

EGT	Exhaust gas temperature Teplota výstupních plynů
EICAS	Engine indication and crew alerting system Indikace motoru a výstražný systém posádky
ELT	Emergency locator transmitter Polohový maják nehody
ELT(AD)	Automatically deployable ELT ELT samočinně uváděný do pracovní polohy
ELT(AF)	Automatic fixed ELT Automatický pevný ELT
ELT(AP)	Automatic portable ELT Automatický přenosný ELT
ELT(S)	Survival ELT Záchranný ELT
EPR	Engine pressure ratio Stupeň stlačení v motoru
EUROCAE	European Organization for Civil Aviation Equipment Evropská organizace pro vybavení používané v civilním letectví
EVS	Enhanced vision system Systém pro zlepšení viditelnosti
FANS	Future air navigation system Budoucí navigační systém
FDAP	Flight data analysis programmes Programy sroboru rozboru letových údajů
FDAU	Flight data acquisition unit Jednotka sběru letových údajů
FDR	Flight data recorder Zapisovač letových údajů
FL	Flight level Letová hladina
FM	Frequency modulation Kmitočtová modulace
ft	Foot Stopa (měrová jednotka)
ft/min	Feet per minute Stop za minutu
g	Normal acceleration Normální zrychlení
GCAS	Ground collision avoidance system Pozemní protisrážkový systém
GNSS	Global navigation satellite system Globální družicový navigační systém
GPWS	Ground proximity warning system Systém signalizace nebezpečného přiblížení k zemi
HEA	High elevation aerodromes Letiště ve vysokých nadmořských-výškách nad mořem

MHz	Megahertz Megahertz
MLS	Microwave landing system Mikrovlnný přistávací systém
MMEL	Master minimum equipment list Základní seznam minimálního vybavení
MNPS	Minimum navigation performance specification Specifikace minimální navigační výkonnosti
MOPS	Minimum operational performance specification Specifikace minimální provozní výkonnosti
m/s	Meter per second Metr za sekundu
m/s²	Meter per second squared Metr za sekundu na druhou (zrychlení)
N	Newton Newton
N₁	Low pressure compressor speed; fan speed (three-stage compressor) Rychlost otáčení nízkotlakého kompresoru; rychlost otáčení dmyhadla (třístupňový kompresor)
N₂	High pressure compressor speed (two-stage compressor); intermediate pressure compressor (three-stage compressor) Rychlost otáčení vysokotlakého kompresoru (dvoustupňový kompresor); středotlakého kompresoru (třístupňový kompresor)
N₃	High pressure compressor speed (three-stage compressor) Rychlost otáčení vysokotlakého kompresoru (třístupňový kompresor)
NAV	Navigation Navigace
NM	Nautical mile Námořní míle (1,853 km)
NVIS	Night vision imaging systems Systémy snímání nočního vidění
OCA	Obstacle clearance altitude Bezpečná nadmořská výška nad překážkami
OCA/H	Obstacle clearance altitude/height Bezpečná nadmořská výška / výška nad překážkami
OCH	Obstacle clearance height Bezpečná výška nad překážkami
PANS	Procedures for Air Navigation Services Postupy pro letové navigační služby
PBC	Performance-based communication Komunikace založená na výkonnosti
PBN	Performance-based navigation Navigace založená na výkonnosti
PBS	Performance-based surveillance Přehled založený na výkonnosti
PNR	Point of no return Bod posledního návratu
RCP	Required communication performance Specifikace požadované komunikační výkonnosti

RNAV

Area navigation

Prostorová navigace

RNP	Required navigation performance Požadovaná navigační výkonnost
RSP	Required surveillance performance Specifikace požadované přehledové výkonnosti
RTCA	Radio Technical Commission for Aeronautics
RVR	Runway visual range Dráhová dohlednost
RVSM	Reduced vertical separation minima
SOP	Standard operating procedures Standardní provozní postupy
SST	Supersonic transport Nadzvuková doprava
STOL	Short take-off and landing Krátký vzlet a přistání
SVS	Synthetic vision system Syntetický systém vidění
TAS	True air speed Pravá vzdušná rychlost
TAWS	Terrain awareness warning system Systém výstrahy nebezpečné blízkosti terénu
TCAS	Traffic alert and collision avoidance system Provozní výstražný protisrážkový systém
TLS	Target level of safety Cílová úroveň bezpečnosti
TVE	Total vertical error Celková vertikální chyba
UTC	Universal co-ordinated time Světový koordinovaný čas
V_D	Design diving speed Návrhová rychlost pro strmý sestupný let
VFR	Visual flight rules Pravidla pro let za viditelnosti
VMC	Visual meteorological condition Meteorologické podmínky pro let za viditelnosti
V_{MC}	Minimum control speed with the critical engine inoperative Minimální rychlost říditelnosti s kritickým motorem mimo provoz
VOR	VHF omnidirectional radio range VKV všesměrový radiomaják
VSM	Vertical separation minima Minimální vertikální rozstupy
V_{SO}	Stalling speed or the minimum steady flight speed in the landing configuration Pádová rychlost nebo minimální rychlost ustáleného letu v konfiguraci pro přistání

HLAVA 1 – DEFINICE

Když jsou následující výrazy použity v tomto předpisu, mají následující význam:

Bezpečná nadmořská výška nad překážkami (OCA) (Obstacle clearance altitude) nebo bezpečná výška nad překážkami (OCH) (Obstacle clearance height)

Nejnižší nadmořská výška nebo nejnižší výška nad úrovní příslušného prahu dráhy nebo nad úrovní letiště stanovená k tomu, aby byla splněna kritéria bezpečné výšky nad překážkami.

Poznámka 1: Bezpečná nadmořská výška nad překážkami se vztahuje ke střední hladině moře a bezpečná výška nad překážkami se vztahuje k výšce prahu dráhy nad mořem, nebo v případě postupů nepřesného přístrojového přiblížení k výšce letiště nad mořem nebo výšce prahu dráhy nad mořem, jestliže je více než 2 m (7 ft) níže, než výška letiště nad mořem. Bezpečná výška nad překážkami pro postup přiblížení okruhem se vztahuje k výšce letiště nad mořem.

Poznámka 2: Jsou-li použity oba pojmy, lze je pro usnadnění psát ve tvaru bezpečná nadmořská výška/výška nad překážkami a zkracovat „OCA/H“.

Bezpečné vynucené přistání (Safe forced landing)

Nevyhnutelné přistání nebo nouzové přistání na vodu s přiměřenou pravděpodobností, že nedojde ke zranění osob na palubě ani na zemi.

Bod posledního návratu (Point of no return)

Poslední možný geografický bod, ze kterého může letadlo pokračovat na letiště určení, stejně jako na dostupné náhradní letiště na trati, stanovené pro daný let.

Celková vertikální chyba (TVE) (Total vertical error)

Vertikální geometrický rozdíl mezi skutečnou tlakovou nadmořskou výškou, ve které letadlo letí, a jeho přidělenou tlakovou nadmořskou výškou (letovou hladinou).

Cestovní hladina (Cruising level)

Hladina dodržovaná letadlem během značné části letu.

Cílová úroveň bezpečnosti (TLS) (Target level of safety)

Všeobecný výraz představující úroveň rizika, která je považována za určitých okolností za přijatelnou.

COMAT

Materiál provozovatele přepravovaný na palubě jeho letadla pro jeho vlastní potřebu.

Člen letové posádky (Flight crew member)

Člen posádky s průkazem způsobilosti, pověřený povinnostmi nezbytnými pro provoz letadla během doby letové služby.

Člen posádky (Crew member)

Osoba určená provozovatelem do služby v letadle během doby letové služby.

Doba letu - letouny (Flight time - aeroplanes)

Celková doba od okamžiku, kdy se letoun poprvé dá do pohybu s cílem vzletět, do okamžiku, kdy naposled zastaví na konci tohoto letu.

Poznámka: Doba letu tak, jak je zde definována, odpovídá času „od špalku ke špalku“, který se běžně používá a který se měří od okamžiku, kdy se letoun poprvé dá do pohybu s cílem vzletět, do okamžiku, kdy naposled zastaví na konci tohoto letu.

Doba odpočinku (Rest period)

Souvislý a definovaný časový úsek následující po službě a/nebo časový úsek před službou, během kterého jsou členové letové posádky nebo palubní průvodčí zproštěni všech povinností.

Doba letové služby (Flight duty period)

Doba začínající okamžikem, ke kterému provozovatel od člena letové posádky nebo palubního průvodčího požaduje, aby se přihlásil do služby, která zahrnuje let nebo sérii letů, a která končí v okamžiku, kdy letadlo zastaví a motory jsou vypnuty na konci posledního letu, během něhož dotyčná osoba pracuje jako člen posádky.

Doba služby (Duty period)

Doba, která začíná okamžikem, ke kterému provozovatel od člena letové posádky nebo palubního průvodčího požaduje, aby nastoupil do služby nebo jí začal vykonávat, a končí, jakmile tato osoba nemá žádné další povinnosti.

Dráhová dohlednost (RVR) (Runway visual range)

Vzdálenost, na kterou může pilot letadla nacházejícího se na ose RWY vidět denní dráhové značení nebo návěstidla ohraničující RWY nebo vyznačující její osu.

Elektronické letové informační zařízení (Electronic flight bag (EFB))

Elektronický informační systém sestávající z vybavení a aplikací pro letovou posádku, který umožňuje ukládání, aktualizaci, zobrazování a zpracování funkcionalit EFB k podpoře letového provozu nebo povinností posádky.

Kombinovaný systém vidění (Combined vision system (CVS))

Systém zobrazující obrazy kombinací elektronického systému pro zlepšení viditelnosti (EVS) a syntetického systému vidění (SVS).

Komunikace založená na výkonnosti (PBC) (Performance-based communication)

Komunikace založená na výkonnostních specifikacích vztahujících se na poskytování letových provozních služeb.

Poznámka: Specifikace RCP obsahují požadavky na komunikační výkonnost, která je

Poznámka: Letiště odletu může být pro daný let i náhradním letištěm na trati nebo náhradním letištěm určení.

Navigace založená na výkonnosti (PBN) (Performance-based navigation)

Prostorová navigace založená na výkonnostních požadavcích pro letadla provozovaná na tratích ATS, na postupech přiblížení podle přístrojů nebo ve stanoveném vzdušném prostoru.

Poznámka: Výkonnostní požadavky jsou vyjádřeny navigačními specifikacemi (specifikace RNAV, specifikace RNP) ve vztahu k přesnosti, integritě, spojitosti, ~~dostupnosti~~ a funkčnosti, nezbytné pro navrhovaný provoz v souvislosti s příslušným konceptem vzdušného prostoru. Dostupnost signálu globálního navigačního družicového navigačního systému v prostoru a/nebo jiné infrastruktury navigačních prostředků je v rámci konceptu vzdušného prostoru zvažuje uvažována za účelem umožnění navigační aplikace.

Navigační specifikace (Navigation specification)

Soubor požadavků pro letadlo a letovou posádku nezbytných k podpoře provozu s navigací založenou na výkonnosti ve stanoveném vzdušném prostoru. Existují dva druhy navigačních specifikací:

Specifikace požadované navigační výkonnosti (RNP) (Required navigation performance (RNP) specification)

Navigační specifikace založená na prostorové navigaci, která zahrnuje požadavky na sledování výkonnosti a varování, označovaná zkratkou RNP, např. RNP 4, RNP APCH.

Specifikace prostorové navigace RNAV (RNAV) (Area navigation (RNAV) specification)

Navigační specifikace založená na prostorové navigaci, která nezahrnuje požadavky na sledování výkonnosti a varování, označovaná zkratkou RNAV, např. RNAV 5, RNAV 1.

Poznámka 1: Performance-based Navigation Manual (PBN) (Doc 9613), Volume II obsahuje podrobný návod pro navigační specifikace.

Poznámka 2: Výraz RNP, který byl dříve definován jako „vyhlášení navigační výkonnosti nezbytné pro provoz v definovaném vzdušném prostoru“ byl z tohoto předpisu odstraněn, jelikož byl koncept RNP nahrazen konceptem PBN. Výraz RNP je nyní v tomto předpisu používán výhradně v souvislosti s navigačními specifikacemi, které vyžadují sledování výkonnosti a varování. Např. RNP 4 se vztahuje k letadlu a provozním požadavkům, které obsahují požadavek na výkonnost v příčném směru 4 NM s palubním sledováním výkonnosti a varováním, které jsou podrobně popsány v PBN Manual (Doc 9613).

Nebezpečné zboží (Dangerous goods)

Předměty nebo látky, které mohou ohrožovat zdraví, bezpečnost, majetek nebo životní prostředí a které jsou uvedeny na seznamu nebezpečného zboží v technických instrukcích nebo které jsou takto v těchto instrukcích klasifikovány.

Poznámka: Třídění nebezpečného zboží je uvedeno v Předpise L 18 - Bezpečná letecká doprava nebezpečného zboží (dále viz Technické instrukce pro bezpečnou přepravu nebezpečného zboží – Doc 9284).

Noc (Night)

Doba mezi koncem občanského soumraku a začátkem občanského svítání nebo jiný podobný časový úsek mezi západem a východem slunce, který může stanovit příslušný úřad.

Poznámka: Občanský soumrak končí večer, když střed slunečního disku je 6 stupňů pod horizontem, a občanské svítání začíná ráno, když je střed slunečního disku 6 stupňů pod horizontem.

Obchodní letecká doprava (Commercial air transport operation)

Provoz letadla zahrnující dopravu cestujících, nákladu nebo pošty za náhradu nebo náhradu nájmu.

Oprava (Repair)

Obnova letadla, motoru, vrtule nebo přidružené letadlové části do stavu letové způsobilosti, v souladu s příslušnými požadavky letové způsobilosti, poté, co došlo k jeho poškození nebo opotřebení.

Osamocené letiště (Isolated aerodrome)

Letiště určení, pro které neexistuje náhradní letiště určení vhodné pro daný typ letounu.

Osvědčení leteckého provozovatele (AOC) (Air operator certificate)

Osvědčení opravňující provozovatele provádět přesně vymezenou obchodní leteckou dopravu.

Palubní průvodčí (Cabin crew member)

Člen posádky pověřený provozovatelem nebo velitelem letadla povinnostmi v zájmu bezpečnosti cestujících, který však nesmí být členem letové posádky.

Pokročilé letadlo (Advanced aircraft)

Letadlo s vybavením nad rámec vybavení požadovaného pro základní letadlo pro daný vzlet, přiblížení, nebo přistání.

Pilot střídající při cestovním letu (Cruise relief pilot)

Člen letové posádky, kterému je přiděleno provádění pilotních úkolů během cestovního letu, aby bylo veliteli letadla nebo druhému pilotovi umožněno dosažení plánovaného odpočinku.

Platný letový plán (CPL) (Current flight plan)

Letový plán, který reflektuje případné změny podaného letového plánu na základě později vydaných letových povolení.

Podaný letový plán (FPL nebo eFPL) (Filed flight plan)

Poslední letový plán, tak jak byl předán stanovištěm ATS k využití pilotem, provozovatelem nebo určeným zástupcem.

Poznámka: FPL označuje podaný letový plán vyměřovaný pomocí letecké pevné služby, zatímco eFPL označuje podaný letový plán vyměřovaný pomocí služeb FF-ICE. eFPL umožňuje výměnu dalších informací, které nejsou obsaženy ve FPL.

Polohový maják nehody (ELT) (Emergency locator transmitter)

Obecný pojem popisující zařízení vysílající charakteristické signály na přidělených kmitočtech, která lze podle použití uvádět do činnosti samočinně nárazem nebo ručně. ELT může být kterýkoliv z dále uvedených:

Automatický pevný polohový maják nehody (ELT(AF)) (Automatic fixed ELT)

ELT pevně zabudovaný do letadla, uváděný do činnosti automaticky.

Automatický přenosný polohový maják nehody (ELT(AP)) (Automatic portable ELT)

ELT automaticky uváděný do činnosti, pevně zabudovaný do letadla, který lze snadno vyjmout z daného letadla.

Polohový maják nehody samočinně uváděný do pracovní polohy (ELT(AD)) (Automatic deployable ELT)

ELT pevně zabudovaný do letadla, který se automaticky uvede do pracovní polohy a činnosti nárazem a v některých případech také hydrostatickými snímači. Ruční uvedení do pracovní polohy je rovněž možné.

Záchranný polohový maják nehody (ELT(S)) (Survival ELT)

ELT, který lze vyjmout z letadla, uložený tak, aby usnadňoval použití v případě nouze a ruční uvedení do činnosti osobami, které přežily nehodu.

Postup přiblížení podle přístrojů (IAP) (Instrument approach procedure)

Řada předem stanovených manévrů s orientací podle letových přístrojů, které zajišťují výškovou ochranu od překážek při letu od fixu počátečního přiblížení nebo, kde je to použitelné, od počátku stanovené přiletové trati k bodu, ze kterého může být provedeno přistání nebo jestliže není možno dokončit přistání, do polohy, ve které se aplikují kritéria bezpečných výšek nad překážkami pro vyčkávání nebo při letu na trati. Postupy přiblížení podle přístrojů jsou klasifikovány takto:

Postup nepřesného přístrojového přiblížení (Non-precision approach (NPA) procedure)

Postup přiblížení podle přístrojů navržený pro 2D přiblížení podle přístrojů druhu A.

Poznámka: Postup nepřesného přístrojového přiblížení může používat techniku konečného přiblížení stálým klesáním (CDFA). CDFA s poradním vedením VNAV vypočítaným palubním vybavením je považováno za 3D přiblížení podle přístrojů. CDFA s manuálním výpočtem požadované rychlosti klesání je považováno za 2D přiblížení podle přístrojů. Pro více informací o CDFA viz Předpis L 8168/I Část II, Díl 5.

Postup přesného přiblížení (Precision approach (PA) procedure)

Postup přiblížení podle přístrojů založený na navigačních systémech (ILS, MLS, GLS a SBAS Kategorie I) navržený pro 3D přiblížení podle přístrojů druhu A nebo B.

Postup přiblížení s vertikálním vedením (APV) (Approach procedure with vertical guidance)

Postup přiblížení podle přístrojů vycházející z navigace založené na výkonnosti (PBN) navržený pro 3D přiblížení podle přístrojů druhu A.

Poznámka: Druhy přiblížení podle přístrojů viz ust. 4.2.8.3.

Použitelná délka přerušenoho vzletu (Accelerate-stop distance available (ASDA))

Použitelná délka rozjezdu zvětšená o délku dojezdové dráhy, pokud je zřízena.

Použitelná délka přistání (Landing distance available (LDA))

Délka RWY, která je vyhlášena za použitelnou a vhodnou pro dosednutí a dojezd přistávajícího letounu.

Pozemní odbavení (Ground handling)

Nezbytné služby pro letadla přilétávající na letiště a odlétávající z letiště, které jsou jiné než letové provozní služby.

Prahový čas (Threshold time)

Vzdálenost na náhradní letiště, vyjádřená časem, stanovená Státem provozovatele, přičemž jakákoliv doba, která jej přesahuje, vyžaduje zvláštní oprávnění pro EDTO od Státu provozovatele.

Program údržby (Maintenance programme)

Dokument, který popisuje stanovené úkoly pravidelné údržby a jejich lhůty splnění a s tím spojené postupy, stejně jako program spolehlivosti, nezbytný k bezpečnému provozu letadla, kterého se týká.

Prostorová navigace (RNAV) (Area navigation)

Způsob navigace, který umožňuje letadlu provést let po jakémkoliv požadované letové dráze v dosahu pozemního nebo kosmického navigačního zařízení nebo v rozsahu možnosti vlastního vybavení letadla nebo kombinací obojího.

~~Poznámka: Prostorová navigace zahrnuje navigaci založenou na výkonnosti, stejně tak jako jiné činnosti, které nesplňují definici navigace založené na výkonnosti.~~

Protiprávní činy

Činy nebo pokusy o činy, které ohrožují bezpečnost civilního letectví, které zahrnují, ale neomezuji se na mezi které patří mimo jiné:

- a) protiprávní zmocnění se letadla;
- b) zničení letadla v provozu;
- c) držení rukojmích na palubě letadla, na letišti nebo v -prostoru leteckých zařízení;
- d) násilné vniknutí na palubu letadla, na letiště nebo do prostoru leteckých zařízení;
- e) držení zbraně nebo nebezpečného zařízení nebo materiálu s úmyslem jeho nezákonného použití na palubě letadla nebo na letišti;
- f) použití letadla v provozu za účelem způsobení smrti, vážného tělesného zranění nebo vážného poškození majetku nebo životního prostředí;
- g) takové sdělení nebo klamná informace, které ohrožují bezpečnost letadla za letu nebo na zemi, cestujících, posádky, pozemního personálu nebo

široké veřejnosti na letišti nebo v prostoru leteckých zařízení.

Provoz s prodlouženou dobou letu na náhradní letišti (Extended diversion time operations (EDTO))

Jákykoliv provoz letounu se dvěma nebo třemi motory, při kterém je doba letu na náhradní letišti na trati delší než prahový čas stanovený Státem provozovatele.

Provoz všeobecného letectví (General aviation operation)

Provoz letadel jiný než obchodní letecká doprava nebo letecké práce.

Provoz za nízké dohlednosti (Low-visibility operations) (LVO)

Přiblížení za RVR nižší než 550 m a/nebo DH nižší než 60 m (200 ft) nebo vzlet za RVR nižší než 400 m.

Provozní řízení (Operational control)

Uplatňování pravomoci na zahájení, pokračování, odklonění nebo ukončení letu v zájmu bezpečnosti letadla, pravidelnosti a efektivnosti letu.

Provozní letový plán (Operational flight plan)

Plán provozovatele pro bezpečné provedení letu založený na výkonnosti letounu, provozních omezeních, významných očekávaných podmínkách na trati, která má být dodržena a letišťích souvisejících s letem.

Provozní přínos (Operational credit)

Přínos schválený pro provoz s pokročilým letadlem, který na základě výkonnosti systémů pokročilého letadla využívajících dostupnou externí infrastrukturu umožňuje provoz za nižšího letišťního provozního minima, než by bylo standardně schváleno pro základní letadlo.

Provozní příručka (Operations manual)

Příručka obsahující postupy, pokyny a směrnice pro výkon povinností provozních pracovníků.

Provozní příručka letadla (Aircraft operating manual)

Příručka ~~přijátá státem provozovatele~~, obsahující normální, mimořádné a nouzové postupy, kontrolní seznamy povinných úkonů, omezení, informace o výkonech, detaily systémů letadla a jiný závažný materiál k provozu letadla.

Poznámka: Provozní příručka letadla je částí provozní příručky.

Provozní specifikace (Operations specifications)

Oprávnění včetně zvláštních oprávnění, podmínky a omezení spojené s Osvědčením leteckého provozovatele a podléhajícím podmínkám v Provozní příručce.

Provozovatel (Operator)

Osoba, organizace nebo podnik provozující letadla nebo nabízející jejich provoz.

Průhledový zobrazovač (Head-up display)

Zobrazovací systém, který předává letové informace na přední část vnějšího zorného pole pilota.

Předběžný letový plán (PFP) (Preliminary flight plan)

Informace týkající se letu předložené provozovatelem nebo určeným zástupcem k provedení kolaborativního plánování letu před podáním letového plánu.

Přehled založený na výkonnosti (PBS) (Performance-based surveillance)

Přehled založený na výkonnostních specifikacích vztahujících se na poskytování letových provozních služeb.

Poznámka: Specifikace RSP obsahují požadavky na přehledovou výkonnost, která je přidělena systémovým složkám z pohledu zajišťovaného přehledu a související doby doručení dat, spojitosti, dostupnosti, integrity, přesnosti přehledových dat, bezpečnosti a funkčnosti, nezbytných pro navrhovaný provoz v souvislosti s příslušným konceptem vzdušného prostoru.

Přiblížení podle přístrojů (Instrument approach operations)

Přiblížení a přistání využívající přístroje pro navigační vedení letadla založené na postupu přiblížení podle přístrojů. Pro provedení přiblížení podle přístrojů existují dvě metody:

- dvojměrné (2D) přiblížení podle přístrojů s využitím pouze směrového vedení; a
- trojměrné (3D) přiblížení podle přístrojů s využitím směrového a vertikálního vedení.

Poznámka: Směrové a vertikální vedení se vztahuje k vedení zajišťovanému buď:

- pozemními radionavigačními prostředky; nebo
- počítačem generovanými navigačními daty z pozemních navigačních zařízení, z kosmických navigačních zařízení nebo z vlastního vybavení letadla nebo jejich kombinací.

Příručka pro řízení údržby (Operator's maintenance control manual)

Dokument, který popisuje nezbytné postupy provozovatele, které zajišťují, že všechna práce pravidelné a nepravidelné údržby je na letadle provozovatele provedena včas kontrolovaným a uspokojivým způsobem.

Příslušné požadavky letové způsobilosti (Appropriate airworthiness requirements)

Úplné a podrobné předpisy letové způsobilosti vytvořené, přijaté nebo uznané smluvním státem pro uvažovanou kategorii letadla, motoru nebo vrtule.

Příslušný úřad ATS (Appropriate ATS authority)

Příslušný úřad určený (pověřený) státem, odpovědný za poskytování letových provozních služeb v příslušném vzdušném prostoru.

Psychoaktivní látky (Psychoactive substances)

Alkohol, opiáty, kanabinoidy, sedativa a hypnotika, kokain, další psychostimulanty, halucinogeny a těkavá rozpouštědla, kdežto káva a tabák se nezahrnují.

Referent pro letový provoz/letový dispečer (Flight operation officer/flight dispatcher)

Osoba, jmenovaná provozovatelem, zapojená v řízení a dozoru letového provozu, ať už s průkazem způsobilosti nebo bez něj, vhodně kvalifikovaná v souladu s Předpisem L 1, která podporuje, informuje a/nebo je nápomocná veliteli letadla při bezpečném provádění letu.

Analýzy-Rozbor letových dat-údajů (Flight Data Analysis)

Proces analyzující zaznamenaná letová data za účelem zlepšení bezpečnosti letového provozu.

Seznam minimálního vybavení (MEL) (Minimum equipment list)

Seznam zpracovaný provozovatelem pro daný typ letadla v souladu se Základním seznamem minimálního vybavení (MMEL) nebo přísněji, který umožňuje provoz letadla s určitým vybavením mimo provoz na začátku letu za přesně vymezených podmínek.

Seznam povolených odchylek na draku (CDL) (Configuration deviation list)

Seznam zpracovaný organizací odpovědnou za typový návrh, schválený leteckým úřadem státu projekce, který uvádí externí části typu letadla, které mohou být postrádány na začátku letu, a který obsahuje, je-li to nezbytné, informace spojené s provozním omezením a korekcí letové výkonnosti.

Shrnutí dohody (Agreement summary)

Pokud je letadlo provozováno na základě článku 83 bis Úmluvy mezi státem zápisu do rejstříku a jiným státem, je shrnutím dohody dokument předaný spolu s dohodou dle článku 83 bis registrovanou u Rady ICAO, který stručně a jasně definuje funkce a povinnosti, které jsou přeneseny ze státu zápisu do rejstříku na jiný stát.

Poznámka: Jiný stát ve výše uvedené definici označuje stát provozovatele pro provozování obchodní letecké dopravy.

Sledování letadla (Aircraft tracking)

Proces, stanovený provozovatelem, který udržuje a aktualizuje v standardizovaných pravidelných intervalech pozemní záznam čtyřrozměrné polohy jednotlivého letadla za letu.

Služba (Duty)

Každý úkol, jehož vykonání požaduje provozovatel po členech letové posádky nebo palubních průvodčích, který například zahrnuje dobu služby, administrativní práce, výcvik, přemístění a letovou zálohu, pokud existuje pravděpodobnost vzniku únavy.

Specifikace požadované komunikační výkonnosti (RCP) (Required communication performance (RCP) specification)

Soubor požadavků na poskytování letové provozní služby a na související pozemní zařízení, schopnost letadla a operace potřebné pro podporu komunikace založené na výkonnosti.

Specifikace požadované přehledové výkonnosti (RSP) (Required surveillance performance (RSP) specification)

Soubor požadavků na poskytování letové provozní služby a na související pozemní zařízení, schopnost letadla a operace potřebné pro podporu přehledu založeného na výkonnosti.

Stát letiště (State of the aerodrome)

Stát, na jehož území je letiště umístěno.

Stát provozovatele (State of the operator)

Stát, ve kterém má provozovatel hlavní sídlo podniku, nebo stát, ve kterém je registrován, nemá-li takové hlavní sídlo podniku.

Stát zápisu do rejstříku (State of registry)

Stát, v jehož rejstříku je letadlo zapsáno.

Poznámka: V případě registrace letadla mezinárodní letecké společnosti na jiném než národním základě jsou státy, které ustavily tuto společnost, povinny společně a nerozdílně převzít závazky státu zápisu do rejstříku, vyplývající z Úmluvy o mezinárodním civilním letectví.

Suchá RWY (Dry runway)

RWY je považována za suchou, pokud na jejím povrchu není viditelná vlhkost a v části určené k použití není znečištěná.

Syntetický systém vidění (Synthetic vision system (SVS))

Systém zobrazující z údajů odvozené syntetické obrazy vnější scény z pohledu pilotního prostoru.

Systém dokumentace bezpečnosti letů (Flight safety documents system)

Soubor vzájemné dokumentace zavedený provozovatelem shrnující a uspořádávající informace nezbytné pro letový a pozemní provoz a zahrnující jako minimum Provozní příručku a Příručku řízení údržby provozovatele.

Systém pro zlepšení viditelnosti (Enhanced Vision System (EVS))

Systém zobrazující elektronicky obrazy vnější scény v reálném čase prostřednictvím zobrazovacích snímačů.

Poznámka: EVS nezahrnuje systémy snímání nočního vidění (NVIS).

Systém významný pro EDTO (EDTO – significant system)

Systém letounu, jehož selhání nebo degradace by mohly nepříznivě ovlivnit bezpečnost související s letem EDTO nebo jehož nepřetržitě fungování je zvláště důležité pro bezpečný let a přistání během letu na náhradní letiště při provozu EDTO.

Systém řízení bezpečnosti (SMS) (Safety management system)

Systematický přístup k řízení bezpečnosti zahrnující nezbytné organizační struktury, odpovědnosti, zásady a postupy.

Systém řízení rizik spojených s únavou (FRMS) (Fatigue risk management system)

Na údajích založené prostředky průběžného sledování a řízení bezpečnostních rizik spojených s únavou na základě vědeckých principů a znalostí, stejně jako

HLAVA 2 – PŮSOBNOST

2.1 Pro provoz civilních letadel, na která se vztahuje nařízení (EU) 2018/1139¹ (viz čl. 2 odst. 1 písm. b) body i) a ii) tohoto nařízení), se použijí pravidla stanovená přímo použitelnými předpisy EU, a to:

- a) pro letouny a vrtulníky – nařízení (EU) č. 965/2012²;
- b) pro kluzáky – nařízení (EU) 2018/1976³; a
- c) pro balóny a horkovzdušné vzducholodě – nařízení (EU) 2018/395⁴.

2.2 Pro provoz civilních letadel, na která se nařízení (EU) 2018/1139 nevztahuje (viz čl. 2 odst. 3

písm. a) a d) tohoto nařízení), platí použitelná ustanovení příslušných částí předpisů L 6:

- a) L 6/I – pro provoz letadel jiných než vrtulníků provozovateli oprávněnými k provádění obchodní letecké dopravy nebo leteckých prací;
- b) L 6/II – pro provoz letadel všeobecného letectví ~~jiných než vrtulníků~~;
- c) L 6/III – pro provoz vrtulníků provozovateli oprávněnými k provádění obchodní letecké dopravy nebo leteckých prací.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

¹ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1139 ze dne 4. července 2018 o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Agentury Evropské unie pro bezpečnost letectví, kterým se mění nařízení (ES) č. 2111/2005, (ES) č. 1008/2008, (EU) č. 996/2010, (EU) č. 376/2014 a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/30/EU a 2014/53/EU a kterým se zrušuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 552/2004 a (ES) č. 216/2008 a nařízení Rady (EHS) č. 3922/91, ve znění pozdějších změn.

² Nařízení Komise (EU) č. 965/2012 ze dne 5. října 2012, kterým se stanoví technické požadavky a správní postupy

týkající se letového provozu podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008, ve znění pozdějších změn.

³ Prováděcí nařízení Komise (EU) 2018/1976 ze dne 14. prosince 2018, kterým se stanoví podrobná pravidla pro provoz kluzáků podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1139, ve znění pozdějších změn.

⁴ Nařízení Komise (EU) 2018/395 ze dne 13. března 2018, kterým se stanoví podrobná pravidla pro provoz balonů podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008, ve znění pozdějších změn.

HLAVA 3 – VŠEOBECNÁ USTANOVENÍ

Poznámka 1: Ačkoliv Úmluva o mezinárodním civilním letectví přiděluje Státu zápisu do rejstříku určité činnosti, které je tento Stát oprávněn vykonávat, popřípadě zavázán vykonávat, uznalo Shromáždění ICAO v rámci Rezoluce A23-13, že Stát zápisu do rejstříku tyto odpovědnosti nemusí být schopen přiměřeně plnit v případech, kdy je u letadel proveden(a) provozovatelem jiného Státu nájem (lease), nájem kapacity (charter) nebo záměna letadla (interchange), zejména bez posádky, a že v takových případech nemusí Úmluva dostatečně určovat práva a závazky Státu provozovatele až do doby nabytí platnosti článku 83 bis Úmluvy. Proto Rada ICAO vybídla, aby Stát zápisu do rejstříku ve výše uvedených případech, kdy se zjistí, že není schopen přiměřeně plnit uložené činnosti podle Úmluvy, pověřil Stát provozovatele, za předpokladu souhlasu tohoto Státu, výkonem těch činností Státu zápisu do rejstříku, které mohou být přiměřeně plněny Státem provozovatele. Rozumí se, že do nabytí platnosti článku 83 bis Úmluvy může být tato záležitost otázkou pouze praktické vhodnosti a nemůže ovlivnit jednotlivá ustanovení Chicagské Úmluvy, předepisující povinnosti Státu zápisu do rejstříku nebo jiného třetího Státu. Nicméně protože článek 83 bis Úmluvy nabyl platnosti dne 20. června 1997, takovéto převodní dohody vstoupí v platnost u těch Smluvních států, které již mají schválený příslušný Protokol (ICAO Doc. 9318) při splnění podmínek stanovených v článku 83 bis.

Poznámka 2: V případě mezinárodního provozu společně prováděného s letouny, které nejsou ve všech případech zapsány v rejstříku stejného Smluvního státu, žádné ustanovení této Části nebrání dotýcným Státům v uzavření dohody o společném výkonu činností původně přidělených Státu zápisu do rejstříku ve smyslu ustanovení příslušných Příloh.

3.1 Vyhovění zákonům, předpisům a postupům

3.1.1 Provozovatelé musí zajistit, aby jejich zaměstnanci byli v potřebném rozsahu seznámeni s povinnostmi dodržovat zákony, předpisy a postupy těch států, v nichž jsou jejich letadla provozována.

3.1.2 Provozovatel musí zajistit, aby všichni jeho piloti dobře znali předpisy, pravidla a postupy vztahující se k výkonu jejich funkcí, které platí nad územím, které bude přelétáváno, na letištích, jichž má být použito a pro zabezpečovací zařízení patřící k nim. Provozovatel musí zajistit, aby ostatní členové jeho posádek dobře znali předpisy, pravidla a postupy, vztahující se k výkonu jejich funkce na palubě letadla.

Poznámka: Informace pro piloty a provozní personál o parametrech postupů za letu a provozních postupech je obsažena v Předpise L 8168/I. Kritéria pro skladbu postupů pro let za viditelnosti a podle přístrojů jsou uvedena v PANS-OPS, Volume II. Kritéria pro bezpečnou výšku nad překážkami a používané postupy se mohou v určitých státech lišit od PANS-OPS a znalost těchto rozdílů je z důvodů bezpečnosti důležitá.

3.1.3 Za provozní řízení odpovídá provozovatel nebo jím zmocněný zástupce.

Poznámka: Práva a závazky ministerstva dopravy a jím zmocněných orgánů týkající se provozu letadel zapsaných v leteckém rejstříku ČR nejsou tímto ustanovením dotčeny.

3.1.4 Odpovědností za provozní řízení musí být pověřen pouze velitel letadla a referent pro letový provoz/letový dispečer, jestliže schválená metoda řízení a dozoru letového provozu provozovatele vyžaduje použití referenta pro letový provoz/letového dispečera.

Poznámka: Návod k organizaci provozního řízení a úloze referenta pro letový provoz/letového dispečera je obsažen v Manual of Procedures for Operations Inspection, Certification and Continued Surveillance (Doc 8335). Podrobný návod k —oprávnění, povinnostem a odpovědnostem referentů pro letový provoz/letových dispečerů je obsažen v —Guidance on the Preparation of an Operations Manual (Doc 9376/10153). Požadavky na věk, dovednost, znalosti a praxi pro referenty pro letový provoz/letové dispečery s průkazem způsobilosti jsou obsaženy v Předpise L 1.

3.1.5 Jestliže je nouzová situace, která ohrožuje bezpečnost letounu nebo osob, známa nejprve referentovi pro letový provoz/letovému dispečerovi, musí opatření provedené osobou v souladu s ust. 4.6.2 zahrnovat, je-li to nezbytné, neprodlené oznámení příslušným úřadům podle povahy situace a žádost o pomoc, jestliže je vyžadována.

3.1.6 Vynutí-li si nouzová situace, při níž je ohrožena bezpečnost letadla nebo osob, použití opatření, kterými se poruší předpisy nebo postupy, uvědomí o tom velitel letadla okamžitě příslušné stanoviště letových provozních služeb. Je-li státem, ve kterém k události došlo, požadováno písemné hlášení, musí velitel letadla podat toto hlášení s kopií, prostřednictvím svého provozovatele na ministerstvo dopravy co nejdříve, nejpozději však do 10 ti dnů.

3.1.7 Provozovatel musí zajistit, aby velitelé letadel měli na palubě letadla k dispozici všechny důležité informace o pátracích a záchranných službách v jednotlivých oblastech, nad nimiž letadla poletí.

Poznámka: Tyto informace jsou uvedeny v Provozní příručce nebo mohou být dány pilotům jiným vhodným způsobem.

3.1.8 Provozovatel musí zajistit, aby všichni členové letových posádek prokázali schopnost hovořit a rozumět jazyku, používanému při komunikaci jak je uvedeno v Předpise L 1.

3.2 Vyhovění zákonům, předpisům a postupům státu cizími provozovateli

3.2.1 Pokud Stát zjistí případ nebo má podezření, že cizí provozovatel nevyhověl zákonům, předpisům a postupům použitelným na území daného státu nebo zjistí podobný vážný bezpečnostní problém spojený s tímto provozovatelem, musí okamžitě informovat daného provozovatele a pokud to záležitost vyžaduje i Stát provozovatele. Jestliže Stát provozovatele není současně Státem zápisu do rejstříku, musí být toto oznámení zasláno také Státu zápisu do rejstříku, spadá-li záležitost do odpovědnosti tohoto Státu a vyžaduje-li oznámení.

3.2.2 V případě oznámení Státům stanoveným v ust. 3.2.1, pokud to záležitost a její řešení vyžaduje, musí Stát, ve kterém je provoz prováděn, zapojit Stát provozovatele a Stát zápisu do rejstříku do konzultace týkající se bezpečnostních standardů udržovaných provozovatelem.

Poznámka: Manual of Procedures for Operations Inspection, Certification and Continued Surveillance (Doc 8335) poskytuje návod pro dozorování provozu cizích provozovatelů. Příručka také obsahuje návod pro konzultace a související činnosti uvedené v ust. 3.2.2, včetně vzoru klauzule ICAO o letecké bezpečnosti, která, pokud je obsažena v dvoustranné nebo mnohostranné dohodě, zajišťuje konzultace mezi Státy, pokud jsou bezpečnostní problémy zjištěny jakoukoliv stranou dvoustranné nebo mnohostranné dohody o leteckých službách.

3.3 Řízení bezpečnosti

Poznámka: Předpis L 19 obsahuje ustanovení o řízení bezpečnosti pro letecké provozovatele. Další poradenský materiál je uveden v dokumentu Safety Management Manual (SMM) (Doc 9859).

3.3.1 Provozovatel letounu s maximální schválenou vzletovou hmotností přesahující 15 000 kg by měl zavést a udržovat program rozboru letových údajů, jako součást systému řízení bezpečnosti.

3.3.2 Všechny letouny s maximální schválenou vzletovou hmotností přesahující:

- a) 27 000 kg; nebo
- b) 15 000 kg s konfigurací sedadel pro cestující větší než 19 a osvědčením letové způsobilosti poprvé vydaným 1. ledna 2027 nebo později

musí být vybaveny prostředky pro podporu programu rozboru letových údajů.

3.3.3 Provozovatel letounu vybaveného, jak je popsáno v ust. 3.3.2, musí zavést a udržovat program rozboru letových údajů, jako součást svého systému řízení bezpečnosti.

3.3.4 Provozovatel letounu s maximální schválenou vzletovou hmotností přesahující 27 000 kg musí zavést a udržovat program rozboru letových údajů, jako součást svého systému řízení bezpečnosti.

Poznámka: Provozovatel může uzavřít smlouvu na provozování programu rozboru letových údajů s dalším partnerem, pokud si zachová celkovou odpovědnost za údržbu takového programu.

3.3.5 Do 22. listopadu 2028 musí program rozboru letových údajů ~~musí~~ obsahovat záruky ochrany zdroje(ů) těchto údajů v souladu s Doplňkem 3 k Předpisu L 19.

3.3.5A Od 23. listopadu 2028 musí program rozboru letových údajů zahrnovat ochranu proti zveřejnění a použití údajů o bezpečnosti a informací vztahujících se k bezpečnosti, jakož i ochranu dotčených osob a organizací s-v souladu s Předpisem L -19.

Poznámka: Návod k programům rozboru letových údajů je obsažen v dokumentu Manual on Flight Data Analysis Programmes (FDAP) (Doc 10000).

3.3.6 Do 22. listopadu 2028 Státy nesmí povolit použití záznamů nebo přepisů CVR, CARS, AIR třídy A a AIRS třídy A k jiným účelům, než je odborné zjišťování příčin letecké nehody nebo incidentu v souladu s Předpisem L 13, s výjimkou, kdy záznamy nebo přepisy:

- a) se vztahují k události související s bezpečností identifikované v rámci systému řízení bezpečnosti; jsou omezeny na relevantní části anonymizovaného přepisu záznamu; a podléhají ochraně v souladu s Předpisem L 19;
- b) jsou požadovány pro použití v trestních řízeních nesouvisejících s událostí, která je předmětem odborného zjišťování příčin letecké nehody nebo incidentu a podléhají ochraně v souladu s Předpisem L 19; nebo
- c) jsou použity pro prohlídky systémů letových zapisovačů, jak je stanoveno v oddílu 7 Doplňku 8.

Poznámka: Ustanovení týkající se ochrany údajů o bezpečnosti, informací vztahujících se k bezpečnosti a souvisejících zdrojů jsou obsažena v Doplňku 3 k Předpisu L 19. Jakmile je zahájeno odborné zjišťování příčin podle Předpisu L 13, podléhají záznamy vztahující se k odbornému zjišťování příčin ochraně poskytované Předpisem L 13.

3.3.7 Do 22. listopadu 2028 Státy nesmí povolit použití záznamů nebo přepisů FDR, ADRS, stejně jako AIR a AIRS třídy B a třídy C k jiným účelům, než je odborné zjišťování příčin letecké nehody nebo incidentu v souladu s Předpisem L 13, s výjimkou, kdy záznamy nebo přepisy podléhají ochraně poskytované Předpisem L 19 a:

- a) jsou provozovatelem používány pro účely letové způsobilosti a údržby;
- b) jsou provozovatelem používány pro práci programu rozboru letových údajů požadovaného tímto předpisem;
- c) jsou požadovány pro použití v řízeních nesouvisejících s událostí zahrnující odborné zjišťování příčin letecké nehody nebo incidentu;
- d) jsou anonymizovány; nebo
- e) jsou zpřístupněny v souladu s postupy pro ochranu údajů.

Poznámka: Ustanovení týkající se ochrany údajů o bezpečnosti, informací vztahujících se k bezpečnosti a souvisejících zdrojů jsou obsažena v Doplňku 3 k Předpisu L 19.

3.3.8 Provozovatel musí zavést systém dokumentace bezpečnosti letů pro využití a vedení

provozního personálu, jako součást svého systému řízení bezpečnosti.

Poznámka: Návod na vytvoření a organizaci systému dokumentace bezpečnosti letů je uveden v Dodatku D.

3.4 Užívání psychoaktivních látek

Poznámka: Ustanovení týkající se užívání psychoaktivních látek je obsaženo v Předpise L 1, ust. 1.2.7 a Předpise L 2, ust. 2.5.

3.5 Sledování letadel

3.5.1 Provozovatel musí být schopen zajistit možnost sledování letadel ve všech oblastech svého provozu.

Poznámka: Poradenský materiál k zajištění možnosti sledování letadel je obsažen v dokumentu „Normal Aircraft Tracking Implementation Guidelines“ (ICAO Cir 347).

3.5.2 Provozovatel by měl pomocí automatizovaného podávání hlášení sledovat polohu letadla během letových částí provozu minimálně každých 15 minut za následujících podmínek:

- a) letoun má maximální schválenou vzletovou hmotnost vyšší než 27 000 kg a počet sedadel větší než 19; a
- b) v případech, kdy stanoviště ATS získává informace o poloze letounu v intervalech větších než 15 minut.

Poznámka: Požadavky týkající se koordinace mezi provozovatelem a letovými provozními službami ohledně zpráv o hlášení polohy viz předpis L 11, Hlava 2.

3.5.3 Provozovatel musí pomocí automatizovaného podávání hlášení sledovat polohu letadla minimálně každých 15 minut pro části letu plánované nad oceány za následujících podmínek:

- a) letoun má maximální schválenou vzletovou hmotnost vyšší než 45 500 kg a počet sedadel větší než 19; a
- b) v případech, kdy stanoviště ATS získává informace o poloze letounu v intervalech větších než 15 minut.

Poznámka 1: Oceány se pro účely sledování letadel rozumí vzdušný prostor nad vodami mimo území státu.

Poznámka 2: Požadavky týkající se koordinace mezi provozovatelem a letovými provozními službami ohledně zpráv o hlášení polohy viz předpis L 11, Hlava 2.

Poznámka 3: Provozní postupy pro monitorování informací o sledování letadla jsou uvedeny v Předpisu L 8168/III, Díl 10.

3.5.4 Bez ohledu na ust. 3.5.2 a 3.5.3, může stát provozovatele, na základě výsledků získaných ze schváleného postupu posouzení rizik implementovaného provozovatelem, povolit změny intervalů automatizovaného podávání hlášení. Postup musí prokázat, jak budou řízena rizika pro provoz vyplývající z těchto změn a musí zahrnovat alespoň následující:

- a) možnosti systému provozního řízení a postupy provozovatele, včetně postupů pro kontaktování stanovišť ATS;

- b) celkové schopnosti letounu a jeho systémů;
- c) dostupné způsoby určení polohy letounu a komunikace s letounem;
- d) četnost a doba trvání odmlk automatizovaného hlášení;
- e) následky lidských činitelů vycházející ze změn postupů letové posádky; a
- f) konkrétní zmírňující opatření a postupy pro nepředvídané události.

Poznámka: Poradenský materiál pro tvorbu, implementaci a schválení postupu posouzení rizik, který umožňuje změny potřeby automatizovaného podávání hlášení a požadovaného intervalu, obsahující příklady změn, je obsažen v ICAO dokumentu „Aircraft Tracking Implementation Guidelines“ (ICAO Cir 347).

3.5.5 Provozovatel musí stanovit postupy, schválené státem provozovatele, pro uchovávání dat získaných při sledování letadla, za účelem pomoci SAR při určování poslední známé polohy letadla.

Poznámka: Pro odpovědnosti provozovatele při využívání třetích stran pro sledování letadel podle ust. 3.3 viz ust. 4.2.1.3.1.

3.6 Ochrana záznamů a přepisů

(použije se od ~~účinné od~~ 23. listopadu 2028)

3.6.1- Státy nesmí povolit použití záznamů nebo přepisů CVR, CARS, AIR třídy A a AIRS třídy A, s výjimkou, kdy záznamy nebo přepisy jsou:

a)- ~~jsou~~ používány při ~~vyšetřování~~ odborném zjišťování příčin letecké nehody nebo incidentu zahájeném podle Předpisu L 13.

b)- ~~jsou~~ používány při posuzování události související s ~~bezpečností~~ identifikované v rámci systému řízení bezpečnosti; přičemž v takovém případě je toto použití omezeno na relevantní části anonymizovaného přepisu záznamu a podléhá ~~ai~~ ochraně v souladu s Předpisem L 19;

c)- ~~jsou~~ požadovány pro použití v trestních řízeních nesouvisejících s událostí, která je předmětem odborného zjišťování příčin letecké nehody nebo incidentu podle Předpisu L 13, přičemž v takovém případě je toto použití omezeno na příslušné části zpřístupněné v rámci ~~úředních~~ autoritativních záruk; nebo

d)- ~~jsou~~ používány pro prohlídky systémů letových zapisovačů, jak je stanoveno v oddílu 7 Doplnku 8.

Poznámka 1:- Pokud Jakmile je zahájeno vyšetřování odborné zjišťování příčin podle Předpisu L 13, ochrana poskytovaná záznamům o nehodě a vyšetřování odborném zjišťování příčin, včetně záznamů nebo přepisů CVR, CARS, AIR třídy A a AIRS třídy A, se určuje v souladu s Předpisem L 13. Ustanovení týkající se ochrany údajů o bezpečnosti a informací vztahujících se k bezpečnosti shromažďovaných za účelem uchování zachování nebo zlepšení bezpečnosti, jakož i souvisejících zdrojů, jsou obsažena v Předpisu L 19.

Poznámka 2: Úřední Autoritativní záruky zahrnují právní soudní omezení nebo restrikce, jako jsou rozhodnutí o ochraně ~~né~~ příkazy, uzavřená řízení ~~neveřejná~~ jednání, přezkoumávání ~~um~~ zavřenými dveřmi uzavřeném zasedání a anonymizace

údajů pro potřeby účely použití nebo zveřejnění informací vztahujících se k bezpečnosti v trestním při soudních řízeních.

