



Ž Á D O S T

o udělení / změnu schválení pro provoz s jednomotorovými turbínovými letouny v noci
nebo v meteorologických podmínkách pro let podle přístrojů (SET-IMC)

A. Žadatel		Záznamy ÚCL
Č. j.:		
Datum:		
Název (jméno):		
Adresa:		
Kontaktní osoba:		
e-mail:		
Telefon:		

B. Druh požadovaného schválení	
Počáteční (žadatel vyplní žádost vč. dílu 1, 2 a 3)	PR
Změna - zavedení dosud neprovozovaného typu (žadatel vyplní žádost vč. dílu 2 a 3)	PR
Změna - zavedení nového letounu již provozovaného typu (žadatel vyplní žádost vč. dílu 2, části 1. a 4. a dílu 3, pokud nedochází k souvisejícím změnám i v ostatních částech)	PR
Změna provozních postupů (žadatel vyplní žádost vč. dílu 2, části 2. a 3.)	LD

C. Letadlo	
Typ(y)/varianta(y):	
Registrační značka(y):	
Další informace:	

D. Prohlášení odpovědného vedoucího
Prohlašuji, že: a) že veškerá dokumentace zaslaná ÚCL ČR byla ověřena a shledána v souladu s příslušnými požadavky; b) provoz bude prováděn pouze podle schválených provozních postupů personálem, který je k tomu způsobilý a který byl řádně vycvičen podle schválených programů výcviku . c) jsem si vědom, že nedílnou součástí před udělením schválení pro provoz SET-IMC je provedení validačního letu dle ustanovení (5) směrnice; d) jsem si vědom, že každé období jednoho roku provozu SET-IMC je požadováno podávat zprávu ÚCL ČR v souladu s ustanovením (4) směrnice. Jméno a podpis odpovědného vedoucího



ÚŘAD PRO CIVILNÍ LETECTVÍ

CAA-SL-048-n-18 / Příloha č. 1 – Díl 2

Seznam povinných úkonů (checklist) k žádosti o udělení/změnu schválení SET-IMC

Položka	Umístění v dokumentaci (číslo kapitoly, ustanovení)	Příloha se dokládá	Poznámky / upřesnění
1. Požadavky na letovou způsobilost včetně údržby			
a) Spolehlivost turbínového motoru, včetně údržby (ustanovení (3)(a))	Přiložit údaje, zpracované držitelem TC a/nebo STC	ANO	
b) Schválený program údržby (ustanovení (3)(b) včetně: • Programu sledování tendence motoru (kromě letounů, kterým bylo vydáno individuální osvědčení letové způsobilosti po 31. 12. 2004) a • Programu spolehlivosti pohonné jednotky a s tím spojených systémů (ustanovení (3)(b) směrnice)	Přiložit k žádosti kopii schvalovací stránky programu údržby	ANO	
2. Provozní postupy pro provoz SET-IMC			
a) MEL (ustanovení (3)(d) směrnice)	Samostatná žádost dle směrnice CAA-SLP-044-n-14	NE	
b) Plánování letů (ustanovení (3)(e) směrnice)		ANO	
c) Normální provozní postupy (ustanovení (3)(f) směrnice)		ANO	
d) Postupy pro nepředvídané okolnosti, včetně postupů při selhání pohonné jednotky a postupy pro vynucené přistání za všech meteorologických podmínek (ustanovení (3)(f) směrnice)		ANO	
e) Postupy pro sledování a hlášení incidentů (ustanovení (3)(g))		ANO	
f) Vyhodnocení bezpečnostního rizika (ustanovení (3)(e) směrnice)		ANO	
g) Výběr letišť/ploch dle CAT.OP.MPA.180(a)(3) (ustanovení směrnice (3)(e))		ANO	

3. Složení letové posádky a program výcviku / přezkoušení letových posádek

a) Složení letové posádky (ustanovení (3)(c) směrnice)		ANO	
b) Program výcviku/přezkoušení pro letovou posádku (ustanovení (3)(c) směrnice)		ANO	

4. Vybavení letounu pro provoz SET-IMC

a) Dodatečné požadavky na vybavení (ustanovení (3)(h) směrnice)	Zpracovaný níže uvedený formulář Příloha 1 – Díl 3 a podpůrná dokumentace (AFM, prohlášení držitele typového certifikátu...)	ANO	
---	---	-----	--

5. Analýza rizik

a) Analýza rizik	Přiložit k žádosti analýzu rizik provozu SET-IMC	ANO	
------------------	--	-----	--

6. Poznámky



Dodatečné vybavení pro provoz SET-IMC

Požadavky na vybavení	Poznámky / upřesnění
A. Vybavení jednomotorových letounů pro provoz SET-IMC pro případy selhání motoru:	
1. Dva nezávislé zdroje elektrické energie, kdy každý je schopen dodávat dostatečnou energii všem hlavním letovým přístrojům, navigačním systémům a letadlovým systémům, které jsou požadovány pro let na cílové letiště nebo náhradní letiště cílového letiště.	
2. Dva ukazatele polohy v prostoru (umělé horizonty), napájenými z nezávislých zdrojů (záložní umělý horizont instalovaný v „glass cockpit“ splňuje požadavky druhého ukazatele polohy v prostoru).	
3. Pro přepravu cestujících ramenní upínací pásy, nebo bezpečnostní upínací pásy s diagonálním ramenním popruhem pro každé sedadlo cestujícího.	
4. Palubní meteorologický radar (v souladu s použitelným CS-ETSO, vydaným EASA nebo rovnocenným dokumentem).	
5. V letounech s přetlakovou kabinou dostatečný počet dodatečných kyslíkových přístrojů pro všechny cestující a členy posádky pro klesání při selhání motoru z max. certifikované cestovní hladiny, při rychlosti klouzání a dané konfiguraci pro klouzání, předpokládaném max. úbytku tlaku v kabině až do dosažení kabinové výšky pod 13 000 ft.	
6. Certifikovaný systém prostorové navigace umožňujícím být naprogramován s polohami ploch pro přistání a oblastmi pro bezpečné vynucené přistání a poskytující okamžité informace o směru a vzdálenosti k těmto místům (systém musí být založen buď na samostatném GNSS přijímači, nebo na více násobných senzorech, umožňujících alespoň provoz RNP APCH bez vertikálního vedení. Přijatelné standardy systému prostorové navigace musí vyhovovat ETSO-145/146c, ETSO-C129a, ETSO-C196a nebo ETSO-C115 vydaných EASA).	
7. Radio-výškoměr.	

8. Přistávací světla schopné osvětlit bod dotyku při vynuceném přistání z výšky 200 ft (pokud vyhovění není uvedeno v AFM, provozovatel požádá držitele TC nebo STC o zaslání prohlášení o vyhovění).	
9. Systém nouzové dodávky elektrické energie dostatečné výkonnosti a kapacity, který následně po selhání veškeré dodávky energie umožňuje zabezpečit energii: • Pro hlavní letové přístroje a přístroje pro prostorovou navigaci během klesání z maximální provozní výšky po selhání motoru. • Pro prostředek pro zajištění jednoho pokusu znovu spustit motor • Pro vysunutí klapek a podvozku • Pro použití radio-výškoměru během přiblížení na přistání • Pro přistávací světla • Pro ohřev jednoho Pitotova snímače tlaku • Pro elektrický prostředek určený k poskytování dostatečné ochrany proti snížení vidění pilota při přistání, pokud je instalován (vidění pilota může např. ovlivnit déšť, námraza a zamlžení okna).	

B. Vybavení motoru pro snížení pravděpodobnosti poruchy motoru za letu:	
1. Zapalovací systém, který se aktivuje automaticky nebo umožňuje manuální ovládání pro vzlet a přistání a během letu při viditelné vlhkosti.	
2. Systém detekce magnetických částic v mazacím systému motoru, které jsou spojeny s bezprostředním selháním hnacích komponentů, včetně indikace upozornění v kabině posádky	
3. Nouzové zařízení pro řízení výkonu motoru, které dovoluje stálý provoz motoru při dostatečném rozsahu výkonu pro bezpečné dokončení letu v případě jakékoliv přiměřené pravděpodobné poruše zařízení pro řízení paliva.	

Upozornění: Výše uvedené položky (A)(1-9) musí být doloženy příslušnou stránkou AFM, nebo prohlášením o vyhovění držitele ST nebo STC.