

Poznámka: Poradenský materiál týkající se provozu za nízké dohlednosti je obsažen v dokumentu Manual of All-Weather Operations (Doc 9365).

2.2.8.5 V případě vzletu za nízké dohlednosti musí stát zápisu do rejstříku vydat zvláštní oprávnění pro minimální RVR pro vzlet.

Poznámka: Obecně je dohlednost pro vzlet stanovena podmínkami RVR. Rovněž může být použita rovnocenná horizontální dohlednost.

2.2.8.6 Přiblížení podle přístrojů na heliport nebo místo přistání při dohlednosti nižší než 800 m by nemělo být schváleno, pokud není poskytována informace o RVR nebo přesné měření nebo pozorování dohlednosti.

Poznámka: Požadavky na přesnost meteorologických měření a pozorování a v současnosti dosažitelná přesnost meteorologických měření a pozorování jsou uvedeny v Předpisu L 3-10157 Meteorologie (PANS-MET), Dodatek BA.

2.2.8.7 Provozní minima pro 2D přiblížení podle přístrojů, které využívá postupy přiblížení podle přístrojů, musí být určena stanovením minimální nadmořské výšky pro klesání (MDA) nebo minimální nadmořské výšky pro klesání (MDH), minimální dohlednosti a, je-li to nezbytné, podmínek oblačnosti.

Poznámka: Poradenský materiál k využívání techniky konečného přiblížení stálým klesáním (CDFA) pro postupy nepřesného přístrojového přiblížení je uveden v Předpisu L 8168, Část II, Díl 5.

2.2.8.8 Provozní minima pro 3D přiblížení podle přístrojů, které využívá postupy přiblížení podle přístrojů, musí být určena stanovením nadmořské výšky rozhodnutí (DA) nebo výšky rozhodnutí (DH) a minimální dohlednosti nebo RVR.

2.2.9 Záznamy o pohonných hmotách a oleji

2.2.9.1 Provozovatel musí vést záznamy o pohonných hmotách a oleji, aby kontrolní orgány Úřadu mohly ověřit, zda byly pro každý let splněny požadavky uvedené v ust. 2.3.6.

2.2.9.2 Záznamy o pohonných hmotách a oleji musí provozovatel uchovávat po dobu 3 měsíců.

2.2.10 Posádka

Velitel letadla. Provozovatel musí pro každý let stanovit jednoho pilota jako velitele letadla.

2.2.11 Cestující

2.2.11.1 Provozovatel musí zajistit, aby cestující byli seznámeni s umístěním a způsobem použití:

- dvou a/nebo vícebodových bezpečnostních pásů;
- nouzových východů;
- záchranných vest, jestliže jsou předepsány;
- kyslíkového přístroje, jestliže je toto zařízení pro použití cestujících předepsáno;
- jiných nouzových zařízení určených pro individuální použití, zahrnujících nouzové instrukce pro cestující.

2.2.11.2 Provozovatel musí zajistit, že cestující jsou informováni o umístění a o všeobecném způsobu použití hlavních nouzových zařízení ve vrtulníku, určených pro společné použití.

2.2.11.3 V případě nouze za letu musí provozovatel zajistit, že jsou cestující instruováni o nouzových postupech vhodných pro danou situaci.

2.2.11.4 Provozovatel musí zajistit, aby během vzletu a přistání nebo během letu v případě výskytu turbulence nebo v kterékoliv nouzové situaci, pokud velitel vrtulníku uzná za vhodné, byli všichni cestující na palubě vrtulníku upoutáni ve svých sedadlech bezpečnostními pásy.

2.2.12 Lety nad vodními plochami

Všechny vrtulníky při letech nad vodními plochami v nehostinném prostředí podle ust. 4.5.1 musí mít osvědčení pro vynucené přistání na vodu (ditching). V postupech pro vynucené přistání musí být zahrnuta informace o stavech moře.

2.3 Příprava k letu

2.3.1 Let nebo série letů nesmí být zahájeny, dokud doklady o letové přípravě nejsou vyplněny a velitel vrtulníku se nepřesvědčil, že:

- vrtulník je způsobilý k letu;
- vybavení a zařízení, předepsaná v Hlavě 4 tohoto předpisu pro druh letu, který má být vykonán, jsou zastavěna a jsou dostačující pro vykonání letu;
- bylo pro vrtulník vydáno potvrzení o údržbě, jak je předepsáno v ust. 6.7 tohoto předpisu;
- hmotnost vrtulníku a poloha těžiště dovoluje vzhledem k očekávaným podmínkám letu bezpečné provedení letu;
- dopravovaný náklad je správně rozložen a bezpečně zajištěn;
- byla provedena kontrola potvrzující, že provozní omezení uvedená v Hlavě 3 tohoto předpisu mohou být za letu dodržena;
- byly splněny požadavky uvedené v ust. 2.3.3 týkající se plánování letu.

2.3.2 Vyplněné formuláře přípravy letu musí provozovatel uchovávat po dobu 3 měsíců.

2.3.3 Provozní plánování letů

2.3.3.1 Provozní letový plán musí být vyplněn pro každý zamýšlený let nebo sérii letů a schválený velitelem letadla a musí být podán příslušnému úřadu. Provozovatel musí určit nejefektivnější způsob podání letového plánu.

2.3.3.2 Provozní příručka musí obsahovat popis obsahu a použití letového plánu provozovatele.

2.3.4 Náhradní heliport

2.3.4.1 Náhradní heliport při vzletu

2.3.4.1.1 Náhradní heliport při vzletu musí být vybrán a určen v provozním letovém plánu, jestliže

2.3.7.4 Kromě požadavků v ust. 2.3.7.2 by v provozních postupech měla být uvedena alespoň tato opatření:

- a) pokud je to možné a dveře na straně doplňování paliva nejsou jediným východem, zůstanou uzavřené;
- b) pokud je to možné s ohledem na počasí, dveře na straně, kde doplňování paliva neprobíhá, zůstanou otevřené, pokud není v letové příručce rotorového letadla (RFM) uvedeno jinak;
- c) hasicí zařízení příslušného rozsahu jsou umístěna tak, aby byla v případě požáru okamžitě k dispozici;
- d) pokud jsou ve vrtulníku detekovány palivové páry nebo nastane jakýkoli jiný nebezpečný stav během doplňování paliva, přívod paliva je okamžitě zastaven;
- e) podlaha nebo palubní prostor pod evakuačními východy zůstanou volné;
- f) pro usnadnění rychlého odchodu by měly být rozepnuty bezpečnostní pásy; a
- g) při otáčení rotorů, by na palubě měli zůstat jen cestující pokračující v letu.

2.3.7.5 Pokud jsou cestující na palubě, nesmí být doplňováno palivo AVGAS (letecký benzin) nebo paliva širokého řezu nebo směsi těchto typů paliva.

2.3.7.6 Palivo vrtulníku nesmí být vypouštěno, kdykoli když:

- a) cestující zůstanou na palubě; nebo
- b) cestující nastupují nebo vystupují; nebo
- c) probíhá doplňování kyslíku.

Poznámka 1: Ustanovení týkající se plnění letadel palivem jsou obsažena v Předpise L 14 a ve směrnících pro bezpečné plnění paliva, obsažených v Příručce letištních služeb (The Airport Service Manual, /DOC 9137/ Part I and 8).

Poznámka 2: Další bezpečnostní opatření musí být provedena při plnění jiným palivem než leteckým kerosenem, vzniká-li při plnění směs kerosenu s jinými palivy pro turbínové motory nebo používá-li se otevřené plnicí linky.

2.3.8 Zásoba kyslíku

Poznámka: Atmosférické tlaky použité v tomto textu odpovídají ve standardní atmosféře přibližně těmto výškám:

Atmosférický tlak	Metry	ft
700 hPa	3 000	10 000
620 hPa	4 000	13 000
376 hPa	7 600	25 000

2.3.8.1 Let, který má být vykonán ve výškách, v nichž je atmosférický tlak v prostorách pro cestující a posádku nižší než 700 hPa, nesmí být zahájen, není-li ve vrtulníku taková zásoba kyslíku k dýchání, která stačí pro zásobení:

- a) všech členů posádky a 10 procent cestujících po dobu přesahující 30 min., po kterou tlak v těchto prostorách bude mezi 700 - 620 hPa

- b) posádky a cestujících po celou dobu, po kterou atmosférický tlak v těchto prostorách bude menší než 620 hPa.

2.3.8.2 Let, který má být vykonán vrtulníkem s přetlakovou kabinou, nesmí být zahájen, není-li ve vrtulníku pro případ ztráty přetlaku zásoba kyslíku, postačující pro zásobení všech členů posádky a cestujících, která odpovídá okolnostem zamýšleného letu po celou dobu, kdy atmosférický tlak v prostorách pro cestující a posádku by byl menší než 700 hPa. Kromě toho, je-li vrtulník provozován ve výškách, v nichž je atmosférický tlak větší než 376 hPa, ale není-li schopen provést bezpečný sestup do výšek, v nichž je atmosférický tlak roven 620 hPa během čtyř minut, musí zásoba kyslíku zajistit dodávku kyslíku všem osobám v prostorách pro cestující po dobu nejméně 10 minut.

2.4 Postupy za letu

2.4.1 Provozní minima heliportu

2.4.1.1 V letu na heliport zamýšleného přistání se nesmí pokračovat, nenaznačují-li poslední informace, že v očekávané době přiletu může být přistání na tomto heliportu nebo nejméně na jednom náhradním heliportu určení provedeno v souladu s provozním minimem heliportu, stanoveným podle ust. 2.2.8.1.

2.4.1.2 Přiblížení podle přístrojů nesmí pokračovat pod výškou 300 m (1000 ft) nad heliportem nebo do úseku konečného přiblížení, jestliže hlášená dohlednost nebo rozhodující RVR neodpovídají letištní provozní minimům nebo nejsou lepší.

Poznámka: Kritéria pro úsek konečného přiblížení jsou obsažena v dokumentu ICAO „Procedures for Air Navigation Services – Aircraft Operations (PANS-OPS)“ (ICAO Doc 8168), Volume II.

2.4.1.3 Pokud po vstupu do úseku konečného přiblížení nebo po sestupu pod 300 m (1000 ft) nad heliportem klesla hlášená dohlednost nebo rozhodující RVR pod stanovená minima, může přiblížení pokračovat do DA/H nebo MDA/H. V žádném případě, nesmí vrtulník pokračovat v přiblížení na přistání za bod, za kterým by již nebyla dodržena provozní minima stanovená pro tento heliport.

2.4.2 Meteorologická pozorování

Poznámka: Postupy pro meteorologická pozorování na palubě vrtulníku za letu, jejich zaznamenávání a hlášení jsou obsaženy v Předpise L 3, v Předpise L 4444, V Předpise L 10157 a v Předpise L 7030.

2.4.3 Nebezpečné podmínky za letu

Nebezpečné podmínky, se kterými se vrtulník setká, vyjma těch, které jsou spojeny s meteorologickými podmínkami, musí být hlášeny příslušné letecké stanici co možno nejdříve. Podávané zprávy musí obsahovat takové údaje, které mohou být důležité pro bezpečnost jiných letadel.