálnym trvalo prípustným výkonom:
1. v minimálnych nadmorských výškach pre bezpečný let v každej etape letenej trate a v priebehu akejkoľvek plánovanej zmeny trate, ktorá je stanovená alebo vypočítaná z informácií obsiahnutých v prevádzkovej príručke vzťahujúcej sa na letún, a
 2. v minimálnych nadmorských výškach, potrebných na splnenie podmienok predpísaných OPS 1.580, prípadne OPS 1.585.

OPS 1.580

Let na trati s jedným nepracujúcim motorom

- a) Prevádzkovateľ zabezpečí, aby bol letún schopný pokračovať v lete za očakávaných meteorologických podmienok z cestovnej nadmorskej výšky na letisko, kde môže pristáť v súlade s OPS 1.595 alebo OPS 1.600 v prípade, že bude vyradený z prevádzky ktorýkoľvek motor v ktoromkoľvek bode trate letúna alebo plánovanej odchýlke od nej, ak pracujú ostatné motory v medziach trvalo prípustného výkonu, a aby preletel prekážky vo vzdialenosti do 9,3 km (5 nm) na obe strany od zamýšľanej trate v zvislej vzdialenosti aspoň:
1. 1 000 ft pri rýchlosti stúpania rovnej nule alebo väčšej alebo
 2. 2 000 ft, ak je rýchlosť stúpania menšia ako nula.
- b) Dráha letu po vysadení jedného motora má kladný sklon v nadmorskej výške 450 m (1 500 ft) nad letiskom predpokladaného pristátia.
- c) Na účely tohto pododseku sa má použiť rýchlosť stúpania letúna menšia o 150 ft za minútu tak, ako je predpísaná celková rýchlosť stúpania.
- d) Prevádzkovateľ musí pri preukazovaní plnenia tohto odseku zvážiť rozmedzie uvedené v písmene a) na 18,5 km (10 nm) na každú stranu v prípade, že navigačná presnosť nedovoľuje zabezpečiť jeho dodržanie s pravdepodobnosťou 95 % a viac.
- e) Povoľuje sa vypúšťanie paliva v rozsahu zlučiteľnom s dosiahnutím letiska s požadovanými zálohami paliva, ak sa na vypúšťanie paliva použije bezpečný postup.

OPS 1.585

Let na trati – letúny s tromi alebo viacerými motormi, z toho s dvoma nepracujúcimi

- a) Prevádzkovateľ zabezpečí, aby v žiadnom bode zamýšľanej trate nebol letún s tromi alebo viac motormi vzdialený viac ako 90 minút letu od letiska, na ktorom sú splnené výkonnostné požiadavky pri očakávanej pristávacej hmotnosti, ak letí rýchlosťou maximálneho doletu pri štandardnej teplote za bezvetria so všetkými pracujúcimi motormi, pokiaľ nie sú splnené požiadavky nasledujúcich písmen b) až e).
- b) Dráha letu s dvoma nepracujúcimi motormi musí byť taká, aby mohol letún pokračovať v lete za očakávaných meteorologických podmienok na letisko, kde spĺňa výkonnostné požiadavky pre očakávanú pristávacu hmotnosť a preletí v bezpečnej výške aspoň 2 000 ft všetky prekážky, ktoré sú v rozmedzí 9,3 km (5 nm) na každú stranu od zamýšľanej trate.
- c) Predpokladá sa vysadenie dvoch motorov v najkritickejšom bode trate, kde letún je vzdialený viac ako 90 minút letu cestovnou rýchlosťou dlhého doletu so všetkými pracujúcimi motormi od letiska, na ktorom letún spĺňa výkonnostné požiadavky pri očakávanej pristávacej hmotnosti pri štandardnej teplote za bezvetria.
- d) Očakávaná hmotnosť letúna v bode, v ktorom sa predpokladá vysadenie dvoch motorov, nesmie byť menšia ako hmotnosť zahrňajúca dostatok paliva na pokračovanie v lete na letisko predpokladaného pristátia a na prílet k takému letisku vo výške aspoň 450 m (1 500 ft) priamo nad priestor pristátia a potom ešte na let v horizonte počas 15 minút.
- e) Na účely tohto odseku sa má použiť rýchlosť stúpania letúna o 150 ft za minútu menšia, ako je predpísaná.
- f) Prevádzkovateľ musí pri preukazovaní plnenia tohto odseku zvážiť rozmedzie uvedené v písmene a) na 18,5 km (10 nm) na každú stranu v prípade, že navigačná presnosť nedovoľuje zabezpečiť jeho dodržanie s pravdepodobnosťou 95 % a viac.
- g) Povoľuje sa vypúšťanie paliva v rozsahu zlučiteľnom s dosiahnutím letiska s požadovanými zálohami paliva, ak sa na vypúšťanie paliva použije bezpečný postup.

OPS 1.590

Pristátie – cieľové a náhradné letiská

Prevádzkovateľ zabezpečí, aby pristávacia hmotnosť letúna určená v súlade s OPS 1.475 písm. a) neprekročila maximálnu pristávaciu hmotnosť uvedenú v letovej príručke pre danú nadmorskú výšku a, pokiaľ je to určené v letovej príručke, vonkajšiu teplotu na cieľovom a náhradnom letisku v očakávanom čase pristátia.

OPS 1.595

Pristátie – suché dráhy

- a) Prevádzkovateľ zabezpečí, aby pristávacia hmotnosť letúna stanovená v súlade s OPS 1.475 písm. a) pre predpokladaný čas pristátia umožnila pristátie a úplné zastavenie letúna z výšky 50 ft nad prahom dráhy v medziach 70 % použiteľnej dĺžky pristátia na cieľovom letisku a na ktoromkoľvek náhradnom letisku.
- b) Prevádzkovateľ musí pri preukazovaní plnenia požiadaviek uvedeného písmena a) vziať do úvahy:
1. nadmorskú výšku na letisku;
 2. najviac 50 % zložky čelného vetra alebo najmenej 150 % zadnej zložky vetra;
 3. typ povrchu pristávacej dráhy a
 4. sklon dráhy v smere pristátia.
- c) Na vypravenie letúna v súlade s uvedeným písmenom a) sa musí predpokladať, že:
1. letún pristane na najvhodnejšej dráhe za bezvetria a
 2. letún pristane na dráhe, ktorá mu bude najpravdepodobnejšie pridelená s ohľadom na pravdepodobnú rýchlosť a smer vetra a charakteristiky riadenia letúna na zemi a s prihliadnutím na ostatné podmienky, ako napr. na priestriedky na pristátie a na terén.
- d) Letún môže byť vypravený, aj keď prevádzkovateľ nie je schopný vyhovieť požiadavkám uvedeného písmena c) bodu 2 pre cieľové letisko, ak určené náhradné letisko umožňuje plne vyhovieť požiadavkám písmen a), b) a c).

OPS 1.600

Pristátie – mokré a znečistené dráhy

- a) Prevádzkovateľ zabezpečí, ak príslušné poveternostné správy alebo predpovede, alebo ich kombinácie ukazujú, že pristávacia dráha v predpokladanom čase priletu môže byť mokrá, aby použiteľná dĺžka pristátia bola najmenej taká veľká alebo väčšia ako požadovaná dĺžka pristátia stanovená v súlade s OPS 1.595 a násobená koeficientom 1,15.
- b) Prevádzkovateľ zabezpečí, ak príslušné poveternostné správy alebo predpovede, alebo ich kombinácie ukazujú, že pristávacia dráha v predpokladanom čase priletu môže byť znečistená, aby dĺžka pristátia stanovená pre tieto podmienky s použitím údajov prijateľných pre letecký úrad neprekročila použiteľnú dĺžku pristátia.

ČLÁNOK J

HMOTNOSŤ A VYVÁŽENIE

OPS 1.605

Všeobecne

(pozri dodatok 1 k OPS 1.605)

- a) Prevádzkovateľ zabezpečí, aby v každej fáze prevádzky vyhovovalo naloženie, hmotnosť a poloha ťažiska letúna obmedzeniam predpísaným v letovej príručke letúna alebo v prevádzkovej príručke, ak kladie prísnejšie požiadavky.
- b) Prevádzkovateľ musí určiť hmotnosť a polohu ťažiska každého letúna skutočným zvážením pred prvým uvedením do prevádzky a potom v intervaloch 4 rokov, ak sú používané hmotnosti jednotlivých letúnov, a každých 9 rokov, ak sa používa hmotnosť parku. Kumulované účinky modifikácií a opráv na hmotnosť a vyváženie sa musia započítať a musia byť správne dokumentované. Ak nie je vplyv modifikácií na hmotnosť a vyváženie presne známy, musia sa okrem toho letúny opäť zväziť.
- c) Prevádzkovateľ musí určiť hmotnosť všetkých prevádzkových položiek a členov posádky zahrňaných do prevádzkovej hmotnosti letúna bez paliva vážením alebo použitím normalizovaných hmotností. Musí sa stanoviť vplyv ich umiestnenia na polohu ťažiska letúna.
- d) Prevádzkovateľ musí určiť hmotnosť prevádzkového nákladu, vrátane každej záťaže, skutočným zvážením alebo stanoviť hmotnosť prevádzkového nákladu v súlade s normalizovanými hmotnosťami cestujúcich a batožiny v súlade s OPS 1.620.
- e) Prevádzkovateľ musí 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.

OPS 1.607

Terminológia

- a) Prevádzková hmotnosť bez paliva. Celková hmotnosť letúna pripraveného na daný druh letu okrem vyčerpatelného paliva a prevádzkového nákladu. Táto hmotnosť zahŕňa:
 1. posádku a jej batožinu;
 2. catering/zásobovanie a vyberateľné vybavenie na obsluhu cestujúcich a
 3. pitnú vodu a chemikálie toaliet.
- b) Maximálna hmotnosť bez paliva. Maximálna dovolená hmotnosť letúna, vrátane hmotnosti nevyčerpatelného paliva. Hmotnosť paliva obsiahnutého v jednotlivých nádržiach sa musí zahrnúť do hmotnosti bez paliva vtedy, ak je vyslovene uvedená v obmedzeniach letovej príručky.
- c) Maximálna konštrukčná pristávací hmotnosť. Maximálna celková prípustná pristávací hmotnosť letúna pri pristátí za bežných okolností.
- d) Maximálna konštrukčná vzletová hmotnosť. Maximálna celková prípustná hmotnosť letúna na začiatku rozjazdu ku vzletu.
- e) Klasifikácia cestujúcich.
 1. Dospelí, muži a ženy, sú definovaní ako osoby vo veku 12 rokov a viac.
 2. Deti sú definované ako osoby vo veku dvoch rokov alebo vyššom, ale nižšom ako 12 rokov.
 3. Malé deti sú definované ako osoby vo veku nižšom ako 2 roky.
- f) Prevádzkový náklad. Celková hmotnosť cestujúcich, batožiny a nákladu, vrátane neplateného zaťaženia.

OPS 1.610

Nakladanie, hmotnosť a vyváženie

Prevádzkovateľ presne vymedzí v prevádzkovej príručke zásady a metódy používané pri nakladaní a v systéme hmotnosti a vyváženia, ktoré spĺňajú požiadavky OPS 1.605. Tento systém musí zahŕňať všetky druhy zamýšľaných letov.

OPS 1.615

Hodnoty hmotnosti posádky

- a) Prevádzkovateľ použije na stanovenie prevádzkovej hmotnosti bez paliva nasledujúce hodnoty hmotností:
1. skutočné hmotnosti vrátane všetkej batožiny posádky alebo
 2. normalizované hmotnosti členov posádky, vrátane hmotnosti príručnej batožiny; pre členov letovej posádky 85 kg a pre palubných sprievodcov 75 kg alebo
 3. iné normalizované hmotnosti prijateľné pre letecký úrad.
- b) Prevádzkovateľ musí opraviť prevádzkovú hmotnosť bez paliva tak, aby v súčte zahŕňala všetku dodatočnú batožinu. Umiestenie tejto dodatočnej batožiny sa musí započítavať pri určovaní polohy ťažiska letúna.

OPS 1.620

Hodnoty hmotnosti cestujúcich a batožiny

- a) Prevádzkovateľ vypočíta hmotnosť cestujúcich a zapísanej batožiny s použitím buď skutočne zistených hmotností každej osoby a skutočne zistenej hmotnosti batožiny, alebo použitím normalizovaných hodnôt hmotnosti predpísaných v nasledujúcich tabuľkách 1 až 3, okrem prípadu, keď počet použiteľných sedadiel cestujúcich je menší ako 10. V takých prípadoch sa smie hmotnosť cestujúcich určiť na základe nimi alebo v ich mene urobeného ústneho vyhlásenia a pridaním vopred stanovenej konštantnej hodnoty na započítanie príručnej batožiny a odevov. Postup predpisujúci, kedy voliť skutočné a kedy normalizované hmotnosti, a postup, ktorý sa má dodržiavať pri používaní ústnych vyhlásení, musí byť obsiahnutý v prevádzkovej príručke.
- b) Prevádzkovateľ musí zabezpečiť, aby boli zahrnuté všetky predmety osobnej potreby a príručná batožina cestujúcich, ak určuje skutočnú hmotnosť väznením. Také väznenie sa musí vykonávať bezprostredne pred nastupovaním a v mieste blízkom nastupovaniu.
- c) Pri určovaní hmotnosti cestujúcich s použitím normalizovaných hmotností sa musia použiť normalizované hmotnosti uvedené v nasledujúcich tabuľkách 1 a 2. Tieto hmotnosti zahŕňajú príručnú batožinu a hmotnosť každého malého dieťaťa do 2 rokov sprevádzaného dospelým cestujúcim na jednom sedadle. Na účely tohto odseku sa musia považovať deti do 2 rokov, ktoré sa dopravujú na samostatnom sedadle cestujúceho, za deti.
- d) Hodnoty hmotností pre cestujúcich – 20 a viac sedadiel
1. Normalizované hmotnosti mužov a žien uvedené v tabuľke 1 platia pre letúny s 20 a viac sedadlami pre cestujúcich. Ako alternatíva v prípadoch, keď celkový použiteľný počet sedadiel pre cestujúcich je 30 alebo väčší, platia hodnoty hmotností uvedené v tabuľke 1 pod položkou všetci dospelí.
 2. Na účely tabuľky 1 znamená charterový let v dovolenkovej sezóne výhradne určený ako súčasť balíka služieb pri cestovaní počas dovoleniek. Hodnoty hmotností platia pre charterové lety počas dovolenkovej sezóny za predpokladu, že najviac 5 % sedadiel cestujúcich zabudovaných v letúne sa používa na bezúplatnú dopravu určitých kategórií cestujúcich.

Tabuľka 1

Počet sedadiel cestujúcich:	20 a viac		30 a viac všetci
	Muži	Ženy	dospelí
Všetky lety okrem charterových letov v dovolenkovej sezóne	88 kg	70 kg	84 kg
Charterové lety v dovolenkovej sezóne	83 kg	69 kg	76 kg
Deti	35 kg	35 kg	35 kg

- e) Hodnoty hmotností pre cestujúcich – 19 a menej sedadiel.
1. Normalizované hmotnosti tabuľky 2 platia pre letúny, ktorých celkový počet sedadiel cestujúcich je 19 alebo menej.

Tabuľka 2

Počet sedadiel cestujúcich	1 – 5	6 – 9	10 – 19
Muži	104 kg	96 kg	92 kg
Ženy	86 kg	78 kg	74 kg
Deti	35 kg	35 kg	35 kg

2. Pri letoch, keď sa neprepravuje príručná batožina v kabíne alebo keď sa príručná batožina započítava samostatne, možno od uvedených hmotností mužov a žien odrátať 6 kg. Predmety ako plášť, dáždnik, malá kabelka alebo taška, niečo na čítanie alebo malá kamera sa na účely tohto odseku nepokladajú za príručnú batožinu.
- f) Hodnoty hmotnosti batožiny
1. Normalizované hodnoty hmotností uvedené v tabuľke 3 sa použijú pre každý kus zapísanej batožiny, ak celkový počet sedadiel cestujúcich letúna je 20 alebo viac. Pre letúny s 19 alebo menej sedadlami cestujúcich sa musí použiť skutočná hmotnosť zapísanej batožiny stanovená vážením.
 2. Na účely tabuľky 3 platí, že:
 - i) vnútroštátny let je let, ktorého východiskové a cieľové letisko sú na území rovnakého štátu;
 - ii) lety v európskej oblasti sú lety iné ako vnútroštátne, ktorých východiskové a cieľové letisko sú v oblasti presne vymedzenej v dodatku 1 k OPS 1.620 písm. f), a
 - iii) medzikontinentálny let iný ako v európskej oblasti je let, ktorého východiskové a cieľové letisko sú na rôznych kontinentoch.

Tabuľka 3

20 alebo viac sedadiel

Druh letu	Normalizovaná hmotnosť batožiny
Vnútroštátne lety	11 kg
Lety v európskej oblasti	13 kg
Medzikontinentálne lety	15 kg
Všetky ostatné lety	13 kg

- g) Ak chce prevádzkovateľ používať normalizované hodnoty hmotností iné, ako sú uvedené v predchádzajúcich tabuľkách 1 až 3, musí oznámiť svoje dôvody leteckému úradu a získať vopred jeho súhlas. Musí rovnako predložiť na schválenie plán podrobného prieskumu a váženia a použiť metódy štatistického rozboru uvedené v dodatku 1 k OPS 1.620 písm. g). Po overení a schválení výsledkov prieskumu váženia leteckým úradom, revidované hodnoty normalizovaných hmotností platia len pre daného prevádzkovateľa. Revidované hodnoty normalizovaných hmotností sa môžu použiť len za podmienok rovnakých s podmienkami, za ktorých bolo váženie vykonané. Tam, kde sú revidované hodnoty normalizovaných hmotností väčšie ako hmotnosti uvedené v tabuľkách 1 až 3, sa musia používať tieto väčšie hodnoty.
- h) Pri každom lete, pri ktorom sa zistí, že podstatný počet cestujúcich s ich príručnými batožinami bude mať podľa očakávania hmotnosť väčšiu ako normalizovanú, musí prevádzkovateľ buď určiť skutočnú hmotnosť takých cestujúcich vážením, alebo pripočítať postačujúci prídavok hmotnosti.
- i) Ak sa používajú normalizované hodnoty hmotnosti zapísanej batožiny a očakáva sa, že významný počet zapísanej batožiny prekročí normalizovanú hmotnosť batožiny, prevádzkovateľ musí určiť skutočnú hmotnosť takejto batožiny vážením alebo pripočítaním postačujúceho prídavku hmotnosti.
- j) Prevádzkovateľ zabezpečí, aby veliteľ lietadla bol informovaný o tom, že sa na stanovenie hmotnosti nákladu použila neštandardná metóda a že táto metóda je uvedená v dokumentácii o hmotnosti a vyvážení.

OPS 1.625

Dokumentácia o hmotnosti a vyvážení

(pozri dodatok 1 k OPS 1.625)

- a) Prevádzkovateľ spracuje pred každým letom dokumentáciu o hmotnosti a vyvážení, presne vymedzujúcu náklad a jeho rozloženie. Dokumentácia o hmotnosti a vyvážení musí veliteľovi lietadla umožniť, aby mohol určiť, že náklad a jeho rozloženie je také, že neboli prekročené medze hmotnosti a vyváženia letúna. Osoba, ktorá spracováva túto dokumentáciu, musí byť v dokladoch menovite uvedená. Osoba, ktorá dohliada na nakladanie letúna musí svojim podpisom potvrdiť, že náklad a jeho rozloženie je v súlade s dokumentáciou o hmotnosti a vyvážení. Doklad musí byť prijateľný pre veliteľa lietadla a jeho súhlas potvrdený podpisom alebo rovnocenným spôsobom. [Pozri tiež OPS 1.1055 písm. a) bod 12.]
- b) Prevádzkovateľ musí presne vymedziť postupy na zmeny nákladu v poslednej chvíli.
- c) Prevádzkovateľ smie používať iný postup, ako požadujú písmená a) a b) v prípade, že ho schváli letecký úrad.

Dodatok 1 k OPS 1.605

Hmotnosť a vyváženie – všeobecne

(pozri OPS 1.605)

a) Stanovenie prevádzkovej hmotnosti letúna bez paliva

1. Váženie letúna

- i) Nové letúny sa obvyčajne vážia vo výrobnom závode a môžu sa uviesť do prevádzky bez nového váženia, ak ich záznamy o hmotnosti a vyvážení boli upravené s ohľadom na zmeny a úpravy vykonané na letúne. Letúny predávané jedným prevádzkovateľom so schváleným programom určovania hmotnosti a polohy ťažiska inému prevádzkovateľovi taktiež so schváleným programom nemusia byť znova zvážené prevádzkovateľom, ktorý tieto letúny prijíma, ak od posledného váženia neuplynuli viac ako 4 roky.
- ii) Hmotnosť a poloha ťažiska každého jednotlivého letúna sa znovu určuje v pravidelných lehotách. Maximálny čas medzi dvoma váženiami musí vymedziť prevádzkovateľ a musí spĺňať požiadavky OPS 1.605 písm. b). Okrem toho sa hmotnosť a poloha ťažiska každého letúna znova určuje buď:
 - A. vážením, alebo
 - B. výpočtom, ak je prevádzkovateľ schopný vierohodne doložiť platnosť zvolenej metódy výpočtu, vždy keď sú celkové zmeny prevádzkovej hmotnosti bez paliva väčšie ako $\pm 0,5\%$ maximálnej pristávacej hmotnosti alebo kedykoľvek je celková zmena polohy ťažiska väčšia ako $0,5\%$ strednej aerodynamickej tetivy.

2. Hmotnosť a poloha ťažiska lietadlového parku

- i) Pre lietadlový park alebo skupinu letúnov rovnakého typu a konfigurácie možno použiť priemerné prevádzkové hmotnosti bez paliva a polohy ťažiska lietadlového parku, ak prevádzkové hmotnosti bez paliva a polohy ťažiska jednotlivých letúnov ostávajú v medziach stanovených bodom ii). Okrem toho sa použijú kritériá uvedené ďalej v bodoch iii), iv) a v písmene a) bode 3.
- ii) Tolerancie
 - A. Ak sa prevádzková hmotnosť bez paliva ktoréhokoľvek váženého letúna alebo vypočítaná prevádzková hmotnosť bez paliva ktoréhokoľvek letúna lietadlového parku líši o viac ako $\pm 0,5\%$ maximálnej konštrukčnej pristávacej hmotnosti od stanovenej prevádzkovej hmotnosti lietadlového parku bez paliva alebo ak sa poloha ťažiska líši o viac ako $\pm 0,5\%$ strednej aerodynamickej tetivy od polohy ťažiska daného lietadlového parku, takýto letún sa z parku vynechá. Môžu sa zaviesť samostatné lietadlové parky, každý s odlišnou strednou hmotnosťou.
 - B. Ak je hmotnosť letúna v tolerancii prevádzkovej hmotnosti lietadlového parku bez paliva, avšak poloha ťažiska je mimo povolenej tolerancie, možno letún prevádzkovať aj tak, že sa použije pre lietadlový park prevádzková hmotnosť bez paliva, avšak s individuálnou polohou ťažiska.
 - C. Ak jednotlivý letún pri porovnaní s ostatnými letúnmí parku vykazuje fyzikálne presne vysvetliteľný rozdiel (napr. konfigurácia palubného bufetu alebo sedadiel), ktorý spôsobuje prekročenie tolerancii pre park, je možné ponechať tento letún v parku za predpokladu, že sa použijú vhodné opravy pre jeho hmotnosť a/alebo polohu jeho ťažiska.
 - D. Letúny, pre ktoré neboli vyhlásené žiadne hodnoty strednej aerodynamickej tetivy, sa musia prevádzkovať na základe ich individuálnych hmotností a polôh ťažiska alebo musia byť podrobené osobitnému rozboru a schváleniu.
- iii) Používanie hodnôt lietadlového parku
 - A. Prevádzkovateľ musí po zvážení letúna, alebo ak bola vykonaná ľubovoľná zmena v jeho vybavení alebo konfigurácii overiť, či daný letún zostáva v toleranciách predpísaných v bode 2 bode ii).
 - B. Letúny, ktoré neboli vážené od posledného stanovenia hmotnosti lietadlového parku, môžu ostať v parku lietadiel a môžu sa prevádzkovať s použitím hodnôt pre lietadlový park za predpokladu, že jednotlivé hodnoty preverené výpočtom ostávajú v toleranciách vymedzených bodom 2 bodom ii). Prevádzkovateľ musí buď stanoviť nové hodnoty pre lietadlový park spĺňajúci požiadavky uvedené v bode 2 bodoch i) a ii), alebo prevádzkovať letúny prekračujúce tolerancie s použitím ich individuálnych hodnôt, ak jednotlivé hodnoty prekročia tieto tolerancie.

C. Prevádzkovateľ musí overiť vážením alebo výpočtom, či sú skutočné hodnoty letúna, ktorý chce zaradiť do lietadlového parku prevádzkovaného na základe hodnôt lietadlového parku, v toleranciách predpísaných v bode 2 bode ii).

iv) Hodnoty lietadlového parku sa musia aktualizovať aspoň na konci každého hodnotenia hmotností lietadlového parku, aby sa vyhovelo bodu 2 bodu i).

3. Počet letúnov, ktorý sa má zväziť na získanie hodnôt lietadlového parku

i) Ak je „n“ počet letúnov v lietadlovom parku používajúcich hodnôt lietadlového parku, musí prevádzkovateľ vykonať váženie aspoň určitého počtu letúnov stanoveného v nasledujúcej tabuľke:

Počet letúnov v lietadlovom parku	Minimálny počet vážení
2 alebo 3	n
4 až 9	$(n + 3)/2$
10 a viac	$(n + 51)/10$

ii) Pri výbere letúnov, ktoré majú byť zvážené, sa vyberajú tie, ktoré neboli vážené najdlhší čas.

iii) Obdobie medzi dvoma hodnoteniami hmotností lietadlového parku nesmie byť dlhšie ako 48 mesiacov.

4. Postup váženia

i) Váženie musí vykonať buď výrobca letúna, alebo organizácia schválená na údržbu.

ii) Musia sa vykonať obvyklé opatrenia v súlade so správnym postupom, a to:

A. kontrola úplnosti letúnov a ich vybavenia;

B. určenie, či boli správne započítané prevádzkové kvapaliny;

C. zabezpečenie čistoty letúna a

D. zabezpečenie váženia v uzatvorenej budove.

iii) Akékoľvek zariadenie použité na váženie musí byť správne ciachované, vynulované a použité v súlade s pokynmi výrobcu. Každá stupnica musí byť ociachovaná buď výrobcom, úradom pre miery a váhy, alebo organizáciou s príslušným schválením každé dva roky alebo v lehotách stanovených výrobcom vážiaceho zariadenia, ak sú kratšie. Zariadenie musí umožňovať určiť hmotnosť letúna presne.

b) Osobitné normalizované hmotnosti pre prevádzkový náklad. Okrem normalizovaných hmotností pre cestujúcich a zapísanú batožinu môže prevádzkovateľ predložiť leteckému úradu na schválenie normalizované hmotnosti iných položiek nákladu.

c) Nakladanie letúna

1. Prevádzkovateľ musí zabezpečiť, aby nakladanie jeho letúnov bolo vykonávané pod dozorom kvalifikovaného personálu.

2. Prevádzkovateľ musí zabezpečiť, aby nakladanie daného nákladu letúna bolo rovnaké s údajmi používanými na výpočet jeho hmotnosti a vyváženia.

3. Prevádzkovateľ musí dodržať ďalšie konštrukčné obmedzenia, ako je pevnosť podlahy, maximálne zaťaženie bežného metra, maximálna hmotnosť nákladu v jednotlivých nákladových priestoroch a/alebo obmedzenie maximálneho počtu sedadiel pre cestujúcich.

d) Medze polohy ťažiska

1. Prevádzková obálka polôh ťažiska. Pokiaľ sa nepoužíva pridelovanie sedadiel a nie sú presne započítavané do výpočtu polohy ťažiska účinky počtu cestujúcich v jednotlivých radoch sedadiel, nákladov v jednotlivých nákladových priestoroch a paliva v jednotlivých nádržiach, musí sa použiť prevádzková záloha vo schválenej obálke polôh ťažisk. Na určovanie záloh polohy ťažiska sa musia vziať do úvahy možné odchýlky od uvažovaného rozloženia nákladu. Ak sa použije voľná voľba sedadiel cestujúcimi, musí prevádzkovateľ zaviesť postupy na zabezpečenie nápravných krokov vykonávaných posádkou alebo palubnými sprievodcami, ak by došlo k extrémnej volbe sedadiel v pozdĺžnom smere. Zálohy polohy ťažiska a s tým spojené prevádzkové postupy, vrátane predpokladov týkajúcich sa rozsadenia cestujúcich, musia byť prijateľné pre letecký úrad.
 2. Poloha ťažiska počas letu. Prevádzkovateľ musí okrem toho k hore uvedenému písmenu d) bodu 1 preukázať, že postupy plne prihliadajú k extrémnym zmenám polôh ťažiska počas letu, ktoré boli spôsobené pohybmi cestujúcich/posádky a spotrebou/prečerpávaním paliva.
-

Dodatok 1 k OPS 1.620 písm. f)

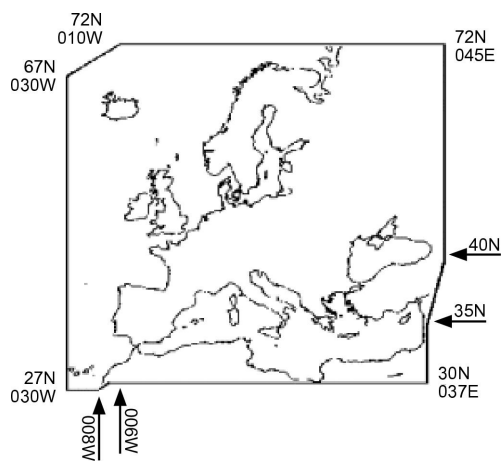
Vymedzenie priestoru pre lety v európskej oblasti

Lety v európskej oblasti sú na účely OPS 1.620 písm. f) lety iné ako vnútroštátne, ktoré sa vykonávajú v oblasti ohraničenej kompasovými smermi medzi ďalej uvedenými bodmi:

- | | |
|---------|--------|
| – N7200 | E04500 |
| – N4000 | E04500 |
| – N3500 | E03700 |
| – N3000 | E03700 |
| – N3000 | W00600 |
| – N2700 | W00900 |
| – N2700 | W03000 |
| – N6700 | W03000 |
| – N7200 | W01000 |
| – N7200 | E04500 |

ako je znázornené na obrázku 1:

Obrázok 1

Európska oblasť

Dodatok 1 k OPS 1.620 písm. g)

Postupy určovania revidovaných hodnôt normalizovanej hmotnosti cestujúcich a batožiny

- a) Cestujúci
1. Metóda vzorkovania hmotností. Priemerná hmotnosť cestujúcich a ich príručnej batožiny musí byť stanovená vážením náhodne vybraných vzoriek. Voľba náhodných vzoriek musí byť svojou povahou a rozsahom reprezentatívna pre veľký počet cestujúcich, prihliadajúc na druh prevádzky, početnosti letov na rôznych tratiach, na vnútroštátne alebo medzinárodné lety, na ročné obdobie a na počet sedadiel letúna.
 2. Veľkosť vzoriek. Plán prieskumu musí zahŕňať váženie aspoň čo najväčšieho:
 - i) počtu cestujúcich vypočítaného z radiacej vzorky s použitím obvyklých štatistických postupov a založeného na štatistickom zabezpečení presnosti 1 % pre všetkých dospelých a 2 % pre priemerné hmotnosti mužov a žien, brané oddelene, a
 - ii) pre letúny:
 - A. s počtom sedadiel pre cestujúcich 40 a viac, celkový počet 2 000 cestujúcich, alebo
 - B. s počtom sedadiel pre cestujúcich menším ako 40, celkový počet cestujúcich rovnajúci sa päťdesiatnásobku (počtu sedadiel pre cestujúcich).
 3. Hmotnosti cestujúcich. Hmotnosti cestujúcich musia zahŕňať hmotnosť ich osobných vecí, ktoré nesú pri vstupe do letúna. Pri odoberaní náhodných vzoriek hmotnosti cestujúcich majú byť malé deti do dvoch rokov vážené spoločne so sprevádzajúcim dospelým [pozri tiež OPS 1.620 písm. c), d) a e)].
 4. Miesto váženia. Miesto, kde budú cestujúci vážení, sa vyberá čo najbližšie k letúnu v bode, kde je nepravdepodobné, že by mohlo dôjsť ku zmene hmotnosti cestujúceho tým, že sa zbaví alebo naopak získa ďalšie osobné veci pred vstupom do letúna.
 5. Vážiace zariadenie. Vážiace zariadenie používané na váženie cestujúcich má rozsah aspoň do 150 kg. Hmotnosť sa udáva s delením nie hrubším ako po 500 g. Chyba vážiaceho zariadenia musí byť menšia ako 0,5 % rozsahu alebo 200 g podľa toho, ktorá hodnota je väčšia.
 6. Zapisovanie hmotností. Pre každý let musí byť zapísaná hmotnosť cestujúcich vrátane ich kategorizácie (muži/ženy/deti) a číslo linky.
- b) Zapísaná batožina. Štatistický postup na určovanie revidovaných hodnôt normalizovanej hmotnosti batožiny, založený na priemerných hmotnostiach batožiny vo vzorke minimálnej požadovanej veľkosti, je v podstate rovnaký ako pre cestujúcich a ako je predpísaný v písmene a) bode 1. Pre batožinu je požadované štatistické zabezpečenie presnosti 1 %. Musí sa zväziť najmenej 2 000 kusov batožiny.
- c) Stanovovanie revidovaných hodnôt normalizovanej hmotnosti pre cestujúcich a zapísanú batožinu
1. Musí sa vykonať štatistický rozbor, aby sa zabezpečilo, že prednosť v používaní revidovaných hodnôt normalizovanej hmotnosti cestujúcich a zapísanej batožiny pred používaním ich skutočných hmotností zistených vážením neovplyvní nepriaznivo bezpečnosť prevádzky. Takým rozborom sa vytvoria priemerné hodnoty hmotnosti cestujúcich a batožiny; rovnako ako ostatné údaje.
 2. Na letúnoch s 20 a viac sedadlami pre cestujúcich platia tieto priemery ako revidované hodnoty normalizovanej hmotnosti mužov a žien.
 3. Na menších letúnoch sa musia k priemerným hmotnostiam cestujúcich pridať ďalej uvádzané prídavky na získanie revidovaných hodnôt normalizovanej hmotnosti:

Počet sedadiel cestujúcich	Požadovaný prídavok hmotnosti
1 – 5 vrátane	16 kg
6 – 9 vrátane	8 kg
10 – 19 vrátane	4 kg

Na letúnoch s 30 alebo viac sedadlami pre cestujúcich možno alternatívne používať revidované hodnoty normalizovanej (priemernej) hmotnosti všetkých dospelých. Revidované hodnoty normalizovanej (priemernej) hmotnosti zapísanej batožiny platia pre letúny s 20 a viac sedadlami cestujúcich.

4. Prevádzkovatelia majú možnosť voľby predložiť podrobný plán prieskumu leteckému úradu na schválenie a následne odchýlku od revidovanej hodnoty normalizovanej hmotnosti za predpokladu, že táto odlišná hodnota je určená postupom vysvetleným v tomto dodatku. Také odchýlky sa musia opäť preskúmať v lehotách nepresahujúcich 5 rokov.
 5. Revidované hodnoty normalizovanej hmotnosti všetkých dospelých musia byť založené na pomere počtu mužov k počtu žien 80/20 týkajúcom sa všetkých letov okrem charterových letov v dovolenkovej sezóne, kde je tento pomer 50/50. Ak chce prevádzkovateľ získať súhlas na použitie iného pomeru na konkrétnych tratiach alebo letoch, tak údaje z jeho programu vážená sa musia predložiť leteckému úradu a musí preukázať, že alternatívny pomer mužov a žien je konzervatívny a zahŕňa aspoň 84 % skutočne zistených pomerov počtov žien a mužov vo vzorke z najmenej 100 typických letov.
 6. Priemerné hodnoty hmotností sa zaokrúhľujú na najbližšie celé číslo v kg. Hodnoty hmotností zapísanej batožiny sa zaokrúhľujú na najbližších 0,5 kg.
-

Dodatok 1 k OPS 1.625

Dokumentácia o hmotnosti a vyvážení

- a) Dokumentácia o hmotnosti a vyvážení
1. Obsah
 - i) Dokumentácia o hmotnosti a vyvážení musí obsahovať tieto informácie:
 - A. poznávaciu značku a typ letúna;
 - B. číslo linky a dátum;
 - C. identifikačné údaje veliteľa lietadla;
 - D. identifikačné údaje osoby, ktorá spracovala doklad;
 - E. prevádzkovú hmotnosť letúna bez paliva a príslušnú polohu ťažiska;
 - F. hmotnosť paliva pri vzlete a hmotnosť traťového paliva;
 - G. hmotnosť prevádzkových látok iných ako pohonných;
 - H. zložky nákladu vrátane cestujúcich, batožiny, tovaru a záťaže;
 - I. vzletovú hmotnosť, pristávaciu hmotnosť a hmotnosť bez paliva;
 - J. rozloženie nákladu;
 - K. použiteľné polohy ťažiska letúna a
 - L. obmedzujúce hodnoty hmotnosti a polohy ťažiska.
 - ii) Prevádzkovateľ môže so súhlasom leteckého úradu vynechať niektoré údaje tejto dokumentácie o hmotnosti a vyvážení.
 2. Zmeny v poslednej chvíli. Ak dôjde k akejkoľvek zmene v poslednej chvíli po vyplnení dokumentácie o hmotnosti a vyvážení, musí byť o tejto zmene upovedomený veliteľ lietadla a táto zmena musí byť doplnená do dokumentácie o hmotnosti a vyvážení. Najväčšia prípustná zmena v počte cestujúcich alebo náklade v nákladových priestoroch vykonávaná na poslednú chvíľu musí byť stanovená v prevádzkovej príručke. Ak by bola zmena väčšia, musí sa spracovať nová dokumentácia o hmotnosti a vyvážení.
- b) Systémy využívajúce počítač. Tam, kde dokumentáciu o hmotnosti a vyvážení vytvára systém hmotnosti a vyváženia využívajúci počítač, musí prevádzkovateľ overovať úplnosť výstupných údajov. Musí zaviesť systém, ktorým sa kontroluje nepretržitým overovaním výstupných údajov v lehotách neprekračujúcich 6 mesiacov to, či sú do systému správne zaraďované zmeny vstupných údajov, ako aj to, či systém pracuje trvalo správne.
- c) Palubné systémy hmotnosti a vyváženia. Prevádzkovateľ musí získať schválenie od leteckého úradu, ak si praje používať palubný počítačový systém hmotnosti a vyváženia ako hlavný zdroj informácií na vypravenie letúna.
- d) Dátový prenos. Ak sa letúnom odovzdáva dokumentácia o hmotnosti a vyvážení dátovým prenosom, musia byť na zemi k dispozícii kópie posledného stavu dokumentácie o hmotnosti a vyvážení potvrdené veliteľom lietadla.

ČLÁNOK K

PRÍSTROJE A VYBAVENIE

OPS 1.630

Všeobecný úvod

- a) Prevádzkovateľ zabezpečí, aby sa let nezačal skôr, než sú prístroje a vybavenie požadované týmto článkom:
1. schválené s výnimkou uvedenou v písmene c) a inštalované v súlade s požiadavkami, ktoré sa na ne vzťahujú, vrátane noriem minimálnej výkonnosti, prevádzkových predpisov a predpisov letovej spôsobilosti, a
 2. v prevádzkyschopnom stave pre druh prevádzky vykonávanej s výnimkami uvedenými v MEL (pozri OPS 1.030).
- b) Normy minimálnej výkonnosti prístrojov a vybavenia sú normy predpísané Európskymi technickými normalizačnými príkazmi (ETSO), ktoré sú uvedené v platných špecifikáciách k Európskym technickým normalizačným príkazom (CS-TSO), pokiaľ nie sú v predpisoch letovej spôsobilosti alebo v prevádzkových predpisoch predpísané normy výkonnosti odlišné. Prístroje a vybavenie vyhovujúce projektovým a výkonnostným špecifikáciám iným ako ETSO môžu k dátumu zavedenia OPS zostať v prevádzke alebo byť inštalované, pokiaľ nie sú v tomto článku predpísané dodatočné požiadavky. Prístroje a vybavenie, ktoré už boli schválené, nemusia vyhovovať zrevidovanému ETSO alebo zrevidovanej špecifikácii inej ako ETSO, pokiaľ nie je predpísaná požiadavka so spätnou platnosťou.
- c) Schválenie sa nevyžaduje na nasledujúce položky:
1. poistky uvádzané v OPS 1.635;
 2. elektrické baterky uvádzané v OPS 1.640 písm. a) bode 4;
 3. presné hodiny uvádzané v OPS 1.650 písm. b) a OPS 1.652 písm. b);
 4. držiak máp uvádzaný v OPS 1.652 písm. n);
 5. súpravy na poskytnutie prvej pomoci uvádzané v OPS 1.745;
 6. zdravotnícke súpravy pre núdzové prípady uvádzané v OPS 1.755;
 7. megafóny uvádzané v OPS 1.810;
 8. vybavenie na prežitie a pyrotechnické signalizačné vybavenie uvádzané v OPS 1.835 písm. a) a c);
 9. vlečné kotvy a vybavenie na púťanie, kotvenie a manévrovanie vodných a obojživelných letúnov uvádzané v OPS 1.840;
 10. detské pripútacie zariadenia uvádzané v OPS 1.730 písm. a) bode 3.
- d) Ak sa má vybavenie používať jedným členom letovej posádky na jeho pracovnom mieste počas letu, musí byť ľahko ovládateľné z jeho pracovného miesta. Ak sa požaduje, aby sa časť vybavenia obsluhovala viac ako jedným členom letovej posádky, musí byť zastavaná tak, aby bola ľahko obsluhovateľná z každého pracovného miesta, z ktorého sa požaduje, aby bola obsluhovateľná.
- e) Prístroje, ktoré používa ktorýkoľvek člen letovej posádky, musia byť usporiadané tak, aby umožňovali danému členovi letovej posádky ľahko z jeho pracovného miesta vidieť ich údaje s pokiaľ možno najmenšou odchýlkou od jeho polohy a zorného poľa, ktoré obyčajne zaujíma, ak sa pozerá dopredu v smere letu. Kedykoľvek sa v letúne s viacčlennou posádkou požaduje jediný prístroj daného druhu používaný viac ako jedným členom letovej posádky, musí byť zastavaný tak, aby bol viditeľný zo všetkých príslušných pracovných miest letovej posádky.

OPS 1.635

Ochrana obvodov

Prevádzkovateľ nesmie prevádzkovať letún, v ktorom sa používajú tavné poistky, ak nie sú k dispozícii na použitie počas letu záložné poistky v počte najmenej 10 % počtu poistiek rovnakej menovitej hodnoty, najmenej však tri kusy poistiek každej použitej menovitej hodnoty.

OPS 1.640

Prevádzkové svetlá letúna

Prevádzkovateľ nesmie prevádzkovať letún, ktorý nie je vybavený:

- a) na denný let:
 1. systémom protizrážkových svetiel;
 2. osvetlením napájaným z elektrickej siete letúna zabezpečujúcim dostatočné osvetlenie všetkých prístrojov a vybavenia, ktoré sú nevyhnutné pre bezpečnú prevádzku letúna;
 3. osvetlením napájaným z elektrickej siete letúna zabezpečujúcim osvetlenie vo všetkých priestoroch pre cestujúcich, a
 4. elektrickou baterkou pre každého člena posádky letúna ľahko dostupnou z jemu prideleného pracovného miesta;
- b) na nočný let okrem vybavenia predpísaného v písmene a):
 1. navigačnými/polohovými svetlami a
 2. dvoma prístávacími reflektormi alebo jedným reflektorom s dvoma nezávisle napájanými vláknami a
 3. svetlami vyhovujúcimi medzinárodným predpisom na prevenciu zrážok na mori, ak je letún vodný alebo obojživelný.

OPS 1.645

Stierače čelných skiel

Prevádzkovateľ nesmie prevádzkovať letún s maximálne osvedčenou vzletovou hmotnosťou väčšou ako 5 700 kg, pokiaľ nie je vybavený na každom pracovnom mieste pilota stieračom čelného skla alebo rovnocenným prostriedkom na udržanie čistej časti čelného skla počas zrážok.

OPS 1.650

Denná prevádzka VFR – letové a navigačné prístroje a spolupracujúce vybavenie

Prevádzkovateľ nesmie prevádzkovať letún počas dňa za VFR, ak tento nie je vybavený letovými a navigačnými prístrojmi a spolupracujúcim vybavením a tam, kde je to vhodné, ak nie sú splnené podmienky stanovené v nasledujúcich bodoch:

- a) magnetický kompas;
- b) presné hodiny udávajúce čas v hodinách, minútach a sekundách;
- c) citlivý barometrický výškomer ciachovaný v stopách (ft) s nastaviteľnou pomocnou stupnicou ciachovanou v hektopascaloch/milibaroch, nastaviteľný na ľubovoľný barometrický tlak, ktorý je prestaviteľný počas letu;
- d) rýchlomer ciachovaný v uzloch (kt);
- e) ukazovateľ vertikálnej rýchlosti;

- f) zatáčkomer s relatívnym priečnym sklonomerom alebo prístrojom na koordinovanie zatáčky, ktorý má ukazovateľ sklzu;
- g) ukazovateľ polohy;
- h) stabilizovaný ukazovateľ smeru a
- i) prostriedok indikujúci v pilotnom priestore vonkajšiu teplotu v stupňoch Celzia;
- j) pre lety, ktorých trvanie neprekročí 60 minút, so vzletom a pristátím na tom istom letisku, pri ktorých sa letún nevzdialí od tohto letiska ďalej ako 50 nm, možno nahradiť všetky prístroje predpísané predchádzajúcimi písmenami f), g) a h) a ďalej uvedeným písmenom k) bodom 4, 5 a 6, zatáčkomerom s relatívnym priečnym sklonomerom (s ukazovateľom sklzu) alebo prístrojom na koordináciu zatáčky, ktorý má ukazovateľ sklzu, alebo umelým horizontom a aj ukazovateľom sklzu;
- k) vždy keď sú požadovaní dvaja piloti, má byť pracovné miesto druhého pilota vybavené týmito samostatnými prístrojmi:
 - 1. citlivý barometrický výškomer ciachovaný v stopách (ft) s nastaviteľnou pomocnou stupnicou ciachovanou v hektopascaloch/milibaroch, nastaviteľný na ľubovoľný barometrický tlak, ktorý je prestaviteľný počas letu;
 - 2. rýchlomer ciachovaný v uzloch (kt);
 - 3. ukazovateľ vertikálnej rýchlosti;
 - 4. zatáčkomer s relatívnym priečnym sklonomerom alebo prístrojom na koordinovanie zatáčky, ktorý má ukazovateľ sklzu;
 - 5. ukazovateľ polohy a
 - 6. stabilizovaný ukazovateľ smeru;
- l) každý systém indikácie rýchlosti musí byť vybavený vyhrievanou Pitotovou trubicou alebo rovnocennými prostriedkami zabraňujúcimi nesprávnej činnosti vplyvom buď kondenzácie, alebo námrazy pre:
 - 1. letúny s maximálnou osvedčenou vzletovou hmotnosťou väčšou ako 5 700 kg alebo s maximálnou schválenou konfiguráciou viacej ako 9 sedadiel pre cestujúcich;
 - 2. letúny, ktorým bolo individuálne osvedčenie letovej spôsobilosti vydané prvýkrát 1. apríla 1999 alebo neskôr;
- m) kedykoľvek sa požaduje zdvojenie prístrojov, táto požiadavka zahŕňa samostatný displej pre každého pilota a samostatné voliace prepínače alebo iné spolupracujúce vybavenie tam, kde je to vhodné;
- n) všetky letúny musia byť vybavené prostriedkami na indikovanie nedostatočného napájania predpísaných letových prístrojov;
- o) všetky letúny s obmedzeniami na stlačiteľnosť vzduchu, inak neindikovanými požadovanými rýchlomermi, musia byť vybavené machmetrami na každom pracovnom mieste pilotov;
- p) prevádzkovateľ nesmie vykonávať dennú VFR prevádzku, ak letún nie je vybavený náhlavnou súpravou s ramienkovým mikrofónom alebo ekvivalentom pre každého člena letovej posádky v službe v pilotnom priestore.

OPS 1.652

Prevádzka IFR alebo v noci – letové a navigačné prístroje a spolupracujúce vybavenie

Prevádzkovateľ nesmie prevádzkovať letún za podmienok letu IFR alebo v noci za podmienok letu VFR, ak tento nie je vybavený letovými a navigačnými prístrojmi a spolupracujúcim vybavením, a tam, kde je to vhodné, ak nie sú splnené podmienky stanovené v nasledujúcich písmenách:

- a) magnetický kompas;
- b) presné hodiny udávajúce čas v hodinách, minútach a sekundách;
- c) dva citlivé barometrické výškomery ciachované v stopách (ft) s nastaviteľnou pomocnou stupnicou ciachovanou v hektopascaloch/milibaroch, nastaviteľné na ľubovoľný barometrický tlak, ktorý je prestaviteľný počas letu. Tieto výškomery musia mať bubienkovo-ručičkový ukazovateľ s počítadlom (s číselným zobrazením údajov) alebo ekvivalentnú prezentáciu;

- d) rýchlomerný systém s vyhrievanou Pitotovou trubicou alebo s rovnocenným prostriedkom chrániacim pred nesprávnou činnosťou spôsobenou kondenzáciou alebo námrazou, vrátane signalizácie poruchy vyhrievania trubice. Požiadavka signalizácie poruchy vyhrievania Pitotovej trubice neplatí pre letúny s maximálne schválenou konfiguráciou 9 alebo menej sedadiel pre cestujúcich alebo s maximálne osvedčenou vzletovou hmotnosťou 5 700 kg alebo menšou, ktorých individuálne osvedčenie letovej spôsobilosti bolo vydané pred 1. aprílom 1998;
- e) ukazovateľ vertikálnej rýchlosti;
- f) zatačkomer s relatívnym priečnym sklonomerom;
- g) ukazovateľ polohy;
- h) stabilizovaný ukazovateľ smeru;
- i) prostriedok indikujúci v pilotnom priestore vonkajšiu teplotu v stupňoch Celzia a
- j) dva nezávislé systémy statického tlaku s výnimkou, že pre vrtuľové letúny s maximálnou osvedčenou vzletovou hmotnosťou 5 700 kg alebo menšou je prípustný jeden systém statického tlaku s jedným náhradným zdrojom statického tlaku;
- k) kedykoľvek sú požadovaní dvaja piloti, má byť pracovné miesto druhého pilota vybavené týmito samostatnými prístrojmi:
1. citlivým barometrickým výškomerom, ciachovaným v stopách (ft) s nastaviteľnou pomocnou stupnicou ciachovanou v hektopascaloch/milibaroch, nastaviteľným na ľubovoľný barometrický tlak, ktorý je prestaviteľný počas letu. Tento prístroj môže byť jedným z dvoch výškomerov požadovaných písmenom c). Tieto výškomery musia mať bubienkovo-ručičkový ukazovateľ s počítadlom (s číselným zobrazením údajov) alebo ekvivalentnú prezentáciu;
 2. rýchlomerný systém s vyhrievanou Pitotovou trubicou alebo s rovnocenným prostriedkom chrániacim pred nesprávnou činnosťou spôsobenou kondenzáciou alebo námrazou, vrátane signalizácie poruchy vyhrievania trubice. Požiadavka signalizácie poruchy vyhrievania Pitotovej trubice neplatí pre letúny s maximálne schválenou konfiguráciou 9 alebo menej sedadiel pre cestujúcich alebo s maximálne osvedčenou vzletovou hmotnosťou 5 700 kg alebo menšou, ktorých individuálne osvedčenie letovej spôsobilosti bolo vydané pred 1. aprílom 1998;
 3. ukazovateľ vertikálnej rýchlosti;
 4. zatačkomer s relatívnym priečnym sklonomerom;
 5. ukazovateľ polohy a
 6. stabilizovaný ukazovateľ smeru;
- l) letúny s maximálnou osvedčenou vzletovou hmotnosťou väčšou ako 5 700 kg alebo s maximálnou schválenou konfiguráciou viac ako 9 sedadiel pre cestujúcich musia byť okrem toho vybavené samostatným záložným ukazovateľom polohy (umelým horizontom) využitelným z oboch pracovných miest pilotov, ktorý:
1. je nepretržite napájaný za normálnych prevádzkových podmienok a po úplnom výpadku elektrických zdrojov zo zdroja nezávislého od základného systému výroby elektrickej energie;
 2. umožňuje spoľahlivú činnosť počas najmenej 30 minút od úplného vysadenia základného systému výroby elektrickej energie s prihliadnutím na ostatné záťaže núdzového zdroja elektrickej energie a na prevádzkové postupy;
 3. pracuje nezávisle od všetkých ostatných systémov indikácie letovej polohy;
 4. automaticky sa uvedie do činnosti po úplnom výpadku normálneho systému výroby elektrickej energie a
 5. je vhodne osvetlený počas všetkých fáz prevádzky s výnimkou letúnov s maximálnou osvedčenou vzletovou hmotnosťou 5 700 kg alebo menšou, zapísaných v registri lietadiel členských štátov k 1. aprílu 1995, vybavených záložným ukazovateľom polohy v ľavej prístrojovej doske;
- m) na splnenie písmena l) musí byť posádke jasne zrejmé, kedy je záložný ukazovateľ polohy požadovaný uvedeným písmenom napájaný z núdzového zdroja. Ak je záložný ukazovateľ polohy napájaný z vlastného jednocelového napájacieho zdroja, je na prístroji alebo na prístrojovej doske pripojené označenie, že sa tento zdroj používa;
- n) držiak mapy je na mieste, na ktorom je zabezpečená jej čitateľnosť a na ktorom môže byť mapa pri nočnej prevádzke osvetlená;

- o) zatáčkomery s relatívnym priečnym sklonomerom (s ukazovateľom sklzu) sa smú nahradiť ukazovateľmi sklzu, ak je inštalovaný záložný systém indikácie letovej polohy osvedčený podľa CS 25.1303 písm. b) bodu 4 alebo jeho ekvivalentu;
- p) vždy keď sa požaduje zdvojenie prístrojov, táto požiadavka zahŕňa samostatný displej pre každého pilota a samostatné voliace prepínače alebo iné spolupracujúce vybavenie tam, kde je to vhodné;
- q) všetky letúny musia byť vybavené prostriedkami na indikovanie nedostatočného napájania predpísaných letových prístrojov;
- r) všetky letúny s obmedzeniami na stlačiteľnosť vzduchu inak neindikovanými požadovanými rýchloermi musia byť vybavené machmetrami na každom pracovnom mieste pilotov a
- s) prevádzkovateľ nesmie vykonávať lety IFR alebo v noci, ak letún nie je vybavený náhlavnou súpravou s ramienkovým mikrofónom alebo rovnocenným mikrofónom pre každého člena letovej posádky počas služby v pilotnom priestore a kľúčovacím tlačidlom na riadidlách pre každého predpísaného pilota.

OPS 1.655

Dodatočné vybavenie pre jednopilotné lety IFR alebo lety v noci

Prevádzkovateľ nesmie vykonávať jednopilotné lety IFR, pokiaľ letún nie je vybavený autopilotom s režimom aspoň automatického udržiavania nadmorskej výšky a kurzu.

OPS 1.660

Systém signalizácie zadanej nadmorskej výšky

- a) Prevádzkovateľ nesmie prevádzkovať turbovrtuľový letún s maximálnou osvedčenou vzletovou hmotnosťou väčšou ako 5 700 kg alebo s maximálnou schválenou konfiguráciou viac ako 9 sedadiel pre cestujúcich alebo prúdový letún, ak nie je vybavený systémom signalizácie zadanej nadmorskej výšky, ktorý je schopný:
 - 1. upozorniť letovú posádku, že sa približuje na predvolenú nadmorskú výšku, a
 - 2. upozorniť letovú posádku aspoň zvukovým signálom, ak sa odchyľuje nahor alebo nadol od predvolenej nadmorskej výšky,

s výnimkou letúnov s maximálnou osvedčenou vzletovou hmotnosťou neprekračujúcou 5 700 kg s maximálnou schválenou konfiguráciou viac ako 9 sedadiel pre cestujúcich, ktorým bolo prvýkrát vydané individuálne osvedčenie letovej spôsobilosti pred 1. aprílom 1972 a k 1. aprílu 1995 už sú zapísané v registri členského štátu.

OPS 1.665

Výstražný systém na blízkosť terénu a systém uvedenia si terénu a výstrahy

- a) Prevádzkovateľ nesmie prevádzkovať letún s turbínovým pohonom s maximálnou osvedčenou vzletovou hmotnosťou väčšou ako 5 700 kg alebo s maximálnou schválenou konfiguráciou viac ako 9 sedadiel pre cestujúcich, ak nie je vybavený výstražným systémom na blízkosť terénu, ktorý obsahuje funkciu očakávaného varovania pred nebezpečným terénom (systém uvedenia si terénu a výstrahy – TAWS).
- b) Výstražný systém na blízkosť terénu musí letovej posádke automaticky poskytovať včasnú a zreteľnú zvukovú signalizáciu, ktorá sa môže doplniť vizuálnou signalizáciou o nadmernej rýchlosti klesania, blízkosti terénu, strate nadmorskej výšky po vzlete alebo pri opakovaní okruhu, nesprávnej konfigurácii na pristátie a o odchýlke pod zostupovú rovinu.
- c) Systém uvedenia si terénu a výstrahy musí letovej posádke automaticky poskytovať včasnú a zreteľnú vizuálnu a zvukovú signalizáciu a zobrazenie uvedenia si terénu s dostatočným predstihom varovnej signalizácie, aby sa zabránilo riadenému letu do terénu, a taktiež má systém poskytovať schopnosť sledovania terénu pred letúnom a rovinu bezpečnej výšky nad terénom.

OPS 1.668

Palubný protizrážkový systém

Prevádzkovateľ nesmie prevádzkovať letún s turbínovým pohonom s maximálnou osvedčenou vzletovou hmotnosťou väčšou ako 5 700 kg alebo s maximálnou schválenou konfiguráciou viac ako 19 sedadiel pre cestujúcich, ak nie je vybavený palubným protizrážkovým systémom s minimálnou úrovňou výkonnosti aspoň ACAS II.

OPS 1.670

Vybavenie palubným poveternostným radarom

- a) Prevádzkovateľ nesmie prevádzkovať letún:
1. s pretlakovou kabínou alebo
 2. bez pretlakovej kabíny s maximálnou osvedčenou vzletovou hmotnosťou väčšou ako 5 700 kg, alebo
 3. bez pretlakovej kabíny s maximálnou schválenou konfiguráciou viac ako 9 sedadiel pre cestujúcich, ak nie je vybavený palubným poveternostným radarom, vždy keď sa má takýto letún prevádzkovať v noci alebo za meteorologických podmienok letu podľa prístrojov v priestoroch, kde možno na trati očakávať výskyt búrok alebo iných poveternostných podmienok, ktoré môžu byť nebezpečné a ktoré sa pokladajú za zistiteľné palubným poveternostným radarom.
- b) Palubný poveternostný radar môže byť vo vrtoľových letúnoch s pretlakovou kabínou s maximálnou osvedčenou vzletovou hmotnosťou do 5 700 kg a s maximálne schválenou konfiguráciou najviac 9 sedadiel pre cestujúcich nahradený iným vybavením schopným zisťovať búrky alebo iné poveternostné podmienky, ktoré môžu byť nebezpečné a pokladajú sa za zistiteľné palubným poveternostným radarom, ak to schválil letecký úrad.

OPS 1.675

Vybavenie na prevádzku v podmienkach námrazy

- a) Prevádzkovateľ nesmie prevádzkovať letún v očakávaných alebo skutočných podmienkach námrazy, ak letún nie je osvedčený a nie je vybavený na prevádzku v podmienkach námrazy.
- b) Prevádzkovateľ nesmie prevádzkovať letún v očakávaných alebo skutočných podmienkach námrazy v noci, ak letún nie je vybavený prostriedkami na osvetlenie alebo na zisťovanie tvoriacej sa ľadovky. Každé použité osvetlenie musí byť takého druhu, aby nesťažovalo členom posádky vykonávanie ich povinností osliňovaním alebo odrazmi.

OPS 1.680

Vybavenie na zisťovanie kozmického žiarenia

- a) Prevádzkovateľ nesmie prevádzkovať letún vo výškach nad 15 000 m (49 000 ft), pokiaľ:
1. nie je vybavený prístrojom na nepretržité meranie a indikovanie intenzity úhrnného prijatého kozmického žiarenia (t. j. súčtu ionizačného a neutrónového žiarenia galaktického a slnečného pôvodu) a kumulatívnej dávky pri každom lete alebo
 2. nie je vytvorený palubný systém na štvrtročný odber vzoriek žiarenia prijateľný pre letecký úrad.

OPS 1.685

Systém palubného telefónu letovej posádky

Prevádzkovateľ nesmie prevádzkovať letún, v ktorom predpísanú letovú posádku tvorí viac ako jeden pilot, pokiaľ tento letún nie je vybavený systémom palubného telefónu letovej posádky, vrátane náhlavných súprav a mikrofónov iných ako ručných pre každého člena letovej posádky.

OPS 1.690

System palubného telefónu členov posádky

- a) Prevádzkovateľ nesmie prevádzkovať letún s maximálnou osvedčenou vzletovou hmotnosťou prekračujúcou 15 000 kg alebo s maximálnou schválenou konfiguráciou viac ako 19 sedadiel pre cestujúcich, ak nie je vybavený systémom palubného telefónu pre členov posádky, s výnimkou letúnov ktorým bolo prvýkrát vydané individuálne osvedčenie letovej spôsobilosti do 1. apríla 1965 a k 1. aprílu 1995 sú už zapísané v registri členského štátu.
- b) System palubného telefónu posádky požadovaný týmto odsekom musí:
1. pracovať nezávisle od palubného rozhlasu s výnimkou mikrotelefónov, náhlavných súprav, mikrofónov, voliacich prepínačov a signalizačných zariadení;
 2. umožňovať obojsmerné spojenie medzi pilotným priestorom a:
 - i) každým priestorom pre cestujúcich;
 - ii) každým palubným bufetom, ktorý nie je na úrovni paluby pre cestujúcich, a
 - iii) každým oddeleným priestorom pre posádku, ktorý nie je na úrovni paluby cestujúcich a nie je ľahko prístupný z niektorého priestoru pre cestujúcich;
 3. byť ľahko prístupný na použitie z každého požadovaného pracovného miesta letovej posádky v pilotnom priestore;
 4. byť ľahko prístupný na použitie na požadovaných pracovných miestach palubných sprievodcov v blízkosti každého jednotlivého alebo každej dvojice núdzových východov na úrovni podlahy;
 5. byť vybavený zvukovým alebo svetelným signalizačným systémom vhodným pre členov letovej posádky na upútanie pozornosti palubných sprievodcov a použiteľným palubnými sprievodcami na upútanie pozornosti letovej posádky;
 6. mať prostriedky umožňujúce prijímateľovi určiť, či ide o normálne alebo tiesňové volanie, a
 7. poskytovať na zemi prostriedok obojsmerného spojenia medzi pozemným personálom a najmenej dvoma členmi letovej posádky.

OPS 1.695

Palubný rozhlas

- a) Prevádzkovateľ nesmie prevádzkovať letún s maximálnou schválenou konfiguráciou viac ako 19 sedadiel pre cestujúcich, ak letún nie je vybavený palubným rozhlasom.
- b) Palubný rozhlas požadovaný týmto odsekom musí:
1. pracovať nezávisle od systému palubného telefónu, s výnimkou mikrotelefónov, náhlavných súprav, voliacich prepínačov a signalizačných zariadení;
 2. byť ľahko dostupný na okamžité použitie z každého požadovaného pracovného miesta člena letovej posádky;
 3. mať pri každom núdzovom východe na úrovni podlahy v priestore pre cestujúcich, pri ktorých je sedadlo pre palubného sprievodcu, mikrofón ľahko použiteľný sediacim palubným sprievodcom s tým, že jeden mikrofón môže slúžiť viac ako jednému núdzovému východu, ak blízkosť núdzových východov dovoľuje dohovor medzi sediacimi palubnými sprievodcami bez pomocných prostriedkov;
 4. byť schopný uvedenia do prevádzky palubným sprievodcom počas 10 sekúnd na každom pracovnom mieste v kabíne, z ktorého sa môže použiť, a
 5. byť počuteľný a zrozumiteľný na všetkých sedadlách cestujúcich, na toaletách a na sedadlách a pracovných miestach palubných sprievodcov.

OPS 1.700

Zapisovače zvuku v kabíne – 1

- a) Prevádzkovateľ nesmie prevádzkovať letún, ktorému bolo prvýkrát vydané individuálne osvedčenie letovej spôsobilosti 1. apríla 1998 alebo neskôr, ktorý:
1. je viacmotorovým letúnom s turbínovými pohonnými jednotkami s maximálnou schválenou konfiguráciou viac ako 9 sedadiel pre cestujúcich alebo
 2. má maximálnu osvedčenú vzletovú hmotnosť nad 5 700 kg,
- ak nie je vybavený zapisovačom zvuku v kabíne, ktorý so záznamom času zaznamenáva:
- i) rádiové spojenie vysielané alebo prijímané v pilotnom priestore;
 - ii) zvukové prostredie pilotného priestoru zahŕňajúce bez prerušovania akustické signály prijímané z každého používaného ramienkového mikrofónu náhlavnej súpravy alebo mikrofónu v maske;
 - iii) dorozumievanie členov letovej posádky používajúcich v pilotnom priestore systém palubného telefónu letúna;
 - iv) hlasové alebo akustické signály identifikujúce prostriedky na navigáciu a priblíženie zavádzané do slúchadiel alebo reproduktorov a
 - v) dorozumievanie členov letovej posádky v pilotnom priestore s použitím palubného rozhlasu, ak je inštalovaný.
- b) Zapisovač zvuku v kabíne má byť schopný uchovať informácie zaznamenané aspoň za posledné dve hodiny činnosti s výnimkou letúnov s maximálnou osvedčenou vzletovou hmotnosťou 5 700 kg alebo menšou, kde sa tento čas môže skrátiť na 30 minút.
- c) 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, keď letún prestáva byť schopný pohybu vlastnou silou. Okrem toho, ak je k dispozícii elektrické napájanie, musí začať zapisovač zvuku v kabíne zaznamenávať čo najskôr v priebehu vykonávania kontrolných úkonov pred spúšťaním motorov až do vykonania kontrolných úkonov bezprostredne nasledujúcich po zastavení motora na konci letu.
- d) Zapisovač zvuku v kabíne musí mať zariadenie uľahčujúce určenie jeho polohy vo vode.

OPS 1.705

Zapisovače zvuku v kabíne – 2

- a) Prevádzkovateľ nesmie prevádzkovať viacmotorový letún s turbínovými pohonnými jednotkami, ktorému bolo prvýkrát vydané individuálne osvedčenie letovej spôsobilosti 1. januára 1990 alebo neskôr až do 31. marca 1998 vrátane, ktorého maximálna osvedčená vzletová hmotnosť je 5 700 kg alebo menšia a maximálna schválená konfigurácia 9 alebo viac sedadiel pre cestujúcich, pokiaľ nie je vybavený zapisovačom zvuku v kabíne, ktorý zaznamenáva:
1. rádiové spojenie vysielané alebo prijímané v pilotnom priestore;
 2. zvukové prostredie pilotného priestoru, podľa možností zahŕňajúce bez prerušovania akustické signály prijímané z každého používaného ramienkového mikrofónu náhlavnej súpravy alebo mikrofónu v maske;
 3. dorozumievanie členov letovej posádky používajúcich v pilotnom priestore systém palubného telefónu letúna;
 4. hlasové alebo akustické signály identifikujúce prostriedky na navigáciu a priblíženie zavádzané do slúchadiel alebo reproduktorov a
 5. dorozumievanie členov letovej posádky v pilotnom priestore s použitím palubného rozhlasu, ak je inštalovaný.
- b) Zapisovač zvuku v kabíne má byť schopný uchovať informácie zaznamenané aspoň za posledných 30 minút jeho činnosti.

- c) Zapisovač zvuku v kabíne musí začať zaznamenávať skôr, než sa letún začne pohybovať vlastnou silou, a musí pokračovať v zápise do skončenia letu a to dovtedy, keď letún prestáva byť schopný pohybu vlastnou silou. Okrem toho, ak je k dispozícii elektrické napájanie, musí začať zapisovač zvuku v kabíne zaznamenávať čo najskôr v priebehu vykonávanie kontrolných úkonov pred spustením motora až do vykonania kontrolných úkonov bezprostredne nasledujúcich po zastavení motora na konci letu.
- d) Zapisovač zvuku v kabíne musí mať zariadenie uľahčujúce určenie jeho polohy vo vode.

OPS 1.710

Zapisovače zvuku v kabíne – 3

- a) Prevádzkovateľ nesmie prevádzkovať žiaden letún s maximálnou osvedčenou vzletovou hmotnosťou väčšou ako 5 700 kg, ktorému bolo prvýkrát vydané individuálne osvedčenie letovej spôsobilosti pred 1. aprílom 1998, ak nie je vybavený zapisovačom zvuku v kabíne, ktorý zaznamenáva:
 - 1. rádiové spojenie vysielané alebo prijímané v pilotnom priestore;
 - 2. zvukové prostredie pilotného priestoru;
 - 3. dorozumievanie členov letovej posádky používajúcich v pilotnom priestore systém palubného telefónu letúna;
 - 4. hlasové alebo akustické signály identifikujúce prostriedky na navigáciu a priblíženie zavádzané do slúchadiel alebo reproduktorov a
 - 5. dorozumievanie členov letovej posádky v pilotnom priestore s použitím palubného rozhlasu, ak je inštalovaný.
- b) Zapisovač zvuku v kabíne má byť schopný uchovať informácie zaznamenané aspoň za posledných 30 minút jeho činnosti.
- c) Zapisovač zvuku v kabíne musí začať zaznamenávať skôr, než sa letún začne pohybovať vlastnou silou, a musí pokračovať v zápise až do skončenia letu, keď letún prestáva byť schopný pohybu vlastnou silou.
- d) Zapisovač zvuku v kabíne musí mať zariadenie uľahčujúce určenie jeho polohy vo vode.

OPS 1.715

Zapisovače letových údajov – 1

(pozri dodatok 1 k OPS 1.715)

- a) Prevádzkovateľ nesmie prevádzkovať letún, ktorému bolo prvýkrát vydané individuálne osvedčenie letovej spôsobilosti 1. apríla 1998 alebo neskôr, ktorý:
 - 1. je viacmotorovým letúnom s turbínovými pohonnými jednotkami s maximálnou schválenou konfiguráciou viac ako 9 sedadiel pre cestujúcich alebo
 - 2. má maximálnu osvedčenú vzletovú hmotnosť nad 5 700 kg,ak nie je vybavený zapisovačom letových údajov používajúcim digitálnu metódu zápisu a ukladania dát do pamäte a metódu pohotového vyhľadávania takých dát v pamäťovom médiu.
- b) Zapisovač letových údajov má byť schopný uchovať údaje zaznamenané aspoň za posledných 25 hodín svojej činnosti s výnimkou pre letúny s maximálnou osvedčenou vzletovou hmotnosťou 5 700 kg alebo menšou, kde dĺžka záznamu môže byť skrátená na 10 hodín.
- c) Zapisovač letových údajov musí so záznamom času zaznamenať:
 - 1. parametre uvedené v tabuľke A1 alebo A2 dodatku 1 k OPS 1.715 podľa toho, čo sa uplatňuje;
 - 2. v letúnoch, ktorých maximálna osvedčená vzletová hmotnosť je väčšia ako 27 000 kg, dodatočné parametre uvedené v tabuľke B dodatku 1 k OPS 1.715;

3. v letúnoch určených v písmene a) musí zapisovač letových údajov zaznamenať všetky jednoúčelové parametre vzťahujúce sa na novú alebo neobvyklú konštrukciu alebo na prevádzkové vlastnosti letúna, ako je stanovené leteckým úradom počas typového alebo doplnkového typového osvedčovania, a
4. v letúnoch vybavených elektronickými zobrazovacími systémami parametre, ktoré sú uvedené v tabuľke C dodatku 1 k OPS 1.715, s výnimkou letúnov, ktorým bolo prvýkrát vydané individuálne osvedčenie letovej spôsobilosti pred 20. augustom 2002, pre ktoré:
 - i) snímač nie je k dispozícii alebo
 - ii) systém alebo vybavenie letúna generujúci údaje je potrebné modifikovať, alebo
 - iii) signály sú nekompatibilné so systémom zaznamenávania;nie je nutné zaznamenávať, ak je to prijateľné pre letecký úrad.
- d) Údaje sa musia získavať z palubných zdrojov umožňujúcich presnú koreláciu s informáciami zobrazovanými letovej posádke.
- e) Zapisovač letových údajov musí samočinne začať zaznamenávať údaje skôr, než je letún schopný pohybu vlastnou silou, a musí sa samočinne zastaviť, ak letún prestane byť schopný pohybu vlastnou silou.
- f) Zapisovač letových údajov musí mať zariadenie uľahčujúce určenie jeho polohy vo vode.
- g) V prípade letúnov, ktorým bolo prvýkrát vydané individuálne osvedčenie letovej spôsobilosti 1. apríla 1998 alebo neskôr, ale nie neskôr ako 1. apríla 2001, sa nemusí požadovať, aby spĺňali OPS 1.715 písm. c), ak to schválil letecký úrad, za predpokladu, že:
 1. súlad s OPS 1.715 písm. c) nemôže byť dosiahnutý bez rozsiahlej modifikácie systémov a vybavenia letúna iných, ako je systém zapisovača letových údajov, a
 2. letún spĺňa OPS 1.720 písm. c) s výnimkou parametra 15b v tabuľke A dodatku 1 k OPS 1.720, ktorý sa nemusí zaznamenávať.

OPS 1.720

Zapisovače letových údajov – 2

(pozri dodatok 1 k OPS 1.720)

- a) Prevádzkovateľ nesmie prevádzkovať žiaden letún, ktorému bolo prvýkrát vydané individuálne osvedčenie letovej spôsobilosti 1. júna 1990 alebo neskôr až do 31. marca 1998 vrátane, ktorý má maximálnu osvedčenú vzletovú hmotnosť väčšiu ako 5 700 kg, ak nie je vybavený zapisovačom letových údajov používajúcim digitálny spôsob zápisu a ukladania dát do pamäte a metódu pohotového vyhľadávania takých dát v pamäťovom médiu.
- b) Zapisovač letových údajov je schopný uchovať údaje zaznamenané počas najmenej posledných 25 hodín svojej činnosti.
- c) Zapisovač letových údajov musí so záznamom času zaznamenať:
 1. parametre uvedené v tabuľke A dodatku 1 k OPS 1.720 a
 2. v letúnoch, ktorých maximálna osvedčená vzletová hmotnosť je väčšia ako 27 000 kg, dodatočné parametre uvedené v tabuľke B dodatku 1 k OPS 1.720.
- d) V letúnoch s maximálnou osvedčenou vzletovou hmotnosťou 27 000 kg alebo menšou, ak je to prijateľné pre letecký úrad, sa parametre 14 a 15b tabuľky A dodatku 1 k OPS 1.720 nemusia zaznamenávať, ak je splnená ktorákoľvek z nasledujúcich podmienok:
 1. snímač nie je pohotovo k dispozícii;
 2. systém letového zapisovača nemá dostatočnú kapacitu;
 3. požaduje sa zmena vybavenia generujúceho údaje.

- e) V letúnoch s maximálnou osvedčenou vzletovou hmotnosťou väčšou ako 27 000 kg, ak je to prijateľné pre letecký úrad, sa nemusia zaznamenať nasledujúce parametre: 15b tabuľky A dodatku 1 k OPS 1.720 a 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30 a 31 tabuľky B dodatku 1, ak je splnená ktorákoľvek z nasledujúcich podmienok:
1. snímač nie je pohotovo k dispozícii;
 2. systém zapisovača letových údajov nemá dostatočnú kapacitu;
 3. požaduje sa zmena vybavenia generujúceho údaje;
 4. pre navigačné údaje (zvolený kmitočet NAV, vzdialenosť udávaná DME, zemepisná šírka, zemepisná dĺžka, traťová rýchlosť a znos) nie je k dispozícii signál v digitálnej forme.
- f) Jednotlivé parametre, ktoré môžu byť odvodené prepočtom z iných zaznamenaných parametrov, sa nemusia zaznamenať, ak je to prijateľné pre letecký úrad.
- g) Údaje sa musia získavať z palubných zdrojov umožňujúcich presnú koreláciu s informáciami zobrazovanými letovej posádke.
- h) Zapisovač letových údajov musí samočinne začať zaznamenať údaje skôr, než je letún schopný pohybu vlastnou silou, a musí sa zastaviť, ak letún prestane byť schopný pohybu vlastnou silou.
- i) Zapisovač letových údajov musí mať zariadenie uľahčujúce určenie jeho polohy vo vode.

OPS 1.725

Zapisovače letových údajov – 3

(pozri dodatok 1 k OPS 1.725)

- a) Prevádzkovateľ nesmie prevádzkovať žiaden letún s turbínovou pohonnou jednotkou, ktorému bolo prvýkrát vydané individuálne osvedčenie letovej spôsobilosti pred 1. júnom 1990 s maximálnou osvedčenou vzletovou hmotnosťou väčšou ako 5 700 kg, ak nie je vybavený zapisovačom letových údajov používajúcim digitálny spôsob záznamu a ukládania dát do pamäte a metódu pohotového vyhľadávania takých dát v pamäťovom médiu.
- b) Zapisovač letových údajov je schopný uchovať údaje zaznamenané počas najmenej posledných 25 hodín svojej činnosti.
- c) Zapisovač letových údajov musí so záznamom času zaznamenať:
1. parametre uvedené v tabuľke A dodatku 1 k OPS 1.725;
 2. v letúnoch s maximálnou osvedčenou vzletovou hmotnosťou väčšou ako 27 000 kg typu, ktorý bol prvýkrát typovo osvedčený po 30. septembri 1969, dodatočné parametre 6 až 15b tabuľky B dodatku 1 k OPS 1.725. Nasledujúce parametre sa nemusia zaznamenať, ak je to prijateľné pre letecký úrad: 13, 14 a 15b tabuľky B dodatku 1 k OPS 1.725, ak je splnená ktorákoľvek z nasledujúcich podmienok:
 - i) snímač nie je pohotovo k dispozícii;
 - ii) systém letového zapisovača nemá dostatočnú kapacitu;
 - iii) požaduje sa zmena vybavenia generujúceho údaje, a
 3. ak je v systéme letového zapisovača dostatočná kapacita, snímač je pohotovo k dispozícii a nepožaduje sa zmena vybavenia generujúceho údaje:
 - i) v letúnoch, ktorým bolo prvýkrát vydané individuálne osvedčenie letovej spôsobilosti 1. januára 1989 alebo neskôr s maximálnou osvedčenou vzletovou hmotnosťou väčšou ako 5 700 kg, ale nie väčšou ako 27 000 kg, parametre 6 až 15b tabuľky B dodatku 1 k OPS 1.725, a
 - ii) v letúnoch, ktorým bolo prvýkrát vydané individuálne osvedčenie letovej spôsobilosti 1. januára 1987 alebo neskôr s maximálnou osvedčenou vzletovou hmotnosťou väčšou ako 27 000 kg, ostávajúce parametre tabuľky B dodatku 1 k OPS 1.725.

- d) Jednotlivé parametre, ktoré môžu byť odvodené prepočtom z iných zaznamenaných parametrov, sa nemusia zaznamenať, ak je to prijateľné pre letecký úrad.
- e) Údaje sa musia získavať z palubných zdrojov umožňujúcich presnú koreláciu s informáciami zobrazovanými letovej posádke.
- f) Zapisovač letových údajov musí samočinne začať zaznamenávať údaje skôr, než je letún schopný pohybu vlastnou silou, a musí sa zastaviť, ak letún prestane byť schopný pohybu vlastnou silou.
- g) Zapisovač letových údajov musí mať zariadenie uľahčujúce určenie jeho polohy vo vode.

OPS 1.727

Kombinovaný zapisovač

- a) Súlad s požiadavkami na zapisovač zvuku v kabíne a zapisovač letových údajov môže byť dosiahnutý:
 - 1. jedným kombinovaným zapisovačom, ak má byť letún vybavený len zapisovačom zvuku v kabíne alebo len zapisovačom letových údajov, alebo
 - 2. jedným kombinovaným zapisovačom, ak má byť letún s maximálnou osvedčenou vzletovou hmotnosťou 5 700 kg alebo menšou vybavený zapisovačom zvuku v kabíne a zapisovačom letových údajov, alebo
 - 3. dvoma kombinovanými zapisovačmi, ak má byť letún so vzletovou hmotnosťou väčšou ako 5 700 kg vybavený zapisovačom zvuku v kabíne a zapisovačom letových údajov.
- b) Kombinovaný zapisovač je letový zapisovač, ktorý zaznamenáva:
 - 1. všetku zvukovú komunikáciu a zvukové prostredie požadované príslušným oddelením týkajúcim sa zapisovača zvuku v kabíne a
 - 2. všetky parametre požadované príslušným oddelením týkajúcim sa zapisovača letových údajov s rovnakými špecifikáciami požadovanými týmito oddeleniami.

OPS 1.730

Sedadlá, bezpečnostné pásy, postroje a detské pripútacie zariadenia

- a) Prevádzkovateľ nesmie prevádzkovať letún, ktorý nie je vybavený:
 - 1. sedadlom alebo lôžkom pre každú osobu staršiu ako dva roky;
 - 2. bezpečnostným pásom so šikmým ramenným popruhom alebo bez neho, alebo bezpečnostným postrojom na použitie na každom sedadle pre cestujúceho staršieho ako dva roky;
 - 3. detským pripútačím zariadením, ktoré je prijateľné pre letecký úrad, pre každé malé dieťa do dvoch rokov;
 - 4. bezpečnostným pásom s ramennými postrojmi pre každého člena letovej posádky so zariadením, ktoré samočinne zadrží telo užívateľa v prípade veľkého spomalenia, s výnimkou uvedenou ďalej pod písmenom c);
 - 5. bezpečnostným pásom s ramenným postrojom pre každé sedadlo palubných sprievodcov a pozorovateľa s výnimkou uvedenou ďalej pod písmenom c). Táto požiadavka však nevylučuje, aby sedadlá pre cestujúcich používali nadpočetní palubní sprievodcovia, a
 - 6. sedadlami pre palubných sprievodcov umiestnenými pri núdzových východoch na úrovni podlahy s výnimkou prípadov, keď je prijateľné iné umiestnenie palubných sprievodcov, ak by zlepšilo núdzovú evakuáciu cestujúcich. Tieto sedadlá majú byť obrátené v smere alebo proti smeru letu v rozmedzí 15° voči pozdĺžnej osi letúna.
- b) Všetky bezpečnostné pásy s ramenným postrojom musia mať jednobodové rozopínanie.

- c) Bezpečnostné pásy so šikmým ramenným popruhom v letúnoch s maximálnou osvedčenou vzletovou hmotnosťou neprekračujúcou 5 700 kg alebo bezpečnostné pásy v letúnoch s maximálnou osvedčenou vzletovou hmotnosťou neprekračujúcou 2 730 kg sú povolené namiesto bezpečnostných pásov s ramennými postrojmi v prípadoch, keď nie je odôvodnene vykonateľná zástavba takýchto bezpečnostných pásov.

OPS 1.731

Signalizácia Pripútajte sa a Nefajčite

Prevádzkovateľ nesmie prevádzkovať letún, v ktorom všetky sedadlá pre cestujúcich nie sú viditeľné z pilotného priestoru, ak nie je letún vybavený prostriedkami signalizujúcimi všetkým cestujúcim a palubným sprievodcom povinnosť pripútať sa a zákaz fajčenia.

OPS 1.735

Vnútorne dvere a závesy

Prevádzkovateľ nesmie prevádzkovať letún, ak nie je inštalované nasledujúce vybavenie:

- a) v letúne s maximálnou schválenou konfiguráciou viac ako 19 sedadiel pre cestujúcich sú medzi pilotným priestorom a priestorom pre cestujúcich uzamykateľné dvere so štítkom ‚len pre posádku‘, ktoré zabránia cestujúcim otvárať ich bez dovolenia člena letovej posádky;
- b) každé dvere oddelujúce priestor pre cestujúcich od priestoru vybaveného núdzovým východom musia byť opatrené prostriedkom na ich otvorenie. Tento prostriedok musí byť ľahko prístupný;
- c) ak je potrebné prejsť dverami alebo závesom oddelujúcimi kabínu cestujúcich od iných priestorov na dosiahnutie núdzového východu z niektorého sedadla pre cestujúcich, musia byť také dvere alebo závesy vybavené prostriedkom, ktorý ich zabezpečí v otvorenej polohe;
- d) na každých vnútorných dverách alebo v blízkosti každého závesu, ktorými vedie cesta k núdzovému východu, musí byť štítok označujúci, že musia byť zabezpečené v otvorenej polohe počas vzletu a pristátia, a
- e) prostriedok umožňujúci každému členovi posádky odomknúť ktorékoľvek dvere, ktoré sú obvykle prístupné pre cestujúcich a môžu byť cestujúcimi zamknuté.

OPS 1.745

Súpravy prvej pomoci

- a) Prevádzkovateľ nesmie prevádzkovať letún, ktorý nie je vybavený predpísanými súpravami prvej pomoci ľahko prístupnými na použitie v počtoch podľa nasledujúcej tabuľky:

Počet inštalovaných sedadiel pre cestujúcich	Počet požadovaných súprav prvej pomoci
0 až 99	1
100 až 199	2
200 až 299	3
300 a viac	4

- b) Prevádzkovateľ zabezpečí, aby súpravy prvej pomoci boli:
1. pravidelne kontrolované, aby sa v preukázateľnej miere potvrdilo, že ich obsah je udržiavaný v stave potrebnom na ich plánované použitie, a
 2. pravidelne doplňované v súlade s pokynmi na ich štítkoch alebo tak, ako to vyžadujú okolnosti.

OPS 1.755

Núdzové lekárske súpravy prvej pomoci

- a) Prevádzkovateľ nesmie prevádzkovať letún s maximálnou schválenou konfiguráciou viac ako 30 sedadiel pre cestujúcich, ak nie je vybavený núdzovou lekárskou súpravou prvej pomoci, ak ľubovoľný bod plánovanej trate je vzdialený viac ako 60 minút letu (obvyklou cestovnou rýchlosťou) od letiska, na ktorom možno rátať s kvalifikovanou lekárskou pomocou.
- b) Veliteľ lietadla zabezpečí, aby boli lieky podávané lekármi, ošetrovatelkami alebo podobne kvalifikovanými osobami.
- c) Podmienky prepravy:
 1. núdzová lekárska súprava prvej pomoci musí byť prachotesná a vodotesná a prepravuje sa podľa možnosti za podmienok bezpečnostnej ochrany v pilotnom priestore a
 2. prevádzkovateľ zabezpečí, aby sa núdzové lekárske súpravy prvej pomoci:
 - i) pravidelne kontrolovali, aby sa v preukázateľnej miere potvrdilo, že ich obsah je udržiavaný v stave potrebnom na ich zamýšľané použitie, a
 - ii) pravidelne doplňovali v súlade s pokynmi na ich štítkoch alebo tak, ako to vyžadujú okolnosti.

OPS 1.760

Kyslík na prvú pomoc

- a) Prevádzkovateľ nesmie prevádzkovať letún s pretlakovou kabínou, na ktorého palube je predpísaná prítomnosť palubných sprievodcov, vo výškach nad 25 000 ft, ak taký letún nie je vybavený zásobou nezriedeného kyslíka pre cestujúcich, ktorí by po strate pretlaku v kabíne mohli potrebovať kyslík z fyziologických dôvodov. Množstvo kyslíka je vypočítané na priemerný prietok aspoň 3 litre na STPD/minútu/osobu a po strate pretlaku v kabíne postačuje na zvyšnú časť letu, ak je nadmorská výška v kabíne vyššia ako 8 000 ft a nižšia ako 15 000 ft, aspoň pre 2 percentá prepravovaných cestujúcich, v každom prípade však najmenej jednej osobe. K dispozícii je dostatočný počet dýchacích prístrojov, najmenej však dva, a zariadenie umožňujúce palubným sprievodcom použiť zásoby kyslíka. Dýchacie prístroje môžu byť prenosné.
- b) Množstvo kyslíka na prvú pomoc požadované pre určitý let sa určí na základe tlakových nadmorských výšok v kabíne a trvania letu v súlade s prevádzkovými postupmi stanovenými pre každý let a trať.
- c) Zabezpečené kyslíkové vybavenie má byť schopné dodávať každému užívateľovi prinajmenšom 4 litre čistého kyslíka za minútu, STPD. Vybavenie môže obsahovať prostriedky na obmedzenie prietoku, ktorý však nemôže byť menší ako dva litre za minútu, STPD, v ľubovoľnej nadmorskej výške.

OPS 1.770

Doplňková dodávka kyslíka – letúny s pretlakovou kabínou

(pozri dodatok 1 k OPS 1.770)

- a) Všeobecne
 1. Prevádzkovateľ nesmie prevádzkovať letún s pretlakovou kabínou v tlakových nadmorských výškach nad 10 000 ft, ak nemá vybavenie na doplnkovú dodávku kyslíka, schopné uchovávať a vydávať množstvo kyslíka požadované týmto odsekom.
 2. Požadovaná doplnková dodávka kyslíka má byť určená na základe tlakovej nadmorskej výšky v kabíne, trvania letu a predpokladu, že k poruche udržiavania tlaku v kabíne dôjde v nadmorskej výške alebo v bode letu najkritickejšom z hľadiska potreby kyslíka a že po poruche tlaku vykoná letún zostup v súlade s núdzovými postupmi predpísanými v letovej príručke letúna do bezpečnej nadmorskej výšky pre danú trať umožňujúcu bezpečné pokračovanie letu a pristátie.

3. Tlaková nadmorská výška v kabíne sa má pokladať po poruche pretlakovania kabíny za tlakovú nadmorskú výšku zodpovedajúcu tlakovej nadmorskej výške letúna, ak nebolo leteckému úradu preukázané, že žiadna pravdepodobná porucha kabíny alebo pretlakovacieho systému nemôže mať za následok tlakovú nadmorskú výšku v kabíne zodpovedajúcu tlakovej nadmorskej výške letúna. Za takých okolností maximálna preukázaná tlaková nadmorská výška v kabíne môže byť použitá ako základ na rozhodnutie o dodávke kyslíka.
- b) Požadované kyslíkové vybavenie a požiadavky na dodávku
1. Členovia letovej posádky
 - i) Každému členovi letovej posádky konajúcemu službu v pilotnom priestore má byť zabezpečená doplnková dodávka kyslíka v súlade s dodatkom 1. Všetky osoby v pilotnom priestore, ktorým sa kyslík dodáva zo zdrojov kyslíka pre letovú posádku, sa majú považovať na účely dodávky kyslíka za členov letovej posádky vykonávajúcich službu v pilotnom priestore. Osoby sediace na sedadlách v pilotnom priestore, ktorým nie je dodávaný kyslík zo zdrojov pre letovú posádku, sa na účely dodávky kyslíka pokladajú za cestujúcich.
 - ii) Na účely zásobovania kyslíkom sú členovia letovej posádky, ktorí nie sú zahrnutí do písmena b) bodu 1 bodu i), pokladaní za cestujúcich.
 - iii) Kyslíkové masky majú byť uložené tak, aby boli v priamom dosahu členov letovej posádky sediacich na im pridelených pracovných miestach.
 - iv) Kyslíkové masky na potreby členov letovej posádky letúnov s pretlakovou kabínou prevádzkovaných vo výškach nad 25 000 ft musia byť typu, ktorý umožňuje rýchle nasadenie masky.
 2. Palubní sprievodcovia, nadpočetní členovia posádky a cestujúci
 - i) Palubným sprievodcom a cestujúcim sa má zabezpečiť doplnková dodávka kyslíka v súlade s dodatkom 1 okrem prípadov, keď platí ďalej uvedený bod v). Palubní sprievodcovia dopravovaní nad minimálny predpísaný počet a nadpočetní členovia posádky majú byť pokladaní na účely dodávky kyslíka za cestujúcich.
 - ii) Letúny určené na prevádzku v tlakových nadmorských výškach nad 25 000 ft musia mať zabezpečený dostatok záložných kyslíkových masiek a vývodov a/alebo dostatok prenosných kyslíkových súprav s maskami na použitie každým palubným sprievodcom z predpísaného počtu. Vývody kyslíka a/alebo prenosné kyslíkové súpravy musia byť rovnomerne rozmiestnené v kabíne tak, aby bola zabezpečená okamžitá dostupnosť kyslíka pre každého palubného sprievodcu z predpísaného počtu bez ohľadu na to, kde sa nachádza v okamihu poruchy udržiavania tlaku v kabíne.
 - iii) Letúny určené na prevádzku v tlakových nadmorských výškach nad 25 000 ft musia mať zabezpečené pre každú osobu na palube, nech sedí kdekoľvek, okamžite dostupnú dýchaciu súpravu pripojenú ku zdroju kyslíka. Celkový počet dýchacích súprav a vývodov kyslíka je aspoň o 10 % väčší ako počet sedadiel. Tieto nadpočetné súpravy musia byť rovnomerne rozložené po celej kabíne.
 - iv) Letúny určené na prevádzku v tlakových nadmorských výškach nad 25 000 ft alebo ktoré nemôžu bezpečne zostúpiť počas 4 minút do tlakovej nadmorskej výšky 13 000 ft, ak sú prevádzkované v tlakových nadmorských výškach 25 000 ft alebo menších, a ktorým bolo vydané prvé individuálne osvedčenie letovej spôsobilosti 9. novembra 1998 alebo neskoršie, musia byť vybavené kyslíkovým vybavením automaticky uvádzaným do činnosti a okamžite dostupným každej osobe na palube, nech sedí kdekoľvek. Celkový počet dýchacích súprav a vývodov kyslíka je aspoň o 10 % väčší ako počet sedadiel. Tieto nadpočetné súpravy musia byť rovnomerne rozložené po celej kabíne.
 - v) Požiadavky na dodávku kyslíka predpísané v dodatku 1 pre letúny bez osvedčenia na prevádzku vo výškach nad 25 000 ft môžu byť znížené tak, aby zásoba postačovala na čas letu pri tlakovej výške v kabíne medzi 10 000 ft a 13 000 ft pre predpísaný počet palubných sprievodcov a pre aspoň 10 % cestujúcich, ak sú v každom bode letenej trate tieto letúny schopné bezpečne zostúpiť počas 4 minút do tlakovej nadmorskej výšky v kabíne 13 000 ft.

OPS 1.775

Doplnková dodávka kyslíka – letúny bez pretlakovej kabíny

(pozri dodatok 1 k OPS 1.775)

- a) Všeobecne
1. Prevádzkovateľ nesmie prevádzkovať letún bez pretlakovej kabíny v nadmorských výškach nad 10 000 ft, ak nemá vybavenie na doplnkovú dodávku kyslíka schopné uchovávať a dodávať predpísané množstvo kyslíka.

2. Množstvo doplnkovej dodávky kyslíka predpísané z hľadiska životnej potreby pre daný let sa má určiť na základe nadmorských výšok a trvania letu v súlade s prevádzkovými postupmi stanovenými pre každý let v prevádzkovej príručke a v súlade s núdzovými postupmi presne vymedzenými v danej príručke.
 3. Letún určený na prevádzku v tlakových nadmorských výškach nad 10 000 ft má mať vybavenie schopné uchovávať a dodávať požadované množstvo kyslíka.
- b) Požiadavky na dodávku kyslíka
1. Členovia letovej posádky. Každému členovi letovej posádky konajúcej službu v pilotnom priestore má byť zabezpečená doplnková dodávka kyslíka v súlade s dodatkom 1. Všetky osoby v pilotnom priestore, ktorým sa kyslík dodáva zo zdrojov kyslíka pre letovú posádku, sa majú považovať na účely dodávky kyslíka za členov letovej posádky vykonávajúcich službu v pilotnom priestore.
 2. Palubní sprievodcovia, nadpočetní členovia posádky a cestujúci. Palubným sprievodcom a cestujúcim sa má zabezpečiť dodávka kyslíka v súlade s dodatkom 1. Palubní sprievodcovia, dopravovaní nad minimálny predpísaný počet a nadpočetní členovia posádky majú byť pokladaní na účely dodávky kyslíka za cestujúcich.

OPS 1.780

Ochranné dýchacie vybavenie posádky

- a) Prevádzkovateľ nesmie prevádzkovať letún s pretlakovou kabínou ani letún bez pretlakovej kabíny s maximálnou osvedčenou vzletovou hmotnosťou väčšou ako 5 700 kg alebo s maximálnou schválenou konfiguráciou viac ako 19 sedadiel pre cestujúcich, pokiaľ:
1. letún nemá pre každého člena letovej posádky konajúceho službu v pilotnom priestore vybavenie na ochranu očí, nosa a úst a na dodávku kyslíka počas najmenej 15 minút. Dodávku kyslíka pre ochranné dýchacie vybavenie (PBE) môže poskytovať doplnková dodávka kyslíka požadovaná OPS 1.770 písm. b) bodom 1 alebo OPS 1.775 písm. b) bodom 1. Okrem toho, ak tvorí letovú posádku viac ako jedna osoba a na palube nie je palubný sprievodca, musí byť na palube prenosný ochranný dýchací prístroj na ochranu očí, nosa a úst jedného člena letovej posádky a na dodávku dýchatelného vzduchu počas aspoň 15 minút, a
 2. letún nie je vybavený dostatočným počtom prenosných PBE na ochranu očí, nosa a úst a na dodávku dýchatelného vzduchu počas aspoň 15 minút pre predpísaný počet palubných sprievodcov.
- b) PBE určené pre letovú posádku musí byť vhodne umiestnené v pilotnom priestore a musí byť ľahko prístupné na okamžité použitie každým z predpísaného počtu členov letovej posádky na jeho pridelenom pracovnom mieste.
- c) PBE určené na použitie palubnými sprievodcami musí byť umiestnené blízko pracovného miesta každého z predpísaného počtu palubných sprievodcov.
- d) Ďalšie ľahko prístupné prenosné PBE musí byť k dispozícii a umiestnené blízko ručných hasiacich prístrojov požadovaných OPS 1.790 písm. c) a d) okrem prípadov, keď je hasiaci prístroj umiestnený v nákladovom priestore, keď PBE musí byť uložené mimo nákladového priestoru, ale blízko jeho vchodu.
- e) PBE nesmie brániť komunikácii požadovanej OPS 1.685, OPS 1.690, OPS 1.810 a OPS 1.850.

OPS 1.790

Ručné hasiace prístroje

Prevádzkovateľ nesmie prevádzkovať letún, ak tento nie je vybavený ručnými hasiacimi prístrojmi na použitie v pilotnom priestore, priestore pre cestujúcich a, ak je to použiteľné, tak aj v nákladových priestoroch a palubných bufetoch, v súlade s týmito ustanoveniami:

- a) druh a množstvo hasiacich látok musí byť vhodné pre druhy požiarov, ktoré môžu vzniknúť v priestoroch, pre ktoré je hasiaci prístroj určený, a v priestoroch pre osoby musia minimalizovať nebezpečenstvo koncentrácie jedovatých plynov;

- b) aspoň jeden ručný hasiaci prístroj plnený halómom 1211 (bromchlórdifluórmétán, CBrClF₂) alebo rovnocennou hasiacou látkou musí byť vhodne umiestnený v pilotnom priestore na použitie letovou posádkou;
- c) aspoň jeden hasiaci prístroj musí byť umiestnený alebo musí byť ľahko dostupný na použitie v každom palubnom bufete, ktorý nie je na hlavnej palube pre cestujúcich;
- d) aspoň jeden hasiaci prístroj musí byť ľahko dostupný na použitie v každom nákladovom alebo batožinovom priestore triedy A alebo triedy B a v každom nákladovom priestore triedy E prístupnom počas letu pre posádku a
- e) v každom priestore pre cestujúcich musí byť vhodne umiestnený aspoň v nasledujúcej tabuľke uvedený počet ručných hasiacich prístrojov:

Počet sedadiel v priestore pre cestujúcich	Počet hasiacich prístrojov
7 až 30	1
31 až 60	2
61 až 200	3
201 až 300	4
301 až 400	5
401 až 500	6
501 až 600	7
601 alebo viac	8

Ak sú predpísané dva alebo viac hasiacich prístrojov, musia byť v priestore pre cestujúcich rovnomerne rozmiestnené.

- f) Aspoň jeden z predpísaných hasiacich prístrojov umiestnených v kabíne cestujúcich v letúne s maximálnou schválenou konfiguráciou aspoň 31, no najviac 60 sedadiel pre cestujúcich a aspoň dva hasiace prístroje umiestnené v kabíne pre cestujúcich v lietadle s maximálnou schválenou konfiguráciou 61 alebo viac sedadiel pre cestujúcich musí obsahovať hasiacu látku halón 1211 (bromchlórdifluórmétán, CBrClF₂) alebo rovnocennú látku.

OPS 1.795

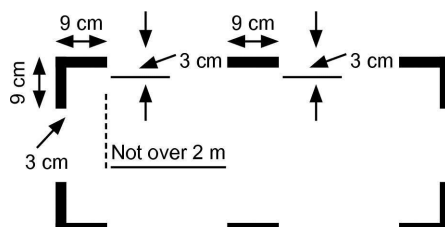
Havarijné sekery a sochory

- a) Prevádzkovateľ nesmie prevádzkovať letún s maximálnou osvedčenou vzletovou hmotnosťou väčšou ako 5 700 kg alebo s maximálnou schválenou konfiguráciou viac ako 9 sedadiel pre cestujúcich, ak nie je vybavený najmenej jednou sekerou alebo sochorom umiestneným v pilotnom priestore. Ak je letún schválený v konfigurácii pre viac ako 200 sedadiel pre cestujúcich, musí byť na palube ďalšia sekera alebo sochor, umiestnené v priestore najzadnejšieho palubného bufetu alebo blízko neho.
- b) Sekery a sochory umiestnené v priestoroch pre cestujúcich nesmú byť viditeľné cestujúcimi.

OPS 1.800

Označenie miest na vniknutie do trupu letúna

Prevádzkovateľ zabezpečí, že ak sú na trupe letúna označené miesta vhodné na vniknutie záchraných čiat do letúna v naliehavom prípade, tieto miesta sú označené tak, ako je znázornené ďalej. Farba označenia je červená alebo žltá, lemovaná bielou, ak je to nutné na zväčšenie kontrastu s podkladom. Ak je vzdialenosť medzi rohovými značkami väčšia ako dva metre, musia sa medzi ne vložiť značky 9 cm × 3 cm tak, aby vzdialenosť medzi dvoma značkami nebola väčšia ako dva metre.



OPS 1.805

Prostriedky na núdzové opustenie letúna

- a) Prevádzkovateľ nesmie prevádzkovať letún s výškou dolného rámu núdzových východov pre cestujúcich:
1. ak je rám vyššie ako 1,83 m (6 ft) nad zemou pri státi letúna na zemi s vysunutým podvozkom alebo
 2. by bol vyššie ako 1,83 m (6 ft) nad zemou po sklopení alebo nevysunutí jedného alebo viac podvozkov pristávacieho zariadenia letúna, o ktorého typové osvedčenie sa prvýkrát žiadalo 1. apríla 2000,
- pokiaľ nie je vybavený pri každom východe, na ktorý sa vzťahujú body 1 alebo 2, dostupným vybavením alebo zariadením umožňujúcim cestujúcim a posádke dostať sa v naliehavom prípade bezpečne na zem.
- b) Takéto vybavenie alebo zariadenie nemusí byť pri núdzových východoch nad krídlami, ak označené miesto na konštrukcii lietadla, kde končí úniková cesta, je menej ako 1,83 m (6 ft) nad zemou, ak stojí letún s vysunutým pristávacím zariadením na zemi a jeho vztlakové klapky sú v pristávacej alebo vzletovej polohe, ak je táto poloha vyššie nad zemou.
- c) Letúny, pri ktorých je predpísaný osobitný núdzový východ pre letovú posádku:
1. ktorého najnižší bod je vyššie ako 1,83 m (6 ft) nad zemou, ak stojí letún na zemi s vysunutým podvozkom, alebo
 2. ktorého najnižší bod by bol vyššie ako 1,83 m (6 ft) nad zemou po sklopení alebo nevysunutí jedného alebo viac podvozkov pristávacieho zariadenia letúna, o ktorého typové osvedčenie sa prvýkrát žiadalo 1. apríla 2000 alebo neskôr,
- musia byť vybavené prostriedkom, ktorý pomôže všetkým členom letovej posádky zostúpiť v naliehavom prípade bezpečne na zem.

OPS 1.810

Megafóny

- a) Prevádzkovateľ nesmie prevádzkovať letún s maximálnou schválenou konfiguráciou viac ako 60 sedadiel pre cestujúcich s jedným alebo viacerými cestujúcimi na palube, ak nie je vybavený prenosnými batériovými megafónmi ľahko dostupnými na použitie členmi posádky pri evakuácii letúna v naliehavých prípadoch v ďalej uvedených počtoch:
1. Pre každú palubu cestujúcich:
- | Počet sedadiel pre cestujúcich | Vyžadovaný počet megafónov |
|--------------------------------|----------------------------|
| 61 až 99 | 1 |
| 100 alebo viac | 2 |
2. Pre letúny s viac ako jednou palubou pre cestujúcich je predpísaný najmenej jeden megafón vo všetkých prípadoch, keď je počet sedadiel pre cestujúcich väčší ako 60.

OPS 1.815

Núdzové osvetlenie

- a) Prevádzkovateľ nesmie prevádzkovať letún s cestujúcimi na palube s maximálnou schválenou konfiguráciou viac ako 9 sedadiel pre cestujúcich, ak nie je vybavený núdzovým osvetlením napájaným zo samostatného zdroja na uľahčenie evakuácie letúna. Systém núdzového osvetlenia musí obsahovať:
1. Pre letúny s maximálnou schválenou konfiguráciou viac ako 19 sedadiel pre cestujúcich:
 - i) zdroje napájania celkového osvetlenia kabíny;
 - ii) osvetlenie interiéru v priestoroch núdzových východov na úrovni podlahy;
 - iii) osvetlenie označenia núdzových východov a smeru k núdzovým východom;

- iv) vonkajšie núdzové osvetlenie pre nočné lety pri všetkých núdzových východoch na krídlach a pri núdzových východoch, kde sú predpísané prostriedky na uľahčenie opustenia letúna pre letúny, pre ktoré bola podaná žiadosť o typové osvedčenie pred 1. májom 1972;
 - v) vonkajšie núdzové osvetlenie na nočné lety pri všetkých núdzových východoch letúnov, pre ktoré bola podaná žiadosť o typové osvedčenie 1. mája 1972 alebo neskôr;
 - vi) sústavu značenia únikovej cesty v blízkosti podlahy v priestoroch pre cestujúcich letúnov, ktorých typové osvedčenie bolo prvýkrát vydané 1. januára 1958 alebo neskôr.
2. Pre letúny s maximálnou schválenou konfiguráciou 19 alebo menej sedadiel pre cestujúcich, ktoré sú osvedčené podľa špecifikácií osvedčovania CS-25 alebo CS-23:
- i) zdroje napájania celkového osvetlenia kabíny;
 - ii) osvetlenie interiéru v priestoroch núdzových východov a
 - iii) osvetlenie označenia núdzových východov a smeru k núdzovým východom.
3. Pre letúny s maximálnou schválenou konfiguráciou 19 alebo menej sedadiel pre cestujúcich, ktoré nie sú osvedčené podľa špecifikácií osvedčovania CS-25 alebo CS-23, zdroje napájania celkového osvetlenia kabíny.
- b) Prevádzkovateľ nesmie prevádzkovať v noci letún s maximálnou schválenou konfiguráciou 9 alebo menej sedadiel pre cestujúcich s cestujúcimi na palube, ak nie je vybavený zdrojom napájania celkového osvetlenia kabíny na uľahčenie opustenia letúna pri naliehavej potrebe. Táto sústava osvetlenia môže využívať stropné svietidlá alebo iné zdroje osvetlenia už zastavané v letúne, ktoré budú schopné prevádzky i po vypnutí palubného akumulátora letúna

OPS 1.820

Núdzový vysielateľ polohy

- a) Prevádzkovateľ nesmie prevádzkovať letún schválený na prepravu viac ako 19 cestujúcich, pokiaľ nie je vybavený aspoň:
- 1. jedným automatickým núdzovým vysielateľom polohy (ELT) alebo dvoma ELT akéhokoľvek typu, alebo
 - 2. dvoma ELT, z ktorých jeden je automatický v prípade letúnov, pre ktoré bolo individuálne osvedčenie letovej spôsobilosti prvýkrát vydané po 1. júli 2008.
- b) Prevádzkovateľ nesmie prevádzkovať letún schválený na prepravu 19 cestujúcich alebo menej, pokiaľ nie je vybavený aspoň:
- 1. jedným ELT akéhokoľvek typu alebo
 - 2. jedným automatickým ELT v prípade letúnov, pre ktoré bolo individuálne osvedčenie letovej spôsobilosti prvýkrát vydané po 1. júli 2008.
- c) Prevádzkovateľ zabezpečí, aby sa všetky ELT na palube, ktorých cieľom je spĺňať uvedené požiadavky, prevádzkovali v súlade s príslušnými ustanoveniami zväzku III prílohy 10 k ICAO.

OPS 1.825

Záchranné vesty

- a) Pozemné letúny. Prevádzkovateľ nesmie prevádzkovať pozemný letún:
- 1. letiaci nad vodou vo vzdialenosti väčšej ako 50 námorných míľ od brehu alebo
 - 2. vzlietajúci alebo pristávajúci na letisku, kde dráha vzletu alebo pristátia vedie nad vodou tak, že v prípade nehody by bolo pravdepodobné núdzové pristátie na vode,

pokiaľ nie je vybavený záchrannými vestami so svetlom na určenie polohy stroskotanca pre všetky osoby na palube. Každá záchranná vesta musí byť uložená tak, aby bola ľahko dostupná zo sedadla alebo lôžka osoby, pre ktorú je určená. Záchranné vesty pre malé deti do dvoch rokov sa môžu nahradiť inými schválenými plávacími zariadeniami vybavenými svetlom na určenie polohy stroskotanca.

- b) Vodné a obojživelné letúny. Prevádzkovateľ neprevádzkuje vodný alebo obojživelný letún na vode, ak nie je vybavený záchrannými vestami so svetlom na určenie polohy stroskotanca pre všetky osoby na palube. Každá záchranná vesta musí byť uložená tak, aby bola ľahko dostupná zo sedadla alebo lôžka osoby, pre ktorú je určená. Záchranné vesty pre malé deti do dvoch rokov sa môžu nahradiť inými schválenými plávacími zariadeniami vybavenými svetlom na určenie polohy stroskotanca.

OPS 1.830

Záchranné člny a ELT pre diaľkové lety nad vodou

- a) Prevádzkovateľ nesmie prevádzkovať letún pri letoch nad vodou vo väčšej vzdialenosti od pevniny vhodnej na núdzové pristátie, ktorá zodpovedá:
1. 120 minútam letu cestovnou rýchlosťou alebo 400 námorným míľam (podľa toho, čo je menej) pre letún schopný pokračovať v lete na letisko, ak vysadia kritické pohonné jednotky v ľubovoľnom bode trate alebo plánovanej odchýlky od nej, alebo
 2. 30 minútam letu cestovnou rýchlosťou alebo 100 námorným míľam (podľa toho, čo je menej) pre všetky ostatné letúny,
- pokiaľ na palube letúna nie je vybavenie predpísané nasledujúcimi písmenami b) a c).
- b) Počet záchranných člnov pre všetky osoby na palube letúna musí byť dostatočný. Ak nie sú v letúne nadpočetné záchranné člny dostatočnej nosnosti, musí mať menovitá hodnota výtlaku a počtu záchranných člnov takú rezervu, aby stačila pre všetky osoby na palube letúna v prípade straty záchranného člnu najväčšej nosnosti. Záchranné člny musia byť vybavené:
1. svetlom na určenie ich polohy a
 2. záchranným vybavením, vrátane prostriedkov na prežitie vhodných na let, ktorý má byť vykonaný, a
- c) aspoň dvoma ELT(S) schopnými vysielat' na tiesňových frekvenciách predpísaných v kapitole 2 zväzku V prílohy 10 k ICAO.

OPS 1.835

Vybavenie na prežitie

Prevádzkovateľ nesmie prevádzkovať letún v priestoroch, kde by pátranie a záchrana boli osobitne obťažné, ak letún nie je vybavený:

- a) signalizačným vybavením na vydávanie pyrotechnických tiesňových návěstí predpísaných v prílohe 2 k ICAO;
- b) aspoň jednou ELT(S) schopnou vysielat' na tiesňových frekvenciách predpísaných v kapitole 2 zväzku V prílohy 10 k ICAO a
- c) ďalším vybavením na prežitie pre trať, ktorá sa má letieť, berúc do úvahy počet osôb na palube,
- s výnimkou, že vybavenie predpísané písmenom c) nemusí byť na palube, keď:
1. letún zostáva vo vzdialenosti od priestoru, kde by pátranie a záchrana neboli osobitne náročné, ktorá zodpovedá:
 - i) 120 minútam letu cestovnou rýchlosťou s jedným nepracujúcim motorom pre letúny schopné pokračovať v lete na letisko, ak vysadia kritické pohonné jednotky v ľubovoľnom bode trate alebo plánovanej odchýlky od trate, alebo
 - ii) 30 minútam letu cestovnou rýchlosťou pre všetky ostatné letúny; alebo
 2. letún osvedčený podľa špecifikácií osvedčovania CS-25 alebo rovnocenného predpisu zostáva vo vzdialenosti zodpovedajúcej nanajviš 90 minútam letu cestovnou rýchlosťou od priestoru vhodného na núdzové pristátie.

OPS 1.840

Vodné a obojživelné letúny – rôzne vybavenie

- a) Prevádzkovateľ nesmie prevádzkovať vodný alebo obojživelný letún na vode, ak nie je vybavený:
1. vlečnou kotvou a ostatným vybavením nevyhnutným na uľahčenie priviazania, zakotvenia alebo manévrovania letúna na vode, príslušným z hľadiska jeho veľkosti, hmotnosti a obsluhy, a
 2. vybavením na vydávanie zvukových signálov, ak je predpísané medzinárodnými predpismi na zabránenie zrážkam na mori.
-

Dodatok 1 k OPS 1.715

Zapisovače letových údajov – 1 – Zoznam parametrov, ktoré sa zaznamenávajú**Tabuľka A1 – Letúny s maximálnou osvedčenou vzletovou hmotnosťou nad 5 700 kg**

Poznámka: Číslo v ľavom stĺpci vyjadruje poradové číslo uvedené v dokumente EUROCAE ED55

Číslo	PARAMETER
1.	ČAS ALEBO ODPOČET RELATÍVNEHO ČASU
2.	TLAKOVÁ NADMORSKÁ VÝŠKA
3.	INDIKOVANÁ VZDUŠNÁ RÝCHLOSŤ
4.	KURZ
5.	NORMÁLOVÉ ZRÝCHLENIE
6.	POZDĹŽNY SKLON (KLOPENIE)
7.	PRIEČNY NÁKLON (KLONENIE)
8.	RUČNÉ KĹÚČOVANIE PRI RÁDIOVOM VYSIELANÍ
9.	PROPULZÍVNY ŤAH/VÝKON KAŽDÉHO MOTORA, POLOHA PÁKY OVLÁDANIA ŤAHU/VÝKONU V KABÍNE, AK JE TO POUŽITEĽNÉ
10.	POLOHA KLAPIEK NA ODTOKOVEJ HRANE ALEBO NASTAVENÁ POLOHA OVLÁDACIEHO PRVKU V KABÍNE
11.	POLOHA KLAPIEK NA NÁBEŽNEJ HRANE ALEBO NASTAVENÁ POLOHA OVLÁDACIEHO PRVKU V KABÍNE
12.	STAV OBRACAČA ŤAHU
13.	POLOHA POZEMNÉHO SPOJLERU A/ALEBO POLOHA OVLÁDACIEHO PRVKU VZDUŠNEJ BRZDY
14.	CELKOVÁ TEPLOTA ALEBO TEPLOTA OKOLITÉHO VZDUCHU
15.	MÓD A STAV PRIPOJENIA AUTOPILOTA, AUTOMATU ŤAHU A AFCS
16.	POZDĹŽNE ZRÝCHLENIE (OS TELESA)
17.	PRIEČNE ZRÝCHLENIE

Tabuľka A2 – Letúny s maximálnou osvedčenou vzletovou hmotnosťou 5 700 kg alebo menšou

Poznámka: Číslo v ľavom stĺpci vyjadruje poradové číslo uvedené v dokumente EUROCAE ED55

Číslo	PARAMETER
1.	ČAS ALEBO ODPOČET RELATÍVNEHO ČASU
2.	TLAKOVÁ NADMORSKÁ VÝŠKA
3.	INDIKOVANÁ VZDUŠNÁ RÝCHLOSŤ
4.	KURZ
5.	NORMÁLOVÉ ZRÝCHLENIE
6.	POZDĹŽNY SKLON (KLOPENIE)
7.	PRIEČNY NÁKLON (KLONENIE)
8.	RUČNÉ KĹÚČOVANIE PRI RÁDIOVOM VYSIELANÍ
9.	PROPULZÍVNY ŤAH/VÝKON KAŽDÉHO MOTORA, POLOHA PÁKY OVLÁDANIA ŤAHU/VÝKONU V KABÍNE, AK JE TO POUŽITEĽNÉ
10.	POLOHA KLAPIEK NA ODTOKOVEJ HRANE ALEBO NASTAVENÁ POLOHA OVLÁDACIEHO PRVKU V KABÍNE
11.	POLOHA KLAPIEK NA NÁBEŽNEJ HRANE ALEBO NASTAVENÁ POLOHA OVLÁDACIEHO PRVKU V KABÍNE
12.	STAV OBRACAČA ŤAHU
13.	POLOHA POZEMNÉHO SPOJLERU A/ALEBO POLOHA OVLÁDACIEHO PRVKU VZDUŠNEJ BRZDY
14.	CELKOVÁ TEPLOTA ALEBO TEPLOTA OKOLITÉHO VZDUCHU
15.	STAV PRIPOJENIA AUTOPILOTA/AUTOMATU ŤAHU
16.	UHOL NÁBEHU (AK JE PRÍSLUŠNÝ SNÍMAČ K DISPOZÍCII)
17.	POZDĹŽNE ZRÝCHLENIE (OS TELESA)

Tabuľka B – Dodatočné parametre pre letúny s maximálnou osvedčenou vzletovou hmotnosťou nad 27 000 kg

Poznámka: Číslo v ľavom stĺpci vyjadruje poradové číslo uvedené v dokumente EUROCAE ED55

Číslo	PARAMETER
18.	HLAVNÉ PRVKY RIADENIA – POLOHA RIADIACICH PLÔCH A/ALEBO RIADIACI VSTUP PILOTA (KLOPENIE, KLONENIE, ZATÁČANIE)
19.	POLOHA TRIMRA POZDĹŽNEHO RIADENIA
20.	ÚDAJ O VÝŠKE PODĽA RÁDIOVÝŠKOMERA
21.	ODCHÝLKA OD VERTIKÁLNEHO LÚČA (ZOSTUPOVÝ RÁDIOMAJÁK ILS ALEBO ELEVÁCIA MLS)
22.	ODCHÝLKA OD HORIZONTÁLNEHO LÚČA (KURZOVÝ RÁDIOMAJÁK ILS ALEBO AZIMUT MLS)
23.	PRELET NAD POLOHOVÝM NÁVESTIDLOM
24.	VAROVANIA
25.	REZERVOVANÉ (ODPORÚČA SA ZVOLENÝ KMITOČET NAVIGAČNÉHO PRIJÍMAČA)
26.	REZERVOVANÉ (ODPORÚČA SA VZDIALENOSŤ UDÁVANÁ DME)
27.	POLOHA SPÍNAČA ZAŤAŽENIA PODVOZKU ALEBO STAV VO VZDUCHU/NA ZEMI
28.	VÝSTRAŽNÝ SYSTÉM NA BLÍZKOSŤ TERÉNU
29.	UHOL NÁBEHU
30.	VAROVANIE O NÍZKOM TLAKU (HYDRAULICKÝ A PNEUMATICKÝ SYSTÉM)
31.	TRAŤOVÁ RÝCHLOSŤ
32.	POLOHA PODVOZKU ALEBO POLOHA OVLÁDAČA PODVOZKU

Tabuľka C – Letúny vybavené elektronickými zobrazovacími systémami

Poznámka: Číslo v strednom stĺpci vyjadruje poradové číslo uvedené v dokumente EUROCAE ED55 v tabuľke A1.5

Číslo	Číslo	PARAMETER
33.	6.	ZVOLENÉ NASTAVENIE BAROMETRICKEJ STUPNICE NA VÝŠKOMERY (Z KAŽDÉHO PILOTNÉHO MIESTA)
34.	7.	ZVOLENÁ NADMORSKÁ VÝŠKA
35.	8.	ZVOLENÁ RÝCHLOSŤ
36.	9.	ZVOLENÉ MACHOVO ČÍSLO
37.	10.	ZVOLENÁ VERTIKÁLNA RÝCHLOSŤ
38.	11.	ZVOLENÝ KURZ
39.	12.	ZVOLENÁ LETOVÁ DRÁHA
40.	13.	ZVOLENÁ VÝŠKA ROZHODNUTIA
41.	14.	FORMÁT ZOBRAZENIA EFIS
42.	15.	FORMÁT ZOBRAZENIA: VIACÚČELOVÉ/MOTORA/VÝSTRAŽNÉ

Dodatok 1 k OPS 1.720

Zapisovače letových údajov – 2 – Zoznam parametrov, ktoré sa zaznamenávajú

Tabuľka A – Letúny s maximálnou osvedčenou vzletovou hmotnosťou nad 5 700 kg

Číslo	PARAMETER
1.	ČAS ALEBO ODPÔČET RELATÍVNEHO ČASU
2.	TLAKOVÁ NADMORSKÁ VÝŠKA
3.	INDIKOVANÁ VZDUŠNÁ RÝCHLOSŤ
4.	KURZ
5.	NORMÁLOVÉ ZRÝCHLENIE
6.	POZDĹŽNY SKLON (KLOPENIE)
7.	PRIEČNY NÁKLON (KLONENIE)
8.	RUČNÉ KEŤOVANIE PRI RÁDIOVOM VYSIELANÍ, AK NIE JE POSKYTNUTÝ INÝ ALTERNATÍVNY PROSTRIEDOK NA SYNCHRONIZÁCIU ZÁZNAMOV FDR A CVR
9.	VÝKON KAŽDÉHO MOTORA
10.	POLOHA KLAPIEK NA ODTOKOVEJ HRANE ALEBO NASTAVENÁ POLOHA OVLÁDACIEHO PRVKU V KABÍNE
11.	POLOHA KLAPIEK NA NÁBEŽNEJ HRANE ALEBO NASTAVENÁ POLOHA OVLÁDACIEHO PRVKU V KABÍNE
12.	POLOHA OBRACAČA ŤAHU (LEN PRE PRÚDOVÉ LETÚNY)
13.	POLOHA POZEMNÉHO SPOJLERA A/ALEBO POLOHA OVLÁDACIEHO PRVKU VZDUŠNEJ BRZDY
14.	TEPLOTA OKOLITÉHO VZDUCHU ALEBO CELKOVÁ TEPLOTA VZDUCHU
15a.	STAV PRIPOJENIA AUTOPILOTA
15b.	MÓDY ČINNOSTI AUTOPILOTA, STAV PRIPOJENIA A MÓDY ČINNOSTI SYSTÉMOV AUTOMATU ŤAHU A AFCS

Tabuľka B – Dodatočné parametre pre letúny s maximálnou osvedčenou vzletovou hmotnosťou nad 27 000 kg

Číslo	PARAMETER
16.	POZDĹŽNE ZRÝCHLENIE
17.	PRIEČNE ZRÝCHLENIE
18.	HLAVNÉ PRVKY RIADENIA – POLOHA RIADIACICH PLÔCH A/ALEBO RIADIACI VSTUP PILOTA (KLOPENIE, KLONENIE A ZATÁČANIE)
19.	POLOHA TRIMRA POZDĹŽNEHO RIADENIA
20.	ÚDAJ O VÝŠKE PODĽA RÁDIOVÝŠKOMERA
21.	ODCHÝLKA OD ZOSTUPOVEJ ROVINY
22.	ODCHÝLKA OD KURZOVEJ ROVINY
23.	PRELET NAD POLOHOVÝM NÁVESTIDLŔOM
24.	HLAVNÉ VAROVANIE
25.	ZVOLENÝ KMITOČET NAV 1 A NAV 2
26.	VZDIALENOSŤ UDÁVANÁ DME 1 A DME 2
27.	POLOHA SPÍNAČA ZAŤAŽENIA PODVOZKA
28.	VÝSTRAŽNÝ SYSTÉM NA BLÍZKOSŤ TERÉNU
29.	UHOL NÁBEHU
30.	HYDRAULIKA, KAŽDÝ SYSTÉM (NÍZKY TLAK)
31.	NAVIGAČNÉ ÚDAJE
32.	POLOHA PODVOZKU ALEBO POLOHA OVLÁDAČA PODVOZKU

Dodatok 1 k OPS 1.725

Zapisovače letových údajov – 3 – Zoznam parametrov, ktoré sa zaznamenávajú**Tabuľka A – Letúny s maximálnou osvedčenou vzletovou hmotnosťou nad 5 700 kg**

Číslo	PARAMETER
1.	ČAS ALEBO ODPOČET RELATÍVNEHO ČASU
2.	TLAKOVÁ NADMORSKÁ VÝŠKA
3.	INDIKOVANÁ VZDUŠNÁ RÝCHLOSŤ
4.	KURZ
5.	NORMÁLOVÉ ZRÝCHLENIE

Tabuľka B – Dodatočné parametre pre letúny s maximálnou osvedčenou vzletovou hmotnosťou nad 27 000 kg

Číslo	PARAMETER
6.	POZDĹŽNY SKLON (KLOPENIE)
7.	PRIEČNY NÁKLON (KLONENIE)
8.	RUČNÉ KLÚČOVANIE PRI RÁDIOVOM VYSIELANÍ, AK NIE JE POSKYTNUTÝ INÝ ALTERNATÍVNY PROSTRIEDOK NA SYNCHRONIZÁCIU ZÁZNAMOV FDR A CVR
9.	VÝKON KAŽDÉHO MOTORA
10.	POLOHA KLAPIEK NA ODTOKOVEJ HRANE ALEBO NASTAVENÁ POLOHA OVLÁDACIEHO PRVKU V KABÍNE
11.	POLOHA KLAPIEK NA NÁBEŽNEJ HRANE ALEBO NASTAVENÁ POLOHA OVLÁDACIEHO PRVKU V KABÍNE
12.	POLOHA OBRACAČA ŤAHU (LEN PRE PRÚDOVÉ LETÚNY)
13.	POLOHA POZEMNÉHO SPOJLERA A/ALEBO POLOHA OVLÁDACIEHO PRVKU VZDUŠNEJ BRZDY
14.	TEPLOTA OKOLITÉHO VZDUCHU ALEBO CELKOVÁ TEPLOTA VZDUCHU
15a.	STAV PRIPOJENIA AUTOPILOTA
15b.	MÓDY ČINNOSTI AUTOPILOTA, STAV PRIPOJENIA A MÓDY ČINNOSTI SYSTÉMOV AUTOMATU ŤAHU A AFCS
16.	POZDĹŽNE ZRÝCHLENIE
17.	PRIEČNE ZRÝCHLENIE
18.	HLAVNÉ PRVKY RIADENIA – POLOHA RIADIACICH PLÔCH A/ALEBO RIADIACI VSTUP PILOTA (KLOPENIE, KLONENIE A ZATÁČANIE)
19.	POLOHA TRIMRA POZDĹŽNEHO RIADENIA
20.	ÚDAJ O VÝŠKE PODĽA RÁDIOVÝŠKOMERA
21.	ODCHÝLKA OD ZOSTUPOVEJ ROVINY
22.	ODCHÝLKA OD KURZOVEJ ROVINY
23.	PRELET NAD POLOHOVÝM NÁVESTIDLKOM
24.	HLAVNÉ VAROVANIE
25.	ZVOLENÝ KMITOČET NAV 1 A NAV 2
26.	VZDIALENOSŤ UDÁVANÁ DME 1 A DME 2
27.	POLOHA SPÍNAČA ZAŤAŽENIA PODVOZKA
28.	VÝSTRAŽNÝ SYSTÉM NA BLÍZKOSŤ TERÉNU
29.	UHOL NÁBEHU
30.	HYDRAULIKA, KAŽDÝ SYSTÉM (NÍZKY TLAK)
31.	NAVIGAČNÉ ÚDAJE (ZEMEPISNÁ ŠÍRKA, ZEMEPISNÁ DÍŽKA, TRAŤOVÁ RÝCHLOSŤ A UHOL ZNOSU)
32.	POLOHA PODVOZKU ALEBO POLOHA OVLÁDAČA PODVOZKU

Dodatok 1 k OPS 1.770

Kyslík – minimálne požiadavky na doplnkovú dodávku kyslíka pre letúny s pretlakovou kabínou počas núdzového opustenia a po ňom

Tabuľka 1

a)	b)
DODÁVKA PRE:	TLAKOVÁ NADMORSKÁ VÝŠKA V KABÍNE A JEJ TRVANIE
1. Všetky osoby sediace a konajúce službu na sedadlách pilotného priestoru	Po celý čas letu, keď je tlaková nadmorská výška v kabíne väčšia ako 13 000 ft, a po celý čas, keď je väčšia ako 10 000 ft, ale nie je väčšia ako 13 000 ft po prvých 30 minútach v týchto nadmorských výškach, v každom prípade najmenej: i) 30 minút pre letúny osvedčené na lety v nadmorských výškach do 25 000 ft (poznámka 2); ii) 2 hodiny pre letúny osvedčené na lety v nadmorských výškach nad 25 000 ft (poznámka 3).
2. Predpísaný počet palubných sprievodcov	Po celý čas letu, keď je tlaková nadmorská výška v kabíne väčšia ako 13 000 ft, ale najmenej 30 minút (poznámka 2), a po celý čas letu, keď je tlaková nadmorská výška v kabíne väčšia ako 10 000 ft, najviac však 13 000 ft po prvých 30 minútach v uvedených nadmorských výškach.
3. 100 % cestujúcich (poznámka 5)	Po celý čas letu, keď je tlaková nadmorská výška v kabíne väčšia ako 15 000 ft, ale najmenej 10 minút (poznámka 4).
4. 30 % cestujúcich (poznámka 5)	Po celý čas letu, keď je tlaková nadmorská výška v kabíne väčšia ako 14 000 ft, najviac však 15 000 ft.
5. 10 % cestujúcich (poznámka 5)	Po celý čas letu, keď je tlaková nadmorská výška v kabíne väčšia ako 10 000 ft, najviac však 14 000 ft po prvých 30 minútach v týchto nadmorských výškach.

Poznámka 1: Zásoba musí brať do úvahy tlakovú nadmorskú výšku v kabíne a profil zostupu pre dané trate.

Poznámka 2: Minimálnou požadovanou zásobou je zásoba kyslíka potrebná na zostup z maximálnej osvedčenej prevádzkovej nadmorskej výšky letúna konštantnou rýchlosťou klesania do 10 000 ft počas 10 minút a potom ďalších 20 minút v 10 000 ft.

Poznámka 3: Minimálnou požadovanou zásobou je zásoba kyslíka potrebná na zostup z maximálnej osvedčenej prevádzkovej nadmorskej výšky letúna konštantnou rýchlosťou klesania do 10 000 ft počas 10 minút a potom ďalších 110 minút v 10 000 ft. Kyslík požadovaný v OPS 1.780 písm. a) bode 1 sa môže zahrnúť pri určovaní požadovanej zásoby.

Poznámka 4: Minimálnou požadovanou zásobou je zásoba kyslíka potrebná na zostup z maximálnej osvedčenej prevádzkovej nadmorskej výšky letúna konštantnou rýchlosťou klesania do 15 000 ft počas 10 minút.

Poznámka 5: Pod pojmom cestujúci sa v tejto tabuľke rozumejú cestujúci na palube vrátane malých detí do dvoch rokov.

Dodatok 1 k OPS 1.775

Doplnková dodávka kyslíka pre letúny bez pretlakovej kabíny

Tabuľka 1

a)	b)
DODÁVKA PRE:	TLAKOVÁ NADMORSKÁ VÝŠKA V KABÍNE A JEJ TRVANIE
1. Všetky osoby sediace a konajúce službu na sedadlách pilotného priestoru	Po celý čas letu, keď je tlaková nadmorská výška väčšia ako 10 000 ft.
2. Predpísaný počet palubných sprievodcov	Po celý čas letu, keď je tlaková nadmorská výška väčšia ako 13 000 ft, a po celý čas letu, keď je tlaková nadmorská výška dlhšie ako 30 minút väčšia ako 10 000 ft, ale najviac 13 000 ft.
3. 100 % cestujúcich (pozri poznámku)	Po celý čas letu, keď je tlaková nadmorská výška väčšia ako 13 000 ft.
4. 10 % cestujúcich (pozri poznámku)	Celý čas letu po 30 minútach v tlakovej nadmorskej výške väčšej ako 10 000 ft, ale najviac 13 000 ft.

Poznámka: Na účely tejto tabuľky znamená pojem „cestujúci“ počet cestujúcich na palube vrátane malých detí do dvoch rokov.

ČLÁNOK L

KOMUNIKAČNÉ A NAVIGAČNÉ VYBAVENIE

OPS 1.845

Všeobecne

- a) Prevádzkovateľ zabezpečí, aby sa let nezačal, pokiaľ nie je komunikačné a navigačné vybavenie letúna požadované týmto článkom:
1. schválené a inštalované v súlade s použiteľnými predpismi vrátane noriem minimálnej výkonnosti, prevádzkových predpisov a predpisov letovej spôsobilosti;
 2. inštalované tak, aby porucha ľubovoľnej jednotky požadovanej na účely buď komunikácie, alebo navigácie, alebo na oba účely nemala za následok poruchu ďalšej jednotky potrebnej na navigačné alebo komunikačné účely;
 3. v prevádzkyschopnom stave pre druh prevádzky vykonávanej s výnimkami uvedenými v MEL (pozri OPS 1.030) a
 4. usporiadané tak, že ak sa má vybavenie používať jedným členom letovej posádky na jeho pracovnom mieste počas letu, musí byť ľahko ovládateľné z jeho pracovného miesta. Ak sa požaduje, aby sa časť vybavenia obsluhovala viac ako jedným členom letovej posádky, musí byť zastavaná tak, aby bola ľahko obsluhovateľná z každého pracovného miesta, z ktorého sa požaduje, aby bola obsluhovateľná.
- b) Normy minimálnej výkonnosti komunikačného a navigačného vybavenia sú normy predpísané Európskymi technickými normalizačnými príkazmi (ETSO), ktoré sú uvedené v platných špecifikáciách k Európskym technickým normalizačným príkazom (CS-TSO), pokiaľ nie sú predpísané odlišné normy výkonnosti v predpisoch letovej spôsobilosti alebo v prevádzkových predpisoch. Komunikačné a navigačné vybavenie vyhovujúce projektovým a výkonnostným špecifikáciám iným ako ETSO môžu k dátumu zavedenia OPS zostať v prevádzke alebo byť inštalované, ak nie sú v tomto článku predpísané dodatočné požiadavky. Komunikačné a navigačné vybavenie, ktoré už bolo schválené, nemusí vyhovovať revidovanému ETSO alebo revidovanej špecifikácii inej ako ETSO, pokiaľ požiadavka nie je predpísaná so spätnou platnosťou.

OPS 1.850

Rádiové vybavenie

- a) Prevádzkovateľ nesmie prevádzkovať letún, ak nie je vybavený rádiovým zariadením predpísaným na daný druh prevádzky.
- b) V prípadoch, keď tento článok požaduje dva nezávislé (samostatné a úplné) rádiové systémy, musí mať každý z týchto systémov nezávislú inštaláciu antény s výnimkou použitia iných ako drôtových antén na tuhých podperách alebo iných inštalácií antén podobnej spoľahlivosti, ak je požadovaná len jedna anténa.
- c) Rádiové komunikačné vybavenie, v prípade ktorého sa požaduje splnenie požiadavky písmena a), musí umožňovať aj spojenie na leteckej tiesňovej frekvencii 121,5 MHz.

OPS 1.855

Panel voliča n.f. výstupov

Prevádzkovateľ nesmie prevádzkovať letún v podmienkach letu IFR, ak nie je vybavený panelom voliča n.f. výstupov, prístupným pre každého člena letovej posádky.

OPS 1.860

Rádiové vybavenie na lety VFR podľa viditeľných orientačných bodov na tratiach

Prevádzkovateľ nesmie prevádzkovať letún pri letoch VFR na tratiach, kde sa predpokladá orientácia podľa viditeľných orientačných bodov, ak nemá rádiové komunikačné vybavenie potrebné na plnenie nasledujúcich požiadaviek pri bežných prevádzkových podmienkach:

- a) udržiavať spojenie s príslušnými pozemnými stanicami;
- b) udržiavať spojenie s príslušnými stanovišťami riadenia letovej prevádzky z ľubovoľného bodu v riadenom vzdušnom priestore, v ktorom zamýšľa vykonávať lety, a
- c) prijímať meteorologické informácie.

OPS 1.865

Komunikačné a navigačné vybavenie na lety IFR alebo VFR po tratiach, kde nie je možná orientácia podľa viditeľných orientačných bodov

- a) Prevádzkovateľ nesmie prevádzkovať lety IFR alebo VFR na tratiach, kde nie je možná orientácia podľa viditeľných orientačných bodov, pokiaľ letún nie je vybavený rádiovým komunikačným a navigačným vybavením v súlade s požiadavkami letových prevádzkových služieb v oblasti(-ach) prevádzky.
- b) Rádiové vybavenie Prevádzkovateľ zabezpečí, aby rádiové vybavenie pozostávalo aspoň z:
 1. dvoch nezávislých komunikačných systémov potrebných za obvyklých prevádzkových podmienok na spojenie s príslušnou pozemnou stanicou z ktoréhokoľvek bodu na trati, vrátane odchýlok od nej, a
 2. vybavením odpovedača SSR, ktorá sa pre plánovanú trať požaduje.
- c) V prípade prevádzky na krátku vzdialenosť vo vzdušnom priestore NAT MNPS neprekračujúcej severný Atlantický oceán môže byť letún vybavený jedným diaľkovým komunikačným systémom (systém HF) iba v prípade, ak sú pre príslušný vzdušný priestor uverejnené alternatívne komunikačné postupy.
- d) Navigačné zariadenie. Prevádzkovateľ zabezpečí, aby navigačné zariadenie:
 1. obsahovalo aspoň:
 - i) jeden systém na príjem VOR, jeden systém ADF, jeden DME s výnimkou, že systém ADF nemusí byť nainštalovaný, ak sa v žiadnej fáze letu neplánuje použitie systému ADF;
 - ii) jeden ILS alebo MLS, ak je ILS alebo MLS požadovaný na navigáciu na priblíženie;
 - iii) jeden systém na príjem rádiových návestidiel, ak je rádiové návestidlo predpísané na navigáciu na priblíženie;
 - iv) systém priestorovej navigácie, ak sa požaduje pre plánovanú trať priestorovej navigácie;
 - v) ďalší systém DME na každej trati alebo jej časti, kde navigácia spočíva len na signáloch DME;
 - vi) ďalší systém na príjem VOR na každej trati alebo jej časti, kde navigácia spočíva len na signáloch VOR;
 - vii) dodatočný systém na ADF na každej trati alebo jej časti, kde navigácia spočíva len na signáloch NDB, alebo
 2. vyhovovalo druhu požadovanej navigačnej výkonnosti (RNP) predpísanej v dotknutom vzdušnom priestore.

- e) Prevádzkovateľ môže prevádzkovať letún, ktorý nemá systém ADF alebo navigačné vybavenie predpísané písmenom c) bodom 1 bodom vi) a/alebo vii) za predpokladu, že letún má náhradné vybavenie schválené pre danú trať leteckým úradom. Spolahľivosť a presnosť náhradného vybavenia musí umožniť bezpečnú navigáciu na plánovanej trati.
- f) Prevádzkovateľ zabezpečí, aby komunikačné vybavenie VHF, prijímače kurzového majáku ILS a VOR, ktoré sú inštalované na letúnoch prevádzkovaných podľa IFR pravidiel, boli schválené ako vyhovujúce výkonnostným normám FM odolnosti proti rušeniu.
- g) Prevádzkovateľ zabezpečí, aby mali letúny vykonávajúce ETOPS komunikačné prostriedky schopné komunikácie s príslušnou pozemnou stanicou v normálnej a v plánovanej mimoriadnej výške. Pre trate ETOPS, kde je k dispozícii zariadenie pre hlasovú komunikáciu, sa zabezpečí hlasová komunikácia. Pre všetky lety ETOPS dlhšie ako 180 minút sa musia nainštalovať spoľahlivé komunikačné technológie, buď na základe hlasovej komunikácie, alebo s dátovým spojením. Ak zariadenia hlasovej komunikácie nie sú k dispozícii a ak hlasová komunikácia nie je možná alebo má nízku kvalitu, musí sa zabezpečiť komunikácia s použitím alternatívnych systémov.

OPS 1.866

Vybavenie odpovedačom

- a) Prevádzkovateľ nesmie prevádzkovať letún, ktorý nie je vybavený:
 - 1. odpovedačom sekundárneho radaru, ktorý hlási tlakovú nadmorskú výšku, a
 - 2. akoukoľvek ďalšou schopnosťou odpovedača SSR, ktorá sa pre plánovanú trať požaduje.

OPS 1.870

Dodatočné navigačné vybavenie na lety v priestoroch s predpísanou minimálnou navigačnou výkonnosťou (MNPS)

- a) Prevádzkovateľ nesmie prevádzkovať letún v priestore s predpísanou minimálnou navigačnou výkonnosťou, ak nemá vybavenie vyhovujúce špecifikáciám minimálnej navigačnej výkonnosti predpísanej v dokumente ICAO Doc 7030 formou oblastných doplnkových postupov.
- b) Navigačné vybavenie požadované týmto odsekom musí byť viditeľné a použiteľné obidvoma pilotmi sediacimi na svojich pracovných miestach.
- c) Na neobmedzenú prevádzku vo vzdušnom priestore s predpísanou minimálnou navigačnou výkonnosťou musí byť letún vybavený dvoma nezávislými systémami diaľkovej navigácie (LRNS).
- d) Na prevádzku na publikovaných osobitných tratiach v priestore s predpísanou minimálnou navigačnou výkonnosťou musí byť letún vybavený jedným systémom diaľkovej navigácie, pokiaľ nie je stanovené inak.

OPS 1.872

Vybavenie na prevádzku vo vymedzenom vzdušnom priestore so zníženými minimami vertikálnych rozstupov (RVSM)

- a) Prevádzkovateľ zabezpečí, aby letúny prevádzkované vo vzdušnom priestore RVSM boli vybavené:
 - 1. dvoma nezávislými systémami na meranie nadmorskej výšky;
 - 2. systémom signalizácie zadanej nadmorskej výšky;
 - 3. systémom automatickej kontroly nadmorskej výšky a
 - 4. odpovedačom SSR so systémom vysielania nadmorskej výšky, ktorý možno prepojiť so systémom merania nadmorskej výšky použitým na jej udržiavanie.

OPS 1.873

Správa elektronických navigačných údajov

- a) Prevádzkovateľ nepoužíva navigačnú databázu, ktorá podporuje aplikáciu palubnej navigácie ako primárny navigačný prostriedok, ak dodávateľ navigačnej databázy nie je držiteľom akceptačného listu (LoA) typu 2 alebo ekvivalentného dokumentu.
- b) Ak dodávateľ prevádzkovateľa nie je držiteľom LoA typu 2 alebo ekvivalentného dokumentu, prevádzkovateľ nepoužíva jeho produkty elektronických navigačných údajov, pokiaľ letecký úrad neschválil postupy prevádzkovateľa s cieľom zabezpečiť, aby použitý postup a dodané produkty spĺňali ekvivalentné štandardy integrity.
- c) Prevádzkovateľ nepoužíva produkty elektronických navigačných údajov pre iné navigačné aplikácie, pokiaľ letecký úrad neschválil postupy prevádzkovateľa s cieľom zabezpečiť, aby použitý postup a dodané produkty spĺňali ekvivalentné štandardy integrity prijateľné pre zamýšľané použitie údajov.
- d) Prevádzkovateľ pokračuje v monitorovaní postupu a produktov v súlade s požiadavkami OPS 1.035.
- e) Prevádzkovateľ implementuje postupy na zabezpečenie včasnej distribúcie a vloženia aktuálnych a nezmenených elektronických navigačných údajov do všetkých lietadiel, ktoré si to vyžadujú.

ČLÁNOK M

ÚDRŽBA LETÚNA

OPS 1.875

Všeobecne

- a) Prevádzkovateľ nesmie prevádzkovať letún, ak jeho údržba nebola vykonaná a letún nebol uvoľnený do prevádzky organizáciou príslušne schválenou/uznanou na údržbu podľa časti 145, okrem predletových prehliadok, ktoré musia byť nevyhnutne vykonávané organizáciou schválenou podľa časti 145.
- b) Požiadavkami na nepretržitú letovú spôsobilosť letúna, ktoré musia byť splnené, aby sa vyhovelo požiadavkám osvedčenia leteckého prevádzkovateľa podľa OPS 1.180, sú požiadavky ustanovené podľa časti M.

ČLÁNOK N

LETOVÁ POSÁDKA

OPS 1.940

Zloženie letovej posádky

(pozri dodatky 1 a 2 k OPS 1.940)

- a) Prevádzkovateľ zabezpečí, aby:
1. bolo zloženie letovej posádky a počet jej členov na určených pracovných miestach v súlade s požiadavkami letovej príručky letúna (AFM) a aby počet členov nebol menší ako minimum predpísané letovou príručkou letúna;
 2. bola letová posádka doplnená ďalšími členmi letovej posádky, ak to vyžaduje druh prevádzky, a aby počet členov nebol menší ako počet predpísaný prevádzkovou príručkou;
 3. všetci členovia letovej posádky mali príslušný a platný preukaz spôsobilosti prijateľný pre letecký úrad a aby mali vhodnú kvalifikáciu a spôsobilosť na výkon povinností, ktoré sú im pridelené;
 4. boli stanovené postupy prijateľné pre letecký úrad zabráňujúce zložiť letovú posádku z neskúsených členov letovej posádky;
 5. jeden z pilotov v letovej posádke kvalifikovaný ako veliaci pilot v súlade s požiadavkami upravujúcimi licencie členov posádky bol určený do funkcie veliteľa lietadla, ktorý smie poveriť vykonávaním letu iného vhodne kvalifikovaného pilota; a
 6. bol v letovej posádke člen s preukazom spôsobilosti palubného technika alebo s vhodnou kvalifikáciou a prijateľný pre letecký úrad, ak AFM vyžaduje vyčleneného člena letovej posádky na obsluhu ovládacieho panelu palubných systémov;
 7. ak sú prácou palubného sprievodcu poverené osoby, ktoré sú samostatne zárobkovo činné a/alebo pracujú ako nezávislí podnikatelia alebo na čiastočný úväzok, musia byť dodržané požiadavky článku N. V tomto smere je potrebné venovať osobitnú pozornosť celkovému počtu typov letúnov alebo ich variantov, na ktorých môže člen letovej posádky lietať v rámci zabezpečovania obchodnej leteckej dopravy. Tento počet nesmie presiahnuť požiadavky uvedené v predpise OPS 1.980 a OPS 1.981 vrátane poskytovania služieb palubného sprievodcu iným operátorom. Členovia posádky, ktorí vykonávajú pre prevádzkovateľa funkciu veliteľa lietadla, sú povinní absolvovať počítačový výcvik prevádzkovateľa v optimalizácii činnosti posádky (CRM) pred začiatkom traťových letov bez dozoru, ak člen posádky už predtým neabsolvoval počítačový kurz CRM prevádzkovateľa.
- b) Minimálna letová posádka pre lety IFR alebo lety v noci. Prevádzkovateľ zabezpečí pre lety IFR alebo lety v noci, aby:
1. minimálnu letovú posádku turbovrtuľových letúnov s maximálnou schválenou konfiguráciou viac ako 9 sedadiel pre cestujúcich a všetkých prúdových letúnov tvorili aspoň dvaja piloti, alebo
 2. letúny iné ako letúny uvedené v písmene b) bude 1 riadil jeden pilot za predpokladu splnenia požiadaviek dodatku 2 k OPS 1.940. Ak nie sú splnené požiadavky dodatku 2, minimálnu letovú posádku tvoria dvaja piloti.

OPS 1.943

Počítačový výcvik prevádzkovateľa v optimalizácii činnosti posádky (CRM)

- a) Ak člen letovej posádky ešte neabsolvoval počítačový výcvik CRM prevádzkovateľa (buď noví zamestnanci, alebo súčasný personál), prevádzkovateľ zabezpečí, aby člen letovej posádky absolvoval počítačový výcvikový kurz optimalizácie činnosti posádky (CRM). Noví zamestnanci sú povinní absolvovať počítačový výcvik CRM prevádzkovateľa do jedného roka od začiatku ich zamestnania u prevádzkovateľa.

- b) Ak člen letovej posádky ešte nebol školený v oblasti ľudských faktorov, teoretický kurz založený na programe ľudskej výkonnosti a ľudských obmedzeniach potrebný na získanie preukazu spôsobilosti dopravného pilota (ATPL) (pozri príslušné požiadavky na vydanie preukazu spôsobilosti letovej posádky) absolvuje pred počiatocným CRM výcvikom prevádzkovateľa alebo sa takýto kurz kombinuje s počiatocným CRM výcvikom prevádzkovateľa.
- c) Počiatocný CRM výcvik sa vykonáva najmenej jedným CRM školiteľom prijateľným pre letecký úrad, ktorému môžu v konkrétnych oblastiach pomáhať špecialisti.
- d) Počiatocný CRM výcvik sa vykonáva podľa podrobnej osnovy kurzu, ktorá je zahrnutá v prevádzkovej príručke.

OPS 1.945

Preškoľovací výcvik a preskúšavanie

(pozri dodatok 1 k OPS 1.945)

- a) Prevádzkovateľ zabezpečí, aby:
 - 1. člen letovej posádky absolvoval kurz typovej kvalifikácie vyhovujúci požiadavkám použiteľným na vydanie preukazov spôsobilosti letovej posádky, ak prechádza z jedného typu letúna na iný typ alebo triedu vyžadujúcu novú kvalifikáciu pre typ alebo triedu;
 - 2. člen letovej posádky absolvoval pred začatím traťových letov bez dozoru preškoľovací kurz prevádzkovateľa:
 - i) ak prechádza na letún vyžadujúci novú kvalifikáciu pre typ alebo triedu, alebo
 - ii) pri zmene prevádzkovateľa;
 - 3. preškoľovací výcvik vykonával vhodne kvalifikovaný personál v súlade s podrobnou osnovou kurzu zahrnutou v prevádzkovej príručke. Prevádzkovateľ zabezpečí, aby personál, ktorý integruje prvky CRM do preškoľovacieho výcviku, bol vhodne kvalifikovaný;
 - 4. rozsah výcviku požadovaný preškoľovacím kurzom prevádzkovateľa bol stanovený s prihliadnutím na predchádzajúci výcvik člena letovej posádky zapísaný v jeho záznamoch o výcviku predpísanom v OPS 1.985;
 - 5. minimálne normy na kvalifikáciu a prax požadovaných od členov letovej posádky pred zaradením do preškoľovacieho výcviku boli presne vymedzené v prevádzkovej príručke;
 - 6. každý člen letovej posádky prešiel preskúšaním požadovaným OPS 1.965 písm. b) a výcvikom a preskúšaniami požadovanými OPS 1.965 písm. d) pred začatím traťových letov pod dozorom;
 - 7. po dokončení traťových letov pod dozorom sa vykonalo preskúšanie požadované OPS 1.965 písm. c);
 - 8. člen letovej posádky nevykonával letové povinnosti na inom type alebo inej triede ihneď po začatí preškoľovacieho kurzu prevádzkovateľa, ak tento výcvik ešte nemá absolvovaný alebo ukončený, a
 - 9. prvky CRM výcviku boli integrované do preškoľovacieho kurzu.
- b) V prípade zmeny typu alebo triedy letúna preskúšanie požadované v OPS 1.965 písm. b) možno spojiť s praktickou skúškou na získanie typovej kvalifikácie alebo kvalifikácie na triedu podľa požiadaviek použiteľných na vydanie preukazu spôsobilosti letovej posádky.
- c) Preškoľovací výcvik prevádzkovateľa a kurz na získanie typovej kvalifikácie alebo kvalifikácie na triedu požadovaný na vydanie preukazu spôsobilosti letovej posádky možno spojiť.
- d) Po vykonaní preškoľovacieho kurzu nulového letového času (ZFTT) pilot:
 - 1. začne čo najskôr vykonávať traťové lety pod dozorom do 21 dní po ukončení skúšky na získanie kvalifikácie.

Ak sa traťové lety pod dozorom nezačnú do 21 dní, prevádzkovateľ zabezpečí primeraný výcvik prijateľný pre letecký úrad;

2. vykoná šesť vzletov a pristátí na letovom simulátore, ktorý je spôsobilý v súlade s požiadavkami platnými pre syntetické výcvikové zariadenia a jeho používateľ je schválený leteckým úradom, najneskôr do 21 dní po ukončení skúšky na získanie kvalifikácie.

Tento výcvik na simulátore vykoná inštruktor s typovou kvalifikáciou na letúny [TRI (A)] sediaci na sedadle pilota.

Počet vzletov a pristátí sa môže znížiť, ak to odporučí Spoločná rada pre prevádzkové hodnotenie (JOEB) a schválil letecký úrad.

Ak sa tieto vzlety a pristátia nevykonajú do 21 dní, prevádzkovateľ zabezpečí opakovací výcvik prijateľný pre letecký úrad;

3. vykoná prvé štyri vzlety a pristátia v rámci traťových letov pod dozorom v letúne pod dozorom inštruktora TRI A sediaceho na sedadle pilota.

Počet vzletov a pristátí sa môže znížiť, ak to odporučí Spoločná rada pre prevádzkové hodnotenie (JOEB) a schválil letecký úrad.

OPS 1.950

Rozdielový a zoznamovací výcvik

- a) Prevádzkovateľ zabezpečí, aby člen letovej posádky absolvoval:
 1. rozdielový výcvik, ktorý vyžaduje dodatočné znalosti a výcvik na vhodnom výcvikovom zariadení pre letún:
 - i) ak prevádzkuje iný variant letúna rovnakého alebo iného typu rovnakej triedy, akú bežne prevádzkuje, alebo
 - ii) ak sa mení vybavenie a/alebo postupy na bežne prevádzkovaných typoch alebo ich variantoch;
 2. zoznamovací výcvik, ktorý vyžaduje získanie dodatočných znalostí:
 - i) ak prevádzkuje iný letún rovnakého typu alebo variantu alebo
 - ii) ak sa mení vybavenie a/alebo postupy na bežne prevádzkovaných typoch alebo ich variantoch.
- b) Prevádzkovateľ v prevádzkovej príručke presne vymedzí, kedy sa požaduje rozdielový alebo zoznamovací výcvik.

OPS 1.955

Vymenovanie do funkcie veliteľa lietadla

- a) Prevádzkovateľ zabezpečí, aby na zvýšenie kvalifikácie z druhého pilota na veliteľa lietadla a pre osoby prijímané na funkciu veliteľa lietadla:
 1. bola v prevádzkovej príručke presne vymedzená minimálna úroveň praxe prijateľná pre letecký úrad a
 2. pilot absolvoval primeraný kurz veliteľa lietadla v prípade letov vo viacčlennej posádke.
- b) Kurz veliteľa lietadla požadovaný písmenom a) bodom 2 musí byť presne vymedzený v prevádzkovej príručke a musí zahŕňať aspoň:
 1. výcvik na STD (zahŕňajúci letový výcvik zameraný na let na trati – LOFT) a/alebo letový výcvik;
 2. preskúšanie z odbornej spôsobilosti vo funkcii veliteľa lietadla prevádzkovateľom;

3. zodpovednosti veliteľa lietadla;
4. traťový výcvik ako veliteľ lietadla pod dozorom. Požaduje sa aspoň desať traťových úsekov pre pilotov, ktorí už sú držiteľmi kvalifikácie na typ letúna;
5. absolvovanie traťového preskúšania veliteľa lietadla predpísaného v OPS 1.965 písm. c) a traťovej a letiskovej kvalifikácie predpísanej v OPS 1.975 a
6. prvky optimalizácie činnosti posádky.

OPS 1.960

Velitelia lietadla s preukazom spôsobilosti obchodného pilota

- a) Prevádzkovateľ zabezpečí, aby:
 1. držiteľ preukazu spôsobilosti obchodného pilota (CPL) nezastával funkciu veliteľa lietadla letúna osvedčeného v letovej príručke letúna na lety s jedným pilotom, ak:
 - i) pre lety VFR s cestujúcimi vo vzdialenosti od letiska odletu väčšej ako 50 nm nemá nalietané s letúnmi spolu aspoň 500 hodín celkového času letu alebo nemá platnú prístrojovú kvalifikáciu, alebo
 - ii) pre lety IFR s viacmotorovými letúnmi nemá nalietané spolu aspoň 700 hodín celkového času letu s letúnmi, vrátane 400 hodín vo funkcii veliaceho pilota (v súlade s požiadavkami upravujúcimi vydávanie preukazov členov letovej posádky), z ktorých je aspoň 100 hodín IFR, vrátane 40 hodín na viacmotorových letúnoch. 400 hodín vo funkcii veliaceho pilota možno nahradiť hodinami letu vo funkcii druhého pilota tak, že dve hodiny vo funkcii druhého pilota sú rovnocenné jednej hodine vo funkcii veliaceho pilota, ak tieto hodiny boli nalietané v rámci zavedeného systému viacpilotnej posádky predpísaného v prevádzkovej príručke;
 2. boli okrem písmena a) bodu 1 bodu ii) navyše splnené požiadavky predpísané dodatkom 2 k OPS 1.940, ak ide o jednopilotný let IFR; a
 3. bol okrem splnenia písmena a) bodu 1 navyše ukončený kurz na veliteľa lietadla predpísaný v OPS 1.955 písm. a) bode 2 pri letoch vo viacpilotnej posádke, a to skôr, ako tento pilot pôsobí vo funkcii veliteľa lietadla.

OPS 1.965

Udržiavací výcvik a preskúšavanie

(pozri dodatky 1 a 2 k OPS 1.965)

- a) Všeobecne. Prevádzkovateľ zabezpečí, aby:
 1. každý člen letovej posádky absolvoval udržiavací výcvik a preskúšavanie a aby sa celý takýto výcvik a preskúšavanie týkali typu alebo variantu letúna, na prevádzku ktorého je člen letovej posádky oprávnený;
 2. program udržiavacieho výcviku a preskúšavania bol stanovený v prevádzkovej príručke a bol schválený leteckým úradom;
 3. udržiavací výcvik bol vykonávaný týmto personálom:
 - i) pozemný a opakovací výcvik vhodne kvalifikovaným personálom;
 - ii) výcvik na letúne/STD inštruktorom s typovou kvalifikáciou (TRI), inštruktorom s kvalifikáciou na triedu (CRI) alebo v prípade výcviku na STD inštruktorom na letovom simulátore (SFI), v prípade, že TRI, CRI alebo SFI vyhovuje požiadavkám prevádzkovateľa na prax a znalosti, postačujúce na školenie tém obsiahnutých v písmene a) bode 1 bode i) bodoch A a B dodatku 1 k OPS 1.965;
 - iii) výcvik používania núdzového a bezpečnostného vybavenia vhodne kvalifikovaným personálom a

- iv) optimalizácia činnosti posádky (CRM):
 - A. integrovanie prvkov CRM do všetkých častí udržiavacieho výcviku – všetkým personálom vykonávacím udržiavacím výcvik. Prevádzkovateľ zabezpečí, aby všetok personál vykonávajúci udržiavacím výcvik bol vhodne kvalifikovaný na integrovanie prvkov CRM do tohto výcviku;
 - B. modulový CRM výcvik – najmenej jedným CRM školiteľom prijateľným pre letecký úrad, ktorému smú v konkrétnych oblastiach pomáhať špecialisti;
- 4. preskúšanie po udržiavacom výcviku vykonával nasledujúci personál:
 - i) preskúšanie odbornej spôsobilosti prevádzkovateľom examinátorom s typovou kvalifikáciou (TRE), examinátorom s kvalifikáciou na triedu (CRE), alebo, ak je preskúšanie vykonávané na STD, examinátorom TRE, CRE alebo examinátorom na letovom simulátore (SFE), školenom v obsahu CRM a posúdení CRM zručnosti;
 - ii) traťové preskúšanie vhodne kvalifikovanými veliteľmi lietadla vymenovanými prevádzkovateľom a prijateľnými pre letecký úrad;
 - iii) preskúšanie používania núdzového a bezpečnostného vybavenia vhodne kvalifikovaným personálom.
- b) Preskúšanie odbornej spôsobilosti prevádzkovateľom
 - 1. Prevádzkovateľ zabezpečí, aby:
 - i) každý člen letovej posádky absolvoval preskúšanie odbornej spôsobilosti prevádzkovateľom na preukázanie svojich schopností vykonávať normálne, mimoriadne a núdzové postupy, a
 - ii) sa preskúšanie vykonávalo bez vonkajšej vizuálnej orientácie, ak bude od člena letovej posádky požadované vykonávanie letov IFR;
 - iii) každý člen letovej posádky absolvoval preskúšanie odbornej spôsobilosti prevádzkovateľom ako člen obvyklej letovej posádky.
 - 2. Platnosť preskúšania odbornej spôsobilosti prevádzkovateľom je 6 kalendárnych mesiacov okrem zostatku do konca mesiaca vydania. Ak je potvrdenie o preskúšaní vydané v čase posledných troch mesiacov platnosti predchádzajúceho preskúšania odbornej spôsobilosti prevádzkovateľom, platnosť sa predĺži odo dňa vydania do konca 6 kalendárnych mesiacov, počnúc dňom uplynutia platnosti predchádzajúceho preskúšania odbornej spôsobilosti prevádzkovateľom.
- c) Traťové preskúšanie. Prevádzkovateľ zabezpečí, aby sa každý člen letovej posádky podrobil traťovému preskúšaní v le-túne na preukázanie svojich schopností vykonávať obvyklé traťové lety opísané v prevádzkovej príručke. Čas platnosti traťového preskúšania je 12 kalendárnych mesiacov a zostatok do konca mesiaca po preskúšaní. Ak je potvrdenie o pre-skúšaní vydané v čase posledných troch mesiacov platnosti predchádzajúceho preskúšania, platnosť sa predĺži odo dňa vydania do konca 12 kalendárnych mesiacov, počnúc dňom uplynutia platnosti predchádzajúceho traťového preskúšania.
- d) Výcvik a preskúšanie používania núdzového a bezpečnostného vybavenia. Prevádzkovateľ zabezpečí, aby sa každý člen letovej posádky podrobil výcviku a preskúšaní znalostí umiestnenia a používania núdzového vybavenia na pa-lube. Platnosť preskúšania zo znalostí núdzového a bezpečnostného vybavenia je 12 kalendárnych mesiacov okrem zvyšnej časti mesiaca po preskúšaní. Ak je potvrdenie o preskúšaní vydané v čase posledných troch mesiacov platnosti predchádzajúceho preskúšania používania núdzového a bezpečnostného vybavenia, platí odo dňa vydania do konca 12 kalendárnych mesiacov, počnúc dňom uplynutia platnosti predchádzajúceho preskúšania zo znalosti núdzového a bezpečnostného vybavenia.
- e) CRM. Prevádzkovateľ zabezpečí, aby:
 - 1. sa prvky CRM integrovali do všetkých vhodných častí udržiavacieho výcviku a aby
 - 2. každý člen letovej posádky absolvoval konkrétny modulový CRM výcvik. Všetky hlavné témy CRM výcviku sa musia absolvovať v období, ktoré neprekročí 3 roky.
- f) Pozemný a opakovací výcvik. Prevádzkovateľ zabezpečí, aby každý člen letovej posádky absolvoval pozemný výcvik a opakovací výcvik aspoň každých 12 mesiacov. Ak sa výcvik vykonáva v rozmedzí 3 kalendárnych mesiacov pred uplynutím obdobia 12 kalendárnych mesiacov, musí byť ďalší pozemný a opakovací výcvik dokončený v rozmedzí 12 kalendárnych mesiacov od pôvodného dátumu uplynutia platnosti predchádzajúceho pozemného a opakovacieho výcviku.

- g) Výcvik na letúne/STD. Prevádzkovateľ zabezpečí, aby každý člen letovej posádky absolvoval výcvik na letúne/STD aspoň každých 12 mesiacov. Ak sa výcvik vykonáva v rozmedzí 3 kalendárnych mesiacov pred uplynutím obdobia 12 kalendárnych mesiacov, musí byť ďalší výcvik na letúne/STD dokončený v rozmedzí 12 kalendárnych mesiacov od pôvodného dátumu uplynutia platnosti predchádzajúceho výcviku na letúne/STD.

OPS 1.968

Spôsobilosť pilota riadiť z jedného aj druhého pilotného sedadla

(pozri dodatok 1 k OPS 1.968)

- a) Prevádzkovateľ zabezpečí, aby:
1. pilot, ktorý môže byť určený na výkon svojej funkcie z jedného alebo druhého sedadla pilota, absolvoval príslušný výcvik a preskúšavanie a
 2. program výcviku a preskúšavania bol presne vymedzený v prevádzkovej príručke a aby bol prijateľný pre letecký úrad.

OPS 1.970

Rozlietanosť

- a) Prevádzkovateľ zabezpečí, aby:
1. pilot nebol pridelený na prevádzku letúna ako člen minimálnej osvedčenej posádky, buď ako pilot riadiaci letún, alebo neriadiaci letún, pokiaľ nevykonal aspoň tri vzlety a tri pristátia v posledných 90 dňoch ako pilot riadiaci letún rovnakého typu/triedy alebo v letovom simulátore;
 2. pilot bez platnej prístrojovej kvalifikácie nebol pridelený na prevádzku letúna v noci ako veliteľ, pokiaľ nevykonal aspoň jedno pristátie v noci v posledných 90 dňoch ako pilot riadiaci letún rovnakého typu/triedy alebo v letovom simulátore.
- b) Lehota 90 dní predpísaná písmenom a) bodom 1 a 2 sa môže predĺžiť na najviac 120 dní pri traťových letoch pod dozorom inštruktora alebo examinátora s typovou kvalifikáciou. Pre obdobie prekračujúce 120 dní je požiadavka rozlietanosti splnená výcvikovým letom alebo použitím letového simulátora typu letúna, aký sa má použiť.

OPS 1.975

Traťová a letisková kvalifikácia

- a) Prevádzkovateľ zabezpečí, aby pilot pred ustanovením do funkcie veliteľa lietadla alebo pilota, ktorého môže veliteľ lietadla poveriť vykonávaním letu, získal dostatočné znalosti trate, ktorú má letieť a letísk (vrátane náhradných), zariadení a postupov, ktoré sa majú použiť.
- b) Čas platnosti traťovej a letiskovej kvalifikácie je 12 kalendárnych mesiacov a zostatok do konca:
1. mesiaca, v ktorom bola kvalifikácia získaná, alebo
 2. mesiaca posledného vykonaného letu na danej trati alebo na dané letisko.
- c) Traťová a letisková kvalifikácia sa obnovia letom na danej trati alebo na dané letisko v čase jej platnosti predpísanej písmenom b).
- d) Ak je traťová a letisková kvalifikácia obnovená v rozmedzí posledných 3 kalendárnych mesiacov jej platnosti, platí odo dňa obnovenia platnosti do konca 12 mesiacov, počínajúc dátumom uplynutia predchádzajúcej lehoty jej platnosti.

OPS 1.978

Alternatívny program výcviku a kvalifikácie

(pozri dodatok 1 k OPS 1.978)

- a) Prevádzkovateľ môže po minimálne dvoch rokoch nepretržitej prevádzky nahradiť požiadavky na výcvik a preskúšavanie letovej posádky uvedené v dodatku 1 k OPS 1.978 písm. a) alternatívnym programom výcviku a kvalifikácie (ATQP) schváleným leteckým úradom. Po zvážení zo strany leteckého úradu sa dva roky nepretržitej prevádzky môžu znížiť.
- b) ATQP musí obsahovať výcvik a preskúšavanie, ktorými sa stanovuje a zachováva úroveň odbornej spôsobilosti, ktorá je minimálne na úrovni odbornej spôsobilosti dosiahnutej na základe OPS 1.945, OPS 1.965 a OPS 1.970. Norma pre výcvik a kvalifikáciu letovej posádky sa stanoví pred zavedením ATQP; stanovia sa aj požadované normy pre výcvik a kvalifikáciu ATQP.
- c) Prevádzkovateľ, ktorý žiada o schválenie implementácie ATQP, predloží leteckému úradu plán implementácie v súlade s písmenom c) dodatku 1 k OPS 1.978.
- d) Okrem preskúšaní požadovaných na základe OPS 1.965 a OPS 1.970 prevádzkovateľ zabezpečí, aby každý člen letovej posádky prešiel hodnotením zameraným na let na trati (LOE).
1. Hodnotenie zamerané na let na trati (LOE) sa vykoná na simulátore. LOE sa môže vykonať spolu s iným schváleným výcvikom ATQP.
 2. Platnosť LOE je 12 kalendárnych mesiacov okrem zostatku do konca mesiaca vydania. Ak bolo vydané v posledných 3 kalendárnych mesiacoch platnosti predchádzajúceho LOE, platnosť sa predĺži odo dňa vydania do konca 12 kalendárnych mesiacov, počnúc dňom uplynutia platnosti predchádzajúceho LOE.
- e) Po 2 rokoch prevádzky v rámci schváleného ATQP môže prevádzkovateľ na základe schválenia leteckého úradu predĺžiť platnosť OPS 1.965 a OPS 1.970 takto:
1. preskúšanie odbornej spôsobilosti prevádzkovateľom – 12 kalendárnych mesiacov okrem zostatku do konca mesiaca vydania. Ak bolo vydané v posledných 3 kalendárnych mesiacoch platnosti predchádzajúceho preskúšania odbornej spôsobilosti prevádzkovateľom, platnosť sa predĺži odo dňa vydania do konca 12 kalendárnych mesiacov, počnúc dňom uplynutia platnosti predchádzajúceho preskúšania odbornej spôsobilosti prevádzkovateľom;
 2. traťové preskúšanie – 24 kalendárnych mesiacov okrem zostatku do konca mesiaca vydania. Ak bolo vydané v posledných 6 kalendárnych mesiacoch platnosti predchádzajúceho traťového preskúšania, platnosť sa predĺži odo dňa vydania do konca 24 kalendárnych mesiacov, počnúc dňom uplynutia platnosti predchádzajúceho traťového preskúšania. Traťové preskúšanie sa môže na základe schválenia leteckého úradu skombinovať s hodnotením kvality zameraným na let na trati (LOQE);
 3. preskúšanie používania núdzového a bezpečnostného vybavenia – 24 kalendárnych mesiacov okrem zostatku do konca mesiaca vydania. Ak bolo vydané v posledných 6 kalendárnych mesiacoch platnosti predchádzajúceho preskúšania, platnosť sa predĺži odo dňa vydania do konca 24 kalendárnych mesiacov, počnúc dňom uplynutia platnosti predchádzajúceho preskúšania.
- f) Za ATQP je zodpovedná vymenovaná vedúca osoba.

OPS 1.980

Služba na viac ako jednom type alebo variante

(pozri dodatok 1 k OPS 1.980)

- a) Prevádzkovateľ zabezpečí, aby člen letovej posádky nelietal na viac ako jednom type alebo variante letúna, ak nie je člen letovej posádky na to dostatočne spôsobilý.
- b) Pri uvažovanej prevádzke s viac ako jedným typom alebo variantom je prevádzkovateľ povinný zabezpečiť, aby rozdiely a/alebo podobnosti daných letúnov vyhovovali na takúto prevádzku, pri zohľadnení:
1. úrovne technológie;
 2. prevádzkových postupov a
 3. charakteristík handlinku.

- c) Prevádzkovateľ zabezpečí, aby člen letovej posádky, ktorý lieta na viacerých typoch alebo variantoch, vyhovel všetkým požiadavkám predpísaným v článku N pre každý typ alebo variant, pokiaľ letecký úrad neschválil kredity týkajúce sa výcviku, preskúšavania a požiadaviek na rozlitanosť.
- d) Prevádzkovateľ v prevádzkovej príručke stanoví príslušné postupy a/alebo prevádzkové obmedzenia schválené leteckým úradom na akúkoľvek prevádzku na viac ako jednom type alebo variante, zahŕňajúce:
1. minimálnu úroveň letovej praxe člena letovej posádky;
 2. minimálnu úroveň praxe na jednom type alebo variante pred začatím výcviku alebo lietania s iným typom alebo variantom;
 3. postup, ktorým sa letová posádka s kvalifikáciou na jeden typ alebo variant vycvičí a získa kvalifikáciu na iný typ alebo variant, a
 4. všetky použiteľné požiadavky na rozlitanosť pre každý typ alebo variant.

OPS 1.981

Lietanie na vrtuľníkoch a letúnoch

- a) Ak lieta člen letovej posádky na vrtuľníkoch aj na letúnoch:
1. prevádzkovateľ zabezpečí, aby sa lietanie na vrtuľníku a letúne obmedzovalo vždy na jeden typ, a
 2. prevádzkovateľ v prevádzkovej príručke stanoví vhodné postupy a/alebo prevádzkové obmedzenia schválené leteckým úradom.

OPS 1.985

Záznamy o výcviku

- a) Prevádzkovateľ:
1. vedie záznamy o celom výcviku, preskúšaní a získaní kvalifikácie predpísanej v OPS 1.945, OPS 1.955, OPS 1.965, OPS 1.968 a OPS 1.975, ktorým člen letovej posádky prešiel, a
 2. na vyžiadanie člena letovej posádky poskytne záznamy o všetkých preškoľovacích kurzoch, udržiavacom výcviku a preskúšaní, ktoré absolvoval.

