



SMĚRNICE

CAA-SL-026-n-14

pro udělení / změnu schválení pro
for granting / change of prior approval for

**TECHNIKA LETU PRO PŘIBLÍŽENÍ - LETOUNY
VČETNĚ PŘIBLÍŽENÍ NELETĚNÝCH JAKO STABILIZOVANÁ SPECIFICKÝM
ZPŮSOBEM PŘÍSLUŠNÝCH PRO KONKRÉTNÍ DRÁHY
(v souladu s CAT.OP.MPA.115)**

**APPROACH FLIGHT TECHNIQUE - AEROPLANES
INCLUDES ALL APPROACHES NOT FLOWN AS STABILISED APPROACHES FOR A
PARTICULAR APPROACH TO A PARTICULAR RUNWAY
(according to CAT.OP.MPA.115)**

Změna číslo:	Vydáno		Zpracoval:
	Pod č.j.:	Dne:	
0	311-14/OLD	1. 5. 2014	Ing. Jaroslav Šnajdr
3	5626-19-301	16. 12. 2019	Ing. Michal Kniš
4	4801-22-301	25. 7. 2022	Ing. Michal Parýzek
5	6702-25-301	3. 11. 2025	Ing. Michal Parýzek

Schválil:

Ing. Jan Šikýř
ředitel SL

SEZNAM ZMĚN

Změna číslo:	Datum účinnosti	Změnil	
		Datum	Příjmení/podpis
0	1. 4. 2014	Zpracováno	
1	5. 3. 2015	Zpracováno	
2	1. 7. 2016	Zpracováno	
3	16. 12. 2019	Zpracováno	
4	30. 10. 2022	Zpracováno	
5	3. 11. 2025	Zpracováno	

SEZNAM PLATNÝCH STRAN

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

OBSAH

Ustanovení	Název	Strana
	SEZNAM ZMĚN	2
	SEZNAM PLATNÝCH STRAN	2
	OBSAH, AKTUÁLNOST A POUŽITELNOST SMĚRNICE	3
(a)	Všeobecně	4
(b)	Podání žádosti o udělení/změnu postupů techniky letu pro přiblížení	8
(c)	Požadavky a přijatelné způsoby průkazu pro techniky letu pro přiblížení	9
(d)	Dodatečné pokyny ke zpracování postupů techniky letu pro přiblížení	9
(e)	Proces schválení	10
(f)	Závěrečná ustanovení	10
PŘÍLOHA 1	Žádost o udělení/změnu schválení postupů techniky letu pro přiblížení	

AKTUÁLNOST SMĚRNICE CAA-SL-026-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-026-n-14

Tato Směrnice je použitelná pro:

- (1) Žadatele o vydání osvědčení leteckého provozovatele (AOC) – udělení schválení
- (2) Držitele platného osvědčení leteckého provozovatele (AOC) – změna schválení
- (3) Odbor provozu letadel (OPL), oddělení obchodní letecké dopravy (OOLD), sekce letové (SL) v plném rozsahu. Tato Směrnice je rovněž nedílnou součástí Příručky inspektora OLD pro výkon funkce dozoru nad bezpečností provozovatelů letadel v obchodní letecké dopravě.

Postupy pro udělení / změnu schválení pro provádění techniky letu pro přiblížení – letouny včetně přiblížení neprovedených jako stabilizovaná specifickým způsobem příslušných pro konkrétní dráhu

(a) Všeobecně

- (1) ÚCL ČR vydává tuto směrnici v souladu s Nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1139, Kapitola IV, článkem 62 (2)(e).
- (2) V souladu s požadavkem CAT.OP.MPA.115 musí provozovatel letounů v obchodní letecké dopravě stanovit techniku letu pro přiblížení. Všechny typy přiblížení musí být prováděny jako stabilizované, pokud ÚCL ČR nevydal provozovateli letounů v obchodní letecké dopravě jiné schválení pro konkrétní přiblížení na konkrétní dráhu.
- (3) Všechna nepřesná přístrojová přiblížení (NPA) musejí být v úseku konečného přiblížení letěna technikou konečného přiblížení stálým klesáním (CDFA), pokud ÚCL ČR nevydal provozovateli letounů v obchodní letecké dopravě jiné schválení pro konkrétní přiblížení na konkrétní dráhu. Tato technika letu, zvyšuje bezpečnost letu s použitím standardních provozních postupů, snižuje pracovní zatížení letové posádky a zvyšuje efektivitu úspory paliva.
- (4) Aniž jsou dotčena ustanovení bodu (a)(1) a (a)(2), lze použít odlišnou techniku letu přiblížení pro konkrétní přiblížení pro konkrétní dráhu v případě, že provozovatel obdrží předchozí schválení ÚCL ČR.
- (5) Provozovatel stanoví postupy a instrukce pro provedení přiblížení pro všechny typy přiblížení, které zařadí do příslušných částí provozní příručky.

Stabilizované přiblížení

- (6) Přiblížení lze považovat za stabilizované, pokud jsou splněna následující kritéria:
 - (i) letoun se pohybuje po požadované trati a požadovaném vertikálním profilu klesání;
 - (ii) jsou naladěny a identifikovány požadované navigační prostředky a je nastaven FMS;
 - (iii) letoun je v požadované konfiguraci pro přistání, pokud provozní postupy nevyžadují konečnou změnu konfigurace až po získání vizuální reference z důvodu výkonosti;
 - (iv) letoun je v požadované poloze (úhel sklonu, náklonu a vybočení); úhel náklonu nesmí být větší než 30°;
 - (v) konečná vertikální rychlost klesání musí odpovídat požadované rychlosti klesání pro udržení sestupové roviny při určené přiblížovací rychlosti V_{app} ; odchylka od konečné vertikální rychlosti klesání nesmí překročit 50% její hodnoty, kromě výjimečných okolností, které byly vzaty v úvahu a diskutovány během briefingu před zahájením klesání (např. silný zadní vítr);
 - (vi) přiblížovací rychlost odpovídá rychlosti stanovené pro dané přiblížení dle AFM se započtením případných korekcí (např. korekce na vítr), případná odchylka od přiblížovací rychlosti je v akceptovatelném rozsahu (např. V_{ref} až $V_{ref} + 20$ kts);
 - (vii) je nastaven odpovídající tah/výkon pohonné soustavy letounu pro přiblížovací rychlost;
 - (viii) síly v řízení letounu jsou odpovídajícím způsobem redukovány pomocí systému vyvážení;
 - (ix) je ukončen briefing na přistání a provedeny všechny kontrolní listy.

- (7) V případě přímého přiblížení bez vizuální reference se zemským povrchem musí být splněna kritéria stabilizovaného přiblížení nejpozději ve výšce 1000 ft nad nadmořskou výškou prahu dráhy, ke které je prováděno přiblížení. V případě přesných přiblížení a nepřesných přiblížení za použití techniky konečného přiblížení CDFA lze připustit odchylku od kritérií uvedených v bodech (a)(5)(vi) a (a)(5)(vii), pokud postupy ATC vyžadují rychlost vyšší než běžnou rychlost přiblížení (Vapp) a/nebo je to umožněno postupy popsány v provozní příručce provozovatele. V takovém případě musejí být kritéria uvedená v bodech (a)(5)(vi) a (a)(5)(vii) splněna nejpozději ve výšce 500 ft nad nadmořskou výškou prahu dráhy, ke které je prováděno přiblížení.
- (8) V případě přiblížení s vizuální referencí se zemským povrchem musí být splněna kritéria stabilizovaného přiblížení nejpozději ve výšce 500 ft nad nadmořskou výškou prahu dráhy, ke které je prováděno přiblížení. ÚCL ČR přesto doporučuje i v tomto případě postupovat podle bodu (6).
- (9) V případě přiblížení okruhem, kterému předchází přesné přiblížení nebo nepřesné přiblížení za použití techniky konečného přiblížení CDFA, musejí být splněna kritéria stabilizovaného přiblížení nejpozději ve výšce 1000 ft nad nadmořskou výškou prahu dráhy, ke které je prováděno přiblížení, s výjimkou podmínky uvedené v bodě (a)(5)(iii). Letadlo musí být v tomto případě v požadované konfiguraci pro přiblížení okruhem.
- (10) V souladu s bodem (a)(4) provozovatel popíše v provozní příručce kritéria stabilizovaného přiblížení včetně akceptovatelných odchylek a činnosti letové posádky v případě překročení akceptovatelných odchylek v souladu s principy optimalizace činnosti posádky (CRM).

Technika letu konečného přiblížení stálým klesáním CDFA

(11) Technika letu konečného přiblížení stálým klesáním CDFA

- (a) Tato technika zajišťuje, že nepřesné přiblížení bude provedeno bez výrazných změn úhlu sestupu během úseku konečného přiblížení k dráze po stanovené trati a stanoveném vertikálním profilu klesání. Tato technika je určena pro typy přiblížení bez vertikálního vedení a spočívá v řízení sestupu do výšky rozhodnutí (DA/H). Vertikální profil může být určen:
- (i) doporučenou vertikální rychlostí klesání, založenou na očekávané rychlosti vůči zemi, tzv. ground speed;
 - (ii) vertikálním profilem klesání zobrazeným na přiblížovací mapě včetně kontrolních výšek určených k určité vzdálenosti;
 - (iii) vertikálním profilem klesání uloženým v databázi FMS, který je v souladu s vertikálním profilem klesání zobrazeným na přiblížovací mapě;
- (b) Provozovatel musí zajistit přiblížovací mapu s uvedením křížových kontrol výšky a odpovídající vzdálenosti. Tyto informace mohou být rovněž určeny výpočtem a poskytnuty letové posádce jiným odpovídajícím způsobem s ohledem na lidský faktor. Postupy pro kontrolu výšek a opravu odchylek provozovatel popíše v provozní příručce v souladu s principy optimalizace činnosti posádky (CRM).
- (c) Přiblížení musí být provedeno jako stabilizované v souladu s body (a)(5) až (a)(9).
- (d) Požadovaný vertikální profil klesání musí být dodržen do dosažení výšky rozhodnutí DA/H s ohledem na všechny minimální výšky během přiblížení (step-down fix).
- (e) Výška rozhodnutí DA/H musí být stanovena v souladu s postupy provozovatele a musí obsahovat přídavek provozovatele, aby nedošlo při zahájení nezdařeného přiblížení k nedodržení stanovené minimální výšky nad překážkami. Postup stanovení výšky

rozhodnutí DA/H musí být popsán v provozní příručce provozovatele. Činnost letové posádky ve výšce rozhodnutí DA/H provozovatel popíše v provozní příručce v souladu s principy optimalizace činnosti posádky (CRM).

- (f) Vertikální profil klesání musí zajistit, že pro dokončení přiblížení a přistání ve vizuálním segmentu budou potřeba jen malé nebo žádné změny polohy letounu a/nebo tahu/výkonu.
- (g) Provozovatel stanoví postup zahájení nezdařeného přiblížení, jestliže v DA/H není navázán vizuální kontakt se zemí, v souladu s principy optimalizace činnosti posádky (CRM). Postup nezdařeného přiblížení musí být zahájen ne později, než průletem bodu MAPt nebo dosažením DH/A, podle toho, které hodnoty je dosaženo dříve.
- (h) Trať letu v případě nezdařeného přiblížení musí vést bodem MAPt pokud není na přiblížovací mapě stanoven jiný postup. To se netýká přiblížení okruhem.
- (i) V případě vícepilotního provozu provozovatel stanoví postupy vyžadující:
 - (i) verbální oznámení (call-out) odchylek od sestupové roviny pilotem monitorujícím;
 - (ii) bezodkladné provedení opravy odchylky pilotem letícím;
 - (iii) verbální oznámení (call-out), když letadlo dosahuje výšky rozhodnutí (DA/H).

(12) Podmínky techniky letu CDFA

- (a) Při použití techniky letu CDFA se letoun považuje za usazený na trati konečného přiblížení a vertikálním profilu klesání při splnění následujících podmínek:
 - (i) Letoun se pohybuje po trati konečného přiblížení, s naladěnými a identifikovanými požadovanými navigačními prostředky a s odpovídajícím nastavením prostředků vedení letadla (FMS, autopilot, FD, kurs...);
 - (ii) Letoun je v poloze (úhel sklonu, náklonu a vybočení) a letí rychlostí odpovídající požadované vertikální rychlosti klesání s odpovídajícím nastavením tahu/výkonu a síly v řízení jsou redukovány pomocí systému vyvážení.
 - (b) Úhel sestupu nesmí být větší než $4,5^\circ$ (pokud není provozovatel držitelem schválení pro strmá přiblížení), optimální hodnota úhlu sestupu je 3° .
 - (c) Klesání může být zahájeno před bodem pro zahájení klesání (FAF), typicky 0,3 NM před tímto bodem (v závislosti na rychlosti vůči zemi), pokud to je vyžadováno postupy pro daný typ/třidu letounu.
 - (d) V případě přiblížení okruhem s využitím techniky CDFA je technika použita při nepřetržitém klesání z výšky konečného přiblížení do výšky MDA/H nebo výšky pro zahájení vizuálního manévrování, kde může následovat úsek horizontálního letu.
- (13) V souladu s bodem (a)(4) provozovatel popíše v provozní příručce postupy pro přiblížení s využitím techniky letu konečného přiblížení stálým klesáním CDFA včetně akceptovatelných odchylek a činnosti letové posádky v případě překročení akceptovatelných odchylek v souladu s principy optimalizace činnosti posádky (CRM).

Nepřesná přiblížení bez použití techniky CDFA

- (14) V souladu s bodem (a)(2) může provozovatel letět nepřesné přiblížení (NPA) bez použití techniky letu konečného přiblížení stálým klesáním CDFA pouze pokud obdržel předchozí schválení ÚCL ČR pro konkrétní typ přiblížení pro konkrétní dráhu na základě žádosti (podrobněji v části (b)).