3.6.2- Státy nesmí povolit použití záznamů nebo přepisů FDR, ADRS, stejně jako AIR a AIRS třídy B a třídy C, s výjimkou, kdy záznamy nebo přepisy jsou:

a) ~~jsou~~ používány při ~~vyšetřování~~ odborném zjišťování příčin letecké nehody nebo incidentu zahájeném podle Předpisu L 13;

b) ~~jsou~~ provozovatelem používány pro účely letové způsobilosti a údržby;

c) ~~jsou~~ provozovatelem používány pro práci programu rozboru letových údajů požadovaného tímto předpisem; nebo

d) ~~jsou~~ požadovány pro použití v řízeních nesouvisejících s ~~—~~událostí zahrnující odborné zjišťování příčin letecké nehody nebo incidentu.

Poznámka: Ustanovení týkající se ochrany údajů o bezpečnosti a informací vztahujících se k bezpečnosti shromažďovaných za účelem zachování nebo zlepšení bezpečnosti, jakož i souvisejících zdrojů, jsou obsažena v Předpisu L 19.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

HLAVA 4 – LETOVÝ PROVOZ

4.1 Provozní ohledy a zařízení

4.1.1 Provozovatel nesmí povolit zahájení letu, dokud přiměřenými prostředky nebylo zjištěno, že pozemní, a/nebo vodní zařízení a služby, jež jsou k dispozici a jsou pro let a ochranu cestujících výslovně požadovány, jsou dostačující pro podmínky, v nichž bude let proveden, a že pro tento účel spolehlivě pracují.

Poznámka: „Přiměřenými prostředky“ v tomto odstavci se rozumí využití informací, které jsou provozovateli v místě odletu k dispozici buď prostřednictvím informací publikovaných leteckou informační službou, nebo z jiných dosažitelných zdrojů.

4.1.2 Provozovatel musí zajistit, aby let nezačal nebo nepokračoval dle plánu, pokud nebylo všemi dostupnými prostředky zjištěno, že vzdušný prostor obsahující zamýšlenou trať z letiště odletu na letiště přiletu, včetně zamýšlených náhradních letišť při vzletu, určení a na trati, lze bezpečně využít k plánovanému provozu. V případě zamýšleného provozu nad konfliktními zónami nebo v jejich blízkosti musí být provedeno posouzení rizik a musí být přijata vhodná opatření ke zmírnění rizik k zajištění bezpečného letu.

Poznámka 1: Výraz „přiměřené prostředky“ v tomto ustanovení označuje použití informací v místě odletu nebo v době, kdy je letadlo ve vzduchu, informací, které má provozovatel k dispozici buď prostřednictvím oficiálních informací zveřejňovaných leteckými informačními službami, nebo je lze snadno získat i z jiných zdrojů.

Poznámka 2: Pokyny pro posuzování bezpečnostních rizik jsou uvedeny v dokumentu Safety Management Manual (SMM) (Doc 9859).

Poznámka 3: Dokument Risk Assessment Manual for Civil Aircraft Operations Over or Near Conflict Zones (Doc 10084) obsahuje další pokyny pro posuzování rizik pro letecké provozovatele při letu nad konfliktními zónami nebo v jejich blízkosti.

4.1.3 Provozovatel musí zajistit, že každou závalu zařízení, kterou za provozu zjistí, ohlásí příslušné složce nebo úřadu, který je za chod zařízení zodpovědný bez zbytečného zdržení.

4.1.4 Letiště a jejich zařízení musí být v mezích uveřejněných podmínek použití a během vyhlášené doby provozu udržována v provozu bez ohledu na povětrnostní podmínky.

4.1.5 Provozovatel musí, jako součást svého systému řízení bezpečnosti, vyhodnotit úroveň zabezpečení dostupnosti služby záchrany a požární ochrany (HZS) na každém letišti, které má být uvedeno v provozním letovém plánu tak, aby bylo zajištěno, že je pro provozovaný letoun dostupná přijatelná úroveň ochrany.

Poznámka: Předpis L 19 obsahuje ustanovení o řízení bezpečnosti pro letecké provozovatele. Další

poradenský materiál je uveden v dokumentu Safety Management Manual (SMM) (Doc 9859).

4.1.6 Informace o úrovni zabezpečení HZS, kterou provozovatel považuje za přijatelnou, musí být obsažena v Provozní příručce.

Poznámka 1: Dodatek F obsahuje poradenský materiál pro vyhodnocení přijatelné úrovně zabezpečení HZS na letištích.

Poznámka 2: Tento poradenský materiál není určen k omezování nebo regulování provozu letišť. Vyhodnocení provedené provozovatelem nijak neovlivňuje HZS požadavky pro letiště dle Předpisu L 14.

4.2 Provozní osvědčení a dozor nad prováděním letů**4.2.1 Osvědčení leteckého provozovatele**

4.2.1.1 Provozovatel nesmí být činný v obchodní letecké dopravě, pokud není držitelem platného osvědčení leteckého provozovatele vydaného Úřadem.

4.2.1.2 Osvědčení leteckého provozovatele musí jeho držitele opravňovat k provádění obchodní letecké dopravy v souladu se stanovenými provozními specifikacemi.

Poznámka: Ustanovení vztahující se k obsahu osvědčení leteckého provozovatele a s ním spojených provozních specifikací jsou obsažena v ust. 4.2.1.5 a 4.2.1.6.

4.2.1.3 Úřad vydá osvědčení leteckého provozovatele, jestliže mu provozovatel prokázal, že má přiměřenou organizaci, metodu řízení a dozoru letového provozu, výcvikový program, rovněž tak pozemní odbavení a program údržby, odpovídající zaměření a rozsahu vymezeného provozu.

Poznámka: Dodatek B obsahuje návod na vydání Osvědčení leteckého provozovatele.

4.2.1.3.1 Provozovatel musí vypracovat zásady a postupy pro třetí strany, které vykonávají činnosti jeho jménem.

4.2.1.4 Prodloužení platnosti osvědčení leteckého provozovatele závisí na dodržování požadavků uvedených v ust. 4.2.1.3 pod dozorem Úřadu.

4.2.1.5 Osvědčení leteckého provozovatele musí obsahovat alespoň následující informace a musí odpovídat uspořádání dle Doplňku 6, ust. 2:

- a) Stát provozovatele a vydávající úřad;
- b) číslo osvědčení leteckého provozovatele a datum ukončení platnosti;

a) doba letu z letiště odletu nebo z bodu, v němž došlo k přeplánování za letu, na letiště určení není taková (při zohlednění všech meteorologických podmínek a provozních informací souvisejících s daným letem), že v předpokládaném čase použití existuje jistota, že:

- 1) bude možné provést přiblížení a přistání za meteorologických podmínek pro let za viditelnosti, a
- 2) v předpokládaném čase použití letiště určení budou použitelné dvě samostatné dráhy, přičemž alespoň jedna z nich bude mít vyhlášený postup pro přiblížení podle přístrojů; nebo

b) není letiště osamocené. Provoz na osamocené letiště nevyžaduje výběr náhradního letiště určení a musí být plánován v souladu s ust. 4.3.6.3 d) 4);

- 1) pro každý let na osamocené letiště musí být určen bod posledního návratu; a
- 2) let na osamocené letiště nesmí pokračovat za bod posledního návratu, pokud aktuální vyhodnocení meteorologických podmínek, provozu a dalších provozních podmínek nenaznačuje, že v předpokládaném čase použití může být provedeno bezpečné přistání.

Poznámka 1: Samostatné dráhy znamenají dvě nebo více drah na stejném letišti uspořádané tak, že jedna dráha je uzavřena a na další (dalších) dráze (drahách) je zajištěn provoz.

Poznámka 2: Poradenský materiál pro plánování provozu na osamocená letiště je uveden v dokumentu Flight Planning and Fuel Management Manual (Doc 9976).

4.3.4.3.2 Dvě náhradní letiště určení musí být zvolena a uvedena v provozním letovém plánu a v podaném letovém plánu a případně v předběžném letovém plánu, pokud:

- a) meteorologické podmínky v předpokládaném čase použití budou horší než letištní provozní minima stanovená pro daný provoz provozovatelem; nebo
- b) meteorologické informace nejsou dostupné.

4.3.4.4 Bez ohledu na ust. 4.3.4.1, 4.3.4.2 a 4.3.4.3 může Úřad na základě výsledků provozovatelova zvláštního posouzení bezpečnostního rizika, jež prokáže, jak bude udržena rovnocenná úroveň bezpečnosti, schválit provozní varianty ke kritériím pro výběr náhradních letišť. Zvláštní posouzení bezpečnostního rizika musí obsáhnout alespoň:

- a) schopnosti provozovatele;
- b) všeobecné schopnosti letadla a jeho systémů;
- c) dostupné letištní technologie, schopnosti a infrastrukturu;
- d) jakost a spolehlivost meteorologických informací;
- e) určení nebezpečí a bezpečnostních rizik spojených s každou variantou náhradního letiště; a
- f) konkrétní opatření pro zmírnění rizik.

Poznámka: Poradenský materiál pro provedení hodnocení bezpečnostního rizika a určení variant, včetně jejich příkladů, je obsažen v dokumentech Flight Planning and Fuel Management Manual (Doc 9976) a Safety Management Manual (SMM) (Doc 9859).

4.3.5 Meteorologické podmínky

4.3.5.1 Let, který má být proveden podle VFR, nesmí být zahájen, pokud poslední meteorologické zprávy nebo kombinace posledních zpráv a předpovědí neukazují, že meteorologické podmínky na trati nebo její části, na níž má být let uskutečněn v příslušnou dobu podle VFR, umožní dodržet tato pravidla.

4.3.5.2 Let, který má být proveden podle pravidel letu podle přístrojů (IFR):

- a) nesmí být zahájen z letiště odletu, pokud meteorologické podmínky v době použití neodpovídají letištním provozním minimům stanoveným pro daný provoz provozovatelem nebo nejsou lepší; a
- b) nesmí být zahájen nebo pokračovat za bod přeplánování za letu, pokud na letišti plánovaném pro přistání nebo na každém náhradním letišti zvoleném v souladu s ust. 4.3.4 neukazují poslední meteorologická hlášení nebo kombinace posledních zpráv a předpovědí, že meteorologické podmínky v předpokládaném čase použití nebudou odpovídat letištním provozním minimům stanoveným pro daný provoz provozovatelem nebo nebudou lepší.

4.3.5.3 Provozovatel musí stanovit vhodné přírůstkové hodnoty, ~~přijatelné pro Úřad~~, pro výšku základny oblačnosti a dohlednost, které by měly být přidány k provozovatelem stanoveným letištním provozním minimům, aby bylo zajištěno, že bude při určování, zda je nebo není přiblížení a přistání možné provést bezpečně na každém náhradním letišti, sledována dostatečná bezpečnostní rezerva.

Poznámka: Poradenský materiál pro výběr těchto přírůstkových hodnot je obsažen v dokumentu Flight Planning and Fuel Management Manual (Doc 9976).

4.3.5.4 Úřad musí schválit časovou rezervu, stanovenou provozovatelem, pro předpokládaný čas použití letiště

Poznámka: Poradenský materiál pro stanovení odpovídající časové rezervy pro předpokládaný čas použití letiště je obsažen v dokumentu Flight Planning and Fuel Management Manual (Doc 9976).

4.3.5.5 Let, který má být proveden v oblasti, v níž bylo hlášeno nebo v níž se očekává tvoření námrazy, nesmí být zahájen, není-li letoun vybaven a schválen pro let v těchto podmínkách.

4.3.5.6 Naplánovaný let nebo let, který má být proveden při podezření nebo zjištění podmínek přízemní námrazy, nesmí být zahájen, jestliže letoun nebyl prohlédnut z hlediska námrazy a v případě nutnosti nebylo-li provedeno odmrazení nebo ošetření proti námraze. Akumulace námrazy nebo zjištění jiných přirozených znečištění musí být odstraněno, aby u letounu byly zachovány podmínky letové způsobilosti před zahájením vzletu.

Poznámka: Návod je obsažen v Příručce Manual of Aircraft Ground De/Anti-Icing Operations (Doc 9640).

4.4.3 Nebezpečné podmínky za letu

Nebezpečné podmínky, se kterými se letoun 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.

4.4.4 Pracovní místa členů letové posádky

4.4.4.1 Vzlet a přistání

Všichni členové letové posádky, pokud jsou ve službě v pilotním prostoru, musí být na svých místech.

4.4.4.2 Let na trati

Všichni členové letové posádky, pokud jsou ve službě v pilotním prostoru, musí se zdržovat na svém pracovním místě, vyjma případů, kdy jejich nepřítomnost je nezbytná k výkonu funkcí spojených s provozem letounu nebo z fyziologických potřeb.

4.4.4.3 Bezpečnostní pásy

Všichni členové letové posádky na svém pracovním místě musí mít bezpečnostní pásy zapnuty.

4.4.4.4 Bezpečnostní postroje

Člen letové posádky na pilotním sedadle musí mít při vzletu a přistání zapnuté i ramenní popruhy. Ostatní členové letové posádky musí mít rovněž při vzletu a přistání zapnuty i ramenní popruhy, pokud jim nebrání ve výkonu jejich povinností, případně smí být ramenní popruhy rozepnuty, ale bezpečnostní pásy musí zůstat zapnuty.

Poznámka: Bezpečnostní postroj se skládá z ramenních popruhů a bezpečnostních pásů. Bezpečnostní pásy mohou být použity samostatně.

4.4.5 Použití kyslíku

4.4.5.1 Všichni členové letové posádky musí při výkonu funkcí nezbytných pro bezpečný provoz letounu za letu používat nepřetržitě kyslíkové přístroje, jestliže nastanou za letu podmínky, které použití kyslíku vyžadují v souladu s ust. 4.3.8.1 a 4.3.8.2 tohoto předpisu.

4.4.5.2 V letounu s přetlakovou kabinou letícím ve výšce větší než 7 600 m (376 hPa) musí všichni členové posádky mít u svého pracovního místa takový typ kyslíkové masky, která umožňuje rychlé nasazení a dodávku kyslíku podle potřeby.

4.4.6 Ochrana palubních průvodčích a cestujících v letounech s přetlakovou kabinou v případě ztráty přetlaku

Palubní průvodčí musí být chráněn tak, aby s velkou pravděpodobností neztratil vědomí při nouzovém sestupu po ztrátě přetlaku, a musí mít k dispozici ochranné prostředky, které mu umožní poskytovat první pomoc cestujícím při ustáleném letu bezprostředně po nouzové situaci. Cestující musí být chráněni takovými prostředky nebo provozními postupy, které zajišťují přiměřenou možnost přežití účinků hypoxie v případě ztráty přetlaku.

Poznámka: Nepředpokládá se, že palubní průvodčí budou vždy schopni pomoci cestujícím i během nouzového klesání.

4.4.7 Provozní pokyny provozovatele předávané za letu

Provozní pokyny obsahující změnu podaného nebo platného letového plánu musí být koordinovány s příslušným stanovištěm letových provozních služeb, je-li to možné, před jejich předáním na palubu letounu.

Poznámka: Provozní pokyny provozovatele nezbavují velitele letadla odpovědnosti získat příslušné povolení od stanoviště letových provozních služeb před provedením změny letového plánu.

4.4.8 Postupy letu podle přístrojů

4.4.8.1 Pro každou přístrojovou dráhu nebo letiště, využitelné pro lety podle přístrojů, musí být pro podporu přiblížení podle přístrojů schválen a vyhlášen Úřadem jeden nebo více postupů přiblížení podle přístrojů.

4.4.8.2 Všechny letouny provozované v souladu s pravidly letu podle přístrojů musí dodržovat postupy pro let podle přístrojů, které byly schváleny Úřadem.

Poznámka 1: Klasifikace přiblížení podle přístrojů je uvedena v ust. 4.2.8.3.

Poznámka 2: Informace pro piloty o parametrech postupů za letu a provozních postupech je obsažena v Předpise L 8168/I.

Poznámka 3: Kritéria pro skladbu postupů pro let za viditelnosti a podle přístrojů jsou uvedena v PANS-OPS (Doc 8168), Volume II. Kritéria pro bezpečnou výšku nad překážkami a používané postupy se mohou v určitých státech lišit od PANS-OPS a znalost těchto rozdílů je z důvodů bezpečnosti důležitá (viz Hlava 3, ust. 3.1.1).

4.4.9 Postupy pro omezení hluku pro letouny

4.4.9.1 Provozní postupy pro omezení hluku letounů musí odpovídat ustanovením Předpisu L 8168/III.

4.4.9.2 Postupy pro omezení hluku stanovené provozovatelem pro libovolný typ letounu musí být pro tento typ shodné na všech letištích.

Poznámka: Jednotný postup nemusí splňovat požadavky na některých letištích.

4.4.10 Provozní postupy letounu pro rychlosti stoupání a klesání

Pokud není pokynem stanoviště řízení letového provozu stanoveno jinak, měli by provozovatelé stanovit postupy pro stoupání nebo klesání letounu do přidělené nadmořské výšky nebo letové hladiny, zejména se zapnutým autopilotem, tak, aby se uskutečnilo při rychlosti menší 8 m/s nebo 1 500 ft/min (v závislosti na dostupném přístrojovém vybavení) posledních 300 m (1000 ft) stoupání nebo klesání do přidělené hladiny, pokud si je pilot vědom jiného letadla v přilehlé nadmořské výšce nebo letové hladině nebo pokud se k ní přibližuje, a to proto, aby se vyvaroval přijetí zbytečné rady k vyhnutí podle palubního protisrážkového systému (ACAS II), jestliže se nachází

4.8 Příruční zavazadla

Provozovatel musí zabezpečit vhodné a bezpečné uložení příručních zavazadel v kabinách cestujících.

4.9 Doplnující požadavky pro jednopilotní provoz podle pravidel letu podle přístrojů (IFR) nebo v noci

4.9.1 Letoun nesmí být provozován s jedním pilotem při provozu IFR nebo v noci, pokud není pro tento provoz schválen Úřadem.

4.9.2 Letoun nesmí být provozován s jedním pilotem při provozu IFR nebo v noci, pokud:

- letová příručka požaduje více než jednoho člena letové posádky;
- letoun není vrtulový;
- je maximální schválená konfigurace sedadel pro cestující větší než 9;
- maximální schválená vzletová hmotnost přesahuje 5700 kg;
- letoun není vybaven, jak je předepsáno v ust. 6.22; a
- velitel letadla nesplnil požadavky na praxi, výcvik, přezkoušení a nedávnou praxi předepsané v ust. 9.4.5.

4.10 Zvládání únavy

Poznámka: Poradenský materiál pro tvorbu a implementaci předpisů týkajících se zvládání únavy je uveden v dokumentu Manual for the Oversight of Fatigue Management Approaches (Doc 9966).

4.10.1 Stát provozovatele musí vytvořit předpisy pro oblast zvládání únavy. Tyto předpisy musí být založeny na vědeckých principech, znalostech a provozních zkušenostech s cílem zajistit, že členové letových posádek a palubní průvodčí vykonávají své úkoly s odpovídající úrovní bdělosti. Následně musí Stát provozovatele stanovit:

- normativní předpisy pro omezení doby letu, doby letové služby, doby služby a požadavky na dobu odpočinku; a
- předpisy vztahující se k FRMS, pokud schválí provozovatel využití systému řízení rizik spojených s únavou (FRMS).

4.10.2 Stát provozovatele musí vyžadovat, aby provozovatel v souladu s ust. 4.10.1 a za účelem řízení bezpečnostních rizik spojených s únavou zavedl buď:

- omezení doby letu, doby letové služby, doby služby a požadavky na dobu odpočinku, které odpovídají normativním předpisům Státu provozovatele pro oblast zvládání únavy, nebo
- systém řízení rizik spojených s únavou (FRMS) v souladu s ust. 4.10.6 pro veškeré činnosti související s provozem, nebo
- systém FRMS v souladu s ust. 4.10.6 pro část činností souvisejících s provozem a požadavky ust. 4.10.2 pro zbylé činnosti.

Poznámka: Dodržování normativních předpisů týkajících se zvládání únavy nezabývá provozovatele

odpovědnosti za řízení rizik, včetně rizik spojených s únavou, pomocí systému řízení bezpečnosti (SMS) v souladu s ustanoveními Předpisu L 19.

4.10.3 Pokud provozovatel přijme požadavky normativních předpisů pro oblast zvládání únavy pro část nebo veškeré činnosti související s provozem, může Stát provozovatele, za výjimečných okolností na základě vyhodnocení rizika provedeného provozovatelem, schválit odchylky od těchto předpisů. Schválené odchylky musí poskytovat rovnocennou nebo vyšší úroveň bezpečnosti, než je ta, které je dosaženo za užití normativních předpisů pro oblast zvládání únavy.

4.10.4 FRMS provozovatele musí být schválen Státem provozovatele předtím, než nahradí požadavky normativních předpisů pro oblast zvládání únavy. Schválený FRMS musí poskytovat rovnocennou nebo vyšší úroveň bezpečnosti, než je ta, která je stanovena normativními předpisy pro oblast zvládání únavy.

4.10.5 Státy schvalující FRMS provozovatele musí zavést proces zajišťující, že FRMS poskytuje rovnocennou nebo vyšší úroveň bezpečnosti, než je ta, která je stanovena normativními předpisy pro oblast zvládání únavy. Jako součást tohoto procesu musí Stát provozovatele:

- požadovat, aby provozovatel stanovil maximální hodnoty pro dobu letu a/nebo dobu(y) letové služby a dobu(y) služby a minimální hodnoty pro dobu odpočinku. Tyto hodnoty musí být založeny na vědeckých principech a znalostech, a podlehat postupům zajišťujícím bezpečnost – a musí být přijatelné pro Stát provozovatele;
- závazně stanovit snížení maximálních nebo zvýšení minimálních hodnot v případě, že údaje provozovatele naznačují, že jsou hodnoty uvedené v tomto pořadí příliš vysoké nebo příliš nízké; a
- schválit každé zvýšení maximálních nebo snížení minimálních hodnot pouze po vyhodnocení provozovatelova odůvodnění těchto změn, které je založeno na shromážděných zkušenostech a údajích souvisejících s problematikou únavy.

Poznámka: Postupy zajišťující bezpečnost jsou uvedeny v Doplňku 7.

4.10.6 Pokud provozovatel zavádí FRMS, aby řídil bezpečnostní rizika spojená s únavou, musí alespoň:

- v rámci FRMS zapracovat vědecké principy a znalosti;
- průběžně identifikovat nebezpečí spojená s únavou a z toho vyplývající rizika;
- zajistit, že nápravná opatření nezbytná pro účinné zmírňování rizik spojených s daným nebezpečím, jsou zaváděna bezodkladně;
- zajišťovat průběžné sledování a pravidelné vyhodnocování zmírnění rizik spojených s únavou dosaženého těmito opatřeními; a
- zajišťovat průběžné zlepšování celkové výkonnosti FRMS.

Poznámka: Podrobné požadavky pro FRMS jsou uvedeny v Doplňku 7.

4.10.7 Státy by měly požadovat, aby byl FRMS součástí SMS provozovatele, je-li zaveden.

Poznámka 1: Začlenění FRMS do SMS je popsáno v dokumentu Manual for the Oversight of Fatigue Management Approaches (Doc 9966).

Poznámka 2: Ustanovení týkající se ochrany údajů o bezpečnosti, informací vztahujících se k bezpečnosti

a souvisejících zdrojů jsou obsažena v Doplňku 3 k Předpisu L 19.

4.10.8 Provozovatel musí vést záznamy o době letu, době letové služby, době služby a době odpočinku všech svých členů letových posádek a palubních průvodčích a uchovávat je po dobu stanovenou Státem provozovatele.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

HLAVA 5 – PROVOZNÍ OMEZENÍ DANÁ VÝKONNOSTÍ LETOUNŮ

5.1 Všeobecná ustanovení

5.1.1 Letouny musí být provozovány v souladu s ustanoveními podrobné a úplné předpisové základny výkonnosti stanovenými v souladu s požadavky této Hlavy.

5.1.2 S výjimkou ustanovení 5.4, se smí jednomotorové letouny používat jen k denním letům podle pravidel letu za viditelnosti a na tratích, včetně odchylek od tratí, které dovolují provést bezpečně vynucené přistání při poruše motoru.

5.2 Letouny, kterým bylo vydáno osvědčení letové způsobilosti v souladu s částí IIIA a IIIB Předpisu L 8

5.2.1 Požadavky obsažené v ust. 5.2.2 až 5.2.11 platí pro velké letouny, pro něž platí část IIIA a IIIB Předpisu L 8.

5.2.2 Úroveň výkonnosti stanovená použitelnými ustanoveními úplné a podrobné předpisové základny, odkazované v ust. 5.1.1, pro letouny uvedené v ust. 5.2.1, musí být při nejmenším rovnocenná celkové úrovni výkonnosti požadované touto Hlavou.

Poznámka: Poradenský materiál ke svislým a vodorovným vzdálenostem, které jsou považovány za dostatečné, aby bylo vyhověno tomuto ustanovení, je uveden v dokumentu Aeroplane Performance Manual (Doc 10064).

5.2.3 Letoun musí být provozován v souladu s podmínkami v Osvědčení letové způsobilosti a v mezích schválených provozních omezení obsažených v letové příručce.

5.2.4 Stát zápisu do rejstříku, musí učinit taková opatření, která jsou v jeho možnostech, aby zajistil dodržení všeobecné míry bezpečnosti podle těchto ustanovení za všech očekávaných provozních podmínek, včetně těch, které nejsou jmenovitě uvedeny v ustanoveních této Hlavy.

