

DA	Decision altitude Nadmořská výška rozhodnutí
DA/H	Decision altitude/height Nadmořská výška rozhodnutí/výška rozhodnutí
DH	Decision height Výška rozhodnutí
DLR	Data link recorder Zapísovač komunikace datovým spojem
DLRS	Data link recording system Systém záznamu komunikace datovým spojem
DME	Distance measuring equipment Měřič vzdálenosti
EFB	Electronic flight bag Elektronické letové informační zařízení
EFIS	Electronic flight instrument system Elektronický letový přístrojový systém
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 Polohový maják ELT pro přežití
EPR	Engine pressure ratio Stupeň stlačení v motoru
EUROCAE	European Organization for Civil Aviation Equipment Evropská organizace pro vybavení civilního letectví
EVS	Enhanced vision system Systém pro zlepšení viditelnosti
FANS	Future air navigation system Budoucí navigační systém
FATO	Final approach and take off area Prostor konečného přiblížení a vzletu
FDR	Flight data recorder Zapísovač letových údajů
FM	Frequency modulation Kmitočtová modulace
ft	Foot Stopa (měrová jednotka)
g	Normal acceleration Normální zrychlení
HEA	High elevation aerodromes Letiště ve vysokých nadmořských výškách nad mořem
hPa	Hectopascal Hektopascal
HUD	Head-up display Průhledový zobrazovač

OCH	Obstacle clearance height Bezpečná výška nad překážkami
OEI	One engine inoperative Jeden nepracující motor
OGE	Out of ground effect Mimo vliv blízkosti země
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 Mezní bod návratu
psi	Pound per square inch Libra na čtvereční palec (jednotka tlaku)
R	Rotor radius Poloměr rotoru
RCP	Required communication performance Požadovaná komunikační výkonnost
RNAV	Area navigation Prostorová navigace
RNP	Required navigation performance Požadovaná navigační výkonnost
RSP	Required surveillance performance Požadovaná přehledová výkonnost
RTCA	Radio Technical Commission for Aeronautics
RVR	Runway visual range Dráhová dohlednost
SI	International Take of Units Mezinárodní soustava měrových jednotek
SOP	Standard operating procedures Standardní provozní postupy
SVS	Synthetic vision system Syntetický systém vidění
T ₄	Engine exhaust gas temperature Teplota výstupních plynů z motoru
TDP	Take-off decision point Bod rozhodnutí o vzletu
TIT	Turbine inlet temperature Teplota plynů na vstupu do turbíny
TLOF	Touchdown and lift-off area Plocha dosednutí a nadzvihnutí
TODAH	Take-off distance available Použitelná délka vzletu
TODRH	Take-off distance required Požadovaná délka vzletu
UTC	Universal co-ordinated time Světový koordinovaný čas

Letiště (Aerodrome)

Vymezená plocha na zemi nebo na vodě (včetně budov, zařízení a vybavení), určená buď zcela, nebo z části pro přilety, odlety a pozemní pohyby letadel.

Letištní provozní minimum založené na výkonnosti (PBAOM) (Performance-based aerodrome operating minimum)

Nižší letištní provozní minimum pro daný vzlet, přiblížení nebo přistání, než je použitelné při využití základního letadla.

Poznámka 1: PBAOM je odvozeno na základě zohlednění kombinace schopností letadla a dostupných pozemních zařízení. Další poradenský materiál k PBAOM je uveden v dokumentu Manual of All-Weather Operations (Doc 9365).

Poznámka 2: PBAOM může být založeno na provozních přínosech.

Poznámka 3: PBAOM není omezeno pouze na provoz PBN.

Letová provozní služba (ATS) (Air traffic service)

Výraz zahrnující letovou informační službu, pohotovostní službu, letovou poradní službu a službu řízení letového provozu (oblastní službu řízení, přiblížovací službu řízení nebo letištní službu řízení).

Letová příručka (Flight manual)

Průvodní doklad k osvědčení letové způsobilosti obsahující omezení, v jejichž rozsahu je letadlo považováno za způsobilé. Dále obsahuje pokyny a informace nezbytné pro členy letové posádky k bezpečnému provozu letadla.

Letově způsobilý (Airworthy)

Stav letadla, motoru, vrtule nebo letadlové části, kdy vyhovuje svému schválenému návrhu a je ve stavu pro bezpečný provoz.

Letový plán (Flight plan)

Předepsané informace vztahující se k zamýšlenému letu letadla nebo jeho části.

Poznámka 1: Pojem letový plán se může pojít se slovy „předběžný“, „podaný“, „platný“, nebo „provozní“, což indikuje kontext a různé fáze letu.

Poznámka 2: Pokud je pojem doplněn o slovo „zpráva“, označuje obsah a formát přenášených dat letového plánu.

Letový zapisovač (Flight recorder)

Jákýkoliv typ zapisovače zastavěný v letadle pro účely získání údajů k doplnění vyšetřování nehod nebo událostí.

Lidská výkonnost (Human performance)

Schopnosti a omezení člověka, které mají vliv na bezpečnost a účinnost leteckého provozu.

Maximální hmotnost (Maximum mass)

Největší hmotnost, při které letadlo vyhovuje předpisům způsobilosti pro vzlet.

Meteorologické podmínky pro let podle přístrojů (IMC) (Instrument meteorological conditions)

Meteorologické podmínky vyjádřené dohledností, vzdáleností od oblačnosti a výškou základny nejnižší význačné oblačné vrstvy*, které jsou horší než předepsaná minima meteorologických podmínek pro let za viditelnosti.

Poznámka: Stanovená minima pro meteorologické podmínky pro let za viditelnosti jsou obsažena v Hlavě 4 Předpisu L 2.

* dle definice v předpisu L 2

Meteorologické podmínky pro let za viditelnosti (VMC) (Visual meteorological conditions)

Meteorologické podmínky vyjádřené dohledností, vzdáleností od oblačnosti a výškou základny nejnižší význačné oblačné vrstvy*, které jsou stejné nebo lepší než předepsaná minima.

Poznámka: Stanovená minima pro meteorologické podmínky pro let za viditelnosti jsou obsažena v Hlavě 4 Předpisu L 2.

* dle definice v Předpisu L 2

Minimální nadmořská výška pro klesání (MDA) (Minimum descent altitude) nebo minimální výška pro klesání (MDH) (Minimum descent height)

Stanovená nadmořská výška nebo výška při 2D přiblížení podle přístrojů nebo při přiblížení okruhem, pod kterou se nesmí klesat bez požadované vizuální reference.

Poznámka 1: Minimální nadmořská výška pro klesání (MDA) je vztažena ke střední hladině moře a minimální výška pro klesání (MDH) je vztažena k výšce letiště nad mořem nebo k výšce prahu dráhy nad mořem, jestliže je práh dráhy více než 2 m (7 ft) níže, než je výška letiště nad mořem. Minimální výška pro klesání pro přiblížení okruhem je vztažena k výšce letiště nad mořem.

Poznámka 2: Požadovanou vizuální referencí se rozumí, že pilot vidí dostatečně dlouho takovou část vizuálních prostředků nebo prostoru pro přiblížení, aby mohl stanovit polohu letadla vůči zamýšlené dráze letu a rychlost její změny. V případě přiblížení okruhem je požadovanou vizuální referencí viditelnost dráhy a jejího okolí.

Poznámka 3: Jsou-li použity oba pojmy, lze je pro zjednodušení psát ve tvaru minimální nadmořská výška /výška pro klesání „MDA/H“.

Modifikace (Modification)

Změna oproti typovému návrhu letadla, motoru ~~nebo~~ vrtule ~~nebo~~ rotoru.

Poznámka: Modifikace může rovněž zahrnovat zástavbu modifikace, která je úkolem údržby podléhající uvolnění do provozu. Další poradenský materiál týkající se údržby letadel – modifikací a oprav je uveden v dokumentu Doc 9760 (Airworthiness Manual).

Motor (Engine)

Motor použitý nebo určený k použití pro pohon letadla. Skládá se přinejmenším ze součástí a vybavení nutných pro jeho funkci a řízení, ale nezahrnuje vrtuli/nosné rotory (jsou-li použity).

Nadmořská výška rozhodnutí (DA) (Decision altitude) nebo výška rozhodnutí (DH) (Decision height)

Stanovená nadmořská výška nebo výška při 3D přiblížení podle přístrojů, ve které musí být zahájen postup nezdařeného přiblížení, nebylo-li dosaženo požadované vizuální reference pro pokračování v přiblížení.

Poznámka 1: Nadmořská výška rozhodnutí (DA) je vztahena ke střední hladině moře a výška rozhodnutí DH je vztahena k výšce prahu dráhy nad mořem.

Poznámka 2: Požadovanou vizuální referenci se rozumí, že pilot by měl vidět po dostatečnou dobu tu část vizuálních prostředků nebo přibližovacího prostoru, aby vyhodnotil polohu letadla a rychlost její změny ve vztahu k požadované dráze letu. Při provozu III. Kategorie, při výšce rozhodnutí, je požadovaná vizuální reference ta, která se stanovuje pro příslušný postup a provoz.

Poznámka 3: V případech, kdy se používají oba výrazy, mohou být popisovány ve formě nadmořská výška rozhodnutí/výška rozhodnutí a zkracovány „DA/H“.

Náhradní heliport (Alternate heliport)

Heliport, na který vrtulník může pokračovat, když přistání na heliportu zamýšleného přistání nebo pokračování v letu na tento heliport není možné nebo žádané. Náhradní heliporty zahrnují následující:

Náhradní heliport při vzletu (Take-off alternate)

Náhradní heliport, na kterém může vrtulník přistát, je-li to nezbytné krátce po vzletu, kdy není možné použít heliport vzletu.

Náhradní heliport na trati (En-route alternate)

Heliport, na kterém vrtulník bude moci přistát, jestliže se na trati dostane do mimořádné nebo nouzové situace.

Náhradní heliport určení (Destination alternate)

Náhradní heliport, na kterém bude vrtulník moci přistát, jestliže přistání na heliportu určení není možné nebo žádané.

Poznámka: Heliport odletu může být pro daný let i náhradním heliportem na trati nebo náhradním heliportem 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 se 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 ~~RNAV~~prostorové navigace (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 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).

Nehostinné prostředí (Hostile environment)

Prostředí, ve kterém:

- nemůže být provedeno bezpečné vynucené přistání, protože plocha a její okolní prostředí je nevhodné; nebo
- osoby na palubě vