



SMĚRNICE

CAA-SL-028-n-14

udělení/změna schválení pro
Issue/change of prior approval for

**Provoz v maximální vzdálenosti od vhodného letiště pro
dvoumotorové letouny bez oprávnění ETOPS
(v souladu s CAT.OP.MPA.140)**

***Operations at a maximum distance from an adequate aerodrome for two-
engine aeroplanes without an ETOPS approval
(In accordance with CAT.OP.MPA.140)***

Změna číslo:	Vydáno		Zpracoval:
	Pod č.j.:	Dne:	
0	311-14/OLD	1. 5. 2014	Ing. Šubín Ivan
1	255-16/OLD	31. 5. 2016	Ing. Stanislav Čejda
2	3216-19-701	15. 7. 2019	Ing. Anna Polánecká, Ph.D. MBA
3	4770-25-301	4. 8. 2025	Ing. Ondřej Fiala

Schválil:

Ing. Jan Šikýř
ředitel SL

SEZNAM ZMĚN

Změna číslo: n=	Datum účinnosti	Změnil	
		Datum	Příjmení/podpis
0	1. 5. 2014		
1	31. 5. 2016	31. 5. 2016	Čejda
2	1. 11. 2019	1. 11. 2019	Polánecká
3	4. 8. 2025	31. 7. 2025	Fiala

SEZNAM PLATNÝCH STRAN

Strana číslo	Změna číslo	Strana číslo	Změna číslo
1	3	9	3
2	3	10	3
3	3		
4	3		
5	3		
6	3		
7	3		
8	3		

OBSAH

Aktuálnost směrnice CAA SL-028-n-14	3
Použitelnost směrnice CAA-SL-028-n-14	3
(1) Všeobecné ustanovení	4
(2) Podání žádosti držitelem AOC o udělení / změnu schválení provozu	4
(2.1) Podání žádosti	4
(2.2) Přílohy k žádosti	5
(3) Provozní postupy	5
(3.1) Výběr vhodných letišť	5
(3.2) Plánování letů	6
(3.3) Předletová prohlídka	7
(3.4) Výcvik posádek a provozního personálu	7
(4) Posouzení žádosti inspektorem ÚCL	8
(4.1) Úplnost žádosti	8
(4.2) Analýza rizik	8
(4.3) Posouzení žádosti inspektorem SL ÚCL	8
(4.4) Posouzení žádosti jako vyhovující	8
(4.5) Posouzení žádosti jako nevyhovující	9
(5) Závěrečná ustanovení	9

AKTUÁLNOST SMĚRNICE CAA-SL-028-n-14

Za kontrolu aktuálnosti směrnice a jejích příloh odpovídá ředitel OPL ÚCL. Ověřování aktuálnosti je prováděno minimálně 1x za dva roky.

POUŽITELNOST SMĚRNICE CAA-SL-028-n-14

Tato Směrnice je použitelná pro:

- (1) Žadatele o vydání Osvědčení leteckého provozovatele (AOC) pro obchodní leteckou dopravu
- (2) Provozovatele obchodní letecké dopravy (držitele AOC) v plném rozsahu.
- (3) Oddělení obchodní letecké dopravy (OOLD) sekce letové (SL) v plném rozsahu. Tato Směrnice je rovněž nedílnou součástí Příručky inspektora OOLD pro výkon funkce dozoru nad bezpečností provozovatelů letadel v obchodní letecké dopravě.