5.2.5 Let nesmí být zahájen, nenaspědčující-li údaje o výkonnosti uvedené v letové příručce, doplněné, je-li to nezbytné, dalšími údaji přijatelnými pro Stát zápisu do rejstříku, -že při letu, který má být vykonán, lze dodržet ust. 5.2.6 až 5.2.11.

5.2.6 Při plnění ustanovení této Hlavy se musí brát v úvahu všechny složky, které mají podstatný vliv na výkonnost letounu (které zahrnují, ale neomezuji se pouze na: hmotnost letounu, provozní postupy, tlakovou výšku odpovídající výšce letiště, sklon dráhy, okolní teplotu, vítr a stav povrchu dráhy v předpokládaném čase použití, tj. rozbředlý sníh, voda a nebo led). Takové vlivy musí být vždy vzaty v úvahu buď přímo jako provozní parametry nebo nepřímo pomocí tolerancí nebo mezí, které mohou být uvedeny

při sestavování údajů o výkonnosti nebo v úplném a podrobném předpisu o výkonnosti, podle něhož se letoun provozuje.

Poznámka: Zásady pro použití informací o stavu povrchu RWY na palubě letadla v souladu s ust. 4.4.11 jsou obsaženy v dokumentu Aeroplane Performance Manual (Doc 10064).

5.2.7 Omezení hmotnosti

- a) Hmotnost letounu při zahájení vzletu musí vyhovět požadavkům; nesmí být větší než hmotnost, při níž jsou splněny požadavky ust. 5.2.8 ani větší než hmotnost, při níž jsou splněny požadavky ust. 5.2.9, 5.2.10 a 5.2.11 se započtením očekávaných snížení hmotnosti v průběhu letu a vypouštění paliva předpokládaného při uplatnění ust. 5.2.9 a 5.2.10, resp. 5.2.7 c) a 5.2.11 pro náhradní letiště;
- b) V žádném případě nesmí hmotnost při zahájení vzletu přesahovat maximální vzletovou hmotnost stanovenou v letové příručce pro tlakovou výšku odpovídající nadmořské výšce letiště a všechny jiné místní atmosférické podmínky, jsou-li použity jako parametry k určení maximální vzletové hmotnosti;
- c) V žádném případě nesmí vypočtená hmotnost pro předpokládanou dobu přistání na letišti zamýšleného přistání a na kterémkoliv náhradním letišti překročit maximální přistávací hmotnost stanovenou v letové příručce pro tlakovou výšku odpovídající nadmořské výšce těchto letišť a pro všechny jiné místní atmosférické podmínky, jsou-li použity jako parametry k určení maximální přistávací hmotnosti;
- d) V žádném případě nesmí hmotnost letounu při zahájení vzletu nebo v předpokládané době přistání na letišti zamýšleného přistání a na kterémkoliv náhradním letišti překročit maximální hmotnost, při které byla prokázána hluková způsobilost podle příslušných ustanovení Předpisu L 16/I, ledaže by bylo stanoveno jinak za výjimečných okolností pro určité letiště nebo přistávací dráhu, kde neexistuje problém hlukového zatížení, Státem letiště oprávněným úřadem státu, kde takové letiště leží.

5.2.8 Vzlet

Letoun musí být v případě selhání kritického motoru, nebo kvůli jiným důvodům, schopen v kterémkoliv bodě při vzletu buď přerušit vzlet a zastavit v mezích použitelné délky přerušeného vzletu nebo pokračovat ve vzletu a přeletět ve vvislé a vodorovné bezpečné vzdálenosti všechny překážky na dráze letu, dokud letoun není schopen vyhovět ust. 5.2.9. Při určování výsledného prostoru pro vzlet s odpovědností za překážky musí být brány v úvahu provozní podmínky takové, jako je příčná složka větru a navigační přesnost.

Poznámka: Poradenský materiál ke svislým a vodorovným vzdálenostem, které jsou považovány za dostatečné, aby bylo vyhověno tomuto ustanovení, je

HLAVA 6 – PŘÍSTROJE, VYBAVENÍ LETOUNU A LETOVÁ DOKUMENTACE

Poznámka: Podrobná ustanovení o komunikačním a navigačním vybavení jsou uvedena v Hlavě 7.

6.1 Všeobecná ustanovení

6.1.1 V letounech musí být zastavěny nebo k dispozici kromě minimálního vybavení, nezbytného pro vydání Osvědčení letové způsobilosti, přístroje, vybavení a letová dokumentace, předepsané v dalších odstavcích, v závislosti na použitém letounu a okolnostech, za nichž bude proveden let. Předepsané přístroje a vybavení včetně jejich zástavby musí být schváleny nebo přijaty Státem zápisu do rejstříku.

6.1.2 Na palubě letounu musí být ověřena kopie osvědčení leteckého provozovatele stanoveného v ust. 4.2.1 a kopie provozních specifikací vztahujících se k příslušnému typu letounu a vydaných společně s osvědčením. Pokud jsou osvědčení a s nimi spojené provozní specifikace vydané Státem provozovatele v jazyce jiném než v angličtině, musí být přiložen anglický překlad.

Poznámka: Ustanovení vztahující se k obsahu osvědčení leteckého provozovatele a s ním spojených provozních specifikací jsou obsažena v ust. 4.2.1.5 a 4.2.1.6.

6.1.3 Provozovatel musí zařadit do provozní příručky seznam minimálního vybavení (MEL), schválený Státem provozovatele, který dovolí veliteli letadla rozhodnout, zda let může zahájit nebo v něm pokračovat z mezilehlého letiště, pokud libovolný přístroj, část vybavení nebo systém přestane plnit svoji funkci. Není-li Stát provozovatele totožný se Státem zápisu do rejstříku, musí Stát provozovatele zajistit, že MEL letounu neovlivní dodržení požadavků letové způsobilosti platné ve Státě zápisu do rejstříku.

Poznámka: Seznam minimálního vybavení je někdy uváděn jako Seznam závad, s nimiž je povolen vzlet. Pokyny týkající se MEL obsahuje Dodatek C.

6.1.4 Provozovatel musí poskytnout provoznímu personálu a letovým posádkám provozní příručku pro každý typ provozovaného letounu, obsahující normální, mimořádné a nouzové postupy, vztahující se k provozu letounu. Příručka musí obsahovat podrobnosti o systémech letounu a kontrolní seznamy povinných úkonů, které mají být používány. Návrh Provozní příručky musí věnovat pozornost zásadám lidských činitelů.

Poznámka: Pokyny týkající se aplikace zásad lidských činitelů jsou uvedeny v dokumentu Human Factors Training Manual (Doc 9683).

6.1.5 Letoun provozovaný na základě dohody dle článku 83 bis Úmluvy

Poznámka: Poradenský materiál týkající se převodu odpovědnosti státem zápisu do rejstříku na stát provozovatele v souladu s článkem 83 bis je uveden v dokumentu Manual on the Implementation of Article 83 bis of the Convention on International Civil Aviation (Doc 10059).

6.1.5.1 Letoun, je-li provozován na základě dohody dle článku 83 bis uzavřené mezi státem zápisu do rejstříku a státem provozovatele, musí mít na palubě ověřenou kopii shrnutí dohody, a to buď v elektronickém, nebo tištěném formátu. Pokud je shrnutí vydáno v jiném než anglickém jazyce, musí být součástí překlad do angličtiny.

Poznámka: Poradenský materiál týkající se shrnutí dohody je uveden v dokumentu Manual on the Implementation of Article 83 bis of the Convention on International Civil Aviation (Doc 10059).

6.1.5.2 Shrnutí dohody dle článku 83 bis musí být přístupné inspektorům bezpečnosti civilního letectví, aby při provádění činností dozoru, jako jsou kontroly na odbavovací ploše, určili, které funkce a povinnosti jsou převedeny na základě dohody státem zápisu do rejstříku na stát provozovatele.

Poznámka: Poradenský materiál pro inspektory bezpečnosti civilního letectví provádějící kontroly letounů provozovaných na základě dohody podle článku 83 bis je obsažen v dokumentu Manual of Procedures for Operations Inspection, Certification and Continued Surveillance (Doc 8335).

6.1.5.3 Shrnutí dohody musí být státem zápisu do rejstříku nebo státem provozovatele předáno ICAO spolu s dohodou dle článku 83 bis za účelem registrace u Rady ICAO.

Poznámka: Shrnutí dohody předané spolu s dohodou dle článku 83 bis registrovanou u Rady ICAO obsahuje seznam všech letadel, kterých se dohoda týká. Nicméně ověřená kopie, která má být na palubě dle ust. 6.1.5.1, bude muset uvádět pouze konkrétní letadlo, na jehož palubě tato kopie je.

6.1.5.4 Shrnutí dohody by mělo obsahovat informace v Doplňku 10 pro konkrétní letadlo a dodržovat rozvržení dle Doplňku 10, ust. 2.

6.2 Všechny letouny při všech letech

6.2.1 Všechny letouny musí být vybaveny takovými přístroji, které dovolí letové posádce, aby kontrolovala dráhu letu letounu, prováděla všechny obraty v souladu s požadovanými postupy a dodržovala provozní omezení letounu v předpokládaných provozních podmínkách.

6.15.7 Systém signalizace nebezpečného přiblížení k zemi, pokud není stanoveno jinak, musí poskytovat výstrahu za těchto stavů:

- a) nadměrná rychlost klesání;
- b) nadměrná rychlost přiblížování k terénu;
- c) nadměrná ztráta výšky po vzletu nebo při průletu;
- d) nebezpečná výška nad terénem v jiné než přistávací konfiguraci
 - 1) podvozek nezajištěn ve vysunuté poloze;
 - 2) vztlakové klapky v jiné než přistávací poloze;
- e) nadměrné sklesání pod sestupovou dráhu.

6.16 Všechny letouny určené k přepravě cestujících – sedadla pro palubní průvodčí

6.16.1 Letouny, jejichž individuální osvědčení letové způsobilosti je poprvé vydáno dne 1. ledna 1981 nebo později

Všechny letouny musí být vybaveny sedadlem umístěným ve směru nebo proti směru letu (s odchylkou do 15° od podélné osy letounu), které je opatřeno bezpečnostním postrojem pro palubní průvodčí, jejichž přítomnost je nezbytná k plnění ust. 12.1 týkajícího se nouzového opuštění letounu.

6.16.2 Letouny, jejichž individuální osvědčení letové způsobilosti bylo vydáno před 1. lednem 1981

Všechny letouny by měly být vybaveny sedadlem umístěným ve směru letu nebo proti směru letu (s odchylkou do 15° od podélné osy letounu), které je opatřeno bezpečnostním postrojem pro palubní průvodčí, jejichž přítomnost je nezbytná k plnění ust. 12.1 týkajícího se nouzového opuštění letounu.

6.16.3 Sedadla pro palubní průvodčí dle ustanovení 6.16.1 a 6.16.2 musí být umístěna poblíž nouzových východů, které jsou při úrovni podlahy a u dalších nouzových východů, jak požaduje Úřad pro nouzové opuštění letadla.

6.17 Polohový maják nehody (ELT)

6.17.1 Všechny letouny by měly být vybaveny automatickým ELT.

6.17.2 Kromě podmínek stanovených v ust. 6.17.3 musí být všechny letouny schválené pro provoz více než 19 cestujících vybaveny alespoň jedním automatickým ELT nebo dvěma ELT jakéhokoliv typu.

6.17.3 Všechny letouny schválené pro provoz více než 19 cestujících, kterým bylo individuální osvědčení letové způsobilosti poprvé vydáno po 1. červenci 2008, musí být vybaveny ~~buď~~ automatickým ELT a odděleným zařízením následovně:

- a) ~~nejméně dvěma ELT, z nichž jeden musí být automatický; nebo pokud se na letoun nevztahuje povinnost splňovat bodust. 6.18.1, musí být vybaven buď druhým ELT jakéhokoliv typu, nebo zařízením splňujícím požadavky bodu ust. 6.18.1.~~
- b) ~~nejméně jedním ELT a schopností vyhovující požadavkům ust. 6.18, pokud se na letoun vztahuje povinnost splňovat bodust. 6.18.1 a automatický~~

ELT požadavky bodu ust. 6.18.1 nesplňuje, zařízením splňujícím bodust. 6.18.1;

c) pokud se na letoun vztahuje povinnost splňovat bodust. 6.18.1 a automatický ELT požadavky bodu ust. 6.18.1 splňuje, druhým ELT jakéhokoliv typu.

~~Poznámka: V případě, že požadavky ust. 6.18 jsou splněny jiným systémem, není automatický ELT vyžadován.~~

6.17.4 Kromě podmínek stanovených v ust. 6.17.5 musí být všechny letouny schválené pro provoz 19 nebo méně cestujících vybaveny alespoň jedním ELT jakéhokoliv typu.

6.17.5 Všechny letouny schválené pro provoz 19 nebo méně cestujících, kterým bylo individuální osvědčení letové způsobilosti poprvé vydáno po 1. červenci 2008, musí být vybaveny alespoň jedním automatickým ELT.

6.17.6 Polohové majáky nehody musí vyhovovat požadavkům Předpisu L 10/III, aby byly splněny požadavky ust. 6.17.1, 6.17.2, 6.17.3, 6.17.4 a 6.17.5.

Poznámka: Uvážlivý výběr počtu polohových majáků nehody, jejich typu a umístění na letadle a souvisejících plovoucích podpůrných systémů pro přežití zajistí v případě nehody největší šanci na aktivaci ELT pro letadla provozovaná nad vodou a zemí, včetně oblastí obzvláště těžko přístupných pro pátrání a záchranu. Umístění jednotek vysílače je rozhodující faktor při zajištění optimální ochrany proti poškození a ohni. Pro potřebu rychlého zjištění neúmyslné aktivace a praktického ručního vypnutí členy posádky by mělo být také bráno v úvahu umístění řídicích a spínacích zařízení (aktivačních monitorů) pevných automatických polohových majáků nehody a s nimi související provozní postupy.

6.18 Určování polohy letounu v nouzi

6.18.1 Od 1. ledna 2025 musí všechny letouny o maximální schválené vzletové hmotnosti nad 27 000 kg, jejichž individuální osvědčení letové způsobilosti je poprvé vydáno 1. ledna 2024 nebo později, v případě tísne nejméně jednou za minutu automaticky předávat informace, ze kterých může provozovatel určit jejich polohu, v souladu s Doplňkem 9.

6.18.2 Všechny letouny o maximální schválené vzletové hmotnosti nad 5 700 kg, jejichž individuální osvědčení letové způsobilosti je poprvé vydáno 1. ledna 2023 nebo později, by měly v případě tísne nejméně jednou za minutu automaticky předávat informace, ze kterých může být určena jejich poloha, v souladu s Doplňkem 9.

6.18.3 Provozovatel musí zpřístupnit informace o poloze letu v tísni příslušným organizacím stanoveným státem provozovatele.

Poznámka 1: Pro odpovědnosti provozovatele využívajícího třetích stran viz ust. 4.2.1.3.1.

Poznámka 2: Provozní postupy pro monitorování a včasné zpřístupnění informací o poloze letu v tísni příslušným organizacím jsou uvedeny v Předpise L 8168/III, Díl 10.

6.19 Letouny, u nichž je požadováno vybavení palubním protisrážkovým systémem (ACAS II)

6.19.1 Všechny letouny s turbínovými motory, jejichž maximální schválená vzletová hmotnost je větší než 5 700 kg nebo jsou schváleny pro přepravu více než 19 cestujících, musí být vybaveny palubním protisrážkovým systémem (ACAS II).

6.19.2 Všechny letouny by měly být vybaveny palubním protisrážkovým systémem (ACAS II).

6.19.3 Palubní protisrážkový systém musí být v provozu v souladu s odpovídajícími ustanoveními Předpisu L 10/IV.

6.20 Požadavky na odpovídače hlásící tlakovou nadmořskou výšku

6.20.1 Všechny letouny musí být vybaveny odpovídačem hlásícím tlakovou nadmořskou výšku, který je v provozu podle ustanovení Předpisu L 10/IV.

6.20.2 Všechny letouny, kterým bylo individuální osvědčení letové způsobilosti poprvé vydáno po 1. lednu 2009, musí být vybaveny zdrojem údajů, který poskytuje informace o tlakové nadmořské výšce s přesností na 7,62 m (25 ft) nebo lepší.

6.20.3 Všechny letouny musí být vybaveny zdrojem údajů, který poskytuje informace o tlakové nadmořské výšce s přesností na 7,62 m (25 ft) nebo lepší.

6.20.4 Odpovídače módu S by měly být vybaveny stavem letadlo ve vzduchu/na zemi, jestliže je letoun vybaven automatickými prostředky pro zjištění takového stavu.

Poznámka 1: Tato ustanovení zlepši účinnost palubních protisrážkových systémů, stejně jako účinnost letových provozních služeb, které využívají radary s módem S. Zvláště procesy traťového sledování jsou s přesností na 7,62 m (25 ft) nebo lepší podstatně zlepšeny.

Poznámka 2: Odpovědi módu C odpovídačů vždy hlásí tlakovou nadmořskou výšku s přírůstkem 30,50 m (100 ft) bez ohledu na přesnost zdroje údajů.

6.21 Mikrofony

Při letu pod převodní hladinou/výškou musí všichni členové letové posádky na palubě ve službě komunikovat přes ramínkový nebo hrdelní mikrofon.

6.22 Letouny s turbínovými motory – výstražný systém na stříh větru

6.22.1 Všechny letouny s turbínovými motory, jejichž maximální schválená vzletová hmotnost je větší než 5 700 kg nebo jsou schváleny pro přepravu více než 9 cestujících, by měly být vybaveny výstražným systémem na stříh větru.

6.22.2 Výstražný systém na stříh větru musí být způsobilý poskytnout pilotovi včasnou zvukovou a vizuální výstrahu na stříh větru před letadlem

a požadovanou informaci, která umožní pilotovi bezpečně zahájit a pokračovat v postupu nezdařeného přiblížení nebo provést přiblížení okruhem, nebo provést manévr úniku, je-li to nezbytné. Systém by měl pilotovi poskytnout rovněž indikaci o dosažení limitů k povolenému automatickému přiblížení, je-li toto zařízení použito.

6.23 Všechny letouny provozované s jedním pilotem podle pravidel letu podle přístrojů (IFR) nebo v noci

Pro schválení v souladu s ust. 4.9.1 musí být všechny letouny provozované s jedním pilotem podle pravidel letu podle přístrojů (IFR) nebo v noci vybaveny:

- a) provozuschopným autopilotem, který je vybaven alespoň režimy automatického udržování nadmořské výšky a zvoleného kurzu;
- b) náhlavní soupravou s ramínkovým mikrofonem nebo rovnocenným; a
- c) prostředky pro zajištění čitelnosti map za všech vnějších světelných podmínek.

6.24 Letouny vybavené automatickými přístávacími systémy, průhledovými zobrazovači (HUD) nebo rovnocennými zobrazovači, systémy pro zlepšení viditelnosti (EVS), syntetickými systémy vidění (SVS) a/nebo kombinovanými systémy vidění (CVS)

Bez ohledu na Hlavu 4, ust. 4.2.8.1.1 až 4.2.8.1.3, v případě, že jsou letouny vybaveny automatickými přístávacími systémy, HUD nebo rovnocennými zobrazovači, EVS, SVS nebo CVS nebo hybridním systémem tvořeným jakoukoliv kombinací těchto systémů, musí být Státem provozovatele stanovena kritéria pro používání takových systémů pro bezpečný provoz letounu.

Poznámka: Informace týkající se automatických přístávacích systémů, HUD nebo rovnocenných zobrazovačů, EVS, SVS nebo CVS jsou uvedeny v dokumentu ICAO Manual of All-Weather Operations (Doc 9365).

6.25 Elektronická letová informační zařízení (EFB)

Poznámka: Poradenský materiál k vybavení EFB, funkcím a zvláštnímu schválení je uveden v dokumentu Manual on Electronic Flight Bags (Doc 10020).

6.25.1 Vybavení EFB

6.25.1.1 Pokud jsou na palubě používána přenosná EFB, musí provozovatel zajistit, aby neovlivnila výkon letadlových systémů, vybavení nebo schopnost řídit letoun.

6.25.2 Funkce EFB

6.25.2.1 Pokud jsou na palubě letounu používána EFB, provozovatel musí:

- a) posoudit bezpečnostní rizika spojená s každou funkcí EFB;
- b) stanovit a zdokumentovat postupy pro používání zařízení EFB a každé jeho funkce a požadavky na související výcvik; a

- c) zajistit, aby v případě selhání EFB letová posádka snadno získala dostatek informací pro bezpečné provedení letu.

Poznámka: Poradenský materiál k posouzení bezpečnostního rizika je uveden v dokumentu Safety Management Manual (SMM) (Doc 9859).

6.25.2.2 Stát provozovatele musí vydat zvláštní schválení pro provozní využití funkcí EFB, které mají být použity pro bezpečný provoz letounů.

6.25.3 Zvláštní schválení EFB

6.25.3.1 Při vydávání zvláštního schválení pro použití EFB musí Stát provozovatele zajistit, že:

- vybavení EFB a související hardware, včetně vzájemného působení se systémy letounu, je-li to relevantní, splňují příslušné požadavky osvědčování letové způsobilosti;
- provozovatel provedl posouzení bezpečnostního rizika spojeného s provozem podporovaným funkcemi EFB;
- provozovatel (v případě potřeby) stanovil požadavky pro zálohování informací obsažených a zobrazovaných funkcemi EFB;
- provozovatel stanovil a zdokumentoval postupy pro správu funkcí EFB, včetně všech databází, které mohou být použity; a

- e) provozovatel stanovil a zdokumentoval požadavky pro používání EFB a jeho funkcí a požadavky pro související výcvik.

Poznámka: Poradenský materiál k posouzení bezpečnostního rizika je uveden v dokumentu Safety Management Manual (SMM) (Doc 9859).

6.26 Turbínové letouny – Systém výstrahy a varování před vyjetím za konec dráhy (ROAAS)

6.26.1 Všechny letouny s turbínovými motory, jejichž maximální schválená vzletová hmotnost je vyšší než 5 700 kg, kterým je vydáno individuální osvědčení letové způsobilosti 1. ledna 2026 nebo později, musí být vybaveny systémem výstrahy a varování před vyjetím za konec dráhy (ROAAS).

Poznámka 1: Příklad příslušného ~~P~~poradenského ~~ký~~ materiálu vztahujícího se k ~~pro návrh~~ ROAAS lze nalézt je uveden v dokumentu EUROCAE ED-250, Minimum Operation Performance Specification (MOPS) for Overrun Awareness and Alerting System (ROAAS). ~~nebo rovnocenných dokumentech.~~

Poznámka 2: Požadavky na provozovatele pro použití ROAAS jsou uvedeny v Předpisu L 8168/III, Část Dílu 12.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

HLAVA 9 – LETOVÁ POSÁDKA LETOUNU

9.1 Složení letové posádky

9.1.1 Počet členů a složení letové posádky, nesmí být menší, resp. jiné, než je stanoveno v provozní příručce. Letové posádky musí být doplněny dalšími členy nad minimum vymezené v letové příručce nebo jiných dokumentech spojených s osvědčením letové způsobilosti, je-li to nezbytné ve vztahu k typu použitého letounu, k druhu provozu a k době letu mezi body, kde se letové posádky střídají.

9.1.2 Palubní radiotelegrafista (radiofonista)

V posádce musí být nejméně jeden člen s oprávněním obsluhovat radiové vysílací zařízení, jež se má používat. Každý člen posádky, který obsluhuje radiové vysílací zařízení, musí mít oprávnění palubního radiotelegrafisty nebo radiofonisty.

9.1.3 Palubní technik/ inženýr

Je-li letadlo vybaveno zvláštním pracovištěm pro palubního technika/inženýra, musí být v posádce nejméně jeden palubní technik/inženýr, pokud nemůže povinnosti spojené s tímto pracovištěm uspokojivě vykonávat jiný člen posádky, který má oprávnění vykonávat funkci palubního technika/inženýra, aniž by tím byl narušen výkon jeho obvyklých povinností.

9.1.4 Letecký navigátor

Při všech letech, kdy nemůže být piloty z jejich míst dostatečně prováděna navigace nezbytná pro bezpečné vedení letu, musí být v posádce nejméně jeden člen vlastnící průkaz způsobilosti leteckého navigátora, vydaný Úřadem.

9.2 Povinnosti členů letové posádky v případě nouze

Provozovatel musí určit pro každý typ letounu všem členům letové posádky povinnosti, které musí každý člen splnit v případě nouze nebo v případě nouzového opuštění letounu. Nácvik a přezkoušení těchto povinností včetně nouzového opuštění letounu a používání všech nouzových a záchranných zařízení, která jsou na daném typu používána, musí být obsažen ve výcvikovém programu provozovatele a musí být prováděn každoročně.

9.3 Výcvikové programy členů letové posádky

9.3.1 Provozovatel musí zavést a dodržovat program výcviku na zemi a za letu, schválený Úřadem, který zajistí stupeň vycvičenosti všech členů letové posádky nezbytný k bezchybnému výkonu uložených povinností. Výcvikový program (se) musí:

- a) zahrnovat zařízení pro pozemní a letový výcvik a kvalifikované instruktory podle určení Úřadu;

- b) skládat z pozemní a letové části na příslušném typu letounu;
- c) obsahovat zejména nácvik správné spolupráce posádky, nácvik všech postupů, nouzových a neobvyklých situací zapříčiněných pohonnou jednotkou, drakem letounu nebo vysazením důležitých systémů, požárem nebo jinými neobvyklostmi;
- d) obsahovat výcvik pro zvládnutí nezvyklých poloh a jejich předcházení;
- e) obsahovat výcvik ve znalostech a dovednostech souvisejících s postupy letu za viditelnosti a podle přístrojů pro zamýšlené oblasti provozu, ve čtení map, lidské výkonnosti, včetně zvládnutí chyb a ohrožení a v dopravě nebezpečného zboží;
- f) zajistit hlavně ve vztahu k neobvyklým nebo nouzovým postupům, aby všichni členové letové posádky znali činnosti, za které jsou odpovědní, a vztah těchto činností k činnostem ostatních členů posádky, zejména vzhledem k neobvyklým nebo nouzovým postupům; a
- g) opakovat v časových intervalech stanovených Úřadem a jeho součástí je vyhodnocení způsobilosti. Provozovatel oznámí Úřadu zahájení školení nebo výcviku členů posádek v rámci výcvikových programů 14 dní předem.

Poznámka 1: Ustanovení 4.2.4 zakazuje simulovat nouzové nebo neobvyklé situace během letu, při němž jsou dopravováni cestující nebo zboží.

Poznámka 2: Úřad může určit vhodný rozsah letového výcviku, který v daném případě může být plněn na zařízeních pro výcvik letové simulace, která pro tento účel schválil.

Poznámka 3: Rozsah opakovacího výcviku na daném typu letounu podle ust. 9.2 a 9.3 může být změněn a nemusí být v takovém rozsahu jako výcvik počáteční.

Poznámka 4: Úřad může schválit používání různých vhodných forem a prostředků pro periodický pozemní výcvik a úpravy jeho rozsahu.

Poznámka 5: Pro více informací o provozních požadavcích pro přepravu nebezpečného zboží viz Hlava 14.

Poznámka 6: Návod pro tvorbu výcvikových programů zahrnujících znalosti a dovednosti v oboru lidských schopností lze nalézt v dokumentu Human Factors Training Manual (Doc 9683).

Poznámka 7: Informace pro piloty a provozní personál o parametrech postupů za letu a provozních postupech je obsažena v Předpise L 8168/I. Kriteria pro skladbu postupů pro let za viditelnosti a podle přístrojů jsou uvedena v PANS-OPS, Volume II. Kriteria pro bezpečnou výšku nad překážkami a používané postupy se mohou v určitých státech lišit od PANS-OPS a znalost těchto rozdílů je z důvodů bezpečnosti důležitá.

Poznámka 8: Návod pro návrh výcvikových programů letových posádek lze nalézt v *Preparation of an Operations Manual* (Doc 9995).

Poznámka 9: Návod na různé způsoby vyhodnocení způsobilosti lze nalézt v *Příloze-Attachment C k Hlavě Chapter 2* dokumentu *Procedures for Air Navigation Services – Training* (PANS-TRG, Doc 9868).

Poznámka 10: Postupy pro výcvik zvládnutí nezvyklých poloh a jejich předcházení na zařízení pro výcvik pomocí letové simulace jsou uvedeny v dokumentu *Procedures for Air Navigation Services – Training* (PANS-TRG, Doc 9868).

Poznámka 11: Poradenský materiál k výcviku zvládnutí nezvyklých poloh a jejich předcházení je uveden v dokumentu *Manual on Aeroplane Upset Prevention and Recovery Training* (Doc 10011).

9.3.2 Požadavek na opakovací letový výcvik na příslušném typu letounu je považován za splněný, jestliže se:

- použije zařízení pro výcvik letové simulace, přičemž typ používaného zařízení a rozsahu výcviku na něm je schválen Úřadem pro civilní letectví; nebo
- provede ve stanoveném období přezkoušení na daném typu letounu v rozsahu požadovaném v ust. 9.4.4.

9.4 Kvalifikace

Poznámka: Viz *Manual of Procedures for the Establishment of a State's Personnel Licensing System* (Doc 9379) jako obecný návod na kvalifikaci pro více typů, létání na více typech a zápočet na více typech.

9.4.1 Průběžné zkušenosti velitele letadla a druhého pilota

9.4.1.1 Provozovatel nesmí ustanovit velitele letadla nebo druhého pilota, aby řídil typ nebo variantu typu letounu během vzletu a přistání, pokud takový pilot v posledních 90 dnech neřídil během alespoň třech vzletů a přistání stejný typ letounu nebo letový simulátor schválený pro tento účel.

9.4.1.2 Pokud velitel letadla nebo druhý pilot létá na několika variantách stejného typu letounu nebo odlišných typech letounu s podobnými charakteristikami z hlediska provozních postupů, systémů a ovládání letounu, musí Úřad rozhodnout, podle kterých podmínek mohou být požadavky ust. 9.4.1.1 pro každou variantu nebo každý typ letounu slučovány.

9.4.2 Průběžné zkušenosti pilota střídajícího při cestovním letu

9.4.2.1 Provozovatel nesmí určit pilota, aby vykonával funkci pilota střídajícího při cestovním letu na typu nebo variantě typu letounu, pokud během předchozích 90 dnů takový pilot buď:

- nevykonával funkci velitele letadla, druhého pilota nebo pilota střídajícího při cestovním letu na stejném typu letounu; nebo
- neabsolvoval udržovací výcvik v letových dovednostech, včetně normálních, mimořádných a nouzových postupů specifických pro cestovní let na stejném typu letounu nebo letovém simulátoru

schváleném pro tento účel, a nenacvičil postupy přiblížení a přistání, kde nácvik postupů přiblížení a přistání může být proveden ve funkci pilota neřídícího.

9.4.2.2 Pokud pilot střídající při cestovním letu létá na několika variantách stejného typu letounu nebo odlišných typech letounu s podobnými charakteristikami z hlediska provozních postupů, systémů a ovládání letounu, Úřad musí rozhodnout, podle kterých podmínek mohou být požadavky ust. 9.4.2.1 pro každou variantu nebo každý typ letounu slučovány.

9.4.3 Oblastní, traťová a letištní kvalifikace velitele letadla

9.4.3.1 Provozovatel nesmí ustanovit pilota do funkce velitele letadla na trati nebo její části, pro kterou nemá v dané době platnou požadovanou kvalifikaci, pokud nesplní podmínky uvedené v ust. 9.4.3.2 a 9.4.3.3.

9.4.3.2 Každý pilot musí prokázat provozovateli, že zná:

- trať, která má být letěna, a letiště, kterých má být použito, včetně znalostí:
 - terénu a minimálních bezpečných výšek;
 - sezonních meteorologických podmínek;
 - meteorologických, spojovacích a zabezpečovacích služeb, zařízení a postupů;
 - postupů pro pátrání a záchranu;
 - navigačních zařízení a postupů včetně postupů dálkové navigace spojených s trati letu;
- přiletové, odletové a vyčkávací postupy, postupy předepsané pro let nad hustě obydlenými místy a v prostorech s hustým leteckým provozem, překážky, skutečný situační plán, osvětlení, postupy pro vyčkávání a přiblížení podle přístrojů a platná provozní minima.

Poznámka: Znalosti přiletových, odletových a vyčkávacích přiblížovacích postupů mohou být prokázány na schváleném výcvikovém leteckém simulátoru.

9.4.3.3 Velitel letadla musí jako člen letové posádky nebo jako pozorovatel v pilotní kabině provést skutečné přiblížení na každé letišti přistání na trati za doprovodu pilota, který je pro toto letiště kvalifikován, vyjma případů, kdy:

- přiblížení k letišti není nad obtížným terénem a postupy pro přiblížení podle přístrojů, prostředky a zařízení, které má pilot k dispozici jsou podobné těm, se kterými je pilot obeznámen, s tím, že k normálním provozním minimům se připočte dodatková hodnota schválená Úřadem nebo je přiměřená jistota, že přiblížení a přistání může být provedeno za VMC;
- sestup z výšky počátečního přiblížení může být ve dne proveden za VMC; nebo
- provozovatel seznámil velitele letadla s přistáním na letišti přiměřenými obrazovými prostředky; nebo
- uvedené letiště sousedí s jiným letištem, pro které má velitel letadla platné oprávnění přistát.

HLAVA 12 – PALUBNÍ PRŮVODČÍ

12.1 Přidělení povinností pro případy nouze

Provozovatel musí stanovit, ~~Úřadem schválený,~~ minimální počet palubních průvodčích a jejich funkce pro každý typ letounu podle počtu míst nebo podle počtu přepravovaných cestujících, aby byla zajištěna bezpečná a rychlá evakuace letounu a nezbytné nouzové postupy v situaci vyžadující nouzovou evakuaci letadla. Tyto funkce musí provozovatel stanovit pro každý typ letounu.

12.2 Místa palubních průvodčích při nouzové evakuaci

Palubní průvodčí určení k plnění povinností nouzové evakuace musí zaujmout během vzletu a přistání, anebo kdykoliv to velitel letadla nařídí, místo odpovídající ust. 6.16 tohoto předpisu.

12.3 Ochrana palubních průvodčích během letu

Každý palubní průvodčí musí během vzletu a přistání, a kdykoliv to velitel letadla nařídí, sedět na sedadle upoután bezpečnostními pásy.

Poznámka: Dříve uvedené ustanovení nevylučuje možnost, že velitel letadla nařídí upoutání pouze bezpečnostními pásy, avšak s výjimkou doby vzletu a přistání.

12.4 Výcvik

Provozovatel musí stanovit a provádět program výcviku, schválený Úřadem, který musí absolvovat všechny osoby dříve, než jsou zařazeny do služby jako palubní průvodčí. Palubní průvodčí musí absolvovat každoročně opakovací výcvik. Tyto programy výcviku musí zabezpečit, aby každý absolvent:

- a) byl způsobilý vykonávat ty povinnosti a úkony, které mu jsou přiděleny v případě nouze nebo v situaci vyžadující nouzovou evakuaci letounu;
- b) absolvoval výcvik v používání a byl schopen používat nouzové a záchranné prostředky, které jsou na palubě, jako plovací vesty, čluny, skluzy, nouzové východy, přenosné hasicí přístroje, kyslíkovou výstroj a soupravy první pomoci a univerzální soupravy pro ochranu zdraví, automatické zevní defibrilátory;
- c) byl schopen, jestliže vykonává službu v letunech, které létají nad 3 000 m, rozpoznat účinky nedostatku kyslíku a v případě letounů s přetlakovou kabinou fyziologických příznaků souvisejících se ztrátou přetlaku;
- d) znal úkoly a funkce ostatních členů posádky pro případ nouze v takové míře, jak je potřebné pro splnění jeho vlastních povinností;
- e) byl seznámen s druhy nebezpečného zboží, které může a které nesmí být přepravováno v kabině cestujících;
- f) byl dobře informovaný o lidské výkonnosti související s povinnostmi týkajícími se bezpečnosti v kabině cestujících, které zahrnují spolupráci mezi letovou posádkou a palubními průvodčími.

Poznámka 1: Požadavky na výcvik palubních průvodčích v oblasti dopravy nebezpečného zboží jsou obsaženy v Programu výcviku dopravy nebezpečného zboží dle Předpisu L 18 – Bezpečná letecká doprava nebezpečného zboží a Technical Instruction for the Safe Transport of Dangerous Goods by Air (Doc 9284).

Poznámka 2: Pro více informací o provozních požadavcích pro přepravu nebezpečného zboží viz Hlava 14.

Poznámka 3: Návod pro tvorbu výcvikových programů zahrnujících znalosti a dovednosti v oblasti lidské výkonnosti lze nalézt v Human Factors Training Manual (Doc 9683).

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

HLAVA 14 – NEBEZPEČNÉ ZBOŽÍ

14.1 Odpovědnosti státu

Poznámka 1: Předpis L 18, Hlava 11 obsahuje požadavek na smluvní stát, aby stanovil postupy dozoru nad všemi subjekty (včetně subjektů zajišťujících balení, odesílatelů, agentů pozemního odbavení a provozovatelů), které vykonávají úkoly spojené s nebezpečným zbožím.

Poznámka 2: Odpovědnosti provozovatele za dopravu nebezpečného zboží jsou obsaženy v Hlavě 8, 9 a 10 Předpisu L 18. Část 7 Technických instrukcí pro bezpečnou dopravu nebezpečného zboží vzduchem (Doc 9284 – Technical Instruction for the Safe Transport of Dangerous Goods by Air) obsahuje odpovědnosti provozovatele a požadavky související s hlášením incidentů a leteckých nehod.

Poznámka 3: Požadavky vztahující se k letovým posádkám a cestujícím, kteří přepravují nebezpečné zboží, jsou stanoveny v Části 8, Hlavě 1 Technických instrukcí.

Poznámka 4: Materiál COMAT, který splňuje klasifikační kritéria technických instrukcí pro nebezpečné zboží, je považován za náklad a musí být dopravován v souladu s Částí 1, ust. 2.2.2 nebo Částí 1, ust. 2.2.3 Technických instrukcí (např. součásti letadel, jako jsou chemické generátory kyslíku, prvky systému kontroly paliva, hasicí přístroje, oleje, mazadla, čisticí prostředky).

14.2 Provozovatelé bez zvláštního schválení k dopravě nebezpečného zboží jako nákladu

Stát provozovatele musí zajistit, že provozovatelé, kteří nemají zvláštní schválení k dopravě nebezpečného zboží:

- a) vytvořili program výcviku vztahující se k nebezpečnému zboží, který splňuje požadavky Předpisu L 18, použitelné požadavky Hlavy 4, Části 1, Technických instrukcí a požadavky předpisů daného státu, podle vhodnosti. Program výcviku vztahující se k nebezpečnému zboží musí být podrobně popsán v provozní příručce provozovatele;
- b) stanovili v provozní příručce zásady a postupy vztahující se k nebezpečnému zboží, aby splnili alespoň požadavky Předpisu L 18, Technických instrukcí a předpisů daného státu, a tím svému personálu umožnili:
 - 1) identifikovat a vyloučit z přepravy nedeklarované nebezpečné zboží, včetně materiálu COMAT, který je klasifikován jako nebezpečné zboží; a
 - 2) podat hlášení příslušným úřadům daného Státu provozovatele a státu, ve kterém došlo:
 - i) k jakýmkoliv událostem spojeným s objevením nedeklarovaného nebezpečného zboží v nákladu nebo poště; a

- ii) k incidentu nebo letecké nehodě s nebezpečným zbožím.

14.3 Provozovatelé se zvláštním schválením, kteří dopravují nebezpečné zboží jako náklad

Stát provozovatele musí vydat zvláštní schválení pro dopravu nebezpečného zboží a zajistit, že provozovatelé:

- a) vytvořili program výcviku vztahující se k nebezpečnému zboží, který splňuje požadavky Hlavy 4, Části 1, Technických instrukcí, ~~Tabulky 1–4~~ a požadavky předpisů daného státu, podle vhodnosti. Program výcviku vztahující se k nebezpečnému zboží musí být podrobně popsán v provozní příručce provozovatele;
- b) stanovili v provozní příručce zásady a postupy vztahující se k nebezpečnému zboží, aby splnili alespoň požadavky Předpisu L 18, Technických instrukcí a předpisů daného státu, a tím svému personálu umožnili:
 - 1) identifikovat a vyloučit z přepravy nedeklarované nebo nesprávně deklarované nebezpečné zboží, včetně materiálu COMAT, který je klasifikován jako nebezpečné zboží; a
 - 2) podat hlášení příslušným úřadům daného státu provozovatele a státu, ve kterém došlo:
 - i) k jakýmkoliv událostem spojeným s objevením nedeklarovaného nebo nesprávně deklarovaného nebezpečného zboží v nákladu nebo poště; a
 - ii) k incidentu nebo letecké nehodě s nebezpečným zbožím.
 - 3) podat hlášení příslušným úřadům daného Státu provozovatele a Státu původu o jakýchkoliv událostech, kdy je u nebezpečného zboží, které mělo být přepravováno, shledáno:
 - i) že nebylo naloženo, odděleno, izolováno nebo zabezpečeno v souladu s Technickými instrukcemi, Částí 7, Hlavou 2, Technických instrukcí; a
 - ii) že veliteli letadla o něm nebyla předána žádná informace;
 - 4) přijmout, odbavit, uložit, dopravit, naložit a vyložit nebezpečné zboží, včetně materiálu COMAT, který je klasifikován jako nebezpečné zboží, na palubu nebo z paluby letadla; a
 - 5) poskytnout veliteli letadla přesné a čitelné písemné nebo vytištěné informace, vztahující se k nebezpečnému zboží, které má být přepravováno na palubě.

Poznámka: Článek 35 Úmluvy obsahuje některé skupiny nákladu, které podléhají omezením.

DOPLNĚK 2 – USPOŘÁDÁNÍ A OBSAH PROVOZNÍ PŘÍRUČKY

(Viz Hlava 4, ust. 4.2.3.1)

1. Uspořádání

Provozní příručka, která může být vydána v oddělených částech odpovídajících zvláštním požadavkům provozu, podle Hlavy 4, ust. 4.2.2.1, musí odpovídat následující struktuře:

- a) Všeobecná část;
- b) Provozní informace o letadle;
- c) Oblasti, tratě a letiště; a
- d) Výcvik.

2. Obsah

Provozní příručka odkazovaná v ust. 1 musí obsahovat alespoň následující:

2.1 Všeobecně

2.1.1 Vymezení odpovědnosti provozního personálu zúčastněného na letovém provozu.

2.1.2 Informace a zásady vztahující se ke zvládání únavy, včetně:

- a) politik týkajících se omezení doby letu, doby letové služby, doby služby a požadavků na odpočinek pro členy letových posádek a palubní průvodčí v souladu s Hlavou 4, ust. 4.10.2 a); a
- b) kde je to použité, politiky a dokumentace týkající se provozovatelova FRMS v souladu s Doplňkem 7.

2.1.3 Seznam navigačního vybavení, které musí být na palubě, a všech požadavků týkajících se provozu s předepsanou navigací založenou na výkonnosti.

2.1.4 Postupy dálkové navigace, postupy pro ETOPS při poruše motoru a určení a využití náhradních letišť, jsou-li provozně závažné.

2.1.5 Okolnosti, za kterých se musí udržovat rádiový poslech.

2.1.6 Metodu stanovení minimálních nadmořských výšek letu.

2.1.7 Metodu stanovení letištních provozních minim.

2.1.8 Bezpečnostní opatření během doplňování paliva s cestujícími na palubě.

2.1.9 Uspořádání a postupy pozemního odbavení.

2.1.10 Postupy pro velitele letadla podle Předpisu L 12 pro případ, že zpozoruje leteckou nehodu.

2.1.11 Složení letové posádky pro každý druh provozu, včetně pořadí ve velení na palubě.

2.1.12 Zvláštní instrukce pro výpočet množství paliva a oleje na palubě, které bere v úvahu všechny provozní okolnosti, včetně možnosti ztráty přetlakování a poruchy jednoho nebo více motorů na trati.

2.1.13 Podmínky, za kterých musí být použit kyslík, a množství kyslíku stanovené podle Hlavy 4, ust. 4.3.8.2.

2.1.14 Instrukce pro vypočítání hmotnosti a vyvážení.

2.1.15 Instrukce pro provádění a kontrolu pozemního odmrazení / ochrany proti námraze.

2.1.16 Údaje provozního letového plánu.

2.1.17 Standardní provozní postupy (SOP) pro každou fázi letu.

2.1.18 Pokyny na použití normálních kontrolních seznamů úkonů a časové rozvržení jejich použití.

2.1.19 Nepředvídané postupy při odletu.

2.1.20 Pokyny k ovlivnění dodržování nadmořské výšky a použití automatizované nebo standardně hlášené nadmořské výšky letovou posádkou.

2.1.21 Pokyny k použití autopilotů a automatických řízení tahu v IMC.

Poznámka: Pokyny k použití autopilotů a automatického řízení tahu, společně s ust. 2.1.26 a 2.1.30, jsou zásadní pro vyhýbání se leteckým nehodám souvisejícím s přiblížením a přistáním a řízeným letem do terénu.

2.1.22 Pokyny k porozumění a k přijetí letových povolení ATC, zejména obsahuje-li výšku nad terénem.

2.1.23 Briefingy odletu a přiblížení.

2.1.24 Postupy pro seznámení s oblastmi, tratěmi a letišti.

2.1.25 Postup ustálených přiblížení.

2.1.26 Omezení rychlosti klesání v blízkosti povrchu.

2.1.27 Podmínky požadované k zahájení nebo pokračování přiblížení podle přístrojů.

2.1.28 Pokyny pro provádění postupů přesných a přístrojových přiblížení.

2.1.29 Rozvržení úkolů letových posádek a postupů pro rozdělení zátěže posádky během noci a postupů přiblížení podle přístrojů za IMC.

2.1.30 Pokyny a požadavky na výcvik k zabránění řízeného letu do terénu a zásady pro používání systému signalizace nebezpečného přiblížení k zemi (GPWS).

2.1.31 Zásady, příkazy, postupy a požadavky na výcvik pro vyhnutí se srážce a používání palubního protisrážkového systému (ACAS).

Poznámka: Postupy pro provoz ACAS jsou obsaženy v Předpisech L 8168/III a L 4444, Hlavách 12 a 15.

2.1.32 Zásady, příkazy, pokyny, postupy a požadavky na výcvik pro používání systému výstrahy a varování před vyjetím za konec dráhy (ROAAS).

2.1.32.1.33 Informace a pokyny týkající se zadržování civilních letadel, obsahující:

- a) postupy pro velitele zadržovaného letadla, předepsané Předpisem L 2; a
- b) vizuální signály, používané zadržujícím a zadržovaným letadlem, obsažené v Předpise L 2.

2.1.34 Pro letouny určené k zamýšlenému provozu ve výšce nad 15 000 m (49 000 ft):

- a) informace, které umožní pilotovi stanovit nejvhodnější postup činnosti v případě vystavení solárnímu kosmickému záření; a
- b) postupy v případě rozhodnutí klesat, zahrnující:
 - 1) nutnost poskytnout příslušnému stanovišti letových provozních služeb (ATS) předběžné upozornění na vzniklou situaci a získat povolení klesat; a
 - 2) popis činnosti pro případ, že spojení s ATS nelze navázat nebo je přerušeno.

Poznámka: Původní informační materiál je obsažen v ICAO oběžníku 126-AN/91, Guidance Material on SST Aircraft Operations.

2.1.35 Podrobnosti systému řízení bezpečnosti (SMS) v souladu s Hlavou 3 a 4 Předpisu L 19.

2.1.36 Informace a instrukce pro přepravu nebezpečného zboží, včetně návodu postupu v případě nouze v souladu s Hlavou 14.

Poznámka: Informační materiál pro vývoj politiky a postupů pro projednání incidentů s nebezpečným zbožím na palubě letadel je obsažen v Emergency Response Guidance of Aircraft Incidents Involving Dangerous Goods (Doc 9481).

2.1.37 Bezpečnostní pokyny a směrnice.

2.1.38 Kontrolní seznam postupů pro prohledání letounu, zpracovaný podle Hlavy 13, ust. 13.2.

2.1.39 Pokyny a požadavky na výcvik pro používání automatických přistávacích systémů, HUD nebo rovnocenných zobrazovačů a EVS, SVS nebo CVS, co je použitelné.

2.1.40 Pokyny a požadavky na výcvik pro používání EFB, je-li to použitelné.

2.2 Provozní informace o letadle

2.2.1 Certifikační omezení a provozní omezení

2.2.2 Normální, mimořádné a nouzové postupy letové posádky a kontrolní seznamy povinných úkonů, které se k nim vztahují, požadované v Hlavě 6, ust. 6.1.3.

2.2.3 Provozní postupy a informace o výkonech letounu při stoupání se všemi pracujícími motory, jsou-li prováděny v souladu s Hlavou 4, ust. 4.2.3.3.

2.2.4 Údaje pro plánování před letem a během letu s různým tahem/výkonem a nastavením rychlosti.

2.2.5 Maximální složky bočního a zadního větru pro každý provozovaný typ letounu a snížení těchto hodnot s ohledem na nárazy větru, nízkou dohlednost, stav povrchu dráhy, zkušenosti posádky, použití autopilota, mimořádné nebo nouzové okolnosti nebo na jakékoli další významné provozní činitele.

2.2.6 Instrukce a údaje pro vypočítání hmotnosti a vyvážení.

2.2.7 Instrukce pro nakládání letadla a zajištění nákladu.

2.2.8 Letadlové systémy, příslušné ovládání a instrukce pro jejich použití podle toho, jak požaduje Hlava 6, ust. 6.1.3.

2.2.9 Seznam minimálního vybavení a seznam povolených odchylek na draku pro provozované typy letounů a schválené druhy provozu, včetně všech požadavků týkajících se provozu s předepsanou navigací založenou na výkonnosti.

2.2.10 Kontrolní seznam záchranných nouzových prostředků a instrukce k jejich použití.

2.2.11 Postupy nouzové evakuace, včetně postupů specifických pro typ, koordinace posádky, přidělení nouzových stanovišť posádce a uložení povinností jednotlivým členům posádky v případě nouze.