Dodatok 1 k OPS 1.940

Striedanie členov letovej posádky počas letu

- a) Člen letovej posádky môže byť počas letu vystriedaný v plnení jeho povinností pri riadení lietadla iným príslušne kvalifikovaným členom letovej posádky.
- b) Striedanie veliteľa lietadla
1. Veliteľ lietadla môže poveriť vykonaním letu:
 - i) iného veliteľa lietadla s príslušnou kvalifikáciou alebo
 - ii) výhradne na lety nad FL 200 pilota s kvalifikáciou podrobne uvedenou v nasledujúcom písmene c).
- c) Minimálne požiadavky na pilota striedajúceho veliteľa lietadla:
1. platný preukaz spôsobilosti dopravného pilota;
 2. preškolenie a preskúšavanie (zahŕňajúce výcvik na získanie typovej kvalifikácie) predpísané v OPS 1.945;
 3. celý udržiavací výcvik a preskúšavanie predpísané v OPS 1.965 a OPS 1.968 a
 4. traťová kvalifikácia predpísaná v OPS 1.975.
- d) Striedanie druhého pilota
1. Druhého pilota môže striedať:
 - i) iný vhodne kvalifikovaný pilot alebo
 - ii) druhý pilot s kvalifikáciou pre cestovný let podrobne opísanou v nasledujúcom písmene e).
- e) Minimálne požiadavky na druhého pilota s kvalifikáciou pre cestovný let:
1. platný preukaz spôsobilosti obchodného pilota s prístrojovou kvalifikáciou;
 2. preškolenie a preskúšavanie zahŕňajúce výcvik na získanie typovej kvalifikácie predpísanej v OPS 1.945 okrem požadovaného výcviku vzletov a pristátia;
 3. celý udržiavací výcvik a preskúšavanie predpísané v OPS 1.965 okrem požadovaného výcviku vzletov a pristátia a
 4. plnenie povinností druhého pilota len pri cestovnom lete, ale nie pod FL 200, a
 5. rozlietanosť predpísaná v OPS 1.970 sa nepožaduje. Pilot sa však podrobí výcviku rozlietanosti na letovom simulátore a opakovaciemu výcviku spôsobilosti lietania v intervaloch neprekračujúcich 90 dní. Tento opakovací výcvik možno spojiť s výcvikom predpísaným v OPS 1.965.
- f) Striedanie palubného technika. Palubný technik môže byť počas letu striedaný členom letovej posádky, ktorý má platný preukaz spôsobilosti palubného technika, alebo členom letovej posádky s kvalifikáciou prijateľnou pre letecký úrad.
-

Dodatok 2 k OPS 1.940

Jednopilotné lety IFR alebo lety v noci

- a) Letúny uvádzané v OPS 1.940 písm. b) bode 2 môžu byť prevádzkované s jedným pilotom pri letoch IFR alebo letoch v noci, ak sú splnené tieto podmienky:
1. prevádzkovateľ zahrnie do prevádzkovej príručky program preškoľovacieho a udržiavacieho výcviku pilota obsahujúceho dodatočné požiadavky pre prevádzku s jedným pilotom;
 2. palubné postupy musia predovšetkým zahŕňať:
 - i) ovládanie motora a jeho obsluhu v núdzových prípadoch;
 - ii) používanie kontrolného zoznamu normálnych, mimoriadnych a núdzových úkonov;
 - iii) komunikáciu s ATC;
 - iv) postupy na odlet a priblíženie;
 - v) ovládanie autopilota a
 - vi) používanie zjednodušenej dokumentácie počas letu;
 3. preskúšanie po udržiavacom výcviku požadované OPS 1.965 má byť vykonané pri jednopilotnej prevádzke na danom type alebo triede lietadla v prostredí typickom pre túto prevádzku;
 4. pilot má mať na konkrétnom type alebo triede letúna nalietaných najmenej 50 hodín letu IFR, z ktorých 10 hodín je vo funkcii veliteľa lietadla, a
 5. minimálna požadovaná rozlietanosť pilota pri jednopilotných letoch IFR alebo letoch v noci má byť 5 letov IFR, vrátane 3 priblížení podľa prístrojov, vykonaných v priebehu predchádzajúcich 90 dní pri jednopilotnej prevádzke na danom type alebo triede letúna. Túto požiadavku možno nahradiť preskúšaním z priblíženia podľa prístrojov v podmienkach IFR na danom type alebo triede letúna.
-

Dodatok 1 k OPS 1.945

Preškoľovací kurz prevádzkovateľa

- a) Preškoľovací kurz prevádzkovateľa má zahŕňať:
1. pozemný výcvik a preskúšavanie zahŕňajúce palubné systémy, normálne, mimoriadne a núdzové postupy;
 2. výcvik a preskúšavanie používania núdzového a bezpečnostného vybavenia, ktoré musí byť skončené pred začatím letového výcviku;
 3. výcvik a preskúšavanie na letúne/STD a
 4. traťové lety pod dozorom a traťové preskúšanie.
- b) Preškoľovací kurz sa má vykonať v poradí uvedenom v písmene a).
- c) Prvky optimalizácie činnosti posádky sa majú integrovať do preškoľovacieho kurzu a ich školenie sa má vykonávať vhodne kvalifikovaným personálom.
- d) Prevádzkovateľ zabezpečí, aby sa člen letovej posádky, ktorý predtým neabsolvoval preškoľovací kurz prevádzkovateľa, okrem výcviku uvedeného v písmene a), podrobil všeobecnému výcviku prvej pomoci a v prípade potreby i výcviku postupov núdzového pristátia na vodu s použitím zariadení vo vode.
-

Dodatok 1 k OPS 1.965

Udržiavací výcvik a preskúšavanie – piloti

- a) Udržiavací výcvik. Udržiavací výcvik zahŕňa:
1. Pozemný a opakovací výcvik
 - i) Program pozemného a opakovacieho výcviku má obsahovať:
 - A. systémy letúna;
 - B. prevádzkové postupy a požiadavky, vrátane odnámrazovania/ochrany proti námraze na zemi a straty pracovnej schopnosti pilota a
 - C. prehľad leteckých nehôd/incidentov a udalostí.
 - ii) Znalosti z pozemného a opakovacieho výcviku majú byť overené testom alebo iným vhodným spôsobom.
 2. Výcvik na letúne/STD
 - i) Program výcviku na letúne/STD má byť stanovený tak, aby do neho v období predchádzajúcich troch rokov boli zahrnuté všetky hlavné poruchy systémov letúna a s nimi spojené postupy.
 - ii) Ak sa s letúnom vykonávajú manévry s vypnutým motorom, simuluje sa porucha motora.
 - iii) Výcvik na letúne/STD môže byť spojený s preskúšaním odbornej spôsobilosti prevádzkovateľom.
 3. Výcvik používania núdzového a bezpečnostného vybavenia
 - i) Program výcviku používania núdzového a bezpečnostného vybavenia môže byť spojený s preskúšaním používania núdzového a bezpečnostného vybavenia a má sa vykonať v letúne alebo vo vhodnom výcvikovom zariadení.
 - ii) Program výcviku používania núdzového a bezpečnostného vybavenia musí každý rok zahŕňať:
 - A. skutočné obliekanie záchranných viest, ak sú vo vybavení;
 - B. skutočné nasadzovanie ochranných dýchacích prístrojov, ak sú vo vybavení;
 - C. skutočnú manipuláciu s hasiacimi prístrojmi;
 - D. inštruktáž o umiestnení a používaní všetkého núdzového a bezpečnostného vybavenia, ktoré je na palube letúna;
 - E. inštruktáž o umiestnení a používaní všetkých druhov núdzových východov a
 - F. bezpečnostné postupy.
 - iii) Program výcviku musí každé tri roky zahŕňať:
 - A. skutočnú manipuláciu so všetkými druhmi núdzových východov;
 - B. predvedenie spôsobu manipulácie so sklzom, ak je vo vybavení;
 - C. skutočné hasenie požiaru alebo simulovaného požiaru použitím vybavenia typického pre daný letún s tým, že je možné použiť iný spôsob, prijateľný pre letecký úrad, ako hasiace prístroje plnené halónom;
 - D. účinky dymu v uzatvorenom priestore a skutočné použitie príslušného vybavenia v simulovanom prostredí naplnenom dymom;
 - E. manipuláciu, skutočnú alebo simulovanú, s pyrotechnickými prostriedkami, ak sú vo vybavení, a
 - F. predvedenie použitia záchranných člnov, ak sú vo vybavení.

4. Optimalizácia činnosti posádky (CRM)
 - i) prvky CRM sa integrujú do všetkých vhodných častí udržiavacieho výcviku a
 - ii) konkrétny modulový CRM výcvikový program sa zavedie tak, aby všetky hlavné témy CRM výcviku boli prebraté za obdobie neprevyšujúce 3 roky. Program zahŕňa nasledujúcu problematiku:
 - A. ľudské chyby a spoľahlivosť, chybová reťaz, zisťovanie a prevencia chýb;
 - B. bezpečnostná kultúra spoločnosti, SOP, organizačné faktory;
 - C. stres, zvládanie stresu, únava a pozornosť;
 - D. získavanie a spracovanie informácií, uvedomenie si situácie, zvládanie pracovného zaťaženia;
 - E. rozhodovanie;
 - F. komunikácia a koordinácia v pilotnej kabíne a mimo nej;
 - G. vodcovstvo a správanie skupiny, súčinnosť;
 - H. automatizácia a zásady použitia automatizácie (ak je dôležitá pre typ);
 - I. konkrétne rozdielnosti, ktoré sa týkajú typu;
 - J. štúdium konkrétnych prípadov;
 - K. ďalšie oblasti, ktoré vyžadujú zvláštnu pozornosť tak, ako sú uvedené v programe prevencie nehôd a letovej bezpečnosti (pozri OPS 1.037).
 - iii) Prevádzkovatelia stanovujú postupy na aktualizáciu ich programu udržiavacieho výcviku CRM. Revízia programu sa vykoná počas obdobia, ktoré nie je dlhšie ako 3 roky. Pri revízii programu sa zohľadnia anonymné výsledky CRM hodnotení posádky a informácie zistené pri programe predchádzania nehodám a programe letovej bezpečnosti.
- b) Dôkladná kontrola. Dôkladné kontroly zahŕňajú:
 1. Preskúšanie odbornej spôsobilosti prevádzkovateľom:
 - i) Preskúšanie odbornej spôsobilosti prevádzkovateľom zahŕňa tieto manévry, ak sú použiteľné:
 - A. prerušený vzlet, ak je k dispozícii letový simulátor, v opačnom prípade len nácviky letných pristátí;
 - B. vzlet s vysadením motora medzi V1 a V2 alebo čo najskôr, keď to dovoľí bezpečnosť;
 - C. presné priblíženie podľa prístrojov do prevádzkového minima s jedným nepracujúcim motorom v prípade viacmotorových letúnov;
 - D. nie presné priblíženie do prevádzkového minima;
 - E. nevydarené priblíženie z prevádzkového minima s jedným nepracujúcim motorom v prípade viacmotorových letúnov a
 - F. pristátie s jedným nepracujúcim motorom. V prípade jednomotorových letúnov sa požaduje výcvik vynúteného pristátia.
 - ii) Ak sa s letúnom vykonávajú manévry s vypnutým motorom, musí sa simulovať porucha motora.
 - iii) Okrem preskúšania predpísaného bodom i) bodom A až F musia byť každých 12 mesiacov splnené požiadavky upravujúce vydávanie preukazov spôsobilosti letovej prevádzky a môžu sa spojiť s preskúšaním odbornej spôsobilosti vykonávaným prevádzkovateľom.

- iv) Pre pilotov vykonávajúcich len VFR lety možno vynechať preskúšania predpísané bodom i) bodom C až E, s výnimkou priblíženia a opakovania okruhu pri viacmotorových letúnoch s jedným nepracujúcim motorom.
 - v) Preskúšanie odbornej spôsobilosti prevádzkovateľom musí vykonávať examinátor s typovou kvalifikáciou.
2. Preskúšanie núdzového a bezpečnostného vybavenia. Preskúšanie zahŕňa tie jednotlivé položky, ktorých sa týkal výcvik v súlade s písmenom a) bodom 3.
3. Traťové preskúšanie
- i) Traťové preskúšania musia zabezpečiť schopnosť uspokojivo vykonávať úplný traťový let, vrátane postupov pred letom a po lete a používania zariadení za podmienok predpísaných v prevádzkovej príručke.
 - ii) Zručnosť posádky v CRM sa musí posúdiť podľa metodiky, ktorá je prijateľná pre letecký úrad a publikovaná v prevádzkovej príručke. Účelom takéhoto posúdenia je:
 - A. poskytnúť spätnú väzbu posádke kolektívne a individuálne a poslúžiť na stanovenie potreby opakovania výcviku a
 - B. použiť ho na zlepšenie systému CRM.
 - iii) Samotné preskúšanie CRM sa nepoužije ako zdôvodnenie neúspechu pri traťovom preskúšaní.
 - iv) Ak sú pilotom pridelované povinnosti pilota riadiaceho aj pilota neriadiaceho, musia byť preskúšaní na úkon oboch funkcií.
 - v) Traťové preskúšania sa musia vykonávať v letúne.
 - vi) Traťové preskúšania musia vykonávať veliteľia lietadla vymenovaní prevádzkovateľom a prijateľní pre letecký úrad. Osoba vykonávajúca traťové preskúšanie, ako je opísaná v OPS 1.965 písm. a) bode 4 bode ii), sa školí v koncepte CRM a posúdení zručnosti CRM a zaujme sedadlo pozorovateľa, ak je toto nainštalované. V prípade prevádzky na diaľkových linkách, na ktorých sa prepravujú ďalší členovia letovej posádky počas letovej služby, môže osoba plniť úlohu striedajúceho pilota v cestovnej hladine, ale nesmie zaujať žiadne pilotné sedadlo počas vzletu, odletu, počiatočného cestovného letu, klesania, priblíženia a pristátia. Jeho posúdenie CRM sa má zakladať jedine na pozorovaniach urobených v priebehu počiatočnej inštrukáže, inštrukáže palubných sprievodcov, inštrukáže v pilotnej kabíne a tých časti letu, keď zaujíma sedadlo pozorovateľa.
-

*Dodatok 2 k OPS 1.965***Udržiavací výcvik a preskúšavanie – palubní technici**

- a) Udržiavací výcvik a preskúšavanie palubných technikov spĺňa požiadavky na pilotov a akékoľvek dodatočné zvláštne povinnosti s vylúčením tých bodov, ktoré sa neuplatňujú na palubných technikov.
 - b) Udržiavací výcvik a preskúšavanie palubných technikov sa vykonáva vždy, keď je to možné, a súbežne s udržiavacím výcvikom a preskúšaním pilotov.
 - c) Traťové preskúšanie vykoná veliteľ lietadla, ktorý je vymenovaný prevádzkovateľom a je prijateľný pre letecký úrad, alebo inštruktor, prípadne examinátor, s typovou kvalifikáciou palubného technika.
-

Dodatok 1 k OPS 1.968

Spôsobilosť pilota riadiť z jedného i druhého pilotného sedadla

- a) Velitelia lietadla, ktorých povinnosti vyžadujú rovnako riadiť z pravého sedadla a vykonávať povinnosti druhého pilota, alebo velitelia lietadla, od ktorých sa požaduje vykonávať výcvik a preskúšavanie z pravého sedadla, sú povinní absolvovať dodatočný výcvik a preskúšavanie vymedzené v prevádzkovej príručke súbežne s preskúšaním odbornej spôsobilosti prevádzkovateľom, predpísaným v OPS 1.965 písm. b). Tento dodatočný výcvik musí zahŕňať aspoň:
1. vysadenie motora počas vzletu;
 2. priblíženie a opakovanie okruhu s jedným nepracujúcim motorom a
 3. pristátie s jedným nepracujúcim motorom.
- b) Ak sa s letúnom vykonávajú manévry s vypnutým motorom, musí sa simulovať porucha motora.
- c) Preskúšania požadované OPS na riadenie z ľavého sedadla musia byť pri riadení z pravého sedadla rovnako platné.
- d) Pilot striedajúci veliteľa lietadla je povinný preukázať súčasne s preskúšaním odbornej spôsobilosti prevádzkovateľom predpísaným v OPS 1.965 písm. b) prax vo vykonávaní úkonov a postupov, ktoré by inak neboli povinnosťou striedajúceho pilota. Ak rozdiely medzi pravým a ľavým sedadlom nie sú významné (napríklad preto, že sa používa autopilot), tak sa preukázanie môže vykonať z ktoréhokoľvek sedadla.
- e) Pilot iný ako veliteľ lietadla sediaci na ľavom sedadle preukáže prax vo vykonávaní úkonov a postupov súčasne s preskúšaním odbornej spôsobilosti prevádzkovateľom predpísaným v OPS 1.965 písm. b), ktoré by v opačnom prípade boli povinnosťou veliteľa lietadla ako pilota neriadiaceho. Ak rozdiely medzi pravým a ľavým sedadlom nie sú významné (napríklad preto, že sa používa autopilot), tak sa preukázanie môže vykonať z ktoréhokoľvek sedadla.
-

Dodatok 1 k OPS 1.978

Alternatívny program výcviku a kvalifikácie

- a) ATQP prevádzkovateľa sa môže uplatňovať na tieto požiadavky, ktoré sa týkajú výcviku a kvalifikácií:
1. OPS 1.450 a dodatok 1 k OPS 1.450 Prevádzka za podmienok malej hodnoty dohľadnosti – výcvik a kvalifikácie;
 2. OPS 1.945 Preškoľovací výcvik a preskúšanie a dodatok 1 k OPS 1.945;
 3. OPS 1.950 Rozdielový a zoznamovací výcvik;
 4. OPS 1.955 písm. b) Vymenovanie do funkcie veliteľa lietadla;
 5. OPS 1.965 Udržiavací výcvik a preskúšavanie a dodatky 1 a 2 k OPS 1.965;
 6. OPS 1.980 Služba na viac ako jednom type alebo variante a dodatok 1 k OPS 1.980.
- b) Prvky ATQP – alternatívneho programu výcviku a kvalifikácie obsahujú:
1. dokumentáciu, v ktorej sa podrobne rozpisujú rozsah a požiadavky programu;
 2. analýzu úloh na stanovenie úloh, ktoré sa majú analyzovať z hľadiska:
 - i) vedomostí;
 - ii) požadovaných zručností;
 - iii) výcviku založeného na vedľajších zručnostiach
a, ak je to vhodné,
 - iv) uznaných znakov správania;
 3. študijný plán – štruktúra a obsah študijného plánu sa stanoví na základe analýzy úloh a zahŕňa ciele profesionálnej spôsobilosti vrátane toho, kedy a ako sa ciele dosiahnu. Postup na vypracovanie študijného plánu musí byť prijateľný pre letecký úrad;
 4. osobitný výcvikový program pre:
 - i) každý typ/každú triedu letúna v rámci ATQP;
 - ii) inštruktorov (inštruktor s kvalifikáciou na triedu/inštruktor na letovom simulátore/inštruktor s typovou kvalifikáciou – CRI/SFI/TRI) a ostatného personálu, ktorý vykonáva inštrukčnú letovú posádku;
 - iii) examinátorov (examinátor s kvalifikáciou na triedu/examinátor na letovom simulátore/examinátor s typovou kvalifikáciou – CRE/SFE/TRE); s cieľom začleniť spôsob štandardizácie inštruktorov a examinátorov;
 5. spätnú väzbu na účely potvrdenia a vylepšenia študijného plánu a uistenia sa o tom, že program spĺňa svoje ciele odbornej spôsobilosti;
 6. spôsob hodnotenia letovej posádky počas preškoľovacieho a udržiavacieho výcviku a preskúšavania. Proces hodnotenia zahŕňa hodnotenie založené na udalosti ako súčasť LOE. Spôsob hodnotenia musí byť v súlade s ustanoveniami OPS 1.965;
 7. integrovaný systém kontroly kvality, ktorý zaručuje súlad so všetkými požadovanými procesmi a postupmi programu;
 8. postup, ktorý opisuje spôsob, ktorý sa má použiť v prípade, že programy monitorovania a hodnotenia nezaručujú dodržanie stanovených noriem odbornej spôsobilosti a kvalifikácie pre letovú posádku;
 9. monitorovanie údajov/program analýzy.

- c) Implementácia – Prevádzkovateľ vypracuje stratégiu hodnotenia a implementácie prijateľnú pre letecký úrad; musia byť splnené tieto požiadavky:
1. Proces implementácie zahŕňa tieto štádiá:
 - i) Bezpečnostný prípad, ktorý odôvodňuje platnosť:
 - A. revidovaných výcvikových a kvalifikačných noriem pri porovnaní s normami dosiahnutými na základe OPS 1 pred zavedením ATQP,
 - B. akýchkoľvek nových spôsobov výcviku implementovaných ako súčasť ATQP.

Prevádzkovateľ môže stanoviť ekvivalentný spôsob, ktorý je iný ako formálny bezpečnostný prípad, ak to schváli letecký úrad.
 - ii) Vykonanie analýzy úloh, ako sa vyžaduje v písmene b) bode 2, s cieľom stanoviť program cieleného výcviku prevádzkovateľa a súvisiace výcvikové ciele.
 - iii) Prevádzkové obdobie, keď sa zbierajú a analyzujú údaje na zaručenie účinnosti bezpečnostného alebo ekvivalentného prípadu a potvrdenie analýzy úloh. Počas tohto obdobia prevádzkovateľ naďalej pôsobí v súlade s požiadavkami OPS 1 stanovenými pred zavedením ATQP. Dĺžka tohto obdobia sa dohodne s leteckým úradom.
 2. Prevádzkovateľ môže potom dostať súhlas na vykonanie výcviku a kvalifikácie, ako sa uvádza v ATQP.
-

Dodatok 1 k OPS 1.980

Služba na viac ako jednom type alebo variante

- a) Ak lieta člen letovej posádky viac ako jednu triedu, typ alebo variant letúna, ktorých zoznam je vypracovaný podľa platných požiadaviek osvedčovania letovej spôsobilosti posádky a súvisiacich postupov pre jednopilotnú triedu a/alebo jednopilotný typ, avšak nie je v rámci jedného potvrdenia, musí prevádzkovateľ plniť nasledujúce:
1. Člen letovej posádky nesmie lietať viac ako:
 - i) tri typy alebo varianty letúnov s piestovými motormi, alebo
 - ii) tri typy alebo varianty turbovrtuľových letúnov, alebo
 - iii) jeden typ alebo variant turbovrtuľového letúna a jeden typ alebo variant letúna s piestovým motorom, alebo
 - iv) jeden typ alebo variant turbovrtuľového letúna a akýkoľvek letún v rámci príslušnej triedy.
 2. OPS 1.965 pre každý prevádzkovaný typ alebo variant, ak prevádzkovateľ nepreukázal presne stanovené postupy a/alebo prevádzkové obmedzenia prijateľné pre letecký úrad.
- b) Ak lieta člen letovej posádky viac ako jeden typ alebo variant letúna v rámci jedného alebo viacerých potvrdení platnosti preukazu spôsobilosti, ako je vymedzené v osvedčovaní letovej spôsobilosti posádky a súvisiacich postupoch pre typ – viacpilotný, prevádzkovateľ zabezpečí, aby:
1. zloženie minimálnej letovej posádky stanovenej v prevádzkovej príručke bolo rovnaké pre každý typ alebo variant, ktorý sa má lietať;
 2. člen letovej posádky nelietal viac ako dva typy alebo varianty, pre ktoré sa požaduje osobitné potvrdenie platnosti preukazu spôsobilosti, a
 3. počas akejkoľvek letovej služby lietali len letúny v rámci jedného potvrdenia platnosti preukazu spôsobilosti, pokiaľ prevádzkovateľ nezaviedol postupy na zabezpečenie postačujúceho času na prípravu.
- Poznámka:* V prípadoch týkajúcich sa viacerých potvrdení platnosti preukazu spôsobilosti pozri písmená c) a d) nižšie.
- c) Ak lieta člen letovej posádky viac ako jeden typ alebo variant letúna, ktorých zoznam je v osvedčovaní letovej spôsobilosti posádky a súvisiacich postupoch pre typ – jednopilotný a typ – viacpilotný, nie však v rámci jediného potvrdenia platnosti preukazu spôsobilosti, musí prevádzkovateľ vyhovieť:
1. písmenu b) bodu 1, 2 a 3 a
 2. nasledujúcemu písmenu d).
- d) Ak lieta člen letovej posádky viac ako jeden typ alebo variant letúna, ktorých zoznam je v osvedčovaní letovej spôsobilosti posádky a súvisiacich postupoch pre typ – viacpilotný, nie však v rámci jediného potvrdenia platnosti preukazu spôsobilosti, musí prevádzkovateľ vyhovieť:
1. uvedenému písmenu b) bodu 1, 2 a 3 a
 2. pred využívaním oprávnení vyplývajúcich z dvoch potvrdení platnosti preukazu spôsobilosti, keď:
 - i) členovia letovej posádky musia absolvovať dve po sebe idúce preskúšania odbornej spôsobilosti prevádzkovateľom a musia nalieť 500 hodín v príslušných funkciách v posádke pri obchodných dopravných letoch u toho istého prevádzkovateľa a
 - ii) v prípade pilota s praxou u prevádzkovateľa a využívajúceho oprávnenia vyplývajúce z dvoch potvrdení platnosti preukazu spôsobilosti, ktorý je následne povýšený u toho istého prevádzkovateľa na veliteľa lietadla na jednom z dvoch typov, je minimálna predpísaná prax vo funkcii veliteľa lietadla 6 mesiacov a 300 hodín a tento pilot musí mať absolvované dve po sebe idúce preskúšania odbornej spôsobilosti prevádzkovateľom, aby splnil predpoklady na užívanie oprávnení vyplývajúcich z dvoch potvrdení platnosti preukazu spôsobilosti.

3. Pred začatím výcviku a lietanim na inom type alebo variante členovia letovej posádky musia absolvovať 3 mesiace a 150 hodín lietania na základnom letúne, ktoré musí zahŕňať aspoň jedno preskúšanie odbornej spôsobilosti prevádzkovateľa.
 4. Po absolvovaní počiatočného traťového preskúšania na novom type členovia letovej posádky musia nalietať 50 letových hodín alebo 20 úsekov výhradne na letúnoch s novou typovou kvalifikáciou.
 5. OPS 1.970 pre každý prevádzkovaný typ, ak letecký úrad nepriznal kredit v súlade s ďalej uvedeným bodom 7.
 6. V prevádzkovej príručke bolo stanovené obdobie, v ktorom je požadovaná traťová prax na každom type.
 7. Ak sa kredit má priznať na obmedzenie požiadaviek na výcvik, preskúšavanie a rozlietanosť na jednotlivých typoch letúnov, prevádzkovateľ musí preukázať leteckému úradu, ktoré body nie je treba opakovať na každom type alebo variante vzhľadom na ich podobnosť:
 - i) OPS 1.965 písm. b) požaduje dve preskúšania odbornej spôsobilosti prevádzkovateľom každý rok. Ak je priznaný kredit v súlade s bodom 7 na preskúšanie odbornej spôsobilosti prevádzkovateľom na účely striedania dvoch typov, každé preskúšanie odbornej spôsobilosti prevádzkovateľom obnoví platnosť preskúšania prevádzkovateľom na daný druhý typ. Za predpokladu, že čas medzi preskúšaniami odbornej spôsobilosti na účely preukazu neprekročí čas predpísaný v platnom nariadení pre oblasť osvedčovania letovej spôsobilosti na každý typ, budú splnené požiadavky osvedčovania letovej spôsobilosti posádky. Okrem toho musí byť stanovený v prevádzkovej príručke príslušný a schválený udržiavací výcvik;
 - ii) OPS 1.965 písm. c) požaduje jedno traťové preskúšanie každý rok. Ak je priznaný kredit v súlade s bodom 7 pre traťové preskúšania na účely striedania dvoch typov alebo variantov, každé traťové preskúšanie obnoví platnosť traťového preskúšania pre druhý typ alebo variant;
 - iii) každoročný výcvik a preskúšavanie používania núdzového a bezpečnostného vybavenia musí zahŕňať všetky požiadavky pre každý typ.
 8. OPS 1.965 pre každý prevádzkovaný typ alebo variant, ak letecký úrad nepriznal kredit v súlade s bodom 7.
 - e) Ak lieta člen letovej posádky kombináciu typov alebo variantov letúnov, ako sú vymedzené v osvedčovaní letovej spôsobilosti a súvisiacich postupoch pre triedu – jednopilotnú a viacpilotnú, musí prevádzkovateľ preukázať, že presne stanovené postupy a/alebo prevádzkové obmedzenia sú schválené v súlade s OPS 1.980 písm. d).
-

ČLÁNOK O

PALUBNÍ SPRIEVODCOVIA

OPS 1.988

Uplatniteľnosť

Prevádzkovateľ zabezpečí, aby všetci palubní sprievodcovia spĺňali požiadavky tohto článku a všetky ďalšie bezpečnostné požiadavky, ktoré sa vzťahujú na palubných sprievodcov.

Na účely tohto nariadenia pojem ‚palubní sprievodcovia‘ znamená každého člena posádky, ktorý nie je členom letovej posádky a v záujme bezpečnosti cestujúcich vykonáva povinnosti stanovené prevádzkovateľom alebo veliteľom v kabíne letúna.

OPS 1.989

Identifikácia

- a) Prevádzkovateľ zabezpečí, aby všetci palubní sprievodcovia nosili uniformy prevádzkovateľa pre palubných sprievodcov a aby ich cestujúci mohli jasne rozlíšiť ako palubných sprievodcov.
- b) Pokiaľ iní pracovníci, napríklad zdravotnícki pracovníci, bezpečnostní pracovníci, pracovníci zabezpečujúci starostlivosť o deti, členovia ochranného sprievodu, technickí pracovníci, pracovníci zabezpečujúci zábavu a tľmočníci, ktorí vykonávajú úlohy na palube letúna, nespĺňajú požiadavky uvedené v tomto článku a ďalšie príslušné požiadavky tohto nariadenia, nenosia uniformy, podľa ktorých by ich mohli cestujúci považovať za palubných sprievodcov.

OPS 1.990

Počet a zloženie palubných sprievodcov

- a) Prevádzkovateľ neprevádzkuje letún s maximálnou schválenou zostavou viac ako 19 sedadiel pre cestujúcich pri preprave jedného alebo viacerých cestujúcich, pokiaľ nie je súčasťou posádky letúna aspoň jeden palubný sprievodca, ktorý plní úlohy zamerané na bezpečnosť cestujúcich uvedené v prevádzkovej príručke.
- b) Prevádzkovateľ, ktorý postupuje v súlade s vyššie uvedeným písmenom a), zabezpečí, aby sa minimálny počet palubných sprievodcov rovnal väčšiemu z uvedených počtov:
 1. jeden palubný sprievodca na každých 50 alebo časť z 50 sedadiel cestujúcich nainštalovaných na tej istej palube daného letúna alebo
 2. počet palubných sprievodcov, ktorí sa na palube letúna aktívne zúčastnili na predvážaní evakuácie v prípade havárie alebo o ktorých sa uvažovalo pri jej rozbere. Ak je maximálna povolená zostava sedadiel cestujúcich nižšia ako počet cestujúcich evakuovaných pri predpísanom predvážaní evakuácie minimálne o 50 sedadiel, môže byť počet palubných sprievodcov nižší o jedného sprievodcu na každý násobok 50 sedadiel, o ktorý je maximálna povolená zostava sedadiel cestujúcich nižšia ako maximálna kapacita letúna uvedená v osvedčení.
- c) Letecký úrad môže za výnimočných okolností požadovať od prevádzkovateľa, aby zaradil do posádky letúna ďalších palubných sprievodcov.
- d) V prípade neočakávaných udalostí je možné požadovaný počet palubných sprievodcov znížiť, ak:
 1. sa znížil počet cestujúcich v súlade s postupmi uvedenými v prevádzkovej príručke a
 2. po ukončení letu predloží prevádzkovateľ hlásenie leteckému úradu.
- e) Prevádzkovateľ zabezpečí súlad s požiadavkami uvedenými v článku O aj v prípade, ak prácou palubného sprievodcu poverí osoby, ktoré sú samostatne zárobkovo činné a/alebo pracujú ako nezávislí podnikatelia alebo na čiastočný úväzok. V tomto smere je potrebné venovať osobitnú pozornosť celkovému počtu typov letúnov alebo ich variantov, na ktorých môže palubný sprievodca lietať v rámci zabezpečovania obchodnej leteckej dopravy. Tento počet nesmie presiahnuť požiadavky uvedené v predpise OPS 1.1030 vrátane poskytovania služieb palubného sprievodcu iným operátorom.

OPS 1.995

Minimálne požiadavky

Prevádzkovateľ zabezpečí, aby každý palubný sprievodca:

- a) bol vo veku aspoň 18 rokov;
- b) absolvoval v intervaloch stanovených leteckým úradom pravidelnú lekársku prehliadku alebo hodnotenie zamerané na kontrolu jeho zdravotnej spôsobilosti na výkon povinností palubného sprievodcu;
- c) úspešne absolvoval počiatočný výcvik v súlade s predpisom OPS 1.1005 a mal osvedčenie o absolvovaní výcviku v oblasti bezpečnosti;
- d) absolvoval príslušný preškoľovací a/alebo rozdielový výcvik, ktorý zahŕňa minimálne témy uvedené v predpise OPS 1.1010;
- e) absolvoval opakovací výcvik v súlade s ustanoveniami predpisu OPS 1.1015;
- f) bol oprávnený vykonávať svoje povinnosti v súlade s postupmi uvedenými v prevádzkovej príručke.

OPS 1.1000

Vedúci palubný sprievodca

- a) Ak prevádzkovateľ určí do posádky viac ako jedného palubného sprievodcu, vymenuje vedúceho palubného sprievodcu. V prevádzkach, na ktoré je pridelených viac ako jeden palubný sprievodca, pričom sa však vyžaduje iba jeden palubný sprievodca, prevádzkovateľ vymenuje jedného palubného sprievodcu zodpovedajúceho sa veliteľovi letúna.
- b) Vedúci palubný sprievodca zodpovedá veliteľovi letúna za vykonávanie a koordináciu bežných a núdzových postupov predpísaných prevádzkovou príručkou. Vedúci palubný sprievodca má v prípade turbulencie, ak letová posádka nevydá žiadne pokyny, právo prerušiť plnenie úloh nesúvisiacich s bezpečnosťou a upovedomiť letovú posádku o úrovni prebiehajúcej turbulencie a o potrebe zapnutia signalizácie o pripútaní sa. Palubný sprievodca následne zaistí kabínu pre cestujúcich a ďalšie príslušné oblasti.
- c) Tam, kde predpis OPS 1.990 vyžaduje prítomnosť viac ako jedného palubného sprievodcu, prevádzkovateľ nevymenuje do funkcie vedúceho palubného sprievodcu osobu, ktorá nemá aspoň ročnú prax palubného sprievodcu a neabsolvovala primeraný kurz, ktorý zahŕňal minimálne:
 1. predletovú inštrukciú:
 - i) činnosť palubných sprievodcov;
 - ii) rozdelenie stanovísk a zodpovedností palubných sprievodcov;
 - iii) charakteristiky konkrétneho letu, vrátane typu letúna, zariadenia, oblasti a typu činnosti a kategórií cestujúcich s osobitným zreteľom na ľudí postihnutých, na deti a ľudí na nosidlách, a
 2. spoluprácu posádky:
 - i) disciplína, zodpovednosť a reťazec príkazov;
 - ii) dôležitosť koordinácie a komunikácie;
 - iii) strata pracovnej schopnosti pilota a
 3. prehľad požiadaviek prevádzkovateľa a požiadaviek vyplývajúcich z právnych noriem:
 - i) bezpečnostná inštrukcia pre cestujúcich, bezpečnostné karty;
 - ii) bezpečnosť kuchyniek;

- iii) uskladnenie batožiny na palube;
 - iv) elektronické zariadenia;
 - v) postupy pri dopĺňaní paliva s cestujúcimi na palube;
 - vi) turbulencia;
 - vii) dokumentácia a
- 4. ľudský faktor a výcvik posádky a
 - 5. hlásenie úrazov a incidentov a
 - 6. obmedzenie času letu, času v službe a požiadavky na odpočinok.
- d) Prevádzkovateľ stanoví postupy na výber ďalšieho najvhodnejšieho kvalifikovaného palubného sprievodcu na výkon funkcie vedúceho palubného sprievodcu pre prípad, že vymenovaný palubný sprievodca nemôže nastúpiť od služby. Tieto postupy musia byť prijateľné pre letecký úrad a musia prihliadať na prevádzkovú prax palubného sprievodcu.
 - e) Výcvik CRM: Prevádzkovateľ zabezpečí, aby boli do výcviku začlenené všetky relevantné prvky z dodatku 2 k predpisu OPS 1.1005/OPS 1.1010/OPS 1.1015 tabuľky 1 stĺpca a) a aby boli pokryté na úrovni vyžadovanej v stĺpci f) – kurz pre vedúcich palubných sprievodcov.

OPS 1.1002

Prevádzka s jedným palubným sprievodcom

- a) Prevádzkovateľ zabezpečí, aby každý palubný sprievodca, ktorý nemá porovnateľnú predchádzajúcu prax, absolvoval pred nastúpením do prevádzky s jedným palubným sprievodcom:
 - 1. Výcvik nad rámec výcviku požadovaného v predpise OPS 1.1005 a OPS 1.1010, ktorý bude klásť špecifický dôraz na nasledujúce body zohľadňujúce prevádzku s jedným palubným operátorom:
 - i) zodpovednosť veliteľa letúna za realizáciu bezpečnostných a havarijných postupov na palube letúna uvedených v prevádzkovej príručke;
 - ii) dôležitosť koordinácie a komunikácie s letovou posádkou, zvládnutie nedisciplinovaných cestujúcich alebo cestujúcich, ktorí rušia priebeh letu;
 - iii) prehľad požiadaviek prevádzkovateľa a právnych požiadaviek vyplývajúcich z právnych noriem;
 - iv) dokumentácia;
 - v) hlásenie úrazov a incidentov;
 - vi) obmedzenia letu a služby.
 - 2. Oboznamovacie lety v rozsahu minimálne 20 hodín a 15 sektorov. Oboznamovacie lety sa vykonávajú pod dohľadom palubného sprievodcu s vhodnou praxou na type letúna, ktorý sa bude prevádzkovať.
- b) Prevádzkovateľ zabezpečí, aby bol palubný sprievodca, skôr než je poverený prácou v prevádzke s jedným palubným sprievodcom, oprávnený vykonávať svoje povinnosti v súlade s postupmi uvedenými v prevádzkovej príručke. Vhodnosť pre prevádzku s jedným palubným sprievodcom sa upraví v kritériách na výber palubných sprievodcov, nábor, výcvik a posudzovanie spôsobilosti.

OPS 1.1005

Počiatočný bezpečnostný výcvik

(Pozri dodatok 1 k OPS 1.1005 a dodatok 3 k OPS 1.1005/OPS 1.1010/OPS 1.1015)

- a) Prevádzkovateľ zabezpečí, aby každý palubný sprievodca ešte pred preškolovacím výcvikom úspešne absolvoval počiatočný bezpečnostný výcvik, ktorý zahŕňa minimálne témy uvedené v dodatku 1 k OPS 1.1005.

- b) Výcvik zabezpečuje na základe uváženia a súhlasu leteckého úradu:
- buď
1. prevádzkovateľ
 - priamo, alebo
 - nepriamo prostredníctvom školiacich organizácií, ktoré konajú v mene prevádzkovateľa, alebo
 2. schválená školiaca organizácia.
- c) Program a štruktúra počiatočného výcviku musia zodpovedať príslušným požiadavkám a byť vopred schválené leteckým úradom.
- d) Na základe rozhodnutia leteckého úradu vydá po ukončení počiatočného výcviku a úspešnom preskúšaní uvedenom v OPS 1.1025 prevádzkovateľ alebo školiaca organizácia zabezpečujúca výcvik palubnému sprievodcovi osvedčenie o absolvovaní bezpečnostného výcviku.
- e) Keď letecký úrad splnomocní prevádzkovateľa alebo školiacu organizáciu vydať palubnému sprievodcovi osvedčenie o absolvovaní bezpečnostného výcviku, na danom osvedčení je jasne uvedený odkaz na schválenie leteckým úradom.

OPS 1.1010

Preškolovací a rozdielový výcvik

(pozri dodatok 1 k OPS 1.1010 a dodatok 3 k OPS 1.1005/OPS 1.1010/OPS 1.1015)

- a) Prevádzkovateľ zabezpečí, aby každý palubný sprievodca absolvoval primeraný preškolovací a rozdielový výcvik v súlade s príslušnými nariadeniami a minimálne témy uvedené v prílohe 1 k OPS 1.1010. Výcvik je bližšie špecifikovaný v prevádzkovej príručke. Program a štruktúra výcviku podliehajú predchádzajúcemu schváleniu leteckým úradom.
1. Preškolovací výcvik: Preškolovací kurz je potrebné absolvovať pred:
 - i) prvým zaradením prevádzkovateľom do funkcie palubného sprievodcu alebo
 - ii) zaradením do funkcie pre iný typ letúna.
 2. Rozdielový výcvik: Rozdielový výcvik je potrebné absolvovať pred prevádzkou:
 - i) na variante aktuálne prevádzkovaného typu letúna alebo
 - ii) s odlišným bezpečnostným vybavením, odlišným umiestnením bezpečnostného vybavenia alebo s odlišnými postupmi v bežných a havarijných situáciách na aktuálne prevádzkovaných typoch alebo variantoch letúnov.
- b) Prevádzkovateľ stanoví obsah preškolovacieho a rozdielového výcviku s prihliadnutím na predchádzajúci výcvik palubných sprievodcov uvedený v záznamoch o ich výcviku v súlade s požiadavkami predpisu OPS 1.1035.
- c) Príslušné prvky počiatočného výcviku (OPS 1.1005) a preškolovacieho a rozdielového výcviku (OPS 1.1010) možno kombinovať bez toho, aby bol dotknutý predpis OPS 1.995 písm. c).
- d) Prevádzkovateľ zabezpečí:
1. štruktúrované a realistické vedenie preškolovacieho výcviku v súlade s dodatkom 1 k OPS 1.1010;
 2. štruktúrované vedenie rozdielového výcviku a
 3. začlenenie použitia všetkých bezpečnostných zariadení a všetkých bežných i havarijných postupov, ktoré sa vzťahujú na daný typ alebo variant letúna, a začlenenie výcviku a praxe na reprezentatívnom výcvikovom zariadení alebo na samotnom letúne do preškolovacieho výcviku, prípadne do rozdielového výcviku.

- e) Prevádzkovateľ zabezpečí, aby každý palubný sprievodca ešte pred prvým pridelením povinností absolvoval výcvik CRM prevádzkovateľa a výcvik CRM pre konkrétny typ letúna v súlade s dodatkom 1 k OPS 1.1010 písm. j). Palubný sprievodcovia, ktorí už pôsobia u prevádzkovateľa ako palubní sprievodcovia a ešte neabsolvovali výcvik CRM prevádzkovateľa, tento výcvik absolvujú do termínu potreby ďalšieho udržiavacieho výcviku a preskúšania v súlade s dodatkom 1 k OPS 1.1010 písm. j), prípadne vrátane výcviku CRM pre konkrétny typ letúna.

OPS 1.1012

Oboznámenie

Prevádzkovateľ zabezpečí, aby každý palubný sprievodca absolvoval po ukončení preškoľovacieho výcviku a skôr, než začne pracovať ako jeden z minimálneho počtu palubných sprievodcov vyžadovaného predpisom OPS 1.990, oboznamovacie lety.

OPS 1.1015

Udržiavací výcvik

(pozri dodatok 1 k OPS 1.1015 a dodatok 3 k OPS 1.1005/OPS 1.1010/OPS 1.1015)

- a) Prevádzkovateľ zabezpečí, aby každý palubný sprievodca absolvoval udržiavací výcvik zahŕňajúci činnosti pridelené každému členovi posádky pri bežných a havarijných postupoch a nácvik zodpovedajúci danému typu a variantu, resp. daným typom a variantom, letúnov, na ktorých lietajú, v súlade s dodatkom 1 k OPS 1.1015.
- b) Prevádzkovateľ zabezpečí, aby program udržiavacieho výcviku schválený leteckým úradom obsahoval teoretické a praktické školenie spolu s individuálnou praxou predpísané v dodatku 1 k OPS 1.1015.
- c) Doba platnosti udržiavacieho výcviku a s ním spojeného preskúšania v súlade s požiadavkami predpisu OPS 1.1025 je 12 kalendárnych mesiacov a zostatok do konca mesiaca, v ktorom bolo vydané osvedčenie o výcviku a preskúšaní. Ak je osvedčenie o preskúšaní vydané v čase posledných troch mesiacov platnosti predchádzajúceho preskúšania, platnosť sa predĺži odo dňa jeho vydania až na 12 mesiacov od dátumu ukončenia platnosti predchádzajúceho preskúšania.

OPS 1.1020

Opakovací výcvik

(pozri dodatok 1 k OPS 1.1020)

- a) Prevádzkovateľ zabezpečí, aby každý palubný sprievodca, ktorý nevykonával žiadnu zo svojich letových povinností dlhšie ako 6 mesiacov a má ešte platné predchádzajúce preskúšanie požadované predpisom OPS 1.1025 písm. b) bodom 3, absolvoval opakovací výcvik stanovený v prevádzkovej príručke v súlade s požiadavkami dodatku 1 k OPS 1.1020.
- b) Prevádzkovateľ zabezpečí, aby palubný sprievodca, ktorý vykonával svoje letové povinnosti, ale počas predchádzajúcich 6 mesiacov nevykonával na niektorom type letúna povinnosti palubného sprievodcu v súlade s požiadavkami OPS 1.990 písm. b), pred výkonom takýchto povinností na danom type letúna:
1. absolvoval opakovací výcvik na danom type alebo
 2. absolvoval opakovaný oboznamovací let v rozsahu dvoch sektorov obchodného letu na danom type letúna.

OPS 1.1025

Preskúšanie

- a) Na základe rozhodnutia leteckého úradu zabezpečí letecký úrad, prevádzkovateľ alebo schválená školiaca organizácia, ktorá poskytuje výcvikové kurzy, aby sa každý palubný sprievodca podrobil počas alebo po skončení výcviku vedeného v súlade s predpismi OPS 1.1005, OPS 1.1010, OPS 1.1015 a OPS 1.1020 preskúšaniam v rozsahu absolvovaného výcviku zameraného na overenie jeho odbornej spôsobilosti na vykonávanie povinností v oblasti bezpečnosti v bežných a havarijných podmienkach.

Na základe rozhodnutia leteckého úradu zabezpečí letecký úrad, prevádzkovateľ alebo schválená školiaca organizácia, ktorá poskytuje výcvikové kurzy, aby preskúšanie viedli primerane kvalifikovaní pracovníci.

- b) Prevádzkovateľ zabezpečí, aby každý palubný sprievodca absolvoval nasledujúce preskúšania:
1. počiatočný bezpečnostný výcvik. Body uvedené v dodatku 1 k OPS 1.1005;
 2. preškoľovací a rozdielový výcvik. Body uvedené v dodatku 1 k OPS 1.1010;
 3. udržiavací výcvik. Body uvedené v dodatku 1 k OPS 1.1015 podľa potreby a
 4. opakovací výcvik. Body uvedené v dodatku 1 k OPS 1.1020.

OPS 1.1030

Služba na viac ako jednom type alebo variante

- a) Prevádzkovateľ zabezpečí, aby žiadny palubný sprievodca nevykonával službu na viac ako troch typoch letúnov. So súhlasom leteckého úradu môže palubný sprievodca vykonávať službu na štyroch typoch letúnov za predpokladu, že minimálne dva z nich:
1. majú rovnaké bežné a havarijné postupy nešpecifické pre konkrétny typ a
 2. majú podobné bežné a havarijné postupy špecifické pre bezpečnostné vybavenie a typ.
- b) Na účely písmena a) sa varianty jedného typu letúna považujú za rôzne typy, ak nie sú podobné vo všetkých nasledujúcich aspektoch:
1. obsluha núdzových východov;
 2. umiestnenie a druh prenosného bezpečnostného vybavenia a
 3. havarijné postupy pre konkrétny typ.

OPS 1.1035

Záznamy o výcviku

Prevádzkovateľ:

1. vedie záznamy o všetkých výcvikoch a preskúšaniach požadovaných v predpisoch OPS OPS 1.1005, OPS 1.1010, OPS 1.1015, OPS 1.1020 a OPS 1.1025 a
2. uchováva kópiu osvedčenia o absolvovaní bezpečnostného výcviku a
3. uchováva aktuálne záznamy o výcviku a záznamy o lekárskech prehliadkach alebo hodnotenia, na ktorých je v prípade záznamov o výcviku uvedený dátum a obsah absolvovaného preškoľovacieho, rozdielového a udržiavacieho výcviku, a
4. poskytuje záznamy o všetkých počiatočných, preškoľovacích a udržiavacích výcvikoch a preskúšaniach na požiadanie príslušným palubným sprievodcom.

Dodatok 1 k OPS 1.1005

Počiatočný bezpečnostný výcvik

Témy, na ktoré sa odvoláva predpis OPS 1.1005 ako na minimálny obsah kurzu počiatočného bezpečnostného výcviku, sú nasledujúce:

a) Požiarne a dymový výcvik:

1. dôraz na zodpovednosť palubných sprievodcov za okamžité riešenie nečakaných prípadov výskytu ohňa a dymu, predovšetkým dôraz na význam určenia skutočného zdroja požiaru;
2. dôležitosť okamžitého informovania letovej posádky a typické činnosti potrebné pri koordinácii a pomoci v prípade zistenia požiaru alebo dymu;
3. potreba častej kontroly priestorov s potenciálnym rizikom požiaru vrátane toaliet a kontroly príslušných detektorov dymu;
4. klasifikácia požiarov a vhodných druhov hasiacich prostriedkov a postupov v jednotlivých situáciách, spôsoby používania hasiacich prostriedkov, dôsledky ich nesprávneho použitia a dôsledky ich použitia v obmedzenom priestore a
5. všeobecné postupy pozemnej havarijnej služby na letiskách.

b) Výcvik prežitia vo vode

Praktické nasadzovanie a používanie osobných plávacích pomôcok vo vode. Pred prvým výkonom služby v letúne vybavenom záchrannými člmi alebo iným podobným vybavením je potrebné, aby palubný sprievodca absolvoval výcvik v používaní tohto vybavenia a praktický nácvik vo vode.

c) Výcvik prežitia

Výcvik prežitia je prispôbený oblastiam prevádzky (napr. polárna oblasť, púšť, džungľa alebo more).

d) Zdravotnícke aspekty a prvá pomoc:

1. pokyny o zdravotníckych aspektoch a o poskytovaní prvej pomoci, o súpravách prvej pomoci; o núdzových zdravotníckych súpravách prvej pomoci, ich obsahu a núdzovom zdravotníckom vybavení;
2. prvá pomoc spojená s výcvikom na prežitie a primeranou ochranou zdravia a
3. fyziologické účinky lietania s osobitným dôrazom na hypoxiu (nedostatok kyslíka v tkanivách).

e) Správanie sa k cestujúcim:

1. rady pri rozpoznávaní a zvládnutí cestujúcich, ktorí sú alebo sa dostanú do stavu opitosti, sú pod vplyvom narkotík alebo sú agresívni;
2. metódy používané na motiváciu cestujúcich a zvládnutie davu cestujúcich potrebné na urýchlenie evakuácie letúna;
3. predpisy upravujúce bezpečné uloženie batožiny na palube letúna (vrátane predmetov na zabezpečenie služieb na palube) a riziko, že sa stanú nebezpečnými pre osoby na palube alebo že budú inak prekážať, prípadne poškodzovať núdzové vybavenie alebo východy z letúna;
4. dôležitosť správneho pridelenia sedadiel so zreteľom na hmotnosť a vyváženie letúna. Osobitný dôraz treba klásť na usadenie postihnutých cestujúcich a na nutnosť usadenia telesne spôsobilých cestujúcich v blízkosti východov, pri ktorých nie je zabezpečený dozor;
5. povinnosti pri výskyte turbulencie vrátane zabezpečenia paluby letúna;
6. bezpečnostné opatrenia nutné pri preprave živých zvierat na palube letúna;
7. výcvik v zaobchádzaní s nebezpečným tovarom vrátane ustanovení článku R;
8. bezpečnostné postupy vrátane ustanovení článku S.

f) Komunikácia

Počas výcviku sa kladie dôraz na dôležitosť účinnej komunikácie medzi palubnými sprievodcami a letovou posádkou vrátane spôsobu komunikácie, spoločného jazyka a terminológie.

g) Disciplína a zodpovednosti:

1. dôležitosť vykonávania povinností palubného sprievodcu v súlade s prevádzkovou príručkou;
2. zachovanie dostatočnej schopnosti a telesnej zdatnosti na výkon služby palubného sprievodcu s osobitným zreteľom na obmedzenia času letu, času v službe a požiadaviek na odpočinok;
3. oboznámenie sa s predpismi v oblasti letectva, ktoré sa vzťahujú na palubných sprievodcov, a s úlohou leteckého úradu;
4. všeobecná znalosť dôležitej leteckej terminológie, teórie letu, rozmiestnenia cestujúcich, meteorológie a oblastí prevádzky;
5. predletová príprava palubných sprievodcov a poskytovanie nevyhnutných bezpečnostných informácií s prihliadnutím na ich konkrétne povinnosti;
6. dôležitosť uchovávanía príslušných dokumentov a príručiek v platnom znení so zmenami a doplnkami prevádzkovateľa;
7. dôležitosť rozpoznať situáciu, v ktorej sú palubní sprievodcovia oprávnení a zodpovední za začatie evakuácie a iné núdzové postupy;
8. dôležitosť povinností a zodpovednosti v oblasti bezpečnosti a potreba neodkladne a účinne zareagovať na núdzové situácie;
9. informovanosť o účinkoch povrchovej kontaminácie a potreba informovať letovú posádku o akejkoľvek zistenej povrchovej kontaminácii.

h) Optimalizácia činnosti posádky

1. Počiatočný kurz CRM:
 - i) Skôr než je palubný sprievodca prvýkrát pridelený na prácu palubného sprievodcu, absolvuje počiatočný kurz CRM. Palubní sprievodcovia, ktorí už pôsobia ako palubní sprievodcovia v obchodnej leteckej doprave a ktorí neabsolvovali počiatočný kurz už skôr, sú povinní absolvovať počiatočný kurz CRM do termínu potreby ďalšieho udržiavacieho výcviku alebo preskúšania.
 - ii) Prvky výcviku uvedené v dodatku 2 k predpisu OPS 1.1005/OPS 1.1010/OPS 1.1015 tabuľke 1 stĺpci a) musia byť pokryté na úrovni vyžadovanej v stĺpci b) – počiatočný kurz CRM.
 - iii) Počiatočný kurz CRM vykonáva najmenej jeden inštruktor CRM pre palubných sprievodcov.

Dodatok 1 k OPS 1.1010

Preškoľovací a rozdielový výcvik

a) Všeobecne:

Prevádzkovateľ zabezpečí, aby:

1. vedenie preškoľovacieho a rozdielového výcviku vykonávali osoby s vhodnou kvalifikáciou a
2. v priebehu preškoľovacieho a rozdielového výcviku prebehol výcvik v umiestnení, vyberaní a používaní bezpečnostného vybavenia a vybavenia na prežitie, ktoré sa nachádza na palube letúna, a nácvik bežných a havarijných postupov pre daný typ, variant a zostavu sedadiel letúna, na ktorom sa bude vykonávať služba.

b) Požiarny a dymový výcvik:

Prevádzkovateľ zabezpečí:

1. aby každý palubný sprievodca absolvoval realistický a praktický výcvik v používaní protipožiarného vybavenia, vrátane ochranného odevu, ktoré predstavuje vybavenie daného letúna. Výcvik musí zahŕňať:
 - i) uhasenie požiaru charakteristického pre vnútorné priestory letúna okrem prípadu hasiacich prístrojov plnených halónom, keď je možné použiť iné hasiace prostriedky, a
 - ii) nasadzovanie a používanie ochranného dýchacieho zariadenia v uzavretých priestoroch naplnených simulovaným dymom.

c) Obsluha dverí a východov:

Prevádzkovateľ zabezpečí, aby:

1. každý člen palubnej posádky obsluhoval a skutočne otvoril všetky typy alebo varianty bežných a núdzových východov za bežných a mimoriadnych podmienok, vrátane poruchy silou podporovaných systémov, ak sú súčasťou vybavenia. To zahŕňa činnosť a silu požadovanú na sprevádzkovanie a rozloženie evakuačných sklzov. Tento výcvik sa vykoná v letúne alebo vo výcvikovom zariadení predstavujúcom letún;
2. bola predvedená obsluha všetkých ostatných východov, ako napríklad okná pilotnej kabíny.

d) Výcvik s evakuačnými sklzmi:

Prevádzkovateľ zabezpečí, aby:

1. každý palubný sprievodca absolvoval evakuačný sklz z výšky predstavujúcej výšku prahu hlavnej paluby letúna;
2. sa sklz upevnil k letúnu alebo k výcvikovému zariadeniu predstavujúcemu letún a
3. ďalší sklz absolvoval palubný sprievodca, ktorý nastúpi službu na letúne s výškou prahu hlavnej paluby letúna, ktorá sa výrazne líši od všetkých typov letúnov, na ktorých palubný sprievodca pracoval predtým.

e) Postupy pri evakuácii a iných núdzových situáciách:

Prevádzkovateľ zabezpečí, aby:

1. výcvik núdzovej evakuácie zahŕňal rozpoznanie plánovaných a neplánovaných evakuácií na pevnine alebo na vode. Tento výcvik musí zahŕňať aj rozoznávajúce situácie, keď sú východy nepoužiteľné alebo keď nie je evakuačné vybavenie schopné prevádzky, a
2. každý palubný sprievodca absolvoval výcvik správania sa v týchto situáciách:
 - i) požiar počas letu s osobitným dôrazom na zistenie skutočného zdroja požiaru;

- ii) silná vzdušná turbulencia;
 - iii) náhle zníženie tlaku vzduchu vrátane náviku nasadenia prenosných kyslíkových prístrojov u každého palubného sprievodcu a
 - iv) iné núdzové situácie počas letu.
- f) Zvládnutie davu

Prevádzkovateľ zabezpečí, aby palubný sprievodcovia absolvovali výcvik týkajúci sa praktických aspektov zvládnutia davu v rôznych havarijných situáciách prispôbených danému typu letúna.

- g) Strata pracovnej schopnosti pilota

Ak nemá letová posádka viac ako dvoch členov, prevádzkovateľ zabezpečí, aby každý palubný sprievodca prešiel nácvikom postupov pre prípad straty pracovnej schopnosti pilota a prevádzky mechanizmov sedadla a bezpečnostných pásov. Výcvik používania kyslíkových systémov pre členov letovej posádky a používania kontrolných zoznamov členov letovej posádky, ak ich vyžadujú SOP prevádzkovateľa, prebieha formou praktického predvedenia.

- h) Bezpečnostné zariadenia.

Prevádzkovateľ zabezpečí, aby každý palubný sprievodca absolvoval realistický výcvik a predvedenie umiestnenia a používania bezpečnostných zariadení vrátane:

1. sklzov a, ak nie sú sklzy na palube samonosné, používanie všetkých súvisiacich lán;
2. záchranných člnov a sklzov použiteľných ako záchranné člny, vrátane vybavenia pripevneného k člnom a/alebo umiestneného na člnoch;
3. záchranných viest, záchranných viest pre malé deti a plávajúcich detských postieľok;
4. systému vypadávajúcich kyslíkových prístrojov;
5. kyslíka pre potreby prvej pomoci;
6. hasiacich prístrojov;
7. požiarnych sekier alebo páčidiel;
8. núdzového osvetlenia vrátane bateriek;
9. komunikačných zariadení vrátane megafónov;
10. balíčkov na prežitie vrátane ich obsahu;
11. pyrotechniky (skutočných alebo napodobňujúcich prístrojov);
12. súprav prvej pomoci, núdzových zdravotníckych súprav, ich obsahu a núdzových zdravotníckych zariadení a
13. prípadne iného bezpečnostného zariadenia alebo systémov.

- i) Poučenie cestujúcich/predvádzanie bezpečnostných zariadení.

Prevádzkovateľ zabezpečí, aby každý palubný sprievodca absolvoval výcvik v príprave cestujúcich na bežné a havarijné situácie v súlade s predpisom OPS 1.285.

- j) Ak počiatočný výcvik v oblasti zdravotníckych aspektov a prvej pomoci nezahŕňa predchádzanie infekčným chorobám, predovšetkým v tropických a subtropických oblastiach, takýto výcvik sa musí zabezpečiť, ak sieť leteckých tratí prevádzkovateľa po rozšírení alebo zmene zahŕňa aj takéto oblasti.

- k) Optimalizácia činnosti posádky. Prevádzkovateľ zabezpečí, aby:
1. každý palubný sprievodca absolvoval výcvik CRM prevádzkovateľa, ktorý zahŕňa prvky výcviku uvedené v dodatku 2 k predpisu OPS 1.1005/OPS 1.1010/OPS 1.1015 tabuľke 1 stĺpci a) na úrovni vyžadovanej v stĺpci c) skôr, než vykoná následný výcvik CRM pre konkrétny typ letúna alebo udržiavací výcvik CRM;
 2. prvky výcviku uvedené v dodatku 2 k predpisu OPS 1.1005/OPS 1.1010/OPS 1.1015 tabuľke 1 stĺpci a) boli pokryté na úrovni vyžadovanej v stĺpci d), CRM pre konkrétny typ letúna, ak palubný sprievodca vykonáva preškoľovací kurz na inom type letúna;
 3. výcvik CRM prevádzkovateľa a výcvik CRM pre konkrétny typ letúna vykonával najmenej jeden inštruktor CRM pre palubných sprievodcov.
-

Dodatok 1 k OPS 1.1015

Udržiavací výcvik

- a) Prevádzkovateľ zabezpečí, aby udržiavací výcvik viedli osoby s vhodnou kvalifikáciou.
- b) Prevádzkovateľ zabezpečí, aby každých 12 kalendárnych mesiacov udržiavací výcvik zahŕňal:
1. havarijné postupy vrátane straty pracovnej schopnosti pilota;
 2. postupy evakuácie a metódy zvládania davu;
 3. nácvik otvárania bežných a núdzových východov určených na evakuáciu cestujúcich, ktorý absolvuje každý palubný sprievodca;
 4. nácvik umiestnenia núdzových zariadení a manipulácie s nimi vrátane kyslíkových systémov a obliekania záchranných viest, nasadzovania prenosných kyslíkových prístrojov a ochranných dýchacích prístrojov, ktorý absolvuje každý palubný sprievodca;
 5. zdravotnícke aspekty a prvú pomoc, súpravy prvej pomoci, núdzové zdravotnícke súpravy, ich obsah a núdzové zdravotnícke vybavenie;
 6. uloženie predmetov na palube letúna;
 7. bezpečnostné postupy;
 8. preskúmanie incidentov a nehôd;
 9. informovanosť o účinkoch povrchovej kontaminácie a potrebu informovať letovú posádku o akejkoľvek zistenej povrchovej kontaminácii a
 10. optimalizáciu činnosti posádky. Prevádzkovateľ zabezpečí, aby výcvik CRM spĺňal nasledujúce požiadavky:
 - i) prvky výcviku uvedené v dodatku 2 k predpisu OPS 1.1005/OPS 1.1010/OPS 1.1015 tabuľke 1 stĺpci a) musia byť v trojročnom cykle pokryté na úrovni vyžadovanej v stĺpci e), každoročný udržiavací výcvik CRM;
 - ii) vymedzenie a uplatňovanie tejto osnovy riadi inštruktor CRM pre palubných sprievodcov;
 - iii) ak je výcvik CRM zabezpečovaný samostatnými modulmi, vykonáva ho najmenej jeden inštruktor CRM pre palubných sprievodcov.
- c) Prevádzkovateľ zabezpečí, aby udržiavací výcvik v intervaloch neprekračujúcich 3 roky zahŕňal aj:
1. obsluhu a praktické otvorenie všetkých typov alebo variantov bežných a núdzových východov v bežných a núdzových podmienkach, vrátane poruchy silou podporovaných systémov, ak sú súčasťou vybavenia, pre každého člena posádky kabíny. To zahŕňa činnosť a silu požadovanú na sprevádzkovanie a rozloženie evakuačných sklzov. Tento výcvik sa vykoná v letúne alebo vo výcvikovom zariadení predstavujúcom letún;
 2. predvedenie obsluhy všetkých ostatných východov, vrátane okien pilotnej kabíny;
 3. každý palubný sprievodca absolvoval reálny a praktický výcvik v používaní protipožiarneho zariadenia, vrátane ochranného odevu, ktoré predstavujú vybavenie letúna.

Výcvik musí zahŕňať:

- i) pre každého palubného sprievodcu uhasenie požiaru charakteristického pre vnútorné priestory letúna okrem prípadu hasiacich prístrojov plnených halónom, keď je možné použiť iné hasiace prostriedky, a
- ii) nácvik nasadzovania a používania ochranného dýchacieho zariadenia v uzavretých priestoroch naplnených simulovaným dymom, ktorý absolvuje každý palubný sprievodca;

4. použitie pyrotechniky (skutočných alebo napodobňujúcich prístrojov) a
 5. predvedenie použitia záchranných člnov a sklzov použiteľných ako záchranných člnov, ak sú vo vybavení;
 6. ak nemá letová posádka viac ako dvoch členov, prevádzkovateľ zabezpečí, aby každý palubný sprievodca prešiel nácvikom postupov pre prípad straty pracovnej schopnosti pilota a prevádzky mechanizmov sedadla a bezpečnostných pásov. Výcvik používania kyslíkových systémov pre členov letovej posádky a používania kontrolných zoznamov členov letovej posádky, ak ich vyžadujú SOP prevádzkovateľa, prebieha formou praktického predvedenia.
- d) Prevádzkovateľ zabezpečí, aby boli do výcviku palubných sprievodcov zahrnuté všetky príslušné požiadavky prílohy III k predpisu OPS 1.
-

*Dodatok 1 k OPS 1.1020***Opakovací výcvik**

Prevádzkovateľ zabezpečí, aby opakovací výcvik viedli osoby s vhodnou kvalifikáciou a aby výcvik každého palubného sprievodcu zahŕňal minimálne nasledujúce okruhy:

1. havarijné postupy vrátane straty pracovnej schopnosti pilota;
 2. postupy evakuácie a metódy zvládania davu;
 3. obsluhu a praktické otvorenie všetkých typov alebo variantov bežných a núdzových východov v bežných a núdzových podmienkach, vrátane poruchy silou podporovaných systémov, ak sú súčasťou vybavenia. To zahŕňa činnosť a silu požadovanú na sprevádzkovanie a rozloženie evakuačných sklzov. Tento výcvik sa vykoná v letúne alebo vo výcvikovom zariadení predstavujúcom letún;
 4. predvedenie obsluhy všetkých ostatných východov vrátane okien pilotnej kabíny a
 5. umiestnenie núdzových zariadení a manipuláciu s nimi vrátane kyslíkových systémov a obliekania záchranných viest a nasadzovania prenosných kyslíkových prístrojov a ochranných dýchacích prístrojov.
-

Dodatok 2 k OPS 1.1005/OPS 1.1010/OPS 1.1015

Výcvik

1. Výcvik. V prevádzkovej príručke sa uvádzajú osnovy výcviku CRM spolu s metodikou CRM a terminológiou.
2. V tabulke 1 sa uvádza, ktoré prvky CRM musia byť zahrnuté vo výcviku každého typu.

Tabuľka 1

Výcvik CRM

Prvky výcviku a)	Počiatkový kurz CRM b)	Výcvik CRM prevádzkovateľa c)	Osobitné CRM pre typ letúna d)	Každoročný udržiavací výcvik CRM e)	Kurz pre vedúcich palubných sprievodcov f)
Všeobecné zásady					
Ludské faktory v letectve Všeobecné pokyny k zásadám a cieľom CRM	Dôkladne	Nepožaduje sa	Nepožaduje sa	Nepožaduje sa	Prehľad
Ludský výkon a obmedzenia					
Z hľadiska jednotlivého člena palubnej posádky					
Pripravenosť osobnosti, ľudská chyba a spoľahlivosť, prístup a správanie, sebahodnotenie	Dôkladne	Nepožaduje sa	Nepožaduje sa	Prehľad (3-ročný cyklus)	Nepožaduje sa
Stres a zvládanie stresu					
Únava a bdelosť					
Asertivita					
Uvedomenie si situácie, získavanie a spracovanie informácií					
Z hľadiska celej posádky letúna					
Predchádzanie chybám a ich zisťovanie	Nepožaduje sa	Dôkladne	Primerane k typu(-om)	Prehľad (3-ročný cyklus)	Upevnenie (vzhľadom na povinnosti vedúceho palubného sprievodcu)
Spoločné uvedomenie si situácie, získavanie a spracovanie informácií					
Riadenie pracovného zaťaženia					
Účinná komunikácia a koordinácia medzi všetkými členmi posádky vrátane letovej posádky, ako aj neskúsenými palubnými sprievodcami, kultúrne rozdiely					
Vodcovstvo, spolupráca, súčinnosť, rozhodovanie, poverenie					
Zodpovednosť jednotlivca a skupiny, rozhodovanie a konanie					
Rozpoznanie a riadenie ľudského faktora v prípade cestujúcich: zvládnutie davu, stresu cestujúcich riadenie konfliktov, zdravotné faktory					
Osobitosti týkajúce sa typu letúna (úzky/široký trup, jedna paluba/viac palúb), zloženie letovej posádky a palubných sprievodcov a počet cestujúcich					

Prvky výcviku a)	Počiatočný kurz CRM b)	Výcvik CRM prevádzkovateľa c)	Osobitné CRM pre typ letúna d)	Každoročný udržiavací výcvik CRM e)	Kurz pre vedúcich palubných sprievodcov f)
Z hľadiska prevádzkovateľa a organizácie					
Bezpečnostná kultúra spoločnosti, SOP, organizačné faktory, faktory spojené s typom prevádzky	Nepožaduje sa	Dôkladne	Primerane k typu(-om)	Prehľad (3-ročný cyklus)	Upevnenie (vzhľadom na povinnosti vedúceho palubného sprievodcu)
Účinná komunikácia a koordinácia s ostatným prevádzkovým personálom a pozemnými službami					
Účasť na ohlasovaní incidentov a nehôd týkajúcich sa bezpečnosti kabíny					
Prípadové štúdie (pozri poznámku)		Vyžaduje sa		Vyžaduje sa	
<i>Poznámka:</i> Pre stĺpec d) platí, že ak nie sú k dispozícii prípadové štúdie pre konkrétny typ letúna, preskúmajú sa prípadové štúdie týkajúce sa rozsahu a účelu prevádzky.					

Dodatok 3 k OPS 1.1005/OPS 1.1010/OPS 1.1015

Výcvik v oblasti zdravotníckych aspektov a prvej pomoci

- a) Výcvik v oblasti zdravotníckych aspektov a prvej pomoci obsahuje tieto témy:
1. Fyziológia letu vrátane požiadaviek týkajúcich sa kyslíka a nedostatku kyslíka v organizme (hypoxia).
 2. Zdravotnícke prípady núdze v leteckej doprave vrátane:
 - i) astmy;
 - ii) dusenia;
 - iii) srdcových záchvatov;
 - iv) stresových a alergických reakcií;
 - v) šoku;
 - vi) náhlej mozgovej príhody;
 - vii) epilepsie;
 - viii) cukrovky;
 - ix) kinetózy;
 - x) hyperventilácie;
 - xi) gastrointestinálnych porúch a
 - xii) náhleho pôrodu.
 3. Praktická kardiopulmonálna resuscitácia vykonávaná každým palubným sprievodcom s ohľadom na prostredie lietadla a s použitím osobitne upravenej figuríny.
 4. Základný výcvik prvej pomoci a prežitia vrátane ošetrovania:
 - i) osôb v bezvedomí;
 - ii) popálenín;
 - iii) rán a
 - iv) zlomenín a poranení mäkkého tkaniva.
 5. Zdravie a hygiena pri cestovaní vrátane:
 - i) rizika styku s infekčnými chorobami, predovšetkým počas pôsobenia v tropických a subtropických oblastiach. Hlásenie infekčných chorôb, ochrana pred infekciou a predchádzanie chorobám prenášaným vodou a potravinami. Výcvik zahŕňa spôsoby zmiernenia týchto rizík;
 - ii) hygieny na palube;
 - iii) úmrtia na palube;
 - iv) manipulácie s klinickým odpadom;
 - v) dezinfekcie lietadla a
 - vi) udržiavania ostražitosti, fyziologických účinkov únavy, fyziológie spánku, denného biorytmu a posunu v časových pásmach.
 6. Používanie vhodného vybavenia letúna vrátane súprav prvej pomoci, núdzových zdravotníckych súprav, kyslíkového prístroja prvej pomoci a núdzového zdravotníckeho vybavenia.
-

ČLÁNOK P

PRÍRUČKY, DENNÍKY A ZÁZNAMY

OPS 1.1040

Všeobecné pravidlá pre prevádzkové príručky

- a) Prevádzkovateľ zabezpečí, aby prevádzková príručka obsahovala všetky pokyny a informácie nevyhnutné pre prevádzkový personál na výkon ich povinností.
- b) Prevádzkovateľ zabezpečí, aby obsah prevádzkovej príručky, vrátane všetkých dodatkov a zmien, nepresiahol podmienky obsiahnuté v osvedčení leteckého prevádzkovateľa alebo ktoréhokoľvek použiteľného predpisu a bol prijateľný alebo schválený leteckým úradom, ak sa to požaduje.
- c) Ak neschváli letecký úrad inak alebo nie je predpísané národným predpisom, musí prevádzkovateľ vypracovať prevádzkovú príručku v angličtine. Okrem toho môže prevádzkovateľ predložiť a používať takú príručku alebo jej časti v inom jazyku.
- d) Ak sa stane pre prevádzkovateľa nevyhnutným spracovať nové prevádzkové príručky alebo ich hlavné časti/zväzky, musí splniť požiadavky uvedeného písmena c).
- e) Prevádzkovateľ môže vydávať prevádzkovú príručku v samostatných zväzkoch.
- f) Prevádzkovateľ zabezpečí, aby všetok prevádzkový personál mal ľahký prístup k výtlačku každej časti prevádzkovej príručky, ktorá je dôležitá pre plnenie povinností. Prevádzkovateľ je okrem toho povinný vybaviť členov posádky osobným výtlačkom častí A a B prevádzkovej príručky, dôležitých pre osobné štúdium.
- g) Prevádzkovateľ zabezpečí, aby bola prevádzková príručka doplňovaná alebo pozmeňovaná tak, aby v nej obsiahnuté pokyny a informácie boli aktuálne. Prevádzkovateľ zabezpečí, aby bol prevádzkový personál upovedomený o tých zmenách, ktoré sú dôležité pre jeho povinnosti.
- h) Každý držiteľ prevádzkovej príručky alebo jej časti ju udržiava v aktuálnom stave s použitím doplnkov a opráv dodaných prevádzkovateľom.
- i) Prevádzkovateľ poskytne leteckému úradu plánované zmeny a doplnenie a opravy pred dátumom nadobudnutia ich účinnosti. Ak sa zmena a doplnenie textu týka ktorejkoľvek časti prevádzkovej príručky, ktorá musí byť schválená podľa OPS, toto schválenie sa získa pred nadobudnutím účinnosti tejto zmeny a doplnenia. Ak vyžaduje záujem bezpečnosti okamžité zmeny a doplnenia alebo opravy, môžu byť uverejnené a uplatnené okamžite za predpokladu, že bolo požiadané o akékoľvek požadované schválenie.
- j) Prevádzkovateľ začlení všetky doplnky a opravy požadované leteckým úradom.
- k) Prevádzkovateľ musí zabezpečiť, aby informácie preberané zo schválených dokumentov a všetky zmeny textu a opravy takejto schválenej dokumentácie boli správne premietnuté do prevádzkovej príručky a aby prevádzková príručka neobsahovala žiadnu informáciu v rozpore s akoukoľvek schválenou dokumentáciou. Táto požiadavka nebráni prevádzkovateľovi v používaní konzervatívnejších údajov a postupov.
- l) Prevádzkovateľ musí zabezpečiť, aby sa obsah prevádzkovej príručky predkladal vo forme, v ktorej sa môže bez ťažkostí používať. Prevedenie prevádzkovej príručky je v súlade so zásadami ľudských faktorov.
- m) Letecký úrad môže prevádzkovateľovi povoliť predkladať prevádzkovú príručku alebo jej časti v inej ako tlačenej forme. V takýchto prípadoch musí byť zabezpečená prijateľná úroveň prístupnosti, použiteľnosti a spoľahlivosti.
- n) Používanie prevádzkovej príručky v skrátenom tvare neoslobodzuje prevádzkovateľa od požiadaviek OPS 1.130.

OPS 1.1045

Prevádzková príručka – členenie a obsah

(pozri dodatok 1 k OPS 1.1045)

- a) Prevádzkovateľ zabezpečí nasledujúce členenie prevádzkovej príručky:
- Časť A: Všeobecné/základné ustanovenia
- Táto časť obsahuje všetky prevádzkové zásady, nariadenia a postupy potrebné na bezpečnú prevádzku, ktoré nie sú viazané na typ letúna.
- Časť B: Zásady prevádzky letúna
- Táto časť obsahuje všetky nariadenia a postupy potrebné na bezpečnú prevádzku vzťahujúcu sa na typ letúna. Berie do úvahy všetky rozdiely medzi typmi, variantmi alebo jednotlivými letúnmi používanými prevádzkovateľom.
- Časť C: Traťové a letiskové pokyny a informácie
- Táto časť obsahuje všetky pokyny a informácie potrebné pre danú oblasť prevádzky.
- Časť D: Výcvik
- Táto časť obsahuje všetky pokyny na výcvik personálu potrebného na bezpečnú prevádzku.
- b) Prevádzkovateľ zabezpečí, aby bol obsah prevádzkovej príručky v súlade s dodatkom 1 k OPS 1.1045 a týkal sa daných oblastí a druhov prevádzky.
- c) Prevádzkovateľ zabezpečí, aby podrobné členenie prevádzkovej príručky bolo prijateľné pre letecký úrad.

OPS 1.1050

Letová príručka letúna

Prevádzkovateľ udržiava v platnom znení schválenú letovú príručku letúna alebo rovnocenný dokument pre každý letún, ktorý prevádzkuje.

OPS 1.1055

Palubný denník

- a) Prevádzkovateľ uchováva o každom lete v palubnom denníku tieto informácie:
1. registračnú značku letúna;
 2. dátum;
 3. mená členov posádky;
 4. funkcie pridelené členom posádky;
 5. miesto odletu;
 6. miesto priletu;
 7. čas odletu (od klinov);
 8. čas priletu (ku klinom);

9. čas letu;
 10. druh letu;
 11. incidenty a pozorovania (ak sú) a
 12. podpis veliteľa lietadla (alebo iný rovnocenný podpis).
- b) Letecký úrad môže prevádzkovateľovi povoliť, aby nevedol palubný denník alebo jeho časti v prípade, ak sú dôležité informácie prístupné v ostatnej dokumentácii.
- c) Prevádzkovateľ zabezpečí, aby sa záznamy vykonávali neodkladne a systematicky.

OPS 1.1060

Prevádzkový letový plán

- a) Prevádzkovateľ musí zabezpečiť, aby používaný prevádzkový letový plán a všetky záznamy vykonávané počas letu obsahovali tieto body:
1. registračnú značku letúna;
 2. typ a variant letúna;
 3. dátum letu;
 4. označenie linky;
 5. mená členov letovej posádky;
 6. funkcie pridelené členom letovej posádky;
 7. miesto odletu;
 8. čas odletu (skutočný čas začiatku rolovania a vzletu);
 9. miesto priletu (plánované a skutočné);
 10. čas priletu (pristátia a zaparkovania);
 11. druh letu (ETOPS, VFR, technický prelet a pod.);
 12. trať a úseky letu s kontrolnými/tratovými bodmi, vzdialenosťami, časmi a tratami;
 13. plánovanú cestovnú rýchlosť a časy letu medzi kontrolnými/tratovými bodmi. Predpokladané a skutočné časy preletov;
 14. bezpečné výšky a minimálne hladiny letu;
 15. plánované výšky a letové hladiny;
 16. výpočty paliva (záznamy kontrol množstva paliva počas letu);
 17. množstvo paliva na palube pri spustení motorov;
 18. náhradné letisko cieľového letiska a ak sa požadujú i náhradné letiská pri vzlete a na trati, vrátane informácií požadovaných bodmi 12, 13, 14 a 15;
 19. počiatočné schválenie letového plánu letovými prevádzkovými službami a následné prevádzkové povolenia;
 20. výpočty preplánovania počas letu a
 21. dôležité meteorologické informácie.

- b) V prevádzkovom letovom pláne možno vynechať body, ktoré sú ľahko dostupné v ostatnej dokumentácii alebo z iného prijateľného prameňa, alebo tie, ktoré nie sú dôležité pre daný druh prevádzky.
- c) Prevádzkovateľ musí zabezpečiť, aby prevádzkový letový plán a jeho používanie boli opísané v prevádzkovej príručke.
- d) Prevádzkovateľ zabezpečí, aby sa záznamy vykonávali neodkladne a systematicky.

OPS 1.1065

Lehoty uloženia dokladov

Prevádzkovateľ zabezpečí, aby všetky dôležité prevádzkové a technické informácie pre každý jednotlivý let boli uložené tak dlho, ako je to predpísané dodatkom 1 k OPS 1.1065.

OPS 1.1070

Výklad riadenia nepretržitej letovej spôsobilosti prevádzkovateľa

Prevádzkovateľ udržiava v platnom znení schválený výklad riadenia nepretržitej letovej spôsobilosti, ako je predpísané v článku M ods. M.A.704 – Výklad riadenia nepretržitej letovej spôsobilosti.

OPS 1.1071

Technický denník letúna

Prevádzkovateľ vedie technický denník letúna, ako je predpísané v časti M ods. M.A.306 – Systém technického denníka prevádzkovateľa.

—

Dodatok 1 k OPS 1.1045

Obsah prevádzkovej príručky

Prevádzkovateľ zabezpečí, aby prevádzková príručka mala nasledujúci obsah:

A. VŠEOBECNÉ/ZÁKLADNÉ USTANOVENIA**0. VEDENIE A UDRŽOVANIE PREVÁDZKOVEJ PRÍRUČKY****0.1. Úvod**

- a) Vyhlásenie, že prevádzková príručka vyhovuje všetkým platným predpisom a požiadavkám a podmienkam príslušného osvedčenia leteckého prevádzkovateľa.
- b) Vyhlásenie, že prevádzková príručka obsahuje prevádzkové pokyny, ktoré musí príslušný personál dodržiavať.
- c) Zoznam a stručný opis rôznych častí, ich obsahu, platnosti a použitia.
- d) Vysvetlenie a definície pojmov a slov nutných na používanie príručky.

0.2. Systém doplňovania a opráv

- a) Podrobnosti o osobách zodpovedných za vydávanie a zaraďovanie doplnkov a opráv.
- b) Záznam doplnkov a opráv s dátumom zaraďenia a účinnosti.
- c) Vyhlásenie, že nie sú dovoľené ručne dopísané doplnky a opravy, okrem situácie, keď sa v záujme bezpečnosti požaduje okamžité doplnenie alebo oprava.
- d) Opis systému anotácie strán a ich dátumov účinnosti.
- e) Zoznam platných strán.
- f) Anotácie zmien (na stránkach textu a, ak je to možné, aj na prehľadných tabuľkách a nákresoch).
- g) Dočasné opravy.
- h) Opis systému distribúcie príručiek, doplnkov a opráv.

1. ORGANIZÁCIA A ZODPOVEDNOSTI

- 1.1. Organizačná štruktúra. Opis organizačnej štruktúry vrátane organizačnej schémy spoločnosti a oddelenia letovej prevádzky. Organizačná schéma musí zobrazovať vzťah oddelenia letovej prevádzky a ostatných oddelení spoločnosti. Musia sa uviesť najmä podriadenosti a toky hlásení všetkých úsekov, oddelení atď., ktoré sa týkajú bezpečnosti letovej prevádzky.
- 1.2. Vymenovaní vedúci zamestnanci. Meno každého vymenovaného vedúceho zamestnancov zodpovedného za leto-vú prevádzku, systém údržby, výcvik posádok a pozemnú prevádzku, ako predpisuje OPS 1.175 písm. i). Musí sa uviesť opis ich činnosti a zodpovedností.
- 1.3. Zodpovednosti a povinnosti personálu vedenia prevádzky. Opis povinností, zodpovedností a práv personálu vedenia prevádzky vzťahujúcich sa na bezpečnosť letovej prevádzky a na plnenie platných predpisov.
- 1.4. Práva, povinnosti a zodpovednosti veliteľa lietadla. Vyhlásenie vymedzujúce práva, povinnosti a zodpovednosti veliteľa lietadla.
- 1.5. Povinnosti a zodpovednosti členov posádky okrem veliteľa lietadla.

2. RIADENIE PREVÁDZKY A DOZOR

- 2.1. Dozor nad prevádzkou vykonávanou prevádzkovateľom. Opis systému na vykonávanie dozoru nad prevádzkou vykonávanou prevádzkovateľom [pozri OPS 1.175 písm. g)]. Opis musí udávať, ako sa vykonáva dozor nad bezpečnosťou letovej prevádzky a nad kvalifikáciou zamestnancov. Musia sa opísať najmä postupy týkajúce sa týchto bodov:
- a) platnosť preukazov spôsobilosti a kvalifikácie;
 - b) spôsobilosť prevádzkového personálu a
 - c) riadenie, rozbor a ukladanie záznamov, dokladov letov, dodatočných informácií a údajov.
- 2.2. Systém vyhlasovania dodatočných prevádzkových nariadení a informácií. Opis všetkých systémov vyhlasovania informácií, ktoré môžu mať prevádzkovú povahu, ale dopĺňajú informácie v prevádzkovej príručke. Musí sa zahrnúť uplatniteľnosť tejto informácie a zodpovednosti za jej vyhlásenie.
- 2.3. Program prevencie nehôd a bezpečnosti letov. Opis hlavných aspektov programu bezpečnosti letov.
- 2.4. Riadenie prevádzky. Opis postupov a zodpovedností nevyhnutných pre výkon prevádzkového dozoru so zreteľom na bezpečnosť letov.
- 2.5. Právomoci leteckého úradu. Opis právomocí leteckého úradu a usmernenie personálu, ako uľahčiť kontroly vykonávané zamestnancami leteckého úradu.

3. SYSTÉM KVALITY

Opis prijatého systému kvality zahŕňa najmenej:

- a) politiku kvality;
- b) opis organizácie systému kvality a
- c) pridelenie povinností a zodpovedností.

4. ZLOŽENIE POSÁDKY

- 4.1. Zloženie posádky. Vysvetlenie metódy na určovanie zloženia posádok so zreteľom na:
- a) typ používaného letúna;
 - b) oblasť a druh vykonávaného letu;
 - c) fázy letu;
 - d) predpísaný minimálny počet členov posádky a plánovaný čas služby;
 - e) prax (celkovú a na type), rozlietanosť a kvalifikáciu členov posádky a
 - f) vymenovanie veliteľa lietadla a postupy na striedanie veliteľa lietadla alebo ostatných členov posádky, ak to vyžaduje čas letu (pozri dodatok 1 k OPS 1.940);
 - g) určenie vedúceho palubného sprievodcu a, ak to vyžaduje čas letu, postupy na striedanie vedúceho kabíny a ktoréhokoľvek palubného sprievodcu.
- 4.2. Právomoc veliteľa lietadla. Pravidlá použiteľné na určenie veliteľa lietadla.
- 4.3. Strata pracovnej schopnosti letovej posádky. Pokyny na postupnosť velenia v prípade straty pracovnej schopnosti letovej posádky.