1. Všeobecná ustanovení

ÚCL ČR vydává tuto směrnici v souladu s Nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1139, kapitolou IV, článkem 62 (2)(e)

Tato Směrnice je určena pro provozovatele dvoumotorových letounů s maximální provozní konfigurací sedadel pro cestující 19 nebo menší, kteří plánují **provoz po tratích se vzdáleností vhodného letiště 120-180 min letu na jeden motor**. Bez schválení ETOPS (dle hlavy F části SPA přílohy V) nebo bez schválení provozu ve vzdálenosti 120–180 minut rychlostí s jedním nepracujícím motorem může provozovatel provozovat dvoumotorové letouny do:

- (1) vzdálenosti proletěné za 60 minut rychlostí s jedním nepracujícím motorem (OEI) pro letouny třídy výkonnosti A s maximální provozní konfigurací sedadel pro cestující (MOPSC) 20 nebo větší.
- (2) vzdálenosti proletěné za 120 minut rychlostí s jedním nepracujícím motorem (OEI) pro letouny třídy výkonnosti A s maximální provozní konfigurací sedadel pro cestující (MOPSC) 19 nebo menší.
- (3) vzdálenosti proletěné za 120 minut rychlostí s jedním nepracujícím motorem (OEI) nebo 300 NM podle toho, která vzdálenost je menší, u letounů třídy výkonnosti B nebo C.

Rychlost OEI: Pro výpočet maximální vzdálenosti od vhodného letiště pro každý typ nebo variantu provozovaného dvoumotorového letounu provozovatel stanoví rychlost nepřekračující V_{MO} (maximální provozní rychlost), založenou na skutečné rychlosti letu, kterou může letoun udržovat s jedním nepracujícím motorem (viz CAT.OP.MPA.140(b) a (c) a GM1 CAT.OP.MPA.140(c)). Tuto rychlost může provozovatel zvolit libovolnou s přihlédnutím k výkonnostním charakteristikám letounu, proto musí být stanovena a nelze odkazovat na AFM či jiný dokument výrobce, který stanovuje limitní rychlosti a doporučené techniky letu s jedním nepracujícím motorem, avšak nezakazuje volbu jiných režimů letu. Tato rychlost musí být vyjádřena, jako TAS (průměrná po celou dobu uvažovaného profilu letu po vysazení pohonné jednotky), aby bylo možné určit vzdálenost od vhodného letiště. S ohledem na proměnnou průměrnou TAS při klesání z různých cestovních hladin a následující let v hladině udržitelné s jedním nepracujícím motorem musí provozovatel k výpočtu přistupovat konzervativně, tj. předpokládat maximální hmotnosti a minimální výšky, ve kterých lze očekávat, že dojde k vysazení motoru. Provozovatel může určit rozdílné průměrné rychlosti pro let do 120 minut a 180 minut, nebo použít jednu průměrnou konzervativní rychlost, tj. takovou, kterou lze dosáhnout při letu na přiměřené letiště vzdálené jak 120 minut, tak 180 minut.

2. Podání žádosti držitelem AOC o udělení / změnu schválení provozu

2.1 Podání žádosti

Žádost o udělení/změnu schválení provozu v maximální vzdálenosti od vhodného letiště pro dvoumotorové letouny bez oprávnění ETOPS 120–180 minut předkládejte na formuláři uvedeném v **Příloze 1**:

- prostřednictvím datové schránky (ID: v8gaaz5),
- nebo na adresu: Úřad pro civilní letectví ČR, K letišti 1149/23, 161 00 Praha 6,

- nebo na emailovou adresu: podatelna@caa.gov.cz se zaručeným elektronickým podpisem,
- nebo osobně na podatelnu ÚCL.

2.2 Přílohy k žádosti

- Průkaz, že má kombinace letounu/motoru typový návrh a schválení spolehlivosti k provozu dvumotorových letounů se zvětšenou vzdáleností od vhodného letiště pro zamýšlený **provoz po tratích se vzdáleností vhodného letiště 120-180min letu na jeden motor**. Tento průkaz lze obvykle doložit příslušnými ustanoveními AFM letounu, doplňkem AFM nebo podobným dokumentem od výrobce/držitele typového certifikátu. Přijatelnost průkazu posuzuje sekce technická ÚCL.
- Průkaz, že je uplatňován soubor podmínek s cílem zajistit, aby letoun a jeho motory byly udržovány tak, že splňují potřebná kritéria spolehlivosti v CAT.OP.MPA.140 (d)(2) a příslušné AMC1 CAT.OP.MPA.140(d) a GM1 CAT.OP.MPA.140(d). Tento průkaz lze obvykle doložit příslušným programem údržby nebo návrhem jeho změny, přijatelnost průkazu posuzuje sekce technická ÚCL.
- Návrh změny OM D zahrnující výcvik posádek a výcvik provozního personálu pro tento druh provozu v souladu s AMC1 CAT.OP.MPA.140(d) bod (e).
- Žádost o změnu MEL (dle Směrnice CAA-SL-044-n-14) zahrnující omezení tohoto provozu s položkami, které ovlivňují způsobilost letadla k provozu provoz po tratích se vzdáleností vhodného letiště 120-180min letu na jeden motor (ETOPS, taktéž označováno jako ER, Extended Range Operations apod. v MMEL).
- Vyhodnocení rizik spojených s provozem ve vzdálenosti 120–180 minut od vhodného letiště a s řízením změny zahrnující zavedení takového provozu.
- Návrh změn provozních příruček OM-A, B, C, D a jiných dokumentů (např. manuálu pro dispečery) obsahujících provozní postupy k tomuto provozu. Konkrétní uspořádání příruček a postupů závisí na celkové struktuře příruček každého jednotlivého provozovatele, ale jejich uspořádání je v souladu s AMC3 ORO.MLR.100.

3. Provozní postupy

3.1 Výběr vhodných letišť

- Vhodná letiště používaná jako náhradní letiště po trati musí být provozovatelem kategorizována dle AMC1 ORO.FC.105(b)(2) a posádka na ně musí mít odpovídající výcvik, pokud je požadován dle AMC1 ORO.FC.105(b)(2) bod (c).
- Vhodná letiště musí být v době plánovaného použití otevřené, mít zajištěné služby ATS, požární a záchranné složky, navigační a letištní služby, dále musí splňovat výkonnostní požadavky pro daný letoun s předpokládanou hmotností a v předpovídaných meteorologických podmínkách, jelikož se předpokládá, že posádka je může využít k diverzi nejen v nouzové situaci, ale i v situaci, kdy se pokračování letu nejeví jako bezpečné nebo provozně vhodné (např. zdravotní obtíže cestujících). U letišť, která nesplňují tyto podmínky, avšak provozovatel se domnívá, že je možné získat od letiště

výjimku, musí být tato výjimka publikována v AIP (např. otevření letiště do 30 minut od nahlášení úmyslu letiště použít), nebo musí provozovatel zavést takové postupy, které zajistí plánování a použití takového letiště jako vhodného až po získání výjimky (např. informace o potvrzené výjimce v OFP).

Poznámka 1: Pokud náhradní letiště po trati nominované pro daný let je zároveň jediným použitelným letištěm v oblasti: dodatečné palivo, pokud není dostatečné zbývajícím palivo pro normální let, musí pokrývat spotřebu při jedno a dvoumotorovém letu, a to jak v maximální hladině udržitelné s jedním nepracujícím motorem, tak v takové hladině nebo hladinách, které lze udržovat po ztrátě přetlaku až do zahájení klesání na náhradním letišti s ohledem na zásobu kyslíku pro všechny osoby na palubě.

Poznámka 2: Pokud náhradní letiště po trati nominované pro daný let není jediné použitelné letiště v oblasti (např. bližší letiště s ohledem na meteorologickou předpověď nesplňuje plánovací minima, ale splňuje použitelná minima pro přistání): dodatečné palivo, pokud není dostatečné zbývajícím palivo pro normální let, musí pokrývat spotřebu pro jedno a dvoumotorový let v maximální hladině udržitelné s jedním nepracujícím motorem na náhradní letiště a také v hladině nebo hladinách, které lze udržovat po ztrátě přetlaku s ohledem na zásobu kyslíku pro všechny osoby na palubě, na libovolné další použitelné letiště v blízkosti trati.

3.2 Plánování letů (kritický palivový scénář, ochrana proti námraze, použití APU)

Pro uvolnění letounu na let s prodlouženým doletem by měl provozovatel zajistit, aby měl na palubě dostatečné množství paliva a provozních kapalin pro splnění příslušných provozních požadavků a případného dodatečného paliva, které může být stanoveno v souladu s následujícími podmínkami:

- a) V souladu s požadavky AMC1 CAT.OP.MPA.140(d) (h)(1)(i) určí provozovatel pro každý let kritický bod, a to takový, ze kterého je nejdelší doba letu na přiměřené letiště s uvážením předpovědi větru a atmosférických podmínek. Z vybraného kritického bodu provozovatel stanoví minimální množství paliva pro nejnepríznivější stav spotřeby paliva (jeden motor versus dva pracující motory), pokud je toto palivo větší než dodatečné palivo vypočtené v souladu s požadavky na palivo uvedenými v CAT.OP.MPA, aby bylo možné:
 - i. Provést let z kritického bodu na náhradní letiště:
 - ve výšce 10 000ft; nebo
 - ve výšce 25 000 ft nebo výšce pro jedno motorový let podle toho, co je nižší, za předpokladu, že všechny osoby na palubě mohou být zásobovány kyslíkem a používat jej po dobu potřebnou k letu z kritického bodu na náhradní letiště.
 - ii. Provést klesání a let ve výšce 1 500 ft po dobu 15 minut za standardních podmínek.

- iii. Provést klesání do příslušné DA/DH s následným nezdařeným přiblížením (s přihlédnutím k úplnému postupu nezdařeného přiblížení).
 - iv. Provést normální přiblížení a přistání.
- b) V souladu s požadavky AMC1 CAT.OP.MPA.140(d) (h)(1)(ii) určí provozovatel pro každý let dodatečné palivo používané při provozu v podmínkách námrazy (např. provoz systémů ochrany proti námraze (případně motor/drak letadla)) a, pokud jsou k dispozici údaje výrobce, zohlednění hromadění námrazy na nechráněných površích, pokud je pravděpodobné, že se během odklonu vyskytne námraza
 - c) V souladu s požadavky AMC1 CAT.OP.MPA.140(d) (h)(1)(iii) zváží provozovatel potřebu dodatečného paliva pokud je nutné použít APU pro zajištění dodatečného elektrického výkonu.

3.3 Předletová prohlídka a vyhodnocení technických záznamů letadla

- a) Z hlediska letové způsobilosti jsou na tento druh provozu kladeny stejné nároky jako na provoz ETOPS. Mohou existovat systémy, které mohou být neprovozuschopné při běžném provozu, avšak musí být provozuschopné pro lety s maximální vzdáleností od vhodného letiště 120–180 minut. Těmto systémům a jejich stavu by měla být věnována zvláštní pozornost. MEL provozovatele definuje ty systémy, jejichž závada vylučuje tento druh provozu. Posádky však musí věnovat zvýšenou pozornost historii závad těchto systémů stejně jako předletové prohlídce, která může odhalit dosud neznámá poškození či chyby takových celků a systémů nebo stav, který není závadou, ale může být neslučitelný s delším letem. Předletová prohlídka, pokud ji provádí posádka, by měla obsahovat dodatečné prvky nad rozsah běžné předletové prohlídky, jako např. kontrolu náplně provozních kapalin. Historie závad s občasnými projevy by měla být uvážena s ohledem na nutnost kontroly stavu systémů před vstupem do oblasti nad 120 minut letu od vhodného letiště a případné vynucené diverze i s ohledem na možnost letu v oblasti s omezenými přehledovými a komunikačními službami ATS.
- b) Důležité systémy, u kterých by měla být provedena kontrola, jsou popsány v GM1 CAT.OP.MPA.140(d)

3.4 Výcvik letových posádek a provozního personálu

- a) Provoz v maximální vzdálenosti Provoz v maximální vzdálenosti 120–180 minut od vhodného letiště je jedním z druhů provozu, které má provozovatel schválený, tj. měly by s ním být seznámeny všechny posádky v rámci přeškolovacího výcviku provozovatele a měl by být dle potřeb provozovatele zahrnut do opakovacího výcviku (např. formou LOFT scénáře s takovým letem jednou za provozovatelem stanovenou dobu). Pokud se provozovatel rozhodne neposkytnout výcvik všem členům posádek, je vhodné stanovit traťovou kvalifikaci požadující odpovídající výcvik pro tento provozu a kvalifikovat pro takové tratě jen požadovaný počet posádek.

- b) Výcvik posádek musí v souladu s AMC1 CAT.OP.MPA.140(d) body (e) (f) (g) a (h) zahrnovat:
 - i. postupy pro řízení paliva ve fázi přípravy letu a za letu;
 - ii. postupy pro rozhodování v případě závad systémů, pokračování v letu/diverze;
 - iii. použití dat o výkonnosti s jedním nepracujícím motorem, technika letu s jedním nepracujícím motorem;
 - iv. vyhodnocení zpráv o počasí a použitelnosti letišť;
 - v. předletovou prohlídku v souladu s provozní příručkou provozovatele.
- c) Výcvik provozního personálu se zaměřením na:
 - i. Přípravu letu (výběr tratě, požadované informace v OFP, vyhodnocení použitelnosti letišť a meteorologických předpovědí v souladu s výcvikem posádek);
 - ii. Údržbu kritických celků a předletovou prohlídku, pokud je prováděna organizací údržby

4. Vyhodnocení žádosti inspektorem ÚCL

Pověřený inspektor OOLD při vyhodnocení žádosti posuzuje:

- 4.1 Úplnost žádosti, tj. správné vyplnění **Přílohy 1** (Žádost), předložení navrhovaných změn provozní dokumentace (OM A, B, C, D), předložení vyhodnocení rizik a stanovisko ST ÚCL k technické způsobilosti letadla pro tento provoz.
- 4.2 Analýzu rizik a přiměřenost předchozích provozních zkušeností provozovatele ve smyslu AMC1 CAT.OP.MPA.140(d) bod (a).
- 4.3 Zavedení odpovídajících provozních postupů minimálně v oblasti:
 - a) stanovení rychlosti pro let s jedním nepracujícím motorem a odpovídající maximální vzdálenosti od vhodného letiště dle CAT.OP.MPA.140 (b) a (c);
 - b) výcvikového programu letových posádek dle AMC1 CAT.OP.MPA.140(d) bod (e);
 - c) výcvikového programu provozního personálu dle AMC1 CAT.OP.MPA.140(d) bod (e);
 - d) postupů před letové prohlídky dle AMC1 CAT.OP.MPA.140(d) bod (f);
 - e) zohlednění kritických systémů a provozních postupů v příslušných částech MEL dle AMC1 CAT.OP.MPA.140(d) bod (g);
 - f) plánování paliva, výběru náhradních letišť a tvorby OFP, Tech. Log Book dle AMC1 CAT.OP.MPA.140(d) bod (h).
- 4.4 Posouzení žádosti jako vyhovující:
 - a) zaznamenaná pověřený inspektor splnění všech požadavků do kontrolního seznamu (**Příloha 2**);

- b) vypracuje „**Oznámení** o schválení provozních postupů a výcvikových programů“ (Příloha 3), pokud se jedná o počáteční schválení nebo změnu postupů či výcviků a po podepsání Ř/OPL zajistí jeho odeslání žadateli do DS+
- c) po doložení provedení výcviku a vyhodnocení změn provozních příruček (OM A,B,C a D), zaslaných provozovatelem, nebo pokud výcvik a změny provozních příruček nejsou požadovány při změně schválení, vypracuje pověřený inspektor „**Rozhodnutí** o schválení/změně pro provoz v maximální vzdálenosti od vhodného letiště pro dvumotorové letouny bez oprávnění ETOPS 120-180 minut“ (Příloha 3);
- d) připraví aktualizovaný „**Attachment to AOC**“ (označí schválení provozu, aktualizuje datum vystavení přílohy shodné s datem vydání Rozhodnutí). Takto upravený Attachment po podpisu Ř/OPL zašle provozovateli prostřednictvím DS;
- e) pověřený inspektor zkompletuje složku k archivaci a uloží vše do spisu, přílohy k Žádosti a korespondence s provozovatelem jsou archivovány pouze elektronicky v příslušné složce.

4.5 Posouzení žádosti jako nevyhovující:

- a) zpracuje „**Oznámení**“ o přerušení řízení a zašle „Výzvu k odstranění nedostatků“, zajistí podpis ředitele OPL a zašle tuto Výzvu žadateli (provozovateli) prostřednictvím datové schránky;
- b) v případě, že provozovatel do 30 dnů od lhůty pro doručení „Oznámení o přerušení řízení“ a „Výzvy k odstranění nedostatků“ nezašle požadované doplňující (opravené) přílohy nebo jiné požadované dokumenty, a to jedním ze způsobů doručení (viz část 2.1), zpracuje pověřený inspektor „**Usnesení o zastavení řízení**“ a zkompletuje složku (spis) k archivaci (žádost, kontrolní list, Oznámení, Výzvy, Usnesení o ukončení řízení, doručení z DS, apod.);
- c) v případě že, žadatel (provozovatel) opakovaně neodstraní nedostatky „Žádosti“, tj. stejnému nálezu (nedostatku) po třetí výzvě předloží nedostatečně zapracované nebo nepřijatelné opatření, odstraní pouze některé nedostatky, neprokáže dostatečné vyhodnocení rizik a přijetí dostatečných opatření, může pověřený inspektor rozhodnout o zastavení řízení.

5. Závěrečná ustanovení

- (1) Na základě provedeného vyhodnocení ÚCL a uspokojivých výsledků z vyhodnocení provozních postupů a výcvikových programů, obdrží žadatel (provozovatel) „Oznámení o schválení provozních postupů a výcvikových programů“ na předepsaném formuláři.
- (2) Na základě tohoto „**Oznámení** o schválení provozních postupů a výcvikových programů“ zařadí provozovatel schválené provozní postupy a výcvikové programy do příslušných částí provozní příručky jako řádnou revizi v souladu s AMC3 ORO.MLR.100 (Operations Manual

General) nebo formou samostatné přílohy s odkazem v patřičných kapitolách provozních příruček v souladu s GM1 ORO.GEN.200(a)(5) Management System.

(3) Podle schválených programů výcviku provozovatel zahájí výcvik provozního personálu. Termín a místo konání výcviku pilotů oznámit **nejméně 3 pracovní dny předem** řediteli odboru OPL ÚCL ČR na slp_old@caa.gov.cz.

(4) Po ukončení výcviku provozního personálu zašle provozovatel kopie záznamů o výcviku provozního personálu na výše uvedené kontakty v části (2.1) nebo krátkou cestou na e-mailovou adresu ředitele odboru OPL ÚCL ČR slp_old@caa.gov.cz.

(5) Na základě vyhodnocení předložených záznamů o výcviku udělí následně OPL ÚCL konečné schválení formou „**Rozhodnutí** o schválení“.

(6) Udělené schválení se vztahuje pouze na konkrétní letouny.

(7) V případě, že provozovatel žádá o změnu již uděleného schválení (změna provozních postupů, nebo programu výcviku), odbor OPL ÚCL vydá „**Rozhodnutí** o schválení změny“ na základě posouzení navrhovaných změn.