2.2.12 Normální, mimořádné a nouzové postupy pro palubní průvodčí, k tomuto se vztahující kontrolní seznamy úkonů a podle požadavku informace o letadlových systémech letadla, včetně příkazu týkajícího se nezbytných postupů koordinace mezi letovou posádkou a palubními průvodčími.

2.2.13 Záchranné a nouzové vybavení pro různé tratě a nezbytné postupy k ověřování jejich normální činnosti před vzletem, včetně postupů určení požadavku na množství a výdrže kyslíku.

2.2.14 Signální kódy země vzduch, určené k použití účastníky letecké nehody, tak jak jsou obsaženy v Předpise L 12.

2.3 Tratě a letiště

2.3.1 Traťovou dokumentaci, obsahující informace o spojovacích, navigačních, letištních zařízeních, přiblíženích podle přístrojů, příletech podle přístrojů a přístrojových odletech vhodné pro provoz a všechny ostatní informace, které provozovatel považuje za potřebné pro letový provoz.

2.3.2 Minimální nadmořské výšky letu pro každou trať, která má být letěna.

2.3.3 Letištní provozní minima pro každé letiště přicházející v úvahu jako letiště zamýšleného přistání nebo jako letiště náhradní.

2.3.4 Zvýšení letištních provozních minim v případě degradace stavu přibližovacích nebo letištních zařízení.

2.3.5 Pokyny pro stanovení letištních provozních minim pro přiblížení podle přístrojů, u kterých je využíváno vybavení způsobilé pro provozní přínos.

2.3.6 Potřebné informace související se všemi předpisem požadovanými letovými profily včetně, avšak neomezuujícími stanovení:

- a) požadavků délky dráhy pro vzlet, za podmínek pro suchou, mokrou a znečištěnou dráhu, včetně těch, které jsou vyžádány poruchami systému, které mají vliv na použitelnou délku vzletu;
- b) omezení stoupání při vzletu;

- c) omezení stoupání na trati;
- d) omezení stoupání při přiblížení, omezené stoupání při přistání;
- e) požadavků délky dráhy pro vzlet, za podmínek pro suchou, mokrou a znečištěnou dráhu, včetně těch, které jsou vyžádány poruchami systému, které mají vliv na použitelnou délku přistání; a
- f) doplňujících informací jako omezení rychlosti na pneumatiky.

[2.3.7 Informace týkající se používání systému ROAAS, zejména v případech, kdy používání takových systémů není k dispozici.](#)

2.4 Výcvik

2.4.1 Podrobnosti programu výcviku letové posádky, jak požaduje Hlava 9, ust. 9.3.

2.4.2 Podrobnosti programu výcviku ve výkonu povinností palubních průvodců požadovaného v Hlavě 12, ust. 12.4.

2.4.3 Podrobnosti programu výcviku referenta letového provozu/dispečera letecké dopravy, je-li pověřen výkonem služby spojené s metodou dozoru nad letovým provozem v souladu s ust. Hlavy 4, ust. 4.2.1.

Poznámka: Podrobnosti programu výcviku referenta letového provozu/dispečera letecké dopravy jsou v Hlavě 10, ust. 10.2.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

DOPLNĚK 5 – DOZOR LETECKÝCH PROVOZOVATELŮ SOUVISEJÍCÍ S BEZPEČNOSTÍ*(Poznámka: Viz Hlava 4, ust. 4.2.1.8)*

Poznámka 1: Doplněk 1 k Předpisu L 19 obsahuje obecná ustanovení pro systém dozoru souvisejícího s bezpečností.

Poznámka 2: Tento doplněk obsahuje doplňková ustanovení pro dozor leteckých provozovatelů související s bezpečností.

1. Základní letecká legislativa

1.1 Stát provozovatele musí uzákonit a zavést právní normy, které umožní Státu regulovat osvědčování a průběžný dozor leteckých provozovatelů a řešení problémů souvisejících s bezpečností zjištěných Úřadem ~~a zajistit, že jejich dodržování povede ke splnění přijatelné úrovně bezpečnosti prováděného provozu.~~

Poznámka 1: Výraz Úřad, jak je používán v Doplnku 5, odkazuje na Úřad pro civilní letectví, včetně inspektorů a personálu.

Poznámka 2: Návod pro inspekce, osvědčování a průběžný dozor provozu, je obsažen v dokumentu Manual of Procedures for Operation Inspection, Certification and Continued Surveillance (Doc 8335) a v dokumentu Airworthiness Manual (Doc 9760).

2. Zvláštní provozní předpisy

2.1 Stát provozovatele musí přijmout předpisy, které umožní osvědčování a průběžný dozor provozu letadel a údržby letadel ve shodě s Přílohami k Úmluvě o mezinárodním civilním letectví.

3. Státní systém dozoru nad bezpečností a jeho funkce

3.1 Stát provozovatele musí zajistit, že Úřad je odpovědný za dozor leteckých provozovatelů.

3.2 Úřad musí používat metodologii k určení požadavků na počet inspektorů podle velikosti a složitosti civilního leteckého provozu Státu.

3.3 Metodologie uvedená v ust. 3.2 by měla být dokumentována.

3.4 Stát provozovatele musí zajistit, že inspektoři Úřadu mají odpovídající podporu, písemné pověření a přepravu k tomu, aby nezávisle vykonávali své úkoly týkající se osvědčování a průběžného dozoru.

4. Odborně kvalifikovaný personál

4.1 Stát provozovatele musí požadovat, aby počáteční a opakovací výcvik inspektorů Úřadu obsahoval předměty specifické pro dané letadlo.

Poznámka: Návod na praxi a výcvik inspektorů je obsažen v dokumentu Manual of Procedures for Operation Inspection, Certification and Continued Surveillance (Doc 8335).

5. Odborný poradenský materiál, nástroje a zajištění informací zásadních pro bezpečnost

5.1 Stát provozovatele musí zajistit, že inspektoři Úřadu jsou vybaveni odbornými příručkami obsahujícími přístupy, postupy a standardy, které mají být použity při osvědčování a průběžném dozoru leteckých provozovatelů.

5.2 Stát provozovatele musí zajistit, že inspektoři Úřadu jsou vybaveni odbornými příručkami obsahujícími přístupy, postupy a standardy, které mají být použity při řešení problémů souvisejících s bezpečností, včetně donucování.

5.3 Stát provozovatele musí zajistit, že inspektoři Úřadu jsou vybaveni odbornými příručkami, které se vztahují k etice, osobnímu chování a vyvarování se skutečným nebo vnímaným konfliktům zájmů při výkonu úředních povinností.

6. Závazky osvědčování

6.1 Úřad musí před zahájením nového provozu obchodní letecké dopravy požadovat, aby letečtí provozovatelé prokázali, že mohou bezpečně provádět navrhovaný provoz.

Poznámka: Dodatek B v tomto ohledu poskytuje více informací.

7. Závazky průběžného dohledu

7.1 Úřad musí používat průběžný plán dozoru, aby se potvrdilo, že provozovatelé soustavně plní příslušné požadavky pro první osvědčení a že každý letecký provozovatel provádí svou činnost uspokojivě.

8. Vyřešení problémů souvisejících s bezpečností

Poznámka: Ustanovení týkající se vyřešení problémů souvisejících s bezpečností jsou obsažena v Doplnku 1 k Předpisu L 19.

11. Vyplňte odkaz na řízený dokument na palubě letadla, v kterém jsou uvedeny kontaktní informace, společně s odkazem na příslušný odstavec nebo stranu. Např. „Kontakty ... jsou uvedeny v Provozní příručce, Všeobecná/Základní ustanovení, Oddíl 1, ust. 1.1“; nebo „... jsou uvedeny v Provozních specifikacích, na straně 1“; nebo „... jsou uvedeny v příloze k tomuto dokumentu“.
12. Registrovaný název provozovatele.
13. Vyplňte odkaz na příslušné civilní letecké předpisy.
14. Datum vydání AOC (dd-mm-rrrr).
15. Funkce, jméno a podpis zástupce Úřadu. Kromě toho může být na AOC použito úřední razítko.

3. Provozní specifikace pro každý typ letadla

Poznámka: Hlava 6, ust. 6.1.2 požaduje, aby byla na palubě letadla kopie provozních specifikací.

3.1 Pro každý typ letadla ve flotile provozovatele, který je určený prostřednictvím výrobce letadla, typu a série, musí být zahrnuty následující informace: kontakty vydávajícího úřadu, název provozovatele a číslo AOC, datum vydání a podpis zástupce Úřadu, typ letadla, druhy a oblastí provozu, zvláštní omezení a zvláštní oprávnění/schválení.

Poznámka: Pokud jsou zvláštní oprávnění/schválení a omezení stejná pro dva a více typů, mohou být tyto typy uvedeny společně na jednom seznamu.

3.2 Uspořádání provozních specifikací uvedených v Hlavě 4, ust. 4.2.1.6, musí být následující:

Poznámka: MEL tvoří nedílnou součást Provozní příručky.

PROVOZNÍ SPECIFIKACE (podléhající schváleným podmínkám v Provozní příručce)				
Podrobné kontakty vydávajícího úřadu				
Telefon: ¹	Fax:		Email:	
AOC č.: ²	Název provozovatele: ³	Datum: ⁴	Podpis:	
Dba Obchodní název:				
Typ letadla: ⁵				
Druhy provozu: Obchodní letecká doprava ☐ cestujících ☐ nákladu ☐ Jiné: ⁶				
Oblast provozu: ⁷				
Zvláštní omezení: ⁸				
Zvláštní oprávnění:	ANO	NE	Popis ⁹	Poznámky
Nebezpečné zboží	☐	☐		
Provoz za podmínek nízké dohlednosti				
Přiblížení a přistání	☐	☐	CAT ¹⁰ RVR:.....m DH:.....ft	
Vzlet	☐	☐	RVR: ¹¹m	
Provozní přínos	☐	☐	¹²	
RVSM ¹³ ☐ N/A	☐	☐		
EDTO ¹⁴ ☐ N/A	☐	☐	Prahový čas ¹⁵ : minuty	
			Maximální doba letu na náhradní letiště: ¹⁵ minuty	
Navigační specifikace vyžadující oprávnění (AR) pro provoz s PBN ¹⁶	☐	☐	¹⁶	¹⁷
Zachování letové způsobilosti	☒	☒	¹⁷	
EFB	☐	☐	¹⁸	
Různé ¹⁹	☐	☐		

Poznámky:

1. Telefonní čísla Úřadu, včetně mezinárodního předčísle dané země. Je-li k dispozici emailová adresa a faxové číslo, měly by být uvedeny.
2. Vyplňte odpovídající číslo AOC.
3. Vyplňte registrovaný název provozovatele a obchodní název provozovatele, pokud se liší. Vyplňte „Dbá“ (Doing business as) před obchodní názvem.
4. Datum vydání provozních specifikací (dd-mm-rrrr) a podpis zástupce Úřadu.
5. Vyplňte označení podle Commercial Aviation Safety Team (CAST) / ICAO pro výrobce letadla, typ a sérii nebo základní sérii, pokud byly série označeny, (např. Boeing-737-3K2 nebo Boeing-777-232).
Klasifikace a uspořádání CAST/ICAO jsou dostupné na: <http://www.intlaviationstandards.org>.
6. Specifikujte jiné druhy dopravy (např. zdravotnická záchranná služba).
7. Uvedte ~~geografickou (geografické)~~ oblast(i) schváleného provozu (prostřednictvím geografických souřadnic, konkrétních tratí, hranic letové informační oblasti nebo státních nebo oblastních hranic), včetně veškerých omezení souvisejících s nadmořskou výškou letišť nad mořem (jako jsou letiště ve vysokých nadmořských výškách nad mořem (HEA)), které jsou jasně definovány a jsou vydávajícím úřadem a s uvedením jakéhokoli stanoveného vzdušného prostoru vyžadujícího schválení (např. severoatlantický vysoký vzdušný prostor ve vysokých hladinách – North Atlantic High Level Airspace (NAT HLA)). ~~Povolena Schválené provozní oblasti provozu (povolené provozní oblasti) mohou být vydány v přílohách k provozním specifikacím.~~
8. Uvedte seznam použitelných zvláštních omezení (např. pouze lety VFR, pouze denní lety, atd.).
9. V tomto sloupci uveďte mezní kritéria pro každé zvláštní schválení (s příslušnými kritérii).
10. Vyplňte použitelné přiblížení podle přístrojů klasifikované jako Druh B (CAT II nebo III). Vyplňte minimální RVR v metrech a výšku rozhodnutí ve stopách (ft). Uvedené kategorii přiblížení odpovídá samostatný řádek.
11. Vyplňte schválenou minimální RVR pro vzlet v metrech, nebo rovnocennou horizontální dohlednost, pokud se RVR nepoužívá. Jestliže jsou udělena různá schválení, může být pro schválení použit samostatný řádek.
12. Vyplňte seznam palubních schopností (např. automatické přistání, HUD, EVS, SVS, CVS) a související udělený provozní přínos.
13. Políčko „Nehodící se“ (N/A) může být zaškrtnuto pouze, pokud je maximální dostup letadla pod letovou hladinou FL290.
14. Pokud není uplatňováno zvláštní schválení provozu s prodlouženou dobou letu na náhradní letiště (EDTO) na základě Hlavy 4, ust. 4.7 vyberte N/A. Jinak musí být stanoven prahový čas a maximální doba letu na náhradní letiště.
15. Prahový čas a maximální doba letu na náhradní letiště může být vyjádřena také vzdáleností (v NM). Podrobnosti o každé konkrétní kombinaci letoun-motor, pro kterou je stanoven prahový čas a byla schválena maximální doba letu na náhradní letiště, mohou být uvedeny v poznámkách. Pokud jsou udělena různá schválení, může být použit jeden řádek na schválení.
16. Navigace založená na výkonnosti (PBN): Pro každou schválenou navigační specifikaci PBN AR je použit samostatný řádek (např. RNP AR APCH), společně s příslušnými omezeními ve sloupci „Popis“.
17. Vyplňte jméno osoby/název organizace odpovědné za zajištění zachování letové způsobilosti letadla a předpis, který vyžaduje provedení prací, tj. v rámci AOC nebo zvláštního oprávnění (např. nařízení Komise (ES) č. 2042/2003, Část-M, Hlava G).
18. Seznam funkcí EFB používaných pro bezpečný provoz letadel, a jakýchkoliv použitelných omezení.
19. Zde mohou být zapsána další oprávnění nebo údaje, použitím jednoho řádku (nebo bloku o více řádcích) pro každé oprávnění (např. zvláštní oprávnění pro přiblížení, schválená navigační výkonnost atd.).

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

TABULKA – A8-1
Charakteristiky parametrů zapisovaných zapisovači letových údajů

Poř. číslo	Parametr	Použitelnost	Rozsah měření	Maximální interval vzorkování a záznamu [s]	Meze přesnosti (vstup na snímači v porovnání s přepisem FDR)	Záznamové rozlišení
1	Čas (UTC, je-li dostupný, jinak vypočtený relativní čas nebo synchronizovaný čas GNSS)		24 hodin	4	$\pm 0,125 \text{ \% /h}$	1 s
2	Tlaková nadmořská výška		- 300 m (- 1000 ft) do maximálního schváleného dostupu letadla + 1500 m (+ 5000 ft)	1	$\pm 30 \text{ m až } \pm 200 \text{ m}$ ($\pm 100 \text{ ft až } \pm 700 \text{ ft}$)	1,5 m (5 ft)
3	Indikovaná nebo kalibrovaná rychlost letu		95 km/h (50 kt) do maximální v_{so} (Pozn. 1) v_{so} do $\frac{1}{2} v_d$ (Pozn. 2)	1	$\pm 5 \text{ \%}$ $\pm 3 \text{ \%}$	1 kt (0,5 kt doporučeno)
4	Kurz (základní reference zobrazená letové posádce)		360°	1	$\pm 2^\circ$	0,5°
5	Normálové zrychlení (Pozn. 8)	žádost o typové osvědčení byla podána smluvnímu státu před 1. lednem 2016 žádost o typové osvědčení byla podána smluvnímu státu 1. ledna 2016 nebo později	- 3 g až + 6 g - 3 g až + 6 g	0,125 0,0625	$\pm 1 \text{ \%}$ maximálního rozsahu kromě chyby výchozího údaje $\pm 5 \text{ \%}$ $\pm 1 \text{ \%}$ maximálního rozsahu kromě chyby výchozího údaje $\pm 5 \text{ \%}$	0,004 g 0,004 g
6	Podélný sklon		$\pm 75^\circ$ nebo použitelný rozsah, podle toho co je větší	0,25	$\pm 2^\circ$	0,5°
7	Příčný sklon		$\pm 180^\circ$	0,25	$\pm 2^\circ$	0,5°
8	Klíčování rádiového vysílání		zapnuto-vypnuto (1 diskretní)	1		
9	Výkon každého motoru (Pozn. 3)		celý rozsah	1 (na každý motor)	$\pm 2 \text{ \%}$	0,2 % celého rozsahu nebo rozlišení požadované pro provoz letadla
10*	Klapka na odtokové hraně a nastavení ovladače v pilotním prostoru		celý rozsah nebo každá diskretní poloha	2	$\pm 5 \text{ \%}$ nebo jako ukazatel pilota	0,5 % celého rozsahu nebo rozlišení požadované pro provoz letadla
11*	Klapka na náběžné hraně a nastavení ovladače v pilotním prostoru		celý rozsah nebo každá diskretní poloha	2	$\pm 5 \text{ \%}$ nebo jako ukazatel pilota	0,5 % celého rozsahu nebo rozlišení požadované pro provoz letadla
12*	Poloha obraceče tahu		zastavený, mezipoloha při přestavování a revers	1 (na každý motor)		
13*	Výběr rušiče vzlaku / aerodynamických brzd (výběr a poloha)		celý rozsah nebo každá diskretní poloha	1	$\pm 2 \text{ \%}$ pokud není výhradně požadována větší přesnost	0,2 % celého rozsahu
14	Teplota venkovního vzduchu		rozsah snímače	2	$\pm 2^\circ \text{C}$	0,3 °C
15*	Režim a stav zapojení autopilota/ automatického tahu/ AFCS		vhodné kombinace diskretních hodnot	1		

Poř. číslo	Parametr	Použitelnost	Rozsah měření	Maximální interval vzorkování a záznamu [s]	Meze přesnosti (vstup na snímači v porovnání s přepisem FDR)	Záznamové rozlišení
16	Podélné zrychlení (Pozn. 8)	žádost o typové osvědčení byla podána smluvnímu státu před 1. lednem 2016	± 1 g	0,25	$\pm 0,015$ g maximální rozsahu kromě 0,05 g chyby výchozího údaje	0,004 g
		žádost o typové osvědčení byla podána smluvnímu státu 1. ledna 2016 nebo později	± 1 g	0,0625	$\pm 0,015$ g maximální rozsahu kromě 0,05 g chyby výchozího údaje	0,004 g
17	Příčné zrychlení (Pozn. 8)	žádost o typové osvědčení byla podána smluvnímu státu před 1. lednem 2016	± 1 g	0,25	$\pm 0,015$ g maximální rozsahu kromě 0,05 g chyby výchozího údaje	0,004 g
		žádost o typové osvědčení byla podána smluvnímu státu 1. ledna 2016 nebo později	± 1 g	0,0625	$\pm 0,015$ g maximální rozsahu kromě 0,05 g chyby výchozího údaje	0,004 g
18	Zásahy pilota a/nebo poloha řídicích ploch – hlavní řídidla (klopení, klonění, zatáčení) (Pozn. 4 a 8)	žádost o typové osvědčení byla podána smluvnímu státu před 1. lednem 2016	celý rozsah	0,25	± 2 % pokud není požadována větší přesnost	0,2 % celého rozsahu nebo dle zástavby
		žádost o typové osvědčení byla podána smluvnímu státu 1. ledna 2016 nebo později	celý rozsah	0,125	± 2 % pokud není požadována větší přesnost	0,2 % celého rozsahu nebo dle zástavby
19	Poloha trimu klopení		celý rozsah	1	± 3 % pokud není požadována větší přesnost	0,3 % celého rozsahu nebo dle zástavby
20*	Výška podle radiovýškoměru		- 6 m do 750 m (- 20 ft do 2500 ft)	1	$\pm 0,6$ m (± 2 ft) nebo ± 3 % podle toho co je větší pod 150 m (500 ft) a ± 5 % nad 150 m (500 ft)	0,3 m (1 ft) pod výškou 150 m (500 ft) 0,3 m (1 ft) + 0,5 % celého rozsahu nad výškou 150 m (500 ft)
21*	Odchylka od vertikálního paprsku (ILS/GNSS/GLS sestupová rovina, MLS nadmořská výška, IRNAV/IAN vertikální odchylka)		rozsah signálu	1	± 3 %	0,3 % celého rozsahu
22*	Odchylka od horizontálního paprsku (kurzový maják ILS/GNSS/GLS, MLS azimut, IRNAV/IAN odchylka v příčném směru)		rozsah signálu	1	± 3 %	0,3 % celého rozsahu
23	Přelet návěstidla		diskrétní	1		
24	Hlavní výstraha		diskrétní	1		
25	Nastavení kmitočtu každého NAV přijímače (Pozn. 5)		celý rozsah	4	v závislosti na zástavbě	
26*	Údaj o vzdálenosti DME 1 a DME 2 (včetně vzdálenosti k prahu dráhy (DLS) a vzdálenosti k bodu nezdařeného přiblížení (IRNAV/IAN)) (Pozn. 5 a 6)		0 – 370 km (0 – 200 NM)	4	v závislosti na zástavbě	1852 m (1 NM)
27	Stav vzduch/země		diskrétní	1		

Poř. číslo	Parametr	Použitelnost	Rozsah měření	Maximální interval vzorkování a záznamu [s]	Meze přesnosti (vstup na snímači v porovnání s přepisem FDR)	Záznamové rozlišení
28*	Stav GPWS/TAWS/GCAS (výběr módu zobrazení terénu, včetně pop-up zobrazení) a (výstrahy při přiblížení k terénu, a to jak upozornění, tak varování a povely) a (poloha spínače zapnuto/vypnuto)		diskrétní	1		
29*	Úhel náběhu		celý rozsah	0,5	v závislosti na zástavbě	0,3 % celého rozsahu
30*	Hydraulika, každý systém (nízký tlak)		diskrétní	2		0,5 % celého rozsahu
31*	Navigační údaje (zeměpisná šířka/délka, traťová rychlost a úhel snosu) (Pozn. 7)		v závislosti na zástavbě	1	v závislosti na zástavbě	
32*	Poloha přístávacího zařízení a jeho ovladače		diskrétní	4	v závislosti na zástavbě	
33*	Traťová rychlost		v závislosti na zástavbě	1	údaje by měly být odečítány z nejpřesnějšího systému	1 kt
34	Brzdy (brzdý tlak v levé a pravé brzdě, poloha levého a pravého brzdového pedálu)		maximální měřitelný rozsah brzd, diskretní nebo celý rozsah	1	± 5 %	2 % celého rozsahu
35*	Doplňující parametry motoru (EPR, N ₁ , indikovaná hladina vibrací, N ₂ , EGT, TLA, průtok paliva, poloha ovladače uzavření paliva, N ₃), poloha ventilu měření paliva motoru	Poloha ventilu měření paliva motoru: žádost o typové osvědčení byla podána smluvnímu státu 1. ledna 2023 nebo později	v závislosti na zástavbě	Každý motor, každou sekundu	v závislosti na zástavbě	2 % celého rozsahu
36*	TCAS/ACAS (Provozní/Palubní výstražný protistrážkový systém)		diskrétně	1	v závislosti na zástavbě	
37*	Výstraha na střih větru		diskrétně	1	v závislosti na zástavbě	
38*	Nastavení barometrického výškoměru (velitel letadla a druhý pilot)		v závislosti na zástavbě	64	v závislosti na zástavbě	0,1 mb (0,0031 in-Hg)
39*	Nastavení nadmořské výšky (všechny pilotem volitelné provozní režimy)		v závislosti na zástavbě	1	v závislosti na zástavbě	dostatečné k tomu, aby se určilo nastavení posádkou
40*	Nastavení rychlosti (všechny pilotem volitelné provozní režimy)		v závislosti na zástavbě	1	v závislosti na zástavbě	dostatečné k tomu, aby se určilo nastavení posádkou
41*	Nastavení Machova čísla (všechny pilotem volitelné provozní režimy)		v závislosti na zástavbě	1	v závislosti na zástavbě	dostatečné k tomu, aby se určilo nastavení posádkou
42*	Nastavení vertikální rychlosti (všechny pilotem volitelné provozní režimy)		v závislosti na zástavbě	1	v závislosti na zástavbě	dostatečné k tomu, aby se určilo nastavení posádkou
43*	Nastavení kurzu (všechny pilotem)		v závislosti na zástavbě	1	v závislosti na zástavbě	dostatečné k tomu, aby se určilo nastavení posádkou