- 4.4. Prevádzka na viac ako jednom type. Výklad udávajúci, ktoré letúny sa pokladajú za jeden typ na účely:
- plánovania letových posádok a
 - plánovania palubných sprievodcov.
5. POŽIADAVKY NA KVALIFIKÁCIU
- 5.1. Opis požadovaného preukazu spôsobilosti, klasifikácie, kvalifikácie/schopnosti (napr. traťové a letiskové), praxe, výcviku, preskúšania a rozlietanosti na výkon služby prevádzkového personálu. Musí sa prihliadať na typ letúna, druh prevádzky a na zloženie posádky.
- 5.2. Letová posádka
- veliteľ lietadla;
 - pilot striedajúci veliteľa lietadla;
 - druhý pilot;
 - pilot pod dozorom;
 - palubný technik;
 - prevádzka na viac ako jednom type alebo variante.
- 5.3. Palubní sprievodcovia
- vedúci palubný sprievodca;
 - palubní sprievodcovia
 - predpísaní palubní sprievodcovia;
 - nadpočetní palubní sprievodcovia a palubní sprievodcovia pri oboznamovacích letoch;
 - prevádzka na viac ako jednom type alebo variante.
- 5.4. Personál vykonávajúci výcvik, preskúšanie a dozor
- pre letovú posádku;
 - pre palubných sprievodcov.
- 5.5. Ostatný prevádzkový personál
6. OCHRANA ZDRAVIA POSÁDKY
- 6.1. Ochrana zdravia posádky. Dôležité predpisy a smernice pre členov posádky týkajúce sa zdravia zahŕňajú:
- alkohol a ostatné opojné nápoje;
 - narkotiká;
 - drogy;
 - tabletky na spanie;
 - farmaceutické prípravky;
 - imunizáciu;
 - hlbkové potápanie;

- h) darovanie krvi;
 - i) opatrnosť, pokiaľ ide o jedlo pred letom a počas letu;
 - j) spánok a odpočinok a
 - k) chirurgické zákroky.
7. OBMEDZENIA ČASU LETU
- 7.1. Obmedzenie času letu, času v službe a požiadavky na odpočinok. Plán vypracovaný prevádzkovateľom v súlade s príslušnými požiadavkami.
- 7.2. Prekročenie obmedzení času letu, času v službe a/alebo skrátenie času odpočinku. Podmienky, za ktorých možno prekročiť obmedzenie času letu alebo času v službe a skrátiť čas odpočinku, a postupy používané na hlásenie týchto úprav.
8. PREVÁDZKOVÉ POSTUPY
- 8.1. Pokyny na prípravu letu. Podľa použiteľnosti pre danú prevádzku:
- 8.1.1. Minimálne nadmorské výšky letu. Opis metódy určovania a používania minimálnych nadmorských výšok zahŕňajúci:
- a) postup na určenie minimálnych nadmorských výšok/letových hladín na lety VFR a
 - b) postup na určenie minimálnych výšok/letových hladín na lety IFR.
- 8.1.2. Kritériá a zodpovednosť za schválenie použitia letísk, pričom sa zohľadňujú príslušné požiadavky článkov D, E, F, G, H, I a J.
- 8.1.3. Metódy na určovanie prevádzkových minim letísk. Metóda určovania prevádzkových minim letiska na lety IFR v súlade s OPS 1 článkom E. Musí sa odvolávať na postupy určovania dohľadnosti a/alebo dráhovej dohľadnosti, na uplatniteľnosť skutočnej dohľadnosti pozorovanej pilotmi, na hlásenú dohľadnosť a na hlásené dráhové dohľadnosti.
- 8.1.4. Prevádzkové minimá na trati pre lety VFR a pre úseky letov za VFR a pokyny na voľbu trate so zreteľom na dostupnosť plôch dovoľujúcich vykonať bezpečné vynútené pristátie tam, kde sa používajú jednomotorové letúny.
- 8.1.5. Uvádžanie a uplatňovanie letiskových a traťových prevádzkových minim.
- 8.1.6. Výklad meteorologických informácií. Vysvetľujúce materiály o dekodovaní MET predpovedí a MET správ týkajúcich sa oblasti letov vrátane výkladu podmieňovacích výrazov.
- 8.1.7. Určovanie množstva prepravovaného paliva, oleja a vody s metylalkoholom. Metódy na určovanie množstva paliva, oleja a vody s metylalkoholom, ktoré sa majú prepravovať, sa určujú a sledujú počas letu. Táto časť musí zahŕňať aj pokyny na meranie a rozloženie paliva na palube. Tieto pokyny musia brať do úvahy všetky okolnosti, s ktorými je pravdepodobné stretnutie počas letu, vrátane možnosti preplánovania počas letu a vysadenia jednej alebo viacerých pohonných jednotiek letúna. Rovnako musí byť opísaný systém vedenia záznamov o palive a oleji.
- 8.1.8. Hmotnosť a ťažisko. Všeobecné princípy hmotnosti a ťažiska vrátane:
- a) definícií;
 - b) metód, postupov a zodpovednosti za spracovanie a prevzatie výpočtov hmotnosti a ťažiska;
 - c) zásady na používanie normalizovaných a/alebo skutočných hmotností;
 - d) metódy na určovanie použiteľnej hmotnosti cestujúcich, batožiny a nákladu;
 - e) použiteľných hmotností cestujúcich a batožiny na rôzne druhy letov a typ letúna;

- f) všeobecných pokynov a informácií nutných na overenie rôznych druhov používanej dokumentácie o hmotnosti a vyvážení;
 - g) postupov na zmeny na poslednú chvíľu;
 - h) mernej hmotnosti pohonných látok, oleja a vody s metylalkoholom a
 - i) zásad/postupov pridelovania sedadiel.
- 8.1.9. Letový plán letových prevádzkových služieb. Letový plán zahŕňa postupy a zodpovednosti za spracovanie a predkladanie letového plánu letových prevádzkových služieb. Faktory, s ktorými je potrebné uvažovať, zahŕňajú spôsob predkladania ako jednotlivých, tak stálych letových plánov.
- 8.1.10. Prevádzkový letový plán. Musia byť stanovené postupy a zodpovednosti za spracovanie a prevzatie prevádzkového letového plánu. Musí byť opísané používanie prevádzkového letového plánu, vrátane vzorov používaných formátov prevádzkového letového plánu.
- 8.1.11. Technický denník letúna prevádzkovateľa. Musia sa opísať zodpovednosti a používanie technického denníka letúna prevádzkovateľa vrátane vzorov používaného formátu.
- 8.1.12. Zoznam dokumentov, formulárov a dodatočných informácií, ktoré majú byť na palube.
- 8.2. Pokyny na pozemnú obsluhu
- 8.2.1. Postupy plnenia paliva. Opis postupov plnenia paliva zahŕňa:
- a) bezpečnostné opatrenia počas plnenia a odčerpávania paliva, vrátane prípadu, keď APU pracuje alebo keď je v chode turbínový motor a vrtule sú zabrzdené;
 - b) plnenie a odčerpávanie paliva, keď cestujúci nastupujú, vystupujú alebo sú na palube, a
 - c) opatrenia prijímané na to, aby nedošlo k zámene palív.
- 8.2.2. Postupy handlingu letúna, cestujúcich a nákladu, týkajúce sa bezpečnosti. Opis postupov, ktoré sa použijú na pridelovanie sedadiel, nastupovanie a vystupovanie cestujúcich a pri nakladaní a vykladaní letúna. Musia sa uviesť aj postupy zamerané na bezpečnosť v čase, keď je letún na odbavovacej ploche. Tieto postupy odbavenia musia zahŕňať:
- a) deti/malé deti do dvoch rokov, chorých cestujúcich a osoby so zmenšenou pohyblivosťou;
 - b) prepravu nežiaducich cestujúcich, deportovaných osôb a osôb vo väzbe;
 - c) prípustnú veľkosť a hmotnosť príručných batožín;
 - d) nakladanie a zabezpečenie jednotlivých predmetov v letúne;
 - e) špeciálne druhy nákladu a klasifikácia nákladových priestorov;
 - f) rozmiestňovanie pozemného vybavenia;
 - g) obsluhu dverí letúna;
 - h) bezpečnosť na odbavovacej ploche, vrátane požiarnej ochrany, priestorov prudkého prúdenia a satia;
 - i) spúšťanie motorov, postupy odchodu z odbavovacej plochy a príchodu na ňu vrátane tlačenia a ťahania;
 - j) ošetrovanie letúnov a
 - k) doklady a formuláre na odbavenie letúna a
 - l) mnohonásobné obsadenie sedadiel letúna.

- 8.2.3. Postupy na zabránenie vstupu do letúna. Postupy zabezpečujúce, aby sa zabránilo vstupu do letúna osobám, ktoré sa javia, že sú pod vplyvom alkoholu alebo sa tak aj správajú, popřípade osobám s fyzickými príznakmi, že sú pod vplyvom drog, okrem pacientov v príslušnej opatere. To sa nevzťahuje na chorých v príslušnej opatere.
- 8.2.4. Odnámrazovanie a ochrana proti námraze na zemi. Opis koncepcie a postupov odnámrazovania a ochrany proti námraze letúnov na zemi. Zahrnuté sú opisy druhov a účinkov námrazy a ostatných znečistení letúnov stojacich na zemi, pri pohyboch po zemi a pri vzlete. Okrem toho musí byť uvedený opis druhov kvapalín vrátane:
- a) chránených alebo obchodných názvov;
 - b) charakteristík;
 - c) účinkov na výkony letúna;
 - d) časov trvania ochrany a
 - e) bezpečnostných opatrení pri ich používaní.
- 8.3. Letové postupy
- 8.3.1. Základné princípy VFR/IFR. Tu sa opisujú základné princípy umožňujúce vykonať lety podľa VFR alebo vyžadujúce vykonať let podľa IFR a na prechod z jedného druhu letu na druhý.
- 8.3.2. Navigačné postupy. Opis všetkých navigačných postupov dôležitých pre druhy a oblasti prevádzky. Musia sa zväziť:
- a) štandardné postupy navigácie vrátane zásad vykonávania nezávislej kontroly vstupov zadávaných klávesnicou, ak majú vplyv na dráhu letu, po ktorej sa má letún pohybovať;
 - b) navigácia v oblastiach MNPS a polárnych oblastiach a navigácie v ostatných označených priestoroch;
 - c) priestorová navigácia (RNAV);
 - d) preplánovanie počas letu a
 - e) postupy v prípade zhoršenia vlastností systému a
 - f) znížené minimá vertikálnych rozstupov (RVSM).
- 8.3.3. Postupy nastavovania výškomera vrátane prípadného použitia
- metrických výškových a prevodových tabuliek
 - a
 - prevádzkových postupov QFE.
- 8.3.4. Postupy spojené so systémom signalizácie výšky
- 8.3.5. Výstražný systém na blízkosť terénu/výstražný systém na vyhnutie sa zemi. Postupy a pokyny požadované pre vyhnutie sa zemi pri riadenom lete vrátane obmedzení týkajúcich sa klesnutia k povrchu vo vysokej rýchlosti (súvisiace požiadavky na výcvik sú obsiahnuté v časti D.2.1).
- 8.3.6. Zásady a postupy na použitie TCAS/ACAS
- 8.3.7. Zásady a postupy na riadenie palivového systému počas letu

- 8.3.8. Nepriaznivé a potenciálne nebezpečné atmosférické podmienky. Postupy na prevádzku a/alebo vyhýbanie sa nepriaznivým a potenciálne nebezpečným atmosférickým podmienkam, akými sú:
- a) búrky;
 - b) podmienky tvorby námrazy;
 - c) turbulencia;
 - d) strih vetra;
 - e) dýzové prúdenie (jetstream);
 - f) oblaky vulkanického popola;
 - g) výdatné zrážky;
 - h) piesočné búrky;
 - i) horské vlny a
 - j) výrazné teplotné inverzie.
- 8.3.9. Turbulencia v úplave. Kritériá rozstupov pri turbulencii v úplave so zreteľom na typy letúnov, na podmienky vetra a orientáciu pristávacej dráhy.
- 8.3.10. Členovia posádok na svojich pracovných miestach. Ide o požiadavky, aby členovia posádky sedeli na im určených pracovných miestach alebo sedadlách počas rôznych fáz letu alebo kedykoľvek je to v záujme bezpečnosti pokladané za nevyhnutné, medzi ktoré patria aj postupy týkajúce sa riadeného odpočinku na letovej palube.
- 8.3.11. Používanie bezpečnostných pásov pre posádku a cestujúcich. Požiadavka, aby členovia posádky a cestujúci používali bezpečnostné pásy a/alebo postroje počas rôznych fáz letu alebo kedykoľvek sa to pokladá za nevyhnutné v záujme bezpečnosti.
- 8.3.12. Prístup do pilotného priestoru. Podmienky pre prístup do pilotného priestoru iných osôb ako členov posádky. Musia byť rovnako uvedené zásady týkajúce sa prístupu inšpektorov leteckého úradu.
- 8.3.13. Používanie neobsadených sedadiel posádky. Podmienky a postupy na používanie neobsadených sedadiel posádky.
- 8.3.14. Strata pracovnej schopnosti členov posádky. Postupy, ktoré sa majú dodržať v prípade straty pracovnej schopnosti členov posádky počas letu. Musia byť zahrnuté aj príklady druhov straty pracovnej schopnosti a spôsoby ich rozpoznania.
- 8.3.15. Požiadavky na bezpečnosť kabíny. Tieto postupy zahŕňajú:
- a) prípravu kabíny na let, požiadavky počas letu a prípravu na pristátie, vrátane postupov na zabezpečenie kabíny a palubných bufetov;
 - b) postupy na zabezpečenie toho, aby cestujúci sedeli tam, kde by mohli pomôcť a neprekážali v evakuácii z letúna, ak sa požaduje núdzová evakuácia;
 - c) postupy používané pri nastupovaní a vystupovaní cestujúcich a
 - d) postupy pre prípad plnenia palivom/odčerpávania paliva s cestujúcimi na palube alebo pri ich nastupovaní a vystupovaní a
 - e) fajčenie na palube.
- 8.3.16. Postupy poučovania cestujúcich. Obsah, spôsob a čas poučovania cestujúcich v súlade s OPS 1.285.
- 8.3.17. Postupy pre letúny prevádzkované za podmienok, keď je na palube požadované vybavenie na zisťovanie kozmického alebo slnečného žiarenia. Postupy používania vybavenia na zisťovanie kozmického a slnečného žiarenia a na zapisovanie jeho údajov, vrátane činností, ktoré sa majú vykonať v prípade prekročenia medzných hodnôt uvedených v prevádzkovej príručke. Okrem toho aj postupy vrátane postupov letových prevádzkových služieb, ktoré sa použijú v prípade rozhodnutia klesať alebo zmeniť trať.

- 8.3.18. Zásady používania autopilota a automatu ľahu.
- 8.4. Prevádzka za každých poveternostných podmienok. Opis prevádzkových postupov súvisiacich s prevádzkou za každých poveternostných podmienok (pozri tiež OPS článok D a E).
- 8.5. ETOPS. Opis prevádzkových postupov ETOPS.
- 8.6. Používanie zoznamov minimálneho vybavenia a odchýlok usporiadania.
- 8.7. Neobchodné lety. Postupy a obmedzenia na:
- a) výcvikové lety;
 - b) skúšobné lety;
 - c) odovzdávacie lety;
 - d) technické prelety;
 - e) predvážacie lety a
 - f) pozičné lety vrátane druhu osôb, ktoré môžu byť na palube pri takých letoch.
- 8.8. Požiadavky na kyslík
- 8.8.1. Vysvetlenie podmienok, za ktorých sa musí poskytovať a používať kyslík.
- 8.8.2. Stanovené požiadavky na kyslík predpísané pre:
- a) letovú posádku;
 - b) palubných sprievodcov a
 - c) cestujúcich.
9. NEBEZPEČNÝ TOVAR A ZBRANE
- 9.1. Informácie, pokyny a všeobecné smernice na prepravu nebezpečného tovaru obsahujúce:
- a) zásady prevádzkovateľa na prepravu nebezpečného tovaru;
 - b) smernice o požiadavkách na prijímanie, označovanie štítkami, manipuláciu, ukladanie a izoláciu nebezpečného tovaru;
 - c) osobitné požiadavky týkajúce sa oznamovania v prípade nehody alebo udalosti pri preprave nebezpečného tovaru;
 - d) postupy na reakciu na nepredvídané situácie komplikované nebezpečným tovarom;
 - e) povinnosti personálu zapojeného podľa OPS 1.1215 a
 - f) pokyny na prepravu zamestnancov prevádzkovateľa.
- 9.2. Podmienky, za ktorých sa môžu prepravovať zbrane, vojenská munícia a športové zbrane.
10. BEZPEČNOSTNÁ OCHRANA
- 10.1. Pokyny bezpečnostnej ochrany a smernice, ktoré nemajú dôvernú povahu, musia obsahovať práva a povinnosti prevádzkového personálu. Rovnako musia byť zahrnuté zásady a postupy na činnosť a hlásenie v prípade zločinu na palube, ako je protiprávne zasahovanie, sabotáž, vyhrážanie bombou a únos.
- 10.2. Opis preventívnych opatrení bezpečnostnej ochrany a výcviku.

Poznámka: Časti bezpečnostných pokynov a smerníc môžu byť vedené ako dôverné.

11. ČINNOSŤ, OZNAMOVANIE A HLÁSENIE PRI UDALOSTIACH

Postupy na činnosť, oznamovanie a hlásenie pri udalostiach. Táto časť musí obsahovať:

- a) definície udalostí a príslušných zodpovedností všetkých zainteresovaných osôb;
- b) vzory formulárov, ktoré sa používajú na hlásenie všetkých druhov udalostí (alebo kópie vlastných formulárov), pokynov, ako majú byť vyplnené, adresy, na ktoré by sa mali poslať, a prípustný čas na vykonanie uvedeného postupu;
- c) opis oddelení spoločnosti, leteckých úradov alebo iných inštitúcií, ktorým sa musí oznámiť, ak dôjde k leteckej nehode, a návod akým spôsobom a v akom poradí;
- d) postupy na slovné oznamovanie stanovíšťam letových prevádzkových služieb incidentov týkajúcich sa ACAS RA, nebezpečenstiev zrážky s vtákmi a nebezpečných podmienok;
- e) postupy na predkladanie písomných hlásení o incidentoch v letovej prevádzke, ACAS RA, zrážkach s vtákmi, incidentoch alebo nehodách spojených s prepravou nebezpečného tovaru a protiprávnym zasahovaním;
- f) postupy hlásenia na zabezpečenie súladu s OPS 1.085 písm. b) a OPS 1.420. Tieto postupy musia zahŕňať postupy hlásenia dodržiavané členmi posádok, ktoré sa týkajú vnútornej bezpečnosti a sú určené na zabezpečenie toho, aby bol veliteľ lietadla ihneď informovaný o akomkoľvek incidente, ktorý ohrozil alebo snád' mohol ohroziť bezpečnosť počas letu, a že sú mu poskytnuté všetky relevantné informácie.

12. PRAVIDLÁ LIETANIA

Pravidlá lietania obsahujú:

- a) pravidlá letu za viditeľnosti a podľa prístrojov;
- b) územné použitie pravidiel lietania;
- c) komunikačné postupy zahŕňajúce postupy pri strate spojenia;
- d) informácie a pokyny týkajúce sa zakročovania proti civilným letúnom;
- e) okolnosti, za ktorých sa má udržiavať bdelosť na prijíme;
- f) signály;
- g) sústavu času používanú v prevádzke;
- h) povolenia ATC, dodržiavanie letového plánu a hlásenie polohy;
- i) vizuálne signály používané na varovanie neoprávneného letúna letiaceho v obmedzenom, zakázanom alebo nebezpečnom priestore alebo hodlajúceho do neho vstúpiť;
- j) postupy pre pilotov spozorujúcich leteckú nehodu alebo prijímajúcich tiesňové vysielanie;
- k) vizuálne kódy zem/vzduch na použitie pre tých, ktorí stroskotali, opis a použitie signalizačných prostriedkov a
- l) tiesňové a naliehavé signály.

13. NÁJOM

Opis prevádzkových opatrení týkajúcich sa nájmu, pridružených postupov a zodpovednosti vedenia.

B. ZÁLEŽITOSTI PREVÁDZKY LETÚNA TÝKAJÚCE SA TYPU

Prihliada sa na rozdiely medzi typmi a variantmi typov pod nasledujúcimi hlavami:

0. VŠEOBECNÉ INFORMÁCIE A MERACIE JEDNOTKY

0.1. Všeobecné informácie (napr. rozmery letúna) vrátane opisu meracích jednotiek používaných v prevádzke daného typu letúna a prevodnej tabuľky.

1. OBMEDZENIA

1.1. Opis obmedzení daných osvedčením a použitie prevádzkových obmedzení s týmto obsahom:

- a) právny základ osvedčenia [napr. CS-23, CS-25, príloha 16 k ICAO (CS-36 a CS-34) atď.];
- b) konfigurácia sedadiel pre cestujúcich pre každý typ letúna, vrátane vyobrazenia;
- c) schválené druhy prevádzky (napr. IFR/VFR, prevádzkové minimá kategórie II/III, typ RNP, lety v známych podmienkach tvorenia námrazy atď.);
- d) zloženie posádky;
- e) hmotnosť a ťažisko;
- f) obmedzenie rýchlosti;
- g) letové obálky;
- h) obmedzenia vetra zahŕňajúce prevádzku na znečistených dráhach;
- i) obmedzenia výkonov pri použiteľných konfiguráciách;
- j) sklony dráh;
- k) obmedzenia na mokrých a znečistených dráhach;
- l) znečistenie kostry lietadla a
- m) obmedzenie systémov.

2. NORMÁLNE POSTUPY

2.1. Ide o normálne postupy a povinnosti určené posádke, príslušné kontrolné zoznamy úkonov, systém používania týchto kontrolných zoznamov a výklad nevyhnutných koordinačných postupov medzi letovou posádkou a palubnými sprievodcami. Musia sa zahrnúť tieto obvyklé postupy a povinnosti:

- a) predletové;
- b) predodletové;
- c) nastavovanie a preskúšavanie výškomerov;
- d) rolovanie, vzlet a stúpanie;
- e) obmedzovanie hluku;
- f) cestovný let a zostup;
- g) priblíženie, príprava a podrobné informácie na pristátie;
- h) priblíženie za viditeľnosti;
- i) priblíženie podľa prístrojov;
- j) priblíženie a let po okruhu za viditeľnosti;

- k) nevydarené priblíženie;
- l) normálne pristátie;
- m) po pristátí a
- n) prevádzka na mokrých a znečistených dráhach.

3. MIMORIADNE A NÚDZOVÉ POSTUPY

3.1. Ide o mimoriadne a núdzové postupy a povinnosti určené posádke, príslušné kontrolné zoznamy úkonov, systém používania týchto kontrolných zoznamov a výklad nevyhnutných koordinačných postupov medzi letovou posádkou a palubnými sprievodcami. Musia sa zahrnúť tieto mimoriadne a núdzové postupy a povinnosti:

- a) strata pracovnej schopnosti posádky;
- b) nacvičené úkony pri požiari a dyme;
- c) let so stratou alebo čiastočnou stratou pretlaku v kabíne;
- d) prekročenie obmedzenia konštrukcie, ako je pristátie s prekročením schválenej pristávacej hmotnosti;
- e) prekročenie medzí kozmického žiarenia;
- f) zásahy bleskom;
- g) tiesňová komunikácia a uvedenie zložiek ATC do pohotovosti;
- h) vysadenie motora;
- i) vysadenie systémov;
- j) smernice na postup letu na náhradné letisko (diverziu) v prípade vážnej technickej poruchy;
- k) signalizácia výstrahy na blízkosť terénu;
- l) signalizácia protizrážkového systému TCAS;
- m) strih vetra a
- n) núdzové pristátie/núdzové pristátie na vode a
- o) postupy pre nepredvídané okolnosti pri odlete.

4. VÝKONNOSŤ

4.0. Údaje o výkonnosti sa musia poskytovať vo forme, v ktorej sa môžu bez ťažkostí použiť.

4.1. Údaje o výkonnosti. Musia zahŕňať informácie o výkonnostiach, ktoré poskytujú potrebné údaje na splnenie požiadaviek výkonnosti predpísaných OPS 1 článkami F, G, H a I, aby umožnili určiť:

- a) hranice hmotnosti, výšky a teploty na vzlet a počiatočné stúpanie;
- b) dĺžku dráhy na vzlet (suchá, mokrá, znečistená);
- c) údaje čistej dráhy letu na výpočet bezpečnej výšky nad prekážkami, prípadne dráhy vzletu;
- d) úbytky gradientu stúpania s priečnym náklonom;
- e) hranice stúpania na trati;
- f) hranice stúpania v konfigurácii na priblíženie;

- g) hranice stúpania v konfigurácii na pristátie;
 - h) dĺžku pristávacej dráhy (suchá, mokrá, znečistená), vrátane účinku vysadenia systému alebo zariadenia počas letu, ovplyvňujúceho dĺžku pristátia;
 - i) energetické hranice brzd a
 - j) rýchlosti, použiteľné v rôznych fázach letu (rovnako prihliadajúce na mokré a znečistené dráhy).
- 4.1.1. Doplnujúce údaje, zahŕňajúce lety v podmienkach námrazy. Musí sa zahrnúť každá výkonnosť podľa osvedčenia vzťahujúca sa na prípustnú konfiguráciu alebo odchýlku konfigurácie, ako napr. antiblokovací systém brzd neschopný prevádzky.
- 4.1.2. Ak nie sú v schválenej letovej príručke letúna k dispozícii údaje požadované pre príslušnú výkonnosť triedu, musia sa zaradiť iné údaje, prijateľné pre letecký úrad. Alternatívne môže prevádzková príručka obsahovať odkaz na schválené údaje obsiahnuté v letovej príručke letúna tam, kde nie je pravdepodobné používanie takých údajov často alebo v prípade núdze.
- 4.2. Dodatočné údaje o výkonnosti. Dodatočné údaje o výkonnostiach, ak je ich potrebné použiť, obsahujú:
- a) gradienty stúpania so všetkými pracujúcimi motormi;
 - b) údaje o strácaní výšky;
 - c) účinok kvapalín na odnámrazovanie a ochranu proti tvorbe námrazy;
 - d) let s vysunutým pristávacím zariadením;
 - e) technické prelety s jedným nepracujúcim motorom pre letúny s tromi a viac motormi a
 - f) lety vykonávané podľa ustanovenia CDL.
5. PLÁNOVANIE LETU
- 5.1. Údaje a pokyny nevyhnutné na plánovanie pred letom a počas letu zahŕňajúce také okolnosti, ako sú rozvrhy rýchlostí a nastavenia výkonu. Postupy pre lety s motorom(-mi) neschopným(-ými) prevádzky, pre ETOPS (najmä cestovná rýchlosť s jedným nepracujúcim motorom a maximálna vzdialenosť k príslušnému letisku, stanovenému v súlade s OPS 1.245) a pre lety na osamotené letiská musia byť obsiahnuté, ak sú použiteľné.
- 5.2. Metóda výpočtu množstva paliva potrebného na rôzne fázy letu v súlade s OPS 1.255.
- 5.3. Údaje o výkonnosti týkajúce sa kritickej palivovej zálohy a oblasti prevádzky v prípade letov ETOPS vrátane dostatočných údajov na podporu výpočtu kritickej palivovej zálohy a oblasti prevádzky na základe schválených údajov o výkonnosti lietadla. Požadujú sa tieto údaje:
- a) Podrobné údaje o výkonnosti v prípade nepracujúceho(-ich) motora(-ov) vrátane toku paliva v štandardných a neštandardných atmosférických podmienkach a v závislosti od vzdušnej rýchlosti a nastavenia výkonu, prípadne vrátane:
 - i) strácania výšky (vrátane čistej výkonnosti) prípadne pozri OPS 1.505;
 - ii) pokrytia cestovnej nadmorskej výšky vrátane 10 000 ft;
 - iii) vyčkávania;
 - iv) schopnosti výšky cestovného letu (vrátane čistej výkonnosti) a
 - v) nevydareného priblíženia.
 - b) Podrobné údaje týkajúce sa výkonnosti so všetkými pracujúcimi motormi vrátane údajov o nominálnom toku paliva v štandardných a neštandardných atmosférických podmienkach a v závislosti od vzdušnej rýchlosti a nastavenia výkonu, prípadne vrátane:
 - i) letu v cestovnom režime (pokrytie nadmorskej výšky do 10 000 ft vrátane) a
 - ii) vyčkávania.

- c) Podrobné informácie o všetkých ďalších podmienkach súvisiacich s prevádzkou ETOPS, ktoré môžu spôsobiť výrazné zníženie výkonnosti, napríklad nahromadenie ľadu na nechránených povrchoch lietadla, použitie náporovej turbíny (RAT), použitie obracača tahu atď.

Nadmorská výška letu, vzdušná rýchlosť, nastavenie ťahu a tok paliva, ktoré sa používajú na stanovenie oblasti prevádzky ETOPS pre každú kombináciu kostry a motora lietadla, sa musia použiť aj na určenie zodpovedajúcej výšky letu nad terénom a prekážkami v súlade s týmto predpisom.

6. HMOTNOSŤ A VYVÁŽENIE

Pokyny a údaje na výpočet hmotnosti a vyváženia obsahujú:

- a) systém výpočtu (napr. systém indexov);
- b) informácie a pokyny na spracovanie dokumentácie hmotnosti a vyváženia, vrátane druhov spracovávaných ručne a s pomocou počítača;
- c) medzné hmotnosti a polohy ťažiska rôznych variantov pre typy, varianty a jednotlivé letúny používané prevádzkovateľom a
- d) prevádzková hmotnosť bez paliva a odpovedajúce ťažisko alebo index.

7. NAKLADANIE

Postupy a ustanovenia na nakladanie a zabezpečenie nákladu v letúne.

8. ZOZNAM ODCHÝLOK USPORIADANIA

Zoznam(-y) odchýlok usporiadania (CDL), ak ho/ich výrobca poskytuje, prihládajúci(-e) na prevádzkový typ a variant letúna a obsahujúci(-e) postupy, ktoré sa majú dodržať, ak je letún vypravený podľa podmienok svojho CDL.

9. ZOZNAM MINIMÁLNEHO VYBAVENIA

Zoznam minimálneho vybavenia (MEL), prihládajúci na prevádzkové typy a varianty letúna a na druhy(-y)/oblast(-ti) prevádzky. MEL musí zahŕňať navigačné vybavenie a brať do úvahy predpísanú výkonnosť pre danú trať a oblasť prevádzky.

10. ZÁCHRANNÉ A NÚDZOVÉ VYBAVENIE, VRÁTANE KYSLÍKA

10.1. Zoznam vybavenia na prežitie, ktoré má byť na palube na plánovaných tratiach, a postupy kontroly použiteľnosti tohto vybavenia pred vzletom. Musia sa tiež zahrnúť pokyny týkajúce sa umiestnenia, prístupu a použitia núdzového vybavenia a vybavenia na prežitie a príslušné zoznamy.

10.2. Postupy na určenie požadovaného množstva kyslíka a množstva, ktoré je k dispozícii. Musí byť zahrnutý profil letu, počet osôb a možnosť dekompresie kabíny. Poskytnutá informácia musí byť vo forme, v ktorej sa môže použiť bez problémov.

11. NÚDZOVÉ EVAKUAČNÉ POSTUPY

11.1. Pokyny na prípravu núdzovej evakuácie obsahujúce určenie koordinácie a núdzových pracovných stanovišť posádky.

11.2. Postupy núdzovej evakuácie. Opis povinností všetkých členov posádky na rýchlu evakuáciu letúna, správanie sa k cestujúcim v prípade vynúteného pristátia, núdzového pristátia na vode alebo pri inej núdzovej udalosti.

12. SYSTÉMY LETÚNA

Opis systémov letúna, ich ovládacích prvkov, indikácií a obsluhy.

C. TRAŤOVÉ A LETISKOVÉ POKYNY A INFORMÁCIE

1. Pokyny a informácie týkajúce sa komunikácie, navigácie a letísk, zahŕňajúce minimálne letové hladiny a výšky pre každú trať, ktorá sa má lietať, a prevádzkové minimá každého letiska, ktoré sa môže použiť, obsahujú:
 - a) minimálnu letovú hladinu/nadmorskú výšku;
 - b) prevádzkové minimá pre letiská odletu, cieľové a náhradné letiská;
 - c) komunikačné zariadenie a navigačné prostriedky;
 - d) údaje o dráhach a zariadeniach letísk;
 - e) postupy priblíženia, nevydareného priblíženia a odletu, zahŕňajúce postupy na obmedzenie hluku;
 - f) postupy pri strate spojenia;
 - g) zariadenie na pátranie a záchranu v priestore, nad ktorým má letún letieť;
 - h) opis leteckých máp, ktoré musia byť na palube podľa druhu letu a plánovanej trate, vrátane spôsobu prevere-
nia ich platnosti;
 - i) dostupnosť leteckých informácií a meteorologických služieb;
 - j) postupy komunikácie a navigácie na trati;
 - k) kategorizácia letísk na schválenie dostatočnej schopnosti letovej posádky a
 - l) mimoriadne letiskové obmedzenia (obmedzenia výkonnosti a prevádzkových postupov).

D. VÝCVIK

1. Osnovy výcviku a programy preskúšavania všetkého prevádzkového personálu s pridelenými prevádzkovými po-
vinnosťami v spojitosti s prípravou a/alebo vykonaním letu.
2. Osnovy výcviku a programy preskúšavania musia obsahovať:
 - 2.1. Pre letovú posádku: všetky dôležité body predpísané v článkoch E a N.
 - 2.2. Pre palubných sprievodcov: všetky dôležité body predpísané v článku O.
 - 2.3. Pre dotknutý prevádzkový personál vrátane členov posádky:
 - a) všetky dôležité body predpísané v článku R (Letecká preprava nebezpečného tovaru) a
 - b) všetky dôležité body predpísané v článku S (Bezpečnostná ochrana).
 - 2.4. Pre prevádzkový personál iný ako členovia posádky (napr. dispečeri letovej prevádzky, obsluhujúci personál atď.).
Všetky ostatné body predpísané v OPS týkajúce sa ich povinností.
3. Postupy
 - 3.1. Postupy na výcvik a preskúšavanie
 - 3.2. Postupy, ktoré sa používajú v prípade, že personál nedosiahne alebo si neudrží požadovanú úroveň spôsobilosti.
 - 3.3. Postupy zabezpečujúce, aby mimoriadne alebo núdzové situácie vyžadujúce použitie časti, prípadne všetkých, mi-
moriadnych alebo núdzových postupov a simulácie IMC neboli simulované náhradnými spôsobmi počas obchod-
ných dopravných letov.
4. Opis dokumentácie, ktorá má byť uložená a čas jej uloženia. (Pozri dodatok 1 k OPS 1.1065.)

Dodatok 1 k OPS 1.1065

Lehoty uloženia dokladov

Prevádzkovateľ zabezpečí, aby ďalej uvedené informácie/dokumentácie boli uložené v prijateľnej forme prístupnej leteckému úradu na taký čas, aký je uvedený v nasledujúcich tabuľkách.

Poznámka: Ďalšie požiadavky týkajúce sa záznamov o údržbe sú predpísané v časti M ods. M.A.306 písm. c) – Systém technického denníka prevádzkovateľa.

Tabuľka 1

Informácie použité na prípravu a vykonanie letu

Informácie použité na prípravu a vykonanie letu opísané v OPS 1.135	
Prevádzkový letový plán	3 mesiace
Technický denník letúna	36 mesiacov od dátumu posledného zápisu v súlade časťou M ods. M.A.306 písm. c)
Dokumentácia NOTAM/AIS charakteristická pre trať, použitá v príprave letu, ak ju vydal prevádzkovateľ	3 mesiace
Dokumentácia o hmotnosti a vyvážení	3 mesiace
Ohlásenie osobitných nákladov, vrátane písomnej informácie veliteľovi o nebezpečnom tovare	3 mesiace

Tabuľka 2

Správy

Správy	
Palubný denník	3 mesiace
Hlásenie/hlásenia z letu na záznam podrobností každej udalosti predpísanej v OPS 1.420 a všetkých prípadov, ktoré veliteľ lietadla pokladá za nevyhnutné hlásiť/zapísať	3 mesiace
Hlásenie o prekročení času v službe a/alebo skrátenie času odpočinku	3 mesiace

Tabuľka 3

Záznamy o letovej posádke

Záznamy o letovej posádke	
Čas letu, v službe a odpočinku	15 mesiacov
Preukaz spôsobilosti	Tak dlho, kým člen letovej posádky využíva pre prevádzkovateľa práva dané preukazom
Preškoloňovací výcvik a preskúšavanie	3 roky
Kurz na veliteľa lietadla (vrátane preskúšavania)	3 roky
Udržiavací výcvik a preskúšavanie	3 roky
Výcvik a preskúšavanie pilotovania z ľavého i pravého sedadla	3 roky
Rozlietanosť (pozri OPS 1.970)	15 mesiacov
Dostatočné traťové a letiskové schopnosti (pozri OPS 1.975)	3 roky
Výcvik a kvalifikácia na presne vymedzené druhy prevádzky, ak to požaduje OPS (napr. prevádzka ETOPS a prevádzka za prevádzkových podmienok kategórie II/III)	3 roky
Výcvik v preprave nebezpečného tovaru, ak je predpísaný	3 roky

Tabuľka 4

Záznamy o palubných sprievodcoch

Záznamy o palubných sprievodcoch	
Čas letu, v službe a odpočinku	15 mesiacov
Počiatočný výcvik, preškoľovací a rozdielový výcvik (vrátane preskúšavania)	V čase zamestnania palubného sprievodcu u prevádzkovateľa
Udržiavací a opakovací výcvik (vrátane preskúšavania)	12 mesiacov od konca pracovného pomeru palubného sprievodcu u prevádzkovateľa
Výcvik v preprave nebezpečného tovaru, ak je predpísaný	3 roky

Tabuľka 5

Záznamy o ostatnom prevádzkovom personáli

Záznamy o ostatnom prevádzkovom personáli	
Záznamy o výcviku/kvalifikácii ostatného personálu, pre ktorý požaduje OPS schválený program výcviku	Posledné dva záznamy o výcviku

Tabuľka 6

Ostatné záznamy

Ostatné záznamy	
Záznamy o dávkach kozmického a slnečného žiarenia	12 mesiacov od konca pracovného pomeru člena posádky u prevádzkovateľa
Záznamy systému kvality	5 rokov
Doklady o preprave nebezpečného tovaru	3 mesiace po vykonaní letu
Kontrolný zoznam prebierky nebezpečného tovaru	3 mesiace po vykonaní letu

ČLÁNOK Q

OBMEDZENIE ČASU LETU, ČASU V SLUŽBE A POŽIADAVKY NA ODPOČINOK

OPS 1.1090

Cieľ a rozsah

1. Prevádzkovateľ stanoví pre členov posádky obmedzenia času letu, času v službe a rozpis odpočinku.
2. Prevádzkovateľ zabezpečí, aby na všetkých jeho letoch:
 - 2.1. Obmedzenia času letu, času v službe a rozpis odpočinku boli v súlade s:
 - a) ustanoveniami tohto článku a
 - b) akýmkoľvek ďalšími ustanoveniami, ktoré uplatňuje letecký úrad v súlade s ustanoveniami tohto článku na účely zachovania bezpečnosti.
 - 2.2. Lety sú plánované tak, aby boli ukončené v prípustnej dobe letovej služby, pričom sa berie do úvahy čas potrebný na splnenie predletových povinností, čas letu a doba potrebná na začatie spätočného letu.
 - 2.3. Rozpis služieb bude pripravený a zverejnený v dostatočnom časovom predstihu tak, aby mali členovia posádky možnosť naplánovať si primeraný odpočinok.
3. Povinnosti prevádzkovateľa
 - 3.1. Prevádzkovateľ určí domácu základňu pre každého člena posádky.
 - 3.2. Od prevádzkovateľa sa očakáva, že zohľadní vzťahy medzi frekvenciou a modelom striedania letovej služby a času odpočinku a zväží kumulatívny účinok dlhého času v službe prerušovaného iba minimálnym odpočinkom.
 - 3.3. Prevádzkovatelia rozdelia modely služby tak, aby zabránili takým nežiaducim javom, ako je striedanie dennej a nočnej služby členov posádky alebo také zaradenia do služby, ktoré by mohli viesť k vážnemu narušeniu zavedených stereotypov striedania spánku a práce.
 - 3.4. Prevádzkovatelia vypracujú miestny plán dní služobného voľna a vopred o nich informujú členov posádky.
 - 3.5. Prevádzkovatelia zabezpečia, aby doby odpočinku poskytovali členom posádky dostatočný čas na prekonanie účinkov predchádzajúcej služby a dostatočný odpočinok pred začiatkom ďalšej letovej služby.
 - 3.6. Prevádzkovatelia zabezpečia také plánovanie letových služieb, ktoré zabráni vyčerpanosti členov posádky, tak aby boli schopní plniť svoje povinnosti na vyhovujúcej bezpečnostnej úrovni za všetkých okolností.
4. Zodpovednosti členov posádky
 - 4.1. Člen posádky nevykonáva službu na palube letúna, ak si je vedomý, že je vyčerpaný alebo sa blíži k stavu vyčerpanosti, alebo sa necíti dobre v takom rozsahu, že by mohlo dôjsť k ohrozeniu letu.
 - 4.2. Členovia posádky optimálnym spôsobom využijú možnosti a zariadenia na odpočinok, ktoré majú k dispozícii, a správne si naplánujú a využijú čas odpočinku.
5. Zodpovednosti orgánov v oblasti civilného letectva
 - 5.1. Varianty
 - 5.1.1. V súlade s ustanoveniami článku 8 môže letecký úrad po konzultácii so zainteresovanými stranami schváliť varianty požiadaviek uvedených v tomto článku v súlade sa zákonmi a postupmi platnými v príslušných členských štátoch.

- 5.1.2. Každý prevádzkovateľ bude musieť leteckému úradu preukázať na základe prevádzkovej skúsenosti a s prihliadnutím na iné relevantné faktory, napríklad súčasné vedecké poznatky, že výsledkom jeho žiadosti je rovnocenná úroveň bezpečnosti.

Tam, kde je to potrebné, sú súčasťou variantných postupov vhodné zmiernujúce opatrenia.

OPS 1.1095

Vymedzenie pojmov

Na účely tohto nariadenia sa uplatňujú tieto pojmy:

1.1. Rozšírená letová posádka:

Letová posádka, ktorú tvorí viac ako minimálny počet osôb potrebných na zabezpečenie prevádzky letúna a v ktorej môže každý člen posádky opustiť svoje miesto a môže ho nahradiť iný člen posádky so zodpovedajúcou kvalifikáciou.

1.2. Celkový čas letu vrátane rolovania:

Čas medzi začiatkom pohybu letúna z miesta parkovania na účely odletu až do chvíle, kedy sa letún nezaradí na určené miesto parkovania a všetky motory a vrtule sa zastavia.

1.3. Prestávka:

Čas, keď člen posádky neplní žiadne úlohy považované za služobné povinnosti, kratší ako čas odpočinku.

1.4. Služba

Akákoľvek povinnosť, ktorú je člen posádky povinný plniť v súvislosti s podnikaním vlastníka osvedčenia leteckého prevádzkovateľa. Pokiaľ toto nariadenie nestanovuje špecifické pravidlá, letecký úrad stanoví, kedy a do akej miery sa za službu považuje pohotovostná služba.

1.5. Čas služby

Doba, ktorá sa začína vo chvíli, keď je člen posádky povinný na základe požiadaviek prevádzkovateľa začať výkon služby, a končí sa vo chvíli, keď člen posádky nemá povinnosť plniť žiadne úlohy.

1.6. Čas letovej služby

Čas letovej služby je akýkoľvek čas, počas ktorého osoba pracuje na palube lietadla ako člen jeho posádky. Čas letovej služby sa začína vo chvíli, keď je člen posádky povinný na základe požiadaviek prevádzkovateľa dostaviť sa na let alebo sériu letov. Čas letovej služby sa končí skončením posledného letu, na ktorom člen posádky vykonával služobné povinnosti.

1.7. Domáca základňa

Miesto, ktoré členovi posádky určí prevádzkovateľ. Z tohto miesta člen posádky bežne začína a končí službu alebo sériu služieb a prevádzkovateľ za normálnych podmienok nie je povinný zabezpečiť danému členovi posádky ubytovanie.

1.8. Miestny deň

Časový úsek 24 hodín začínajúci sa o 0.00 hod. miestneho času.

1.9. Miestna noc

Časový úsek 8 hodín začínajúci sa o 22.00 hod. miestneho času a končiaci sa o 8.00 hod. miestneho času.

1.10. Jeden deň voľna

Jeden deň voľna zahŕňa dve miestne noci. Čas odpočinku môže byť súčasťou dňa voľna.

1.11. Člen posádky vykonávajúci služobné povinnosti

Člen posádky, ktorý vykonáva svoje povinnosti na palube letúna počas letu alebo počas ktorejkoľvek časti letu.

1.12. Zadeľovanie

Premiestňovanie členov posádky, ktorí nevykonávajú služobné povinnosti, z miesta na miesto na príkaz prevádzkovateľa okrem času presunu. Čas presunu sa definuje ako:

- čas strávený cestou z domu na určené miesto nástupu do služby a späť,
- čas strávený miestnou prepravou z miesta odpočinku na miesto zahájenia výkonu služby a späť.

1.13. Čas odpočinku

Súvislý a presne určený časový úsek, počas ktorého nie je člen posádky povinný vykonávať žiadne služobné povinnosti ani pohotovostnú službu na letisku.

1.14. Pohotovostná služba

Presne určený časový úsek, počas ktorého je člen posádky na základe požiadaviek prevádzkovateľa povinný byť k dispozícii pre prípad pridelenia na let, zadenia alebo inej povinnosti bez toho, aby bol narušený jeho čas odpočinku.

1.15. Doba najnižšej dennej výkonnosti

Doba najnižšej dennej výkonnosti je čas od 2.00 hod. do 5.59 hod. V rozpätí troch časových pásiem sa doba najnižšej dennej výkonnosti vzťahuje na čas domácej základne. Za hranicou troch časových pásiem sa počas prvých 48 hodín po odlete z časovej zóny domácej základne vzťahuje doba najnižšej dennej výkonnosti na čas domácej základne a následne na miestny čas.

OPS 1.1100

Obmedzenia letu a služby

1.1. Kumulatívna doba služby

Prevádzkovateľ zabezpečí, aby celkový čas služby, ktorou je poverený člen posádky, nepresiahol:

- a) 190 hodín služby v priebehu 28 po sebe nasledujúcich dní, pričom je potrebné zachovať jej maximálne možné rovnomerné rozloženie počas tohto obdobia, a
- b) 60 hodín služby v priebehu 7 po sebe nasledujúcich dní.

1.2. Obmedzenie celkového času letu vrátane rolovania

Prevádzkovateľ zabezpečí, aby celkový čas letu vrátane rolovania, počas ktorého je jednotlivý člen posádky poverený vykonávať služobné povinnosti, nepresiahol:

- a) 900 hodín celkového času letu vrátane rolovania v jednom kalendárnom roku;
- b) 100 hodín celkového času letu vrátane rolovania v priebehu 28 po sebe nasledujúcich dní.

OPS 1.1105

Maximálny čas letovej služby (FDP)

1.1. Tento predpis OPS sa nevzťahuje na prevádzku s jedným pilotom a na prevádzku v rámci poskytovania zdravotnej služby v núdzových situáciách.

1.2. Prevádzkovateľ určí taký čas nástupu do služby, v ktorom sa realisticky premietne čas vyhradený pre povinnosti súvisiace s bezpečnosťou vykonávané na zemi schválené leteckým úradom.

- 1.3. Maximálny čas základnej dennej letovej služby je 13 hodín.
- 1.4. Počnúc tretím sektorom, sa týchto 13 hodín skráti o 30 minút za každý sektor, pričom je možné skrátiť maximálny čas dennej letovej služby najviac o dve hodiny.
- 1.5. Ak sa letová služba začína v dobe najnižšej dennej výkonnosti, maximálny čas letovej služby uvedený v bodoch 1.3 a 1.4 sa skráti o 100 % času zasahujúceho do doby najnižšej dennej výkonnosti, maximálne však o dve hodiny. Ak sa letová služba končí v dobe najnižšej dennej výkonnosti alebo celkovo trvá počas tejto doby, maximálny čas letovej služby uvedený v bodoch 1.3 a 1.4 sa skráti o 50 % času zasahujúceho do doby najnižšej dennej výkonnosti.
2. Predĺženie
 - 2.1. Maximálny čas dennej letovej služby môže byť predĺžený až o jednu hodinu.
 - 2.2. Predĺženie nie je povolené v prípade letovej služby pokrývajúcej 6 alebo viac sektorov.
 - 2.3. Keď letová služba zasahuje do doby najnižšej dennej výkonnosti v čase kratšom ako dve hodiny, obmedzuje sa možnosť jeho predĺženia na štyri sektory.
 - 2.4. Keď čas letovej služby zasahuje do doby najnižšej dennej výkonnosti v čase dlhšom ako dve hodiny, obmedzuje sa možnosť jeho predĺženia na dva sektory.
 - 2.5. Maximálny počet predĺžení je dve hodiny v priebehu 7 po sebe nasledujúcich dní.
 - 2.6. Keď sa plánuje využiť predĺženie času letovej služby, predlžuje sa odpočinok pred letom a po jeho ukončení o dve hodiny alebo sa predlži iba odpočinok po ukončení letu o štyri hodiny. Keď sa predĺženie využije v prípade po sebe nasledujúcich letových služieb, odpočinok pred letom a odpočinok po lete medzi dvoma výkonmi služieb na seba nadväzujú.
 - 2.7. Ak sa predĺžený čas letovej služby začína v dobe od 22.00 hod. do 4.59 hod., obmedzí prevádzkovateľ čas letovej služby na 11 hodín 45 minút.
3. Posádka letúna
 - 3.1. V prípade posádky letúna pridelenej na let alebo sériu letov môže byť čas letovej služby posádky predĺžený o rozdiel medzi časom nástupu palubných sprievodcov do služby a časom nástupu letovej posádky, pokiaľ uvedený rozdiel nepresahuje jednu hodinu.
4. Masívna prevádzka
 - 4.1. Plánované harmonogramy musia umožniť ukončenie letov v rámci maximálneho povoleného času letovej služby. V záujme dosiahnutia tohto cieľa podniknú prevádzkovatelia tam, kde skutočná prevádzka presahuje maximálny čas letovej služby pri viac ako 33 % letov v danom harmonograme v priebehu sezóny, pre ktorú bol harmonogram zostavený, kroky zamerané na zmenu harmonogramu alebo zloženia posádky.
5. Zadeľovanie
 - 5.1. Všetok čas strávený pri zadeľovaní sa považuje za čas strávený v službe.
 - 5.2. Zadeľovanie po nástupe do služby ešte pred začiatkom vykonávania služobných povinností sa začlení do času letovej služby, ale nepovažuje sa za sektor.
 - 5.3. Sektor zadelenia, ktorý nasleduje hneď za prevádzkovým sektorom, sa berie do úvahy pri výpočte minimálneho času odpočinku, ktorý je stanovený ďalej v OPS 1.1110 bodoch 1.1 a 1.2.
6. Predĺžený čas letovej služby (rozdelená služba)
 - 6.1. Letecký úrad môže na základe ustanovení článku 8 udeliť povolenie na prevádzku založenú na predĺženom čase letovej služby vrátane prestávky.
 - 6.2. Každý prevádzkovateľ bude musieť leteckému úradu preukázať na základe prevádzkovej skúsenosti a s prihliadnutím na iné relevantné faktory, napríklad súčasné vedecké poznatky, že výsledkom jeho žiadosti o predĺženie času letovej služby je rovnocenná úroveň bezpečnosti.

OPS 1.1110

Odpočínok

1. Minimálny odpočínok
 - 1.1. Minimálny odpočínok, ktorý musia mať členovia posádky pred začatím času letovej služby začínajúcej sa na domácej základni, trvá minimálne tak dlho, ako predchádzajúci čas služby alebo 12 hodín podľa toho, ktorý časový úsek je dlhší.
 - 1.2. Minimálny odpočínok, ktorý musia mať členovia posádky pred začatím času letovej služby začínajúcej sa mimo domácej základne, trvá minimálne tak dlho, ako predchádzajúci čas služby alebo 10 hodín podľa toho, ktorý časový úsek je dlhší. V prípade minimálneho odpočínku mimo domácej základne musí prevádzkovateľ umožniť členom posádky 8-hodinový spánok, pričom vezme do úvahy cestovanie a ďalšie fyziologické potreby.
 - 1.3. Prevádzkovateľ zabezpečí kompenzáciu účinkov časových zón na členov posádky dodatočným odpočínkom v súlade s nariadeniami leteckého úradu s ohľadom na ustanovenia článku 8.
 - 1.4.1. Letecký úrad môže bez ohľadu na body 1.1 a 1.2 a s ohľadom na ustanovenia článku 8 povoliť skrátenie odpočínku.
 - 1.4.2. Každý prevádzkovateľ bude musieť leteckému úradu preukázať na základe prevádzkovej skúsenosti a s prihliadnutím na iné relevantné faktory, napríklad súčasné vedecké poznatky, že výsledkom jeho žiadosti o skrátenie odpočínku je ekvivalentná úroveň bezpečnosti.
2. Čas odpočínku
 - 2.1. Prevádzkovateľ zabezpečí, aby sa minimálny čas odpočínku poskytovaný v súlade s vyššie uvedenými ustanoveniami v pravidelných intervaloch predĺžil na týždenný odpočínok, ktorý predstavuje 36 hodín vrátane dvoch miestnych nocí, tak aby medzi koncom jedného týždenného odpočínku a začiatkom nasledujúceho nikdy neuplynulo viac ako 168 hodín. Ak týždenný odpočínok trvá minimálne 40 hodín, môže letecký úrad rozhodnúť, že druhá z miestnych nocí sa môže začínať o 20.00 hod. Takéto rozhodnutie predstavuje výnimku z predpisu OPS 1.1095.

OPS 1.1115

Predĺženie času letovej služby z dôvodu prestávok počas letu

1. Na základe ustanovení článku 8 a za predpokladu, že každý prevádzkovateľ preukázal leteckému úradu na základe prevádzkovej skúsenosti a s prihliadnutím na iné relevantné faktory, napríklad súčasné vedecké poznatky, že výsledkom jeho žiadosti je ekvivalentná úroveň bezpečnosti:
 - 1.1. Rozšírenie letovej posádky

Letecký úrad stanoví požiadavky súvisiace s rozšírením základnej letovej posádky na účely predĺženia času letovej služby nad rámec obmedzení stanovených v OPS 1.1105.
 - 1.2. Posádka letúna

Letecký úrad stanoví požiadavky súvisiace s minimálnou prestávkou člena/členov posádky počas letu v prípade, že čas letovej služby presahuje obmedzenia stanovené v OPS 1.1105.

OPS 1.1120

Nepredvídané okolnosti počas vykonávania služobných povinností počas letu – rozhodnutie veliteľa

1. S prihliadnutím na potrebu starostlivej kontroly nižšie zahrnutých prípadov možno v prípade nepredvídaných okolností upraviť v priebehu vykonávania služobných povinností počas letu, ktoré sa začínajú nástupom do služby, obmedzenia času letovej služby, služby a odpočínku uvedených v tomto článku. Každú úpravu musí schváliť veliteľ letúna po porade s ostatnými členmi posádky a úprava musí byť v súlade s nasledujúcimi požiadavkami:

- 1.1. Maximálny čas letovej služby uvedený v OPS 1.1105 bode 1.3 nemôže byť predĺžený o viac ako dve hodiny. V prípade rozšírenej letovej posádky môže byť maximálny čas letovej povinnosti predĺžený najviac o 3 hodiny.
 - 1.1.1. Ak sa v záverečnom sektore vyskytnú po štarte letúna v priebehu letovej služby nepredvídané okolnosti, ktorých výsledkom bude prekročenie povoleného predĺženia letovej služby, let môže pokračovať až do plánovaného miesta pristátia alebo môže byť zvolené náhradné riešenie.
 - 1.1.2. V prípade takýchto okolností možno skrátiť čas odpočinku nasledujúci po čase letovej služby. Skrátený odpočinok nesmie byť nikdy kratší ako minimálny odpočinok stanovený v OPS 1.1110 bode 1.2 tohto článku.
- 1.2. Veliteľ letúna môže v prípade špecifických okolností, ktoré by viedli k extrémnej únave, po porade s dotknutými členmi posádky skrátiť skutočný čas letovej služby a/alebo predĺžiť čas odpočinku s cieľom vyhnúť sa škodlivým následkom na bezpečnosť letu.
- 1.3. Prevádzkovateľ zabezpečí, aby:
 - 1.3.1. veliteľ letúna predložil správy prevádzkovateľovi vždy, keď počas skutočnej prevádzky došlo na základe jeho rozhodnutia k predĺženiu letovej služby alebo k skráteniu odpočinku, a
 - 1.3.2. sa zaslala kópia správy veliteľa letúna spolu so stanoviskom prevádzkovateľa leteckému úradu, keď došlo k predĺženiu letovej služby alebo skráteniu odpočinku o viac ako jednu hodinu, do 28 dní po danej udalosti.

OPS 1.1125

Pohotovostná služba

1. Pohotovostná služba na letisku
 - 1.1. Člen posádky vykonáva pohotovostnú službu na letisku od nástupu do služby na bežnom mieste nástupu až do konca ohláseného času pohotovostnej služby.
 - 1.2. Pohotovostná služba sa plne započítava do času kumulovanej služby.
 - 1.3. Keď po pohotovostnej službe bezprostredne nasleduje letová služba, definuje vzťah medzi pohotovostnou službou na letisku a pridelenou letovou službou letecký úrad. V takom prípade sa pohotovostná služby vykonávaná na letisku započíta do času služby uvedeného v predpise OPS 1.1110 bodoch 1.1 a 1.2 na účely výpočtu minimálneho odpočinku.
 - 1.4. Keď pohotovostná služba bezprostredne nepokračuje letovou službou, nasleduje po nej čas odpočinku v súlade s nariadeniami leteckého úradu.
 - 1.5. Počas pohotovostnej služby na letisku zabezpečí prevádzkovateľ členom posádky tiché a pohodlné miesto bez prístupu verejnosti.
2. Iné formy pohotovostnej služby (vrátane pohotovostnej služby vykonávanej v hoteli)
 - 2.1. V súlade s ustanoveniami článku 8 upravuje všetky iné formy pohotovostnej služby letecký úrad, pričom zohľadní nasledujúce skutočnosti:
 - 2.1.1. Rozpis služieb sa vypracuje a oznámi v predstihu.
 - 2.1.2. Začiatok a koniec pohotovostnej služby sa stanovuje a oznámi v predstihu.
 - 2.1.3. Stanoví sa maximálna dĺžka každej pohotovostnej služby vykonávanej na inom mieste, než je určené miesto nástupu do služby.
 - 2.1.4. Vzťah medzi pohotovostnou službou a akoukoľvek pridelenou letovou službou vyplývajúcou z pohotovostnej služby sa stanoví s prihliadnutím na zariadenia, ktoré sú k dispozícii členom posádky na odpočinok a s prihliadnutím na iné súvisiace faktory.
 - 2.1.5. Stanoví sa počítanie času pohotovostnej služby na účely stanovenia dĺžky kumulovanej služby.

OPS 1.1130

Strava

Členovia posádky musia mať možnosť najesť sa a napiť, aby nedošlo k zníženiu ich výkonnosti, predovšetkým v prípade letovej služby trvajúcej dlhšie ako 6 hodín.

OPS 1.1135

Záznamy o čase letovej služby, služby a odpočinku

1. Prevádzkovateľ zabezpečí, aby záznamy členov posádky obsahovali:
 - a) celkové časy letu vrátane rolovania;
 - b) začiatok, trvanie a koniec každej služby alebo letovej služby;
 - c) časy odpočinku a dni voľna;

a boli uchovávané v súlade s požiadavkami stanovenými v tomto článku. Kópie týchto záznamov budú na požiadanie poskytnuté príslušným členom posádky.
2. Ak záznamy vedené prevádzkovateľom v súlade s bodom 1 nepokrývajú celý čas letovej služby, služby a odpočinku člena posádky, môže si dotknutý člen posádky viesť osobné záznamy o:
 - a) svojich celkových časoch letu vrátane rolovania;
 - b) začiatku, trvania a konci každej svojej služby alebo letovej služby a
 - c) svojich časoch odpočinku a dňoch voľna.
3. Člen posádky na požiadanie predloží svoje záznamy prevádzkovateľovi, pre ktorého pracuje, ešte pred zahájením letovej služby.
4. Záznamy sa uchovávajú najmenej počas 15 kalendárnych mesiacov od dátumu posledného náležitého záznamu alebo dlhšie, ak to vyžaduje vnútroštátna legislatíva.
5. Prevádzkovatelia okrem toho uchovávajú oddelene všetky správy o rozhodnutiach veliteľa letúna o predĺžení letovej služby, predĺžení letu a skrátení odpočinku najmenej počas šiestich mesiacov od príslušnej udalosti.

ČLÁNOK R

LETECKÁ PREPRAVA NEBEZPEČNÉHO TOVARU

OPS 1.1145

Všeobecné ustanovenia

Prevádzkovateľ musí dodržiavať platné ustanovenia obsiahnuté v technických pokynoch bez ohľadu na to, či:

- a) je let úplne alebo čiastočne na území štátu alebo úplne mimo územia štátu, alebo
- b) má schválenie na prepravu nebezpečného tovaru v súlade s OPS 1.1155.

OPS 1.1150

Terminológia

- a) Pojmy použité v tomto článku majú tieto významy:
 1. Kontrolný zoznam prebiecky. Doklad používaný na to, aby pomáhal pri vykonávaní kontroly vonkajšieho vzhľadu balenia nebezpečného tovaru a s nimi spojených dokladov na určenie toho, či boli splnené všetky príslušné požiadavky.
 2. Schválenie. Iba na účely súladu s OPS 1.1165 písm. b) bodom 2, schválenie uvedené v technických pokynoch vydané leteckým úradom na prepravu nebezpečného tovaru, ktorý je zvyčajne zakázaný z prepravných alebo iných dôvodov uvedených v technických pokynoch.
 3. Nákladné lietadlo. Každé lietadlo ktoré prepravuje tovar alebo majetok, ale nie cestujúcich. V tejto súvislosti sa nepovažujú za cestujúcich:
 - i) člen posádky;
 - ii) zamestnanec prevádzkovateľa, ktorému dovoľujú pokyny obsiahnuté v prevádzkovej príručke, aby bol prítomný na palube;
 - iii) oprávnený zástupca leteckého úradu alebo
 - iv) osoba s povinnosťami týkajúcimi sa konkrétnej zásielky na palube.
 4. Nebezpečný tovar. Výrobky a látky, ktoré môžu vystaviť riziku zdravia, bezpečnosť, majetok alebo životné prostredie a ktoré sú uvedené v zozname nebezpečných tovarov v technických pokynoch alebo ktoré sú klasifikované podľa týchto pokynov.
 5. Letecká nehoda s nebezpečným tovarom. Udalosť spojená s leteckou prepravou nebezpečného tovaru, následkom ktorej došlo k smrteľnému alebo vážnemu zraneniu osoby alebo veľkým materiálnym škodám.
 6. Incident s nebezpečným tovarom. Udalosť spojená s leteckou prepravou nebezpečného tovaru iná ako letecká nehoda s nebezpečným tovarom, ktorá nemusí bezpodmienečne vzniknúť na palube lietadla, následkom ktorej došlo k zraneniu osoby, ku škode na majetku, k ohňu, rozbitiu, rozliatiu, presakovaniu tekutiny alebo rádiácii, prípadne k inej skutočnosti, ktorá dokazuje, že celistvosť obalu nebola zachovaná. Za incident s nebezpečným tovarom sa rovnako považuje aj akákoľvek udalosť spojená s prepravou nebezpečného tovaru, ktorá vážne ohrozuje lietadlo alebo osoby na jeho palube.
 7. Doklady o preprave nebezpečného tovaru. Doklad, ktorý je presne vymedzený technickými pokynmi. Vyplní ho osoba, ktorá predkladá nebezpečný tovar na leteckú prepravu, a obsahuje informácie o tomto tovare.
 8. Výnimka. Iba na účely súladu s touto časťou, povolenie uvedené v technických pokynoch vydané všetkými príslušnými leteckými úradmi, na základe ktorého sa upúšťa od požiadaviek uvedených v technických pokynoch.
 9. Nákladový kontajner. Nákladový kontajner je výrobok určený na prepravu rádioaktívnych materiálov, balených aj nebalených, jedným alebo viacerými spôsobmi dopravy a navrhnutý na uláhanie ich prepravy. (Poznámka: Pozri jednotkové nákladové zariadenie tam, kde sa nejde o rádioaktívne materiály.)

10. Prepravný zástupca. Fyzická alebo právnická osoba, ktorá vykonáva v mene prevádzkovateľa niektoré alebo všetky jeho činnosti, vrátane preberania, nakladania, vykladania, odovzdávania alebo iného zaobchádzania s cestujúcimi alebo nákladom.
11. Združená zásielka/Prebal. Zásielka od jedného odosielateľa, ktorá obsahuje jeden alebo viac balíkov a na uľahčenie manipulácie a uskladnenia tvorí jeden celok. (Poznámka: Jednotkové nákladové zariadenie nie je zahrnuté v tejto definícii.)
12. Balík. Konečný produkt, ktorý prešiel procesom balenia, skladajúci sa z obalu a obsahu pripravený na prepravu.
13. Balenie. Schránky a iné súčasti alebo materiály nevyhnutné na to, aby schránka mohla plniť svoju funkciu obalu.
14. Vážne zranenie. Zranenie, ktoré utrpela osoba pri leteckej nehode a ktoré:
 - i) vyžaduje hospitalizáciu na viac ako 48 hodín začínajúcu sa do 7 dní od zranenia alebo
 - ii) má za následok zlomeninu niektorej kosti (s výnimkou jednoduchých zlomenín prstov alebo nosa), alebo
 - iii) je spojené s tržnou ranou s prudkým krvácaním, poškodením nervov, svalov alebo šliach, alebo
 - iv) je spojené s poranením vnútorných orgánov, alebo
 - v) je spojené s popáleninami druhého alebo tretieho stupňa alebo akýmkoľvek popáleninami na viac ako 5 % povrchu tela, alebo
 - vi) preukázateľne vzniklo pôsobením infekčných látok alebo škodlivého žiarenia.
15. Technické pokyny. Najnovšie platné vydanie technických pokynov na bezpečnú leteckú prepravu nebezpečného tovaru vrátane doplnkov a dodatkov schválených Radou Medzinárodnej organizácie pre civilné letectvo (ICAO dok. 9284-AN/905).
16. Jednotkové nákladové zariadenie. Akýkoľvek typ lietadlového kontajnera, lietadlovej palety so sieťou alebo lietadlovej palety so sieťou cez iglu. (Poznámka: Združená zásielka nie je zahrnutá v tejto definícii, pre kontajner obsahujúci rádioaktívne materiály pozri definíciu nákladového kontajnera).

OPS 1.1155

Schválenie na prepravu nebezpečného tovaru

- a) Prevádzkovateľ nesmie prepravovať nebezpečný tovar, ak na to nie je schválený leteckým úradom.
- b) Prevádzkovateľ pred vydaním schválenia na prepravu nebezpečného tovaru ubezpečí letecký úrad o tom, že bol poskytnutý primeraný výcvik, že všetky príslušné dokumenty (napr. pre pozemnú obsluhu, obsluhu letúna, výcvik) obsahujú informácie a pokyny o nebezpečnom tovare a že sú stanovené postupy na zabezpečenie bezpečného zaobchádzania s nebezpečným tovarom vo všetkých fázach leteckej dopravy.

Poznámka: Výnimka alebo schválenie uvedené v OPS 1.1165 písm. b) bodoch 1 alebo 2 sú dodatkom k vyššie uvedenému a podmienky uvedené v písmene b) sa nemusia nevyhnutne uplatňovať.

OPS 1.1160

Rozsah

Výrobky a látky, ktoré by inak boli klasifikované ako nebezpečný tovar, ktoré však nepodliehajú technickým pokynom v súlade s časťami 1 a 8 týchto pokynov, sú vyňaté z ustanovení tohto článku za predpokladu, že:

- a) sú na palube so súhlasom prevádzkovateľa na použitie počas letu ako lekárska pomoc pre pacienta, ak:
 1. sa prepravujú na použitie počas letu alebo sú súčasťou stáleho vybavenia letúna, ktorý bol upravený na špeciálne použitie pri lekárskej evakuácii, alebo sa prepravujú počas letu tým istým letúnom určeným na vyzdvihnutie pacienta po tom, ako bol pacient dopravený, v prípade, že nie je možné tovar naložiť alebo vyložiť v čase letu, na ktorom sa pacient prepravuje, avšak s úmyslom ich vyloženia hneď, ako to bude možné;

2. sú na palube so súhlasom prevádzkovateľa na poskytnutie lekárskej pomoci pacientovi počas letu, nebezpečný tovar sa musí obmedziť na tieto položky a musí sa uchovávať v polohe, v ktorej sa používa, alebo ak sa nepoužíva, musí sa bezpečne uložiť a náležitým spôsobom zaistiť počas vzletu a pristátia a kedykoľvek, keď to veliteľ považuje za potrebné v záujme bezpečnosti:
 - i) tlakové nádoby musia byť výhradne na to, aby obsahovali určitý plyn, a aby sa v nich tento určitý plyn prepravoval;
 - ii) lieky a iné liečebné látky musia byť pod dozorom školeného personálu v čase, keď sa používajú v letúne;
 - iii) zariadenia s batériami s mokkými článkami musia byť uložené, a ak je to nutné, zabezpečené vo zvislej polohe, ktorá zabráni vyliatiu elektrolytu;
- b) sa požaduje, aby boli na palube letúna v súlade s príslušnými požiadavkami alebo z prevádzkových dôvodov, hoci výrobky a látky určené ako náhrada alebo odstránené na náhradu sa musia prepravovať v letúne podľa ustanovení technických pokynov;
- c) sú v batožine:
 1. prepravovanej cestujúcimi alebo posádkou v súlade s technickými pokynmi alebo
 2. ktorá bola odlúčená od vlastníka počas tranzitu (napr. stratená batožina alebo nesprávne smerovaná batožina), ktorý však vykonáva prevádzkovateľ.

OPS 1.1165

Obmedzenia prepravy nebezpečného tovaru

- a) Prevádzkovateľ zabezpečí, aby sa výrobky, látky alebo iný tovar, deklarované ako nebezpečný tovar, ktoré sú presne označené názvom alebo opisom druhu v technických pokynoch ako zakázané na prepravu za akýchkoľvek okolností, neprepravovali žiadnym letúnom.
- b) Prevádzkovateľ neprepravuje výrobky, látky alebo iný tovar, deklarované ako nebezpečný tovar, označené v technických pokynoch ako zakázané na prepravu za normálnych okolností, pokiaľ nie sú splnené tieto pokyny:
 1. všetky dotknuté štáty udelili potrebné výnimky podľa požiadaviek uvedených v technických pokynoch alebo
 2. všetky dotknuté štáty udelili súhlas v prípadoch, v ktorých sa v technických pokynoch uvádza, že je potrebný iba takýto súhlas.

OPS 1.1190

Zámerne nepoužité

OPS 1.1195

Prevzatie nebezpečného tovaru

- a) Prevádzkovateľ neprevezme nebezpečný tovar, ak:
 1. balík, združená zásielka alebo nákladový kontajner neboli prehliadnuté v súlade s postupmi prebievky uvedenými v technických pokynoch;
 2. nie je sprevádzaný dvoma kópiami dokladu o preprave nebezpečného tovaru, pokiaľ nie je v technických pokynoch stanovené inak;
 3. nepoužil sa anglický jazyk:
 - i) na opatrenie štítkami a označenie
a
 - ii) pri vystavení dokladu o preprave nebezpečného tovaru
okrem akýchkoľvek iných jazykových požiadaviek.

- b) Prevádzkovateľ použije kontrolný zoznam prebierky, ktorý umožňuje preverenie všetkých významných podrobností a má formu umožňujúcu zaznamenávať výsledky verifikovania prebierky ručne, mechanicky alebo počítačom.

OPS 1.1200

Kontrola poškodenia, netesnosti alebo kontaminácie

- a) Prevádzkovateľ zabezpečí aby:
1. sa balíky, združené zásielky a nákladové kontajnery kontrolovali bezprostredne pred ich nakladaním do letúna alebo do jednotkového nákladového zariadenia tak, ako to predpisujú technické pokyny, z hľadiska toho, či nevykazujú stopy poškodenia alebo netesnosti;
 2. sa jednotkové nákladové zariadenie nenakladalo do letúna, ak sa nekontrolovalo z hľadiska toho, či nemá stopy úniku alebo poškodenia nebezpečného tovaru, ktorý obsahuje tak, ako to požadujú technické pokyny;
 3. sa netesné alebo poškodené balíky, združené zásielky alebo nákladové kontajnery nenakladali do letúna;
 4. akýkoľvek balík s nebezpečným tovarom nachádzajúci sa v letúne, v prípade ktorého bolo zistené poškodenie alebo netesnosť, vyložil alebo aby boli prijaté opatrenia na jeho vyloženie príslušným úradom alebo organizáciou. V takom prípade sa musí preveriť ostatok zásielky, či je v stave spôsobilom na prepravu a či nedošlo k poškodeniu alebo ku kontaminácii letúna alebo jeho nákladu, a
 5. balíky, združené zásielky a nákladové kontajnery boli preverené pri vykladaní z letúna alebo z jednotkového nákladového zariadenia a v prípade, že vykazujú stopy poškodenia alebo netesnosti, bol preverený priestor, kde bol nebezpečný tovar uložený, z hľadiska toho, či nevykazuje stopy poškodenia alebo kontaminácie.

OPS 1.1205

Odstránenie kontaminácie

- a) Prevádzkovateľ zabezpečí, aby:
1. sa bezprostredne odstránila každá kontaminácia vyplývajúca z netesnosti alebo poškodenia výrobkov alebo balíkov obsahujúcich nebezpečný tovar a aby sa prijali opatrenia na odstránenie rizika, ako sa uvádza v technických pokynoch, a
 2. bol okamžite z prevádzky stiahnutý letún, ktorý bol kontaminovaný rádioaktívnym materiálom, a aby nebol prevádzkovaný dotedy, kým úroveň žiarenia na akomkoľvek prístupnom povrchu alebo nelokalizovanej kontaminácie nepoklesne pod hodnoty predpísané v technických pokynoch.
- b) V prípade nedodržania limitu stanoveného v technických pokynoch, uplatňovaného na úroveň žiarenia alebo kontaminácie,
1. prevádzkovateľ musí:
 - i) zabezpečiť, aby bol odosielateľ informovaný, ak sa nedodržanie zistí počas prepravy;
 - ii) prijať bezprostredné opatrenia na zmiernenie dôsledkov nedodržania;
 - iii) oznámiť nedodržanie odosielateľovi a príslušnému(-ým) leteckému(-ým) úradu(-om), hneď ako je to možné a hneď po tom, ako vznikol alebo vzniká stav núdze;
 2. prevádzkovateľ musí v rozsahu svojej zodpovednosti taktiež:
 - i) prešetriť nedodržanie a jeho príčiny, okolnosti a dôsledky;

- ii) prijať primerané opatrenie na odstránenie príčin a okolností, ktoré viedli k nedodržaniu, a zabrániť opätovnému vzniku podobných okolností, ktoré viedli k nedodržaniu;
- iii) oznámiť príslušnému leteckému(-ým) úradu(-om) príčiny nedodržania a nápravné alebo preventívne opatrenia, ktoré sa prijali alebo majú prijať.

OPS 1.1210

Obmedzenia nakladania

- a) Kabína cestujúcich a pilotný priestor. Prevádzkovateľ zabezpečí, aby sa nebezpečný tovar neprepravoval v kabíne spolu s cestujúcimi alebo v pilotnom priestore, pokiaľ technické pokyny nestanovujú inak.
- b) Nákladové priestory. Prevádzkovateľ zabezpečí, aby sa nebezpečný tovar nakladal, oddeľoval, ukladal a zabezpečoval v letúne tak, ako to predpisujú technické pokyny.
- c) Nebezpečný tovar určený na prepravu len nákladnými lietadlami. Prevádzkovateľ zabezpečí, aby sa balíky nebezpečného tovaru opatrené štítkom „Len nákladné lietadlo“ prepravovali len nákladným lietadlom a aby sa nakladali tak, ako to predpisujú technické pokyny.

OPS 1.1215

Poskytovanie informácií

- a) Informácie pre personál. Prevádzkovateľ musí tieto informácie poskytnúť v prevádzkovej príručke a/alebo iných vhodných príručkách, aby si personál mohol plniť povinnosti so zreteľom na prepravu nebezpečného tovaru, ako sa uvádza v technických pokynoch, vrátane opatrení, ktoré sa majú prijať v prípade núdzových situácií, v ktorých sa vyskytuje nebezpečný tovar. Kde je to vhodné, tieto informácie sa musia poskytnúť aj jeho prepravnému sprostredkovateľovi.
- b) Informácie pre cestujúcich a pre ostatné osoby:
 - 1. prevádzkovateľ zabezpečí, aby boli uverejnené informácie požadované technickými pokynmi, ktoré obsahujú druhy tovaru, ktoré nesmú cestujúci prepravovať na palube letúna, a
 - 2. prevádzkovateľ zabezpečí, aby na miestach preberky nákladov boli vyhlášky poskytujúce informácie o preprave nebezpečného tovaru.
- c) Informácie pre veliteľa. Prevádzkovateľ zabezpečí, aby:
 - 1. veliteľ dostal písomné informácie o nebezpečnom tovare, ktorý sa má prepravovať na letúne, ako sa uvádza v technických pokynoch;
 - 2. boli poskytnuté informácie, ktoré sa majú použiť v núdzových prípadoch počas letu, ako sa stanovuje v technických pokynoch;
 - 3. sa na zemi uchovávala čitateľná kópia písomných informácií veliteľovi na rýchlo dostupnom mieste až po ukončenie letu, na ktorý sa písomné informácie vzťahujú. Táto kópia alebo v nej obsiahnuté informácie musia byť rýchlo dostupné na letisku posledného odletu a ďalšieho plánovaného miesta priletu až do ukončenia letu, na ktorý sa písomné informácie vzťahujú;
 - 4. sa v prípade, keď sa nebezpečný tovar prepravuje na lete, ktorý sa úplne alebo sčasti uskutočňuje mimo územia štátu, použil na vyhotovenie písomných informácií veliteľovi anglický jazyk okrem akýchkoľvek ďalších jazykových požiadaviek.

(Pozri tabuľku 1 k dodatku 1 k OPS 1.1065 týkajúcu sa času úschovy dokumentu.)
- d) Informácie v prípade leteckého incidentu alebo leteckej nehody
 - 1. Prevádzkovateľ letúna podieľajúceho sa na incidente letúna poskytne na vyžiadanie všetky informácie požadované v technických pokynoch.

2. Prevádzkovateľ letúna podieľajúceho sa na leteckej nehode alebo vážnom incidente bezodkladne poskytne všetky informácie požadované v technických pokynoch.
 3. Prevádzkovateľ letúna zapracuje postupy do príslušných príručiek a plánov týkajúcich sa riešenia mimoriadnych situácií v prípade nehôd s cieľom umožniť poskytnutie týchto informácií.
- e) Informácie v núdzovom prípade počas letu
1. Ak počas letu vznikne núdzový prípad, veliteľ hneď, ako mu to situácia dovoľí, informuje príslušný útvar letových prevádzkových služieb o nebezpečnom tovare prepravovanom ako náklad na palube letúna, ako sa uvádza v technických pokynoch.

OPS 1.1220

Výcvikové programy

- a) Prevádzkovateľ zavedie a udržiava výcvikové programy zamestnancov požadované technickými pokynmi, ktoré schválil letecký úrad.
- b) Prevádzkovateľ musí zabezpečiť, aby personál absolvoval výcvik na základe požiadaviek primeraných jeho zodpovednostiam.
- c) Prevádzkovateľ musí zabezpečiť, aby sa výcvik poskytoval alebo kontroloval podľa zamestnania osoby na pozícii, kde dochádza do styku s leteckou prepravou nebezpečného tovaru.
- d) Prevádzkovateľ zabezpečí, aby sa všetok personál, ktorý absolvoval výcvik, podrobil skúške na overenie toho, ako rozumie svojim zodpovednostiam.
- e) Prevádzkovateľ zabezpečí, aby všetci zamestnanci prichádzajúci do styku s nebezpečným tovarom, pre ktorý sa vyžaduje výcvik s nebezpečným tovarom, absolvovali udržiavací výcvik v nie dlhších ako dvojnásobných intervaloch.
- f) Prevádzkovateľ zabezpečí, aby sa záznamy o výcviku v zaobchádzaní s nebezpečným tovarom viedli pre všetkých zamestnancov tak, ako je to požadované technickými pokynmi.
- g) Prevádzkovateľ zabezpečí, aby zamestnanci jeho handlingového agenta absolvovali výcvik, ako sa vyžaduje v technických pokynoch.

OPS 1.1225

Hlásenie incidentov a leteckých nehôd s nebezpečným tovarom

- a) Prevádzkovateľ hlási incidenty a letecké nehody s nebezpečným tovarom leteckému úradu a príslušnému leteckému úradu v štáte, v ktorom k nehode alebo incidentu došlo, ako sa stanovuje v dodatku 1 k OPS 1.1225. Prvé hlásenie odošle do 72 hodín od udalosti, ak tomu nebránia výnimočné okolnosti, hlásenie obsahuje podrobnosti známe v tom čase. V prípade potreby sa musí vypracovať ďalšie hlásenie, hneď ako sa zistia akékoľvek ďalšie informácie.
- b) Prevádzkovateľ leteckému úradu a príslušnému leteckému úradu v štáte, v ktorom k udalosti došlo, hlási aj nedeklarovaný alebo nesprávne deklarovaný nebezpečný tovar, ktorý bol zistený v náklade alebo v batožine cestujúcich, ako sa stanovuje v dodatku 1 k OPS 1.1225. Prvé hlásenie odošle do 72 hodín od udalosti, ak tomu nebránia výnimočné okolnosti, hlásenie obsahuje podrobnosti známe v danom čase. V prípade potreby sa musí vypracovať ďalšie hlásenie, hneď ako sa zistia akékoľvek ďalšie informácie.

Dodatok 1 k OPS 1.1225

Hlásenie incidentov a leteckých nehôd s nebezpečným tovarom

1. Prevádzkovateľ zabezpečí, aby sa ohlásil akýkoľvek typ incidentu alebo nehody s nebezpečným tovarom, bez ohľadu na to, či bol nebezpečný tovar obsiahnutý v náklade, pošte, batožine cestujúcich alebo batožine posádky. Nahlasuje sa aj nedeklarovaný alebo nesprávne deklarovaný nebezpečný tovar, ktorý bol zistený v náklade, pošte alebo v batožine.
2. Prvé hlásenie sa odošle do 72 hodín od udalosti, ak tomu nebránia výnimočné okolnosti. Môže byť odoslané akýmkoľvek prostriedkom, vrátane e-mailu, telefónu alebo faxu. Toto hlásenie obsahuje podrobnosti známe v danom čase podľa titulov uvedených v bode 3. V prípade potreby sa čo najskôr vypracuje ďalšie hlásenie, v ktorom sa uvedú všetky podrobnosti, ktoré neboli známe v čase zaslania prvého hlásenia. Ak sa hlásenie podalo slovne, čo najskôr sa zašle písomné potvrdenie.
3. Prvé hlásenie a všetky následné hlásenia musia byť čo najpresnejšie a obsahujú tieto náležité údaje:
 - a) dátum incidentu alebo nehody alebo zistenia nedeklarovaného alebo nesprávne deklarovaného nebezpečného tovaru;
 - b) poloha, číslo a dátum letu;
 - c) opis tovaru a referenčné číslo leteckého nákladného listu, vaku, menovky na batožine, letenky atď.;
 - d) správny prepravný názov (v prípade potreby vrátane technického názvu) a UN/ID číslo, ak je známe;
 - e) trieda alebo úsek a všetky vedľajšie riziká;
 - f) druh balenia a špecifikácie týkajúce sa opatrenia štítkami;
 - g) množstvo;
 - h) meno a adresa odosielateľa, cestujúceho atď.;
 - i) akékoľvek iné náležité údaje;
 - j) predpokladaná príčina incidentu alebo nehody;
 - k) prijaté opatrenia;
 - l) akékoľvek iné prijaté opatrenie týkajúce sa hlásenia a
 - m) meno, titul, adresa a telefónne číslo ohlasujúcej osoby.
4. K hláseniu by sa mali priložiť kópie príslušných dokumentov a všetky zhotovené fotografie.

ČLÁNOK 5

BEZPEČNOSTNÁ OCHRANA

OPS 1.1235

Požiadavky bezpečnostnej ochrany

Prevádzkovateľ zabezpečí, aby všetok príslušný personál bol oboznámený s relevantnými požiadavkami národných bezpečnostných programov štátu prevádzkovateľa a aby ich plnil.

OPS 1.1240

Výcvikové programy

Prevádzkovateľ zavedie, udržiava a vykonáva schválené výcvikové programy, ktoré zabezpečia schopnosť členov posádky prevádzkovateľa vykonávať príslušné kroky na zabránenie činom protiprávneho zasahovania, ako sú sabotáž a nezákonné zmocnenie sa letúnov, a na minimalizáciu dôsledkov takých udalostí, ak by k nim došlo. Výcvikový program bude kompatibilný s národným programom leteckej bezpečnosti. Jednotliví členovia posádky musia poznať všetky príslušné prvky výcvikového programu a mať pre ne spôsobilosť.

OPS 1.1245

Hlásenie činov protiprávneho zasahovania

Veliteľ lietadla alebo v jeho neprítomnosti prevádzkovateľ sú povinní po čine protiprávneho zasahovania na palube letúna podať bezprostredne hlásenie o takomto čine miestne príslušnému úradu a leteckému úradu v štáte prevádzkovateľa.

OPS 1.1250

Kontrolný zoznam postupu prehľadávania letúna

Prevádzkovateľ zabezpečí, aby sa na palube nachádzal kontrolný zoznam s postupmi vykonávanými pri hľadaní bomby alebo improvizovaného výbušného zariadenia (IED) pre prípad podozrenia na sabotáž a na skontrolovanie letúnov, či neobsahujú ukryté zbrane, výbušniny alebo iné nebezpečné zariadenia, ak existuje dôvodné podozrenie, že letún môže byť predmetom protiprávneho zásahu. Kontrolný zoznam je podložený návodom na vhodné konanie v prípade nájdenia bomby alebo podozrivého predmetu a informácie o najmenej rizikovej lokalizácii bomby špecificky pre daný letún, ak ich poskytol držiteľ typového osvedčenia.

OPS 1.1255

Bezpečnostná ochrana oddelenia pre letovú posádku

- a) Vo všetkých letúnoch vybavených dverami do oddelenia pre letovú posádku sa tieto dvere musia dať zamknúť a sú zabezpečené alebo zavedené prostriedky alebo postupy prijateľné pre letecký úrad, na základe ktorých palubní sprievodcovia dokážu informovať letovú posádku v prípade podozrivej aktivity alebo porušenia bezpečnostnej ochrany v kabíne.
- b) Všetky letúny prepravujúce cestujúcich s maximálnou osvedčenou vzletovou hmotnosťou nad 45 500 kg alebo s maximálnou schválenou konfiguráciou sedadiel pre cestujúcich nad 60 sedadiel sú vybavené schválenými dverami do oddelenia pre letovú posádku, ktoré sa dajú zamknúť a odomknúť zo stanovišťa pilota a sú prevedené tak, aby spĺňali platné retroaktívne prevádzkové požiadavky na letovú spôsobilosť. Konštrukčné riešenie týchto dverí nie je prekážkou pri núdzových činnostiach, ako to vyžadujú platné retroaktívne prevádzkové požiadavky na letovú spôsobilosť.

- c) Vo všetkých letúnoch vybavených dverami do oddelenia pre letovú posádku v súlade s písmenom b):
1. sa tieto dvere zatvoria pred naštartovaním motorov na vzlet a, ak to vyžaduje bezpečnostný postup alebo veliteľ, budú zamknuté až do vypnutia motorov po pristáti s výnimkou prípadov, keď je potrebné zabezpečiť vstup alebo odchod oprávnených osôb v súlade s národným programom leteckej bezpečnosti;
 2. poskytnú sa prostriedky na monitorovanie priestoru mimo oddelenia pre letovú posádku zo stanovišťa pilota v miere potrebnej na identifikovanie osôb dožadujúcich sa vstupu do oddelenia letovej posádky a na odhalenie podozrivého správania alebo možnej hrozby.“
-