- (15) Minimální výška pro klesání MDA/H musí být stanovena v souladu s postupy provozovatele, aby nedošlo při zahájení nezdařeného přiblížení k nedodržení stanovené minimální výšky nad překážkami. Stanovení minimální výšky pro klesání MDA/H musí být popsáno v provozní příručce provozovatele. Činnost letové posádky v minimální výšce pro klesání MDA/H a v bodě nezdařeného přiblížení MAPt provozovatel popíše v provozní příručce v souladu s principy optimalizace činnosti posádky (CRM).
- (16) Nepřesné přiblížení bez použití techniky CDFA musí být letěno do minimální výšky pro klesání MDA/H nebo výše, kde může následovat horizontální úsek letu do bodu zahájení postupu nezdařeného přiblížení MAPt. Postup musí být proveden s ohledem na všechny minimální výšky během přiblížení (step-down crossing altitudes). Postup musí zajistit bezpečný a stabilizovaný způsob provedení přiblížení. Postup musí zajistit, že případné předčasné klesání do minimální výšky pro klesání MDA/H nepovede k následnému letu pod touto výškou bez odpovídající vizuální reference. Provozovatel může využít např. následující nástroje:
- (i) kontrola výšky dle na indikace radiovýškoměru vzhledem k vertikálnímu profilu klesání;
 - (ii) systém varování/výstrahy před srážkou se zemí (TAWS);
 - (iii) stanovení mezní hodnoty vertikální rychlosti klesání;
 - (iv) postupy pro zabránění předčasnému klesání do MDA/H a dlouhému letu ve výšce MDA/H;
 - (v) specifikace požadavků na vizuální referenci pro zahájení dalšího klesání z výšky MDA/H;
 - (vi) stanovení vyšších minimálních hodnot RVR/dohlednosti.
- (17) Přiblížení, která vyžadují vodorovný let v minimální výšce pro klesání MDA/H nebo nad ní, musejí být vyjmenována v provozní příručce provozovatele.
- (18) Letiště, pro která má provozovatel schváleny ÚCL ČR postupy dle bodu (a)(16), musí provozovatel zařadit do kategorie B nebo C.
- (19) Provozovatel musí zajistit přiblížovací mapu s uvedením výškových omezení (výška v bodě zahájení klesání, minimální výšky během přiblížení, MDA/H) a bodů zahájení klesání (FAP) a zahájení postupu nezdařeného přiblížení (MAPt). Postupy pro kontrolu výšek a opravu odchylek provozovatel popíše v provozní příručce v souladu s principy optimalizace činnosti posádky (CRM).
- (20) V souladu s bodem (a)(4) provozovatel popíše v provozní příručce postupy pro přiblížení bez využití techniky letu konečného přiblížení stálým klesáním CDFA včetně akceptovatelných odchylek a činnosti letové posádky v případě překročení akceptovatelných odchylek v souladu s principy optimalizace činnosti posádky (CRM).

Přiblížení neletěná jako stabilizovaná

- (21) V souladu s bodem (a)(1) může provozovatel letět přiblížení s odchylkou od kritérií stabilizovaného přiblížení, pouze pokud obdržel předchozí schválení ÚCL ČR pro konkrétní typ přiblížení pro konkrétní dráhu na základě žádosti (podrobněji v části (b)).
- (22) Provozovatel stanoví takové postupy, aby byla při přiblížení s odchylkou od kritérií stabilizovaného přiblížení maximálně zmírněna rizika a byla zachována úroveň bezpečnosti. Tyto postupy provozovatel popíše v provozní příručce.
- (23) Letiště, pro která má provozovatel schváleny ÚCL ČR postupy dle bodu (a)(21), musí provozovatel zařadit do kategorie C.

- (24) ÚCL ČR posoudí každou žádost individuálně, včetně odůvodnění žádosti a stanovení dalších podmínek schválení.
- (25) V souladu s bodem (a)(4) provozovatel popíše v provozní příručce postupy pro přiblížení s odchylkou od kritérií stabilizovaného přiblížení včetně akceptovatelných odchylek a činnosti letové posádky v případě překročení akceptovatelných odchylek v souladu s principy optimalizace činnosti posádky (CRM).

Výcvik

- (26) Před zahájením letů, prováděných pomocí techniky CDFA, musí každý člen letové posádky absolvovat příslušný výcvik a přezkoušení, vyžadovaný příslušnou podkapitolou Přílohy III (Annex III – ORO.FC) . Provozovatel zajistí, že přeškolovací a opakovací výcvik bude obsahovat použití techniky CDFA.
- (27) OPC- Operator Proficiency Check – přezkoušení provozovatelem by mělo obsahovat nejméně jedno přiblížení prováděné technikou CFDA až do odpovídajících minim s následným přistáním, nebo postupem pro nezdařené přiblížení. V případě výcviku na FSTD, by měla být použita minimální dráhová dohlednost, příslušná pro danou dráhu.
- (28) Výcvik by měl být přizpůsoben stanoveným postupům společnosti, mimo jiné ustálenému vertikálnímu profilu klesání. Důraz by měl být dán na zásady optimalizace činnosti posádky (CRM) v požadované oblasti přesnosti letu a koordinace práce letové posádky.
- (29) Pro provedení letů bez použití metody CFDA musí být proveden dodatečný výcvik s patřičnou pozorností ke zvyšujícímu se riziku letu a musí být proveden v souladu se schválenými postupy.
- (30) Pro provedení letů s odchylkou od kritérií stabilizovaného přiblížení navrhne provozovatel výcvikové postupy. Výcvik musí být proveden v souladu se schválením vydaným ÚCL ČR.
- (31) Provozovatel stanoví postupy výcviku. Tyto postupy zapracuje do systému výcviku, který je zpracován v příslušné části provozní příručky, část D (OM-D).