Poř. číslo	Parametr	Použitelnost	Rozsah měření	Maximální interval vzorkování a záznamu [s]	Meze přesnosti (vstup na snímači v porovnání s přepisem FDR)	Záznamové rozlišení
	volitelné provozní režimy)					
44*	Nastavení dráhy letu (všechny pilotem volitelné provozní režimy) (kurz/DSTRK, úhel dráhy letu, dráha konečného přiblížení (IRNAV/IAN))			1	v závislosti na zástavbě	
45*	Nastavení výšky rozhodnutí		v závislosti na zástavbě	64	v závislosti na zástavbě	dostatečné k tomu, aby se určilo nastavení posádkou
46*	Režim zobrazení EFIS (velitel letadla a druhý pilot)		diskrétní	4	v závislosti na zástavbě	
47*	Režim zobrazení na multifunkčním/ motorovém/ signalizačním displeji		diskrétní	4	v závislosti na zástavbě	
48*	Funkční stav AC sběrnice elektrické energie		diskrétní	4	v závislosti na zástavbě	
49*	Funkční stav DC sběrnice elektrické energie		diskrétní	4	v závislosti na zástavbě	
50*	Poloha odpouštěcího ventilu motoru		diskrétní	4	v závislosti na zástavbě	
51*	Poloha odpouštěcího ventilu APU		diskrétní	4	v závislosti na zástavbě	
52*	Porucha počítače		diskrétní	4	v závislosti na zástavbě	
53*	Ovládání tahu motoru		v závislosti na zástavbě	2	v závislosti na zástavbě	2 % celého rozsahu
54*	Požadovaný tah motoru		v závislosti na zástavbě	4	v závislosti na zástavbě	2 % celého rozsahu
55*	Vypočtená poloha těžiště		v závislosti na zástavbě	64	v závislosti na zástavbě	1 % celého rozsahu
56*	Množství paliva ve vyvažovací nádrži v těžišti		v závislosti na zástavbě	64	v závislosti na zástavbě	1 % celého rozsahu
57*	Použití HUD		v závislosti na zástavbě	4	v závislosti na zástavbě	
58*	Zapnutí/vypnutí průhledového zobrazovače		v závislosti na zástavbě	1	v závislosti na zástavbě	
59*	Ochrana proti přetažení, mechanický vibrátor a aktivace potlačení		v závislosti na zástavbě	1	v závislosti na zástavbě	
60*	Údaje základních navigačních systémů (GNSS, INS, VOR/DME, MLS, Loran C, ILS)		v závislosti na zástavbě	4	v závislosti na zástavbě	
61*	Detekce námrazy		v závislosti na zástavbě	4	v závislosti na zástavbě	
62*	Výstraha vibrací u každého motoru		v závislosti na zástavbě	1	v závislosti na zástavbě	
63*	Výstraha na překročení teplot u každého motoru		v závislosti na zástavbě	1	v závislosti na zástavbě	
64*	Výstraha na nízký tlak oleje u každého motoru		v závislosti na zástavbě	1	v závislosti na zástavbě	

Poř. číslo	Parametr	Použitelnost	Rozsah měření	Maximální interval vzorkování a záznamu [s]	Meze přesnosti (vstup na snímači v porovnání s přepisem FDR)	Záznamové rozlišení
65*	Výstraha na překročení otáček u každého motoru		v závislosti na zástavbě	1	v závislosti na zástavbě	
66*	Poloha trimu směrového kormidla		celý rozsah	2	± 3 %, pokud není výhradně požadována vyšší přesnost	0,3 % celého rozsahu
67*	Poloha trimu příčného náklonu		celý rozsah	2	± 3 %, pokud není výhradně požadována vyšší přesnost	0,3 % celého rozsahu
68*	Úhel azimutu nebo úhel snosu		celý rozsah	1	± 5 %	0,5°
69*	Nastavení systému odmrazování a/nebo systému proti námraze		diskrétní	4		
70*	Hydraulický tlak (každý systém)		celý rozsah	2	± 5 %	100 psi
71*	Ztráta přetlaku v kabině		diskrétní	1		
72*	Vstupní poloha nastavení palubního ovladače trimu kormidel pro podélný sklon		celý rozsah	1	± 5 %	0,2 % celého rozsahu nebo dle zástavby
73*	Vstupní poloha nastavení palubního ovladače trimu kormidel pro příčný náklon		celý rozsah	1	± 5 %	0,2 % celého rozsahu nebo dle zástavby
74*	Vstupní poloha nastavení palubního ovladače trimu směrového kormidla		celý rozsah	1	± 5 %	0,2 % celého rozsahu nebo dle zástavby
75*	Všechny síly působící na řídidla v pilotním prostoru (volant řízení, sloupek řízení, pedály směrového kormidla)		celý rozsah (± 311 N (± 70 lbf), ± 378 N (± 85 lbf), ± 734 N (± 165 lbf))	1	± 5 %	0,2 % celého rozsahu nebo dle zástavby
76*	Značka pro označení události		diskrétní	1		
77*	Časové údaje		365 dní	64		
78*	ANP nebo EPE nebo EPU		v závislosti na zástavbě	4	v závislosti na zástavbě	
79*	Kabinová nadmořská výška	žádost o typové osvědčení byla podána smluvnímu státu 1. ledna 2023 nebo později	v závislosti na zástavbě (doporučeno 0 ft – 40 000 ft)	1	v závislosti na zástavbě	100 ft
80*	Vypočítaná hmotnost letounu	žádost o typové osvědčení byla podána smluvnímu státu 1. ledna 2023 nebo později	v závislosti na zástavbě	64	v závislosti na zástavbě	1 % celého rozsahu
81*	Příkaz letového direktoru	žádost o typové osvědčení byla podána smluvnímu státu 1. ledna 2023 nebo později	celý rozsah	1	± 2 %	0,5 %
82*	Vertikální rychlost	žádost o typové osvědčení byla podána smluvnímu státu 1. ledna 2023 nebo později	v závislosti na zástavbě	0,25	v závislosti na zástavbě (doporučeno 32 ft/min)	16 ft/min

TABULKA A8-3
Charakteristiky parametrů zapisovaných systémy záznamu údajů letadla

Poř. číslo	Název parametru		Minimální rozsah záznamu	Maximální interval záznamu [s]	Minimální přesnost záznamu	Minimální rozlišení záznamu	Poznámky
1	Kurz						
	a) Kurz (magnetický nebo skutečný)		± 180°	1	± 2°	0,5°	není-li přednostně dostupný kurz, musí být zaznamenána rychlost zatáčení
	b) Rychlost zatáčení		± 300°/s	0,25	± 1° + snos 360°/h	2°/s	
2	Podélný sklon						
	a) Podélný sklon		± 90°	0,25	± 2°	0,5°	není-li přednostně dostupný podélný sklon, musí být zaznamenána rychlost klopení
	b) Rychlost klopení		± 300°	0,25	± 1° + snos 360°/h	2°/s	
3	Příčný náklon						
	a) Příčný náklon		± 180°	0,25	± 2°	0,5°	není-li přednostně dostupný příčný náklon, musí být zaznamenána rychlost klonění
	b) Rychlost klonění		± 300°/s	0,25	± 1° + snos 360°/h	2°/s	
4	Navigační systém:						
	a) Čas		24 hodin	1	±0,5 s	0,1 s	je-li dostupný, upřednostňuje se UTC
	b) Zeměpisná šířka/délka		Šířka: ± 90° Délka: ± 180°	2 (1 je-li to možné)	v závislosti na zástavbě (doporučeno 0,00015°)	0,00005°	
	c) Nadmořská výška		-300 m (-1000 ft) až maximální schválená nadmořská výška dosažitelná letadlem +1 500 m (5 000 ft)	2 (1 je-li to možné)	v závislosti na zástavbě (doporučeno ±15 m (±50 ft))	1,5 m (5 ft)	
	d) Traťová rychlost		0–1000 kt	2 (1 je-li to možné)	v závislosti na zástavbě (doporučeno ±5 kt)	1 kt	
	e) Trať		0–360°	2 (1 je-li to možné)	v závislosti na zástavbě (doporučeno ±2°)	0,5°	
	f) Odhadovaná chyba		Dostupný rozsah	2 (1 je-li to možné)	v závislosti na zástavbě	v závislosti na zástavbě	je-li snadno k dispozici, měla by být zaznamenána
5	Normálové zrychlení		- 3 g až + 6 g (*)	0,25 (0,125 je-li to možné)	v závislosti na zástavbě (doporučeno ± 0,09 g, kromě ± 0,45 g referenční chyby)	0,004 g	
6	Podélné zrychlení		± 1 g (*)	0,25 (0,125 je-li to možné)	v závislosti na zástavbě (doporučeno ± 0,015 g, kromě ± 0,05 g referenční chyby)	0,004 g	
7	Příčné zrychlení		± 1 g (*)	0,25 (0,125 je-li to možné)	v závislosti na zástavbě (doporučeno ± 0,015 g, kromě ± 0,05 g referenční chyby)	0,004 g	
8	Vnější statický tlak (nebo tlaková nadmořská výška)		34,4 mb (1,023,44 in-Hg) až 310,2 mb (9,1631,02 in-	1	v závislosti na zástavbě (doporučeno ± 1	0,1 mb (0,0031 in-	

Poř. číslo	Název parametru		Minimální rozsah záznamu	Maximální interval záznamu [s]	Minimální přesnost záznamu	Minimální rozlišení záznamu	Poznámky
			Hg) nebo dostupný rozsah snímače		mb (0,03 ± in-Hg) nebo ± 30 m (± 100 ft) až ± 210 m (± 700 ft) – viz tabulka II-A.2)	Hg) nebo 1,5 m (5 ft)	
9	Teplota vnějšího vzduchu (celková teplota vzduchu)		- 50 °C až + 90 °C nebo dostupný rozsah snímače	2	v závislosti na zástavbě (doporuč. ± 2 °C)	1 °C	
10	Indikovaná rychlost letu		V závislosti na zastavěném zobrazovacím měřicím systému pilota nebo dostupném rozsahu snímače	1	v závislosti na zástavbě (doporučeno ± 3 %)	1 kt (doporuč. 0,5 kt)	
11	Otáčky motoru		Celý rozsah, včetně režimu překročení otáček	každý motor, každou sekundu	v závislosti na zástavbě	0,2 % celého rozsahu	
12	Tlak oleje v motoru		Celý rozsah	každý motor, každou sekundu	v závislosti na zástavbě (doporučeno 5 % celého rozsahu)	2 % celého rozsahu	
13	Teplota oleje v motoru		Celý rozsah	každý motor, každou sekundu	v závislosti na zástavbě (doporučeno 5 % celého rozsahu)	2 % celého rozsahu	
14	Průtok nebo tlak paliva		Celý rozsah	každý motor, každou sekundu	v závislosti na zástavbě	2 % celého rozsahu	
15	Plnicí tlak		Celý rozsah	každý motor, každou sekundu	v závislosti na zástavbě	0,2 % celého rozsahu	
16	Tah motoru/ výkon/ parametry krouticího momentu požadované k určení hnacího (celkového) tahu/výkonu*		Celý rozsah	každý motor, každou sekundu	v závislosti na zástavbě	0,1 % celého rozsahu	* musí být zaznamenány dostatečné parametry, např. otáčky motoru/N1 nebo krouticí moment/Np, co je vhodné, aby se určil výkon jak při normálním, tak obráceném tahu. Měly by být stanoveny tolerance pro překročení otáček motoru.
17	Otáčky generátoru plynu (Ng)		0 – 150 %	každý motor, každou sekundu	v závislosti na zástavbě	0,2 % celého rozsahu	
18	Otáčky volné turbíny (Nf)		0 – 150 %	každý motor, každou sekundu	v závislosti na zástavbě	0,2 % celého rozsahu	
19	Teplota chladicí kapaliny		Celý rozsah	1	v závislosti na zástavbě (doporučeno ± 5°C)	1 °C	
20	Základní napětí		Celý rozsah	každý motor, každou sekundu	v závislosti na zástavbě	1 V	
21	Teplota hlavy válce		Celý rozsah	každý válec, každou sekundu	v závislosti na zástavbě	2 % celého rozsahu	
22	Nastavení vztakových klapek		Celý rozsah nebo každá samostatná poloha	2	v závislosti na zástavbě	0,5°	

Poř. číslo	Název parametru		Minimální rozsah záznamu	Maximální interval záznamu [s]	Minimální přesnost záznamu	Minimální rozlišení záznamu	Poznámky
23	Nastavení hlavních řídicích ploch		Celý rozsah	0,25	v závislosti na zástavbě	0,2 % celého rozsahu	
24	Množství paliva		Celý rozsah	4	v závislosti na zástavbě	1 % celého rozsahu	
25	Teplota výstupních plynů		Celý rozsah	každý motor, každou sekundu	v závislosti na zástavbě	2 % celého rozsahu	
26	Záložní napětí		Celý rozsah	každý motor, každou sekundu	v závislosti na zástavbě	1 V	
27	Nastavení vyvažovací plošky		Celý rozsah nebo každá samostatná poloha	1	v závislosti na zástavbě	0,3 % celého rozsahu	
28	Poloha přistávacího zařízení		Každá samostatná poloha*	každá část přistávacího zařízení, každé 2 s	v závislosti na zástavbě		* je-li to možné, zaznamenat polohu zasunuté a zajištěné a polohu vysunuté a zajištěné
29	Nové/ unikátní rysy letadla		Dle požadavků	dle požadavků	dle požadavků	dle požadavků	

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

DOPLNĚK 10 – SHRNUÍ ČLÁNKU 83 bis

(Viz Hlava 6, ust. 6.1.5.4)

Poznámka: Hlava 6, ust. 6.1.5.4 vyžaduje, aby na palubě byla ověřená kopie shrnutí dohody.

1. Účel a rozsah

Shrnutí dohody dle článku 83 bis by mělo obsahovat ve standardizovaném formátu informace uvedené ve vzoru v ust. 2.

2. Shrnutí dohody podle článku 83 bis

SHRNUÍ DOHODY DLE ČLÁNKU 83 bis			
Název dohody:			
Stát zápisu do rejstříku:		Kontaktní osoba:	
Stát provozovatele:		Kontaktní osoba:	
Datum podpisu:	Státem zápisu do rejstříku ¹ :		
	Státem provozovatele ¹ :		
Doba trvání:	Začátek platnosti ¹ :	Konec platnosti (je-li použitelné) ² :	
Jazyky dohody			
Registrační číslo ICAO:			
Zastřešující dohoda (existuje-li) spolu s registračním číslem ICAO:			

Chicagská úmluva	Přílohy ICAO dotčené převodem odpovědností na stát provozovatele, co se týče určitých funkcí a povinností		
Článek 12: Pravidla pro létání	Příloha 2, všechny hlavy	Ano ☐ Ne ☐	
Článek 30 a): Rádiová výstroj letadel	Povolení ke zřízení a provozování radiostanice	Ano ☐ Ne ☐	
Články 30 b) a 32 a): Průkazy personálu	Příloha 1, Hlavy 1, 2, 3 a 6 a Příloha 6 Část I, Palubní radiofonista nebo Část III, Oddíl II, Složení letové posádky (palubní radiofonista) a/nebo Část II, Kvalifikace a/nebo průkaz způsobilosti člena letové posádky nebo Část III, Oddíl III, Kvalifikace	Ano ☐ Ne ☐	Příloha 6: [Specifikujte Část a ustanovení] ³
Článek 31: Osvědčení o způsobilosti k letu	Příloha 6 Část I nebo Část III, Oddíl II	Ano ☐ Ne ☐	[Specifikujte Část a ustanovení] ³
	Příloha 6 Část II nebo Část III, Oddíl III	Ano ☐ Ne ☐	[Specifikujte Část a ustanovení] ³
	Příloha 8 Část II, Hlavy 3 a 4	Ano ☐ Ne ☐	[Specifikujte Část a ustanovení] ³

DODATEK B – OSVĚDČOVÁNÍ LETECKÉHO PROVOZOVATELE A PLATNOST

(Doplňující Hlavu 4, ust. 4.2.1)

1. Účel a rozsah**1.1 Úvod**

Účelem tohoto dodatku je poskytnout návod týkající se činností požadovaných Státy v souvislosti s požadavky na osvědčování provozovatele v Hlavě 4, ust. 4.2.1, zejména prostředky k vykonávání a zaznamenávání těchto činností.

1.2 Požadavky předcházející osvědčení

V souladu s ust. 4.2.1.4, je vydání osvědčení leteckého provozovatele (AOC) „závislé na tom, že provozovatel prokazuje“ Státu, že jeho organizace, přístup k výcviku a programy výcviku, letový provoz, pozemní obsluha a zajištění údržby jsou dostatečné s ohledem na povahu a rozsah provozu, který bude prováděn. Proces osvědčování zahrnuje vyhodnocení každého provozovatele Státem a určení, že provozovatel je způsobilý k provádění bezpečného provozu před prvním vydáním AOC nebo doplněním jakýchkoliv dodatečných oprávnění k AOC.

1.3 Standardní postupy osvědčování

Ustanovení 4.2.1.8^z požaduje, aby Úřad stanovil systém osvědčování, který zajistí splnění požadovaných standardů pro prováděný druh provozu. Několik Států vypracovalo koncepce a postupy, aby splnilo tento požadavek osvědčování jako rozvinutí pracovních schopností. Zatímco tyto Státy nevytvořily své postupy osvědčování ve vzájemné spolupráci, jsou jejich postupy pozoruhodně podobné a shodné ve svých požadavcích. Účinnost jejich postupů, která byla ověřována mnoho let, vedla ke zlepšení bezpečnostních záznamů provozovatelů po celém světě. Mnoho z těchto postupů osvědčování bylo začleněno formou odkazu do ustanovení ICAO.

2. Požadovaná odborná vyhodnocení bezpečnosti**2.1 Činnosti pro zvláštní oprávnění/schválení, schválení a přijetí**

2.1.1 Osvědčování a průběžný dozor leteckého provozovatele zahrnuje činnosti přijímané Úřadem v záležitostech předložených pro jejich přezkoumání. Činnosti mohou být kategorizovány jako zvláštní oprávnění/schválení, schválení nebo přijetí v závislosti na povaze reakce Úřadu na záležitost předloženou k přezkoumání.

2.1.2 Zvláštní oprávnění/schválení je schválení, které je zdokumentováno v provozních specifikacích pro obchodní leteckou dopravu.

2.1.3 Schválení je aktivní reakce Úřadu na záležitost předloženou k přezkoumání. Schválení tvoří nález nebo určení shody s použitelnými standardy. Schválení bude prokázáno podpisem schvalujícího úředníka, vydáním dokumentu nebo osvědčení nebo nějakou jinou formální činností učiněnou Úřadem.

2.1.4 Přijetí nevyžaduje nezbytně aktivní reakci Úřadu na záležitost předloženou k přezkoumání. Úřad může přijmout záležitost předloženou k přezkoumání jako vyhovující použitelným standardům, jestliže Úřad výslovně neodmítl všechny nebo část přezkoumávaných záležitostí, obvykle po nějakém definovaném časovém období po předložení.

2.1.5 Fráze „... schválený Úřadem ...“ nebo podobné fráze, které používají slovo „schválení“, jsou často používány v Části I. Ustanovení naznačující přezkoumání a znamenající schválení nebo alespoň „přijetí“ Úřadem se v Části 1 vyskytují dokonce častěji. Kromě těchto zvláštních frází Část I obsahuje velký počet odkazů na požadavky, které by měly minimálně vytvořit potřebu pro alespoň odborné přezkoumání Úřadem. Tento dodatek sdružuje a popisuje zvláštní Standardy a doporučené postupy pro snadné použití Úřadem.

2.1.6 Úřad by měl před vydáním zvláštního oprávnění/schválení, schválení nebo přijetí provést nebo připravit odborné vyhodnocení bezpečnosti. Toto vyhodnocení by mělo být:

- a) provedeno osobou se zvláštními kvalifikacemi k provedení takového odborného vyhodnocení;
- b) v souladu s písemnou standardní metodologií; a
- c) v případě, že je to nezbytné z hlediska bezpečnosti, mělo by být součástí hodnotícího procesu praktické prokázání současné schopnosti leteckého provozovatele provádět daný provoz.

2.2 Prokazování nezbytná před některými zvláštními oprávněními a schváleními

2.2.1 Ustanovení 4.2.1.4 zavazuje Úřad, aby před osvědčením provozovatele požadoval dostatečné prokázání provozovatelem, že je Státu umožněno vyhodnotit přijatelnost organizace provozovatele, metody řízení a dozoru letového provozu, pozemní obsluhy a zajištění údržby. Tato prokázání by měla doplňovat přezkoumání nebo kontrolu příruček, záznamů, provozních prostor a vybavení. Některá zvláštní oprávnění a schválení požadovaná Částí I, taková, jako je zvláštní oprávnění pro provoz za nízké dohlednosti, mají významné dopady na bezpečnost a měla by být ověřena prokázáním předtím, než Úřad takový provoz schválí.

2.2.2 Zatímco se zvláštní metodologie a rozsah požadovaného prokázání a vyhodnocení mezi Státy liší, je proces osvědčování Státy, v nichž mají provozovatelé náležité záznamy bezpečnosti, obecně shodný. V těchto Státech odborně kvalifikovaní inspektoři vyhodnotí reprezentativní vzorek skutečného výcviku, údržby a provozu před vydáním AOC nebo dodatečných oprávnění k AOC.

2.3 Zaznamenávání činností osvědčování

2.3.1 Je důležité, aby činnosti Úřadu týkající se osvědčování, zvláštního opravňování, schvalování a přijetí byly dostatečně dokumentovány. Úřad by měl vydat písemný dokument v podobě dopisu nebo formálního dokumentu, jako oficiální záznam činnosti. Tyto písemné dokumenty by měly být uchovávány, dokud provozovatel pokračuje v uplatňování oprávnění, pro která bylo vydáno zvláštní oprávnění, schválení nebo přijetí. Tyto dokumenty jsou jednoznačným doložením oprávnění, jichž je provozovatel držitelem a poskytují důkaz v případě, že Úřad a provozovatel mají jiný názor na provoz, k jehož vedení je provozovatel oprávněn.

2.3.2 Některé Úřady sbírají záznamy o osvědčování, jako jsou dokumenty o kontrolách, prokazováních, zvláštních oprávněních, schváleních a přijetích do jednoho souboru, který je uchováván, dokud provozovatel provádí svou činnost. Další Úřady uchovávají tyto záznamy v souborech podle vykonávané činnosti osvědčování a upravují soubor, jakmile jsou dokumenty zvláštního oprávnění, schválení nebo přijetí aktualizovány. Bez ohledu na použitou metodu jsou tyto záznamy o osvědčování přesvědčivým důkazem, že Úřad plní závazky ICAO týkající se osvědčování provozovatele.

2.4 Koordinace vyhodnocení provozu a letové způsobilosti

Některá posouzení zvláštního oprávnění, schválení nebo přijetí v Části I budou vyžadovat vyhodnocení provozu a letové způsobilosti. Například zvláštní oprávnění pro provoz za nízké dohlednosti vyžadují předchozí koordinované vyhodnocení odborníky na provoz a odborníky na letovou způsobilost. Odborníci na letový provoz by měli vyhodnotit provozní postupy, výcvik a kvalifikace. Odborníci na letovou způsobilost by měli vyhodnotit letadlo, spolehlivost vybavení a postupy údržby. Tato vyhodnocení mohou být provedena odděleně, ale měla by být koordinována, aby se zajistilo, že byla věnována pozornost všem stránkám bezpečnosti před tím, než je vydáno jakékoliv zvláštní oprávnění, schválení nebo přijetí.

2.5 Odpovědnosti Státu provozovatele a Státu zápisu do rejstříku

2.5.1 Předpis L6/I ukládá Státu provozovatele odpovědnost za první osvědčení, vydání AOC a průběžný dozor leteckého provozovatele. Předpis L 6/I také vyžaduje, aby Stát provozovatele posuzoval nebo jednal v souladu s různými schváleními a přijetími Státu zápisu do rejstříku. Podle těchto ustanovení by měl Stát provozovatele zajistit, že jeho činnosti jsou shodné se schváleními a přijetími Státu zápisu do rejstříku a že letecký provozovatel vyhovuje požadavkům Státu zápisu do rejstříku.

2.5.2 Je nezbytné, aby Stát provozovatele byl spokojen s opatřeními, prostřednictvím kterých jeho letečtí provozovatelé používají letadla zapsaná v rejstříku jiného Státu, zejména pro údržbu a výcvik posádky. Stát provozovatele by měl tato opatření přezkoumat ve spolupráci se Státem zápisu do rejstříku. Tam, kde je to vhodné, by se měla sjednat dohoda, která převádí odpovědnosti za dozor ze Státu zápisu do rejstříku na Stát provozovatele na základě Článku 83 bis k Úmluvě o mezinárodním civilním letectví, aby se předem vyloučila jakákoliv nedorozumění týkající se toho, který Stát je odpovědný za zvláštní odpovědnosti dozoru.

Poznámka: Návod týkající se odpovědnosti Státu provozovatele a Státu zápisu do rejstříku v souvislosti s nájmem/pronájmem, nepravidelným provozem a záměně letadel v provozu je obsažen v Manual of Procedures for Operations Inspection, Certification and Continued Surveillance (Doc 8335). Návod týkající se převodu odpovědnosti ze Státu zápisu do rejstříku na Stát provozovatele v souladu s Článkem 83 bis je obsažen v dokumentu Doc 10059 (Manual on the Implementation of Article 83 bis of the Convention on International Civil Aviation).

2.6 Oblast provozu

2.6.1- Při rozhodování o tom, kterou oblast (které oblasti) provozu povolíte schválit a zahrnout do provozních specifikací, by měl Stát provozovatele zvážit následující faktory:

a) přiměřenost provozního řízení (např. personální zajištění, komunikační prostředky, prostředky pro sledování letadel, přístup k místním předpisům a informacím o počasí) v rámci navrhované oblasti (navrhovaných oblastí) provozu;

b) přiměřenost zajištění pozemního odbavení a údržby na zamýšlených letištích odletu a určení;

c) schopnost letadla ~~provozovat činnost~~ letět v navrhované oblasti (navrhovaných oblastech), zejména:

1) výkonnostní způsobilost letadla s ohledem na terén;

2) potřebu jakéhokoli ~~speciálního~~ zvláštního vybavení nebo postupů (jako je monitorování teploty paliva a strategie proti zamrznutí paliva);

3) výkonnost a spolehlivost systémů letadla s —ohledem na extrémní povětrnostní nebo klimatické podmínky (jako je provoz v pouštích či polárních oblastech nebo na letištích ve vysokých ~~nadmořských~~ výškách nad mořem);

4) potřebu jakýchkoli zvláštních požadavků na odbavení s ohledem na obsah MEL; a

5) dostupnost nezbytného komunikačního, navigačního a přehledového vybavení;

d) komunikační, navigační a přehledová zařízení dostupná na navrhovaných tratích;

e) dostupnost odpovídajících letišť v rámci navrhované oblasti (navrhovaných oblastí) a dostupnost souvisejících navigačních ~~dat~~ údajů (jako jsou mapy, navigační databáze);

f) dostupnost odpovídajících ~~prostředků~~ zařízení pátrání a záchrany (SAR) a potřeba mít na palubě ~~nouzové~~ zvláštní záchranné vybavení ~~pro přežití~~;

g) jakýkoli zvláštní výcvik požadovaný pro:

- 1) zvládání povětrnostních nebo klimatických podmínek, se kterými se lze pravděpodobně setkat, včetně nízkého atmosférického tlaku na letištích ve vysokých ~~nadmořských~~ výškách nad mořem a vystavení posádky slunečnímu a kosmickému záření;
 - 2) dodržování ~~specifikací pro~~ komunikačních, navigačních a přehledových specifikací (PBCS, PBN) nebo ~~specifických~~ zvláštních provozních požadavků či požadavků na vzdušného prostoru (např. zesílená posádka, severoatlantický vysoký vzdušný prostor ~~ve vysokých hladinách~~ (NAT -HLA));
 - 3) dodržování požadavků ATC, jako je používání nestandardní frazeologie, výškových referencí (např. metry), meteorologických informací (např. nastavení výškoměru v palcích ~~rtuti~~ tuřového sloupce, rychlost větru v metrech za sekundu, dohlednost v mílích nebo stopách); a
 - 4) dodržování příslušných požadavků na kvalifikaci pro danou oblast, trať a letiště v souladu s ust. 9.4.3 Hlavy 9;
- h) přiměřenost příslušných částí provozní příručky, zejména s ohledem na postupy a programy výcviku;
- i) schopnost provozovatele sledovat svá letadla v souladu s požadavky ~~o~~ bodu ust. 3.5 Hlavy 3; a
- j) ~~dodatečně~~ navíc při posuzování navrhovaných změn ~~ve~~ ~~povolené~~ schválené oblasti (povolných schválených oblastech) provozu provozovatele výsledky procesu řízení změn provozovatele, které podrobně uvádějí identifikovanou nebezpečí, posouzení bezpečnostních rizik a opatření ke zmírnění těchto rizik v souvislosti s těmito změnami.
- Poznámka:- Poradenský materiál k posuzování bezpečnostních rizik je uveden v dokumentu Safety Management Manual (SMM) (Doc 9859).*
- 2.6.2** Při uvádění ~~povolené~~ schválené oblasti (povolných schválených oblastí) provozu v provozních specifikacích by měl Stát provozovatele:
- a) specifikovat, zda bylo ~~povoleno~~ schváleno využití stanovených vzdušných prostorů (např. „NAT, včetně NAT HLA“ nebo „SAM (jihoamerický vzdušný prostor), včetně provozu HEA až do ~~nadmořské~~ výšky XX FT nad mořem“);
 - b) výraz „celosvětově“ (worldwide)“ použít pouze tehdy, pokud provozovatel prokázal svou schopnost provozovat činnost (z hlediska vybavení, postupů a výcviku) v každé oblasti světa; pokud jsou některé oblasti nebo provoz vyloučeny, ~~musí~~ měly by být výslovně uvedeny (například „celosvětově, s výjimkou polárních oblastí“).

3. Oprávnění

Oprávnění dává provozovateli, vlastníkovi nebo veliteli letadla právo provádět schválený provoz. Oprávnění mohou mít formu zvláštních oprávnění/schválení, schválení, nebo přijetí.

3.1 Činnosti zvláštního oprávnění/schválení

3.1.1 Výraz „zvláštní oprávnění (specific approval)“ poukazuje na formální činnost ze strany státu

provozovatele, jejímž výsledkem je doplnění provozní specifikace.

3.1.2 Následující ustanovení výslovně odkazují na potřebu zvláštního oprávnění:

- a) provozní přínosy pro provoz s využitím pokročilých letadel, pokud jsou použity pro provoz za nízké dohlednosti (LVO) [ust. 4.2.8.1.1];
- b) provoz za nízké dohlednosti (LVO) [ust. 4.2.8.4 a 4.2.8.5];
- c) provoz s prodlouženou dobou letu na náhradní letiště (EDTO) [ust. 4.7.2.2];
- d) elektronická letová informační zařízení (EFB) [ust. 6.25.3];
- e) navigační specifikace pro provoz PBN vyžadující oprávnění (AR) [ust. 7.2.4];
- f) snížené minimum vertikálních rozstupů (RVSM) [ust. 7.2.6]; a
- g) nebezpečné zboží [ust. 14.3].

3.1.3 Příklad Provozní specifikace je uveden v Doplňku 6.

3.2 Osvědčení leteckého provozovatele (AOC)

3.2.1 AOC požadované Předpisem L 6/I, Hlavou 4, ust. 4.2.1, je formální dokument. Hlava 4, ust. 4.2.1.5 uvádí informace, které mají být obsaženy v AOC.

3.2.2 Navíc k položkám v Doplňku 6, odst. 3 mohou provozní specifikace obsahovat další zvláštní schválení, jako jsou:

- a) zvláštní letištní provoz (např. lety s krátkým vzletem nebo přistáním nebo přistání a zastavení před křižovatkou s jinou dráhou);
- b) zvláštní postupy přiblížení (např. přiblížení se strmým gradientem klesání, přiblížení ILS s přesnou dráhovou kontrolou, přiblížení se směrovým vedením založeným na využití zařízení typu kurzového majáku);
- c) lety jednomotorového letounu s cestujícími na palubě v noci nebo za meteorologických podmínek pro let podle přístrojů; a
- d) provoz v oblastech se zvláštními postupy (např. provoz v oblastech, kde jsou používány odlišné jednotky měření výšky nebo postupy pro nastavení výškoměru).

3.3 Činnosti schválení

3.3.1 Výraz „schválení“ poukazuje na více formální činnost ze strany Úřadu ve vztahu k záležitosti osvědčování než výraz „přijetí“. Některé Státy vyžadují, aby ředitel úřadu pro civilní letectví nebo jmenovaný zástupce nižší úrovně tohoto úřadu vydal formální písemný dokument pro každou „schvalovací“ činnost. Jiné Státy dovolují, aby byly vydány různé druhy dokumentů jako důkaz schválení. Vydaný dokument o schválení a záležitost řešená schválením bude záviset na přidělené pravomoci úředníka. V takových Státech je pravomoc podepsat běžná schválení, jako je Seznam minimálního vybavení provozovatele pro určitá letadla, přidělena odborným inspektorům. Složitější nebo významná schválení jsou obvykle vydávána úředníky na vyšší organizační úrovni.

3.3.2 Ustanovení vyžadující schválení

Následující ustanovení vyžadují nebo podporují schválení uvedenými Státy. Schválení Státem provozovatele je vyžadováno ve všech činnostech osvědčování uvedených níže, kterým nepředchází jedna nebo více hvězdiček. Činnosti osvědčování uvedené níže, kterým předchází jedna nebo více hvězdiček, vyžadují schválení Státem zápisu do rejstříku (jediná hvězdička nebo „**“) nebo Státem projekce (dvojitá hvězdička nebo „***“). Nicméně Stát provozovatele by měl přijmout nezbytné kroky k zajištění toho, že provozovatelé, za které je odpovědný, vyhovují, kromě jeho vlastních požadavků, všem použitelným schválením vydaným Státem zápisu do rejstříku a/nebo Státem projekce.

Poznámka: Položky, které vyžadují zvláštní oprávnění, zde nejsou uvedeny. Jejich seznam viz ust. 3.1.2 tohoto dodatku.

- a) **Seznam povolených odchylek na draku (CDL) (Definice)
- b) **Základní seznam minimálního vybavení (MMEL) (Definice)
- c) Metoda určování minimálních výšek letu (ust. 4.2.6.3)
- d) Metoda určení letištních provozních minim (ust. 4.2.7.1)
- e) Doplnující požadavky pro jednopilotní provoz podle pravidel letu podle přístrojů (IFR) nebo v noci (ust. 4.9.1)
- f) Zvládání únavy (ust. 4.10)
- g) **Dokument týkající se konfigurací, údržby a postupů (CMP) pro EDTO pro letouny se dvěma turbínovými motory (ust. 4.7.2)
- h) Doplnující požadavky pro provoz jednomotorových letounů s turbínovým pohonem v noci a/nebo v meteorologických podmínkách pro let podle přístrojů (IMC) (ust. 5.4.1)
- i) Seznam minimálního vybavení (MEL) pro konkrétní letadlo (ust. 6.1.2)
- j) Provoz s navigací založenou na výkonnosti (ust. 7.2.2)
- k) Provoz s minimální navigační výkonností (MNPS) (ust. 7.2.5 b)
- l) Postupy pro řízení elektronických navigačních údajů (ust. 7.5.1)
- m) *Program údržby pro konkrétní letadlo (ust. 8.3.1)
- n) *Oprávnění organizace k údržbě (Předpis L 8, Část II, ust. 6.2)
- o) *Metodologie zajištění jakosti údržby (Předpis L 8, Část II, ust. 6.4.1)
- p) Programy výcviku letových posádek (ust. 9.3.1)
- q) Výcvik v dopravě nebezpečného zboží (ust. 9.3.1, Poznámka 5)
- r) Letištní dodatečná bezpečná výška (ust. 9.4.3.3 a)
- s) Oblastní, traťová a letištní kvalifikace velitele letadla (ust. 9.4.3.5)
- t) Použití zařízení pro výcvik letové simulace (ust. 9.3.1, Poznámka 2 a ust. 9.4.4, Poznámka 1)
- u) Metoda řízení a dozoru letového provozu (ust. 4.2.1.4 a ust. 10.1)

- v) **Závazné úkoly údržby a časové intervaly (ust. 11.3.2)
- w) Programy výcviku palubních průvodčů (ust. 12.4)
- x) Bezpečnostní výcvikový program (ust. 13.4)

3.4 Ustanovení, která vyžadují odborné vyhodnocení

Další ustanovení v Části I vyžadují, aby Úřad provedl odborné vyhodnocení. ~~Tato ustanovení obsahují fráze „přijatelné pro Úřad“, „uspokojivé pro Úřad“, „určeno Úřadem“, „považováno za přijatelné pro Úřad“, a „předepsáno Úřadem“.~~ Zatímco to neznamená nutně požadování schválení Úřadem, vyžadují tato ustanovení, aby Úřad alespoň přijal řešenou záležitost poté, co provede zvláštní přezkoumání nebo vyhodnocení. Tato ustanovení jsou:

- a) Podrobnosti o kontrolních seznamech pro konkrétní letadlo (Definice: Provozní příručka letadla a ust. 6.1.3)
- b) Podrobnosti o systémech konkrétního letadla (Definice: Provozní příručka letadla a ust. 6.1.3)
- c) Závazné materiály pro Provozní příručku (ust. 4.2.2.2/Doplňku 2)
- d) Systémy sledování vývoje stavu motoru (ust. 5.4.2)
- e) Vybavení letounů provozovaných s jedním pilotem podle pravidel letu podle přístrojů (IFR) nebo v noci (ust. 6.22)
- f) Požadavky pro povolení provozu ve vzdušném prostoru s RVSM (ust. 7.2.5)
- g) Sledování výkonnosti ve vztahu k udržování výšky letounů schválených pro provoz ve vzdušném prostoru s RVSM (ust. 7.2.6)
- h) Postupy pro doručení a vložení elektronických navigačních údajů do letadel (ust. 7.4.2)
- i) * Odpovědnosti provozovatele za údržbu konkrétního letadla (ust. 8.1.1)
- j) * Systém údržby a uvolňování do provozu (ust. 8.1.2)
- k) * Příručka pro řízení údržby (ust. 8.2.1)
- l) * Závazný materiál pro Příručku pro řízení údržby (ust. 8.2.4)
- m) * Hlášení informací o zkušenostech z údržby (ust. 8.5.1)
- n) * Zavedení nezbytných nápravných opatření v údržbě (ust. 8.5.2)
- o) * Požadavky na modifikace a opravy (ust. 8.6)
- p) * Minimální úroveň způsobilosti personálu údržby (Předpis L 8, Část II, ust. 6.6.4)
- q) Požadavek na leteckého navigátora (ust. 9.1.4)
- r) Zařízení pro výcvik (ust. 9.3.1)
- s) Kvalifikace instruktorů (ust. 9.3.1)
- t) Potřeba opakovacího výcviku (ust. 9.3.1)
- u) Použití korespondenčních kurzů a písemných přezkoušení (ust. 9.3.1, Poznámka 4)
- v) Použití zařízení pro výcvik letové simulace (ust. 9.3.2)
- w) Záznamy kvalifikace letové posádky (ust. 9.4.3.4)
- x) Jmenovaný zástupce Státu provozovatele (ust. 9.4.4)

DODATEK C – SEZNAM MINIMÁLNÍHO VYBAVENÍ (MEL)*(Doplňující Hlavu 6, ust. 6.1.32)*

1. Jestliže při certifikaci letadla nebyly povoleny žádné odchylky od požadavků daného Státu, letadlo by nemohlo létat, pokud nejsou všechny systémy a vybavení provozuschopné. Zkušenosti ukázaly, že neprovozuschopnost některého zařízení může být po krátkou dobu přijatelná, pokud zbývající fungující systémy a vybavení zajistí pokračování bezpečného letu.

2. Státy by měly prostřednictvím schválení seznamu minimálního vybavení určit ty systémy a položky vybavení, které nemusí pracovat za určitých podmínek letu, s tím záměrem, že žádný let nemůže být proveden s nepracujícími systémy a vybavením, vyjma těch, které byly takto stanoveny.

3. Seznam minimálního vybavení (dále jen MEL), schválený Státem provozovatele, je proto nezbytný pro každé letadlo a je založen na základním seznamu minimálního vybavení, který vypracovala pro daný typ letadla organizace odpovědná za typový návrh společně se Státem projekce.

4. Stát provozovatele by měl od provozovatele požadovat, aby připravil takový návrh MEL, který umožní provoz letadla s určitými nepracujícími systémy nebo vybavením za předpokladu, že bude udržena přijatelná úroveň bezpečnosti.

5. MEL není určen k tomu, aby zajistil provoz letadla po neomezenou dobu s nepracujícími systémy nebo vybavením. Základní účel MEL je povolit bezpečný provoz letadla s nepracujícími systémy nebo vybavením v rámci řízeného a spolehlivého programu oprav a výměny součástí.

6. Provozovatelé mají zajistit, že žádný let nebude zahájen s vícenásobnými nepracujícími položkami MEL, aniž by se zjistilo, zda jakýkoliv vzájemný vztah mezi nepracujícími systémy nebo letadlovými celky nezpůsobí nepřijatelné snížení úrovně bezpečnosti a/nebo nepatřičné zvýšení pracovní zátěže letové posádky.

7. Při určování toho, zda je udržována přijatelná úroveň bezpečnosti, by se mělo také uvažovat s aspektem dalšího selhání během pokračujícího provozu s nepracujícími systémy nebo vybavením. MEL se nesmí odchýlit od požadavků oddílu omezení v Letové příručce, nouzových postupů nebo dalších požadavků pro letovou způsobilost Státu zápisu do rejstříku nebo Státu provozovatele, pokud příslušný úřad pro letovou způsobilost nebo Letová příručka nestanoví jinak.

8. Systémy nebo vybavení, u nichž je přijatelné, že jsou za letu mimo provoz, by měly být vhodně označeny (např. štítkem) a všechny tyto položky zaznamenány v technickém deníku letadla, aby o nepracujících systémech nebo vybavení byla informována letová posádka a personál údržby.

9. Pro konkrétní systém nebo položku vybavení, u nichž je přijatelné, že jsou za letu mimo provoz, může být nezbytné provést před zahájením letu úkoly údržby týkající se odpojení nebo izolování daného systému nebo vybavení. Stejně tak může být nezbytné připravit vhodný provozní postup pro letovou posádku.

10. Odpovědnosti velitele letadla, který přejímá letoun do provozu se závadami v souladu s MEL, jsou stanoveny v ust. 4.3.1.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

DODATEK H – URČOVÁNÍ PŘESNÉ POLOHY UKONČENÍ LETU LETOUNU V NOUZI (Doplňující Hlavu 6, ust. 6.3.6, 6.17 a 6.18)

Poradenský materiál k určování přesné polohy ukončení letu letounu v nouzi

1. Úvod

1.1 Následující materiál poskytuje návod týkající se určování polohy ukončení letu, který zahrnuje pokyny související s polohou letadla v nouzi (ust. 6.18) spolu s doplňujícími informacemi o vzájemné souvislosti mezi těmito Standardy požadavky a Standardy požadavky pro vybavení ELT (ust. 6.17) a pro obnovu údajů z letových zapisovačů (ust. 6.3.6) letounu v nouzi. Pracovní skupina TTFDWG (Triggered Transmission of Flight Data Working Group) přezkoumala čtyřicet dvě letecké nehody, aby určila indikaci vzdálenosti mezi poslední známou polohou letadla a určením polohy místa nehody. Ve zprávě došla k závěru, že v přibližně 95 procentech případů, kdy byla poloha známá jednu minutu před nehodou, se poloha místa nehody nachází v okruhu 6 NM od této polohy. (Zpráva TTFDWG je dostupná prostřednictvím internetových stránek <https://www.bea.aero/en/>.)

Poznámka: -V tomto kontextu se „koncem letu“ rozumí poloha letadla po letecké nehodě, nikoliv bezpečné přistání v místě určení nebo na náhradním letišti.

1.2 Pokud došlo k nehodě na vodní hladině a letadlo se ponoří, určení polohy místa nehody na povrchu v okruhu 6 NM je ještě důležitější. Zahájení počátečního pátrání mimo okruh 6 NM snižuje množství času, který je k dispozici pro pátrání po letounu a určení jeho polohy. Při současných předpokládaných možnostech podmořského průzkumu 100 km²/den lze okruh 6 NM propátrat během čtyř dnů. Pokud počítáme, že oblasti pátrání dosáhnou a pátrání provedou prostředky námořnictva, předpokládá se, že než dojde k degradaci baterie ULD, bude možné propátrat plochu o rozloze 2 300 km², což odpovídá kruhu o poloměru 14 NM. Zahájení pátrání na ploše v okruhu více než 6 NM snižuje pravděpodobnost úspěšného určení polohy během počátku pátrání, zatímco rozšíření požadavku za okruh 6 NM snižuje čas, který je k dispozici pro pátrání bez zjevného zvýšení pravděpodobnosti vyproštění letadla.

1.3 V případech, kdy je nehoda přežitelná, je včasné a přesné určení polohy konce letu zásadní a nelze se při něm spoléhat pouze na poslední známou polohu letounu před nehodou. Proto je vyžadován polohový maják nehody (ELT) s automatickou aktivací po nárazu, jehož cílem je umožnit včasné, hospodárné a účinné pátrání a záchranné (SAR) operace (SAR)-tím, že navede jednotky SAR přímo na skutečné místo nehody. To umožní záchranu přeživších v časovém rámci kritickém pro přežití a zároveň minimalizuje riziko pro samotné jednotky SAR.

Poznámka: -Další návod týkající se robustních a automatických prostředků pro přesné určení polohy bodu ukončení letu jsou obsaženy v Manual n Global Aeronautical Distress and Safety System (Doc 10165).

2. Objasnění smyslu vybavení

2.1 Informace za letu, z nichž lze určit polohu: Informace ze systému letadla, který je buď aktivní, nebo pokud je automaticky nebo ručně aktivován, může poskytnout informace o poloze letadla letu, které zahrnují časovou značku. Tento požadavek je založen na výkonnosti, který není systémově specifický a může rovněž přinášet provozní přínosy.

2.2 Polohový maják nehody (ELT): ELT jsou navrženy tak –současné generace byly navrženy tak, aby poskytly polohu dopadu při přežitelné nehodě. Příští generace Některé ELT mohou mít také doplňkovou schopnost být automaticky aktivoványat vysílání ještě za letu, pokud při je splněna jakákoli z podmínek popsanych v dokumentu EUROCAE ED-237, Minimum Aviation System Performance Specification for Criteria to Detect In-Flight Aircraft Distress Events to Trigger Transmission of Flight Information. Jakmile –Pokud ELT klesne pod hladinu vody, jeho signál není zjistitelný.

Poznámka: -Schopnost sledování v nouzi splňující požadavky ust. 6.18 Hlavy 6, nemusí nutně zahrnovat funkci automatické aktivace následně po nárazu ani funkci naváděcího signálu po nehodě.

2.3 Automaticky oddělitelný letový zapisovač (ADFR): Účelem ADFR je mít údaje letového zapisovače k dispozici krátce po nehodě, zejména v případě nehod nad vodou. ADFR obsahuje integrované ELT, které poskytují určení polohy jak místa nehody pro účely odborného zjišťování příčin, tak pro účely pátrání a záchrany. Pokud plave, pomůže určit polohu místa nehody pomocí signálu ELT, jakmile pokud vrak klesne pod hladinu. Rovněž je zálohou za jeden ELT, –ADFR může být použit ke splnění požadavků z ust. 6.17 Hlavy 6, týkajících se vybavení letadla automatickým ELT.

2.4 Zařízení pro určení polohy pod vodou (ULD): ULD pracující na kmitočtu 8,8 kHz je připevněno k draku s cílem určit polohu vraku letounu pod hladinou, když není možné zjistit signál. ULD pracující na kmitočtu 37,5 kHz jsou připevněna k letovým zapisovačům a používají se k určení polohy letových zapisovačů pod vodou.

3. Vyhovění vybavení

3.1 Nástup techniky umožnil splnit požadavky na vybavení různými způsoby. Tabulka H-1 níže uvádí seznam nejpřísnějších příkladů vyhovění k přesnému určení polohy konce letu a uvádí možné kombinace vybavení. Při těchto možných zástavbách budou minimalizovány náklady a účinnost stávající zástavby bude zlepšena.

Tabulka H-1. Příklady vyhovění

V-současnosti	Po 1. lednu 2021
V-provozu	Žádost o typové osvědčení je předložena smluvnímu státu
Dva ELT Dva pevné zapisovače	Příklad: Systém, z něhož lze určit polohu; a jeden ADFR s integrovaným ELT; a jeden kombinovaný zapisovač; nebo Systém, z něhož lze určit polohu a jeden ELT a dva pevné zapisovače a další prostředek sloužící k včasné obnově údajů z letového zapisovače r.

Poznámka: ~~Systém, z něhož lze určit polohu používaný k vyhovění požadavkům ust. 6.18, může nahradit jeden z ELT požadovaných ust. 6.17.~~

<u>Datum podání žádosti o -typový certifikát osvědčení smluvnímu státu</u>	<u>Datum vydání prvního osvědčení o-letové způsobilosti pro jednotlivé letadlo</u>	<u>Příklady vybavení letounů pro zajištění souladu se standardy požadavky v ust. 6.3.6, 6.17 a 6.18 Hlavy 6</u>
<u>Před 1. lednem 2021</u>	<u>Před 1. lednem 2024</u>	<u>Dva ELT, z nichž jeden musí být automatický.</u>
<u>Před 1. lednem 2021</u>	<u>1. ledna 2024 nebo po tomto datu později</u>	<u>Jedno zařízení splňující požadavky ust. 6.18, plus jeden automatický ELT;</u> <u>nebo</u> <u>jedno zařízení splňující požadavky ust. 6.18 Hlavy 6, které zahrnuje funkci automatického ELT, plus jeden doplňkový ELT.</u>
<u>1. ledna 2021 nebo po tomto datu později</u>	<u>Před 1. lednem 2024</u>	<u>Jeden oddělitelný ADFR s integrovaným automatickým ELT, plus jeden doplňkový ELT.</u>
<u>1. ledna 2024⁴¹ nebo po tomto datu později</u>	<u>1. ledna 2024 nebo po tomto datu později</u>	<u>Jedno zařízení splňující požadavky Hlavy 6, ust. 6.18, které zahrnuje funkci automatického ELT, plus jeden doplňkový ELT, plus způsobilost/schopnost splňující požadavky ust. 6.3.6 Hlavy 6;</u> <u>nebo</u> <u>jeden oddělitelný ADFR s -integrovaným automatickým ELT, plus jedno zařízení splňující požadavky ust. 6.18 Hlavy 6;</u> <u>nebo</u> <u>jeden oddělitelný ADFR s -integrovaným automatickým ELT, který zároveň splňuje požadavky ust. 6.18 Hlavy 6, plus jeden doplňkový ELT.</u>