Analýza rizik

- (32) Provozovatel provede vyhodnocení bezpečnostních rizik a úrovně bezpečnosti postupu pro provedení konkrétního přiblížení pro konkrétní dráhu a stanoví zmírňující opatření. Analýzu rizik předloží ÚCL ČR jako přílohu k žádosti.

(b) Podání žádosti o udělení / změnu postupů techniky letu pro přiblížení

- (1) Udělení / změně schválení musí předcházet podání samostatné žádosti na předepsaném formuláři, který je uveden v **PŘÍLOZE 1** k této směrnici.
- (2) Nedílnou součástí žádosti musí být návrh postupů vč. výcvikových postupů (provozní příručka) techniky letu pro přiblížení - letouny dle níže uvedeného ustanovení (c) této směrnice a analýza rizik.
- (3) V sekci A formuláře žádosti žadatel vyplní vlastní číslo jednací (nepovinné) a datum vyplnění žádosti, kontaktní údaje včetně e-mailu a telefonního čísla osoby přímo zodpovědné za zpracování žádosti a příloh k žádosti. Část „Záznamy ÚCL“ je určena pro potřeby ÚCL ČR – žadatel nevyplňuje.
- (4) V sekci B formuláře žádosti žadatel vybere jednu z variant. Počáteční schválení vybere v případě, že žadatel v době žádosti není držitelem schválení postupů techniky letu pro přiblížení. Změnu schválení vybere v případě, že žadatel v době žádosti již je držitelem schválení postupů techniky letu pro přiblížení (bez ohledu na konkrétní parametry schválení).

- (5) V sekci C formuláře žádosti žadatel uvede, kterých provozovaných typů letadel se žádost týká. Pokud žadatel žádá o schválení pro všechny letouny (registrační značky) provozovaného typu, do řádku „Registrační značky“ uvede „všechny“. Řádek „Další informace“ je nepovinný, žadatel může uvést například zvláštní vybavení letounu, které by mohlo mít vliv na proces schválení.
- (6) V sekci D formuláře žádosti žadatel uvede identifikaci dráhy a typu přiblížení, pro které je schválení požadováno. V řádku „Technika letu pro přiblížení“ žadatel uvede, pro jaké odchylky od standardní techniky přiblížení (stabilizované přiblížení, CDFA) je požadováno schválení. Řádek „Další informace“ je nepovinný, žadatel může uvést například odůvodnění odchylky od standardní techniky přiblížení.
- (7) V sekci E formuláře žádosti žadatel označí, které přílohy jsou k žádosti přiloženy. V případě využití pole „Jiné“ žadatel uvede název všech dalších příloh žádosti.
- (8) V sekci F formuláře žádosti odpovědný vedoucí žadatele svým podpisem potvrdí uvedené prohlášení a formální správnost žádosti. V případě využití podpisu elektronickým certifikátem není třeba vyplňovat jméno odpovědného vedoucího.
- (9) Žádost na předepsaném formuláři (**PŘÍLOHA 1**), včetně všech příloh předejte:
- prostřednictvím datové schránky (ID: v8gaaz5), nebo
 - poštou na adresu: Úřad pro civilní letectví ČR, K Letišti 1149/23, 161 00 Praha 6, nebo
 - na e-mailovou adresu: podatelna@caa.gov.cz se zaručeným elektronickým podpisem, a nebo
 - osobně na podatelnu ÚCL.

(c) Požadavky a přijatelné způsoby průkazu pro techniky letu pro přiblížení

- (1) Postupy techniky letu pro přiblížení – letouny, musí být zpracovány v souladu s požadavkem CAT.OP.MPA.115 nařízení Komise (EU) 965/2012 a této směrnice.
- (2) Pro splnění výše uvedeného požadavku je třeba použít následující přijatelné způsoby průkazu (*AMC – Acceptable Means of Compliance*). V těchto AMC je jmenovitě uvedeno, jaké konkrétní faktory má provozovatel vzít do úvahy při stanovování postupů techniky letu pro přiblížení.
- (i) AMC1.CAT.OP.MPA.115
 - (ii) AMC2 CAT.OP.MPA.115
 - (iii) AMC3 CAT.OP.MPA.115
 - (iv) AMC1 CAT.OP.MPA.115(a)
 - (v) GM1 CAT.OP.MPA.115(a)
 - (vi) GM1 CAT.OP.MPA.115(b)

(d) Dodatečné pokyny ke zpracování postupů techniky letu pro přiblížení

- (1) Zpracované a ke schválení předkládané postupy techniky letu pro přiblížení musí obsahovat pouze ta kritéria, které skutečně provozovatel hodlá využít a které je schopen software počítačového zpracování provozního letového plánu (*OFP-Operational Flight Plan*) provozovatele zabezpečit. To znamená, že provozovatel v žádném případě neopíše do své provozní příručky doslovně celé znění AMC1 CAT.OP.MPA.115, ale vybere tu konkrétní techniku či techniky, kterou skutečně používá nebo chce používat. Provozovatel může samozřejmě stanovit techniku vlastní, jak je uvedeno výše.

- (2) Implementace případných dalších, postupně zaváděných nebo jiných postupů techniky letu pro přiblížení musí být předmětem žádosti o změnu.

(e) Proces schválení

- (1) ÚCL ČR posoudí předloženou žádost a přílohy, zpracuje připomínky, případně si vyžádá další podklady.
- (2) Na základě vyhodnocení žádosti a podkladů a zpracování připomínek dle bodu (e)(1) ÚCL ČR vydá **Oznámení o schválení**.
- (3) Provozovatel po obdržení oznámení dle bodu (e)(2) zařadí schválené provozní postupy a program výcviku do provozní příručky v souladu s AMC3 ORO.MLR.100. Změny provozní příručky provozovatel oznámí na ÚCL prostřednictvím formulářů „Oznámení o změně provozní příručky“ jedním ze způsobů uvedených v bodě (b)(9).
- (4) Provozovatel provede výcvik letových posádek. Termín a místo konání výcviku letových posádek provozovatel oznámí minimálně 3 pracovní dny předem řediteli OPL slp_old@caa.gov.cz.
- (5) Provozovatel předloží ÚCL ČR doklady o absolvování výcviku letových posádek zasláním na e-mail inspektora oddělení OLD, který má příslušnou žádost na starosti nebo jedním ze způsobů uvedených v bodě (b)(9).
- (6) Na základě dokladů dle bodu (e)(5) ÚCL ČR vydá **Rozhodnutí** podle zákona č. 500/2004 Sb., (správní řád), ve znění pozdějších předpisů, po jehož obdržení může provozovatel zahájit obchodní provoz ve smyslu žádosti.

(f) Závěrečná ustanovení

Změna č. 5 této směrnice byla zpracována na základě prováděcího nařízení Komise (EU) 2021/2237 ze dne 15. prosince 2021, kterým se mění nařízení (EU) č. 965/2012, pokud jde o požadavky na provoz za každého počasí a na výcvik a přezkoušení letových posádek a nařízení výkonného ředitele EASA 2022/012/R ze dne 30. června 2022, kterým se mění příslušná AMC a GM.

Změna č. 5 této směrnice nabývá účinnosti 3. 11. 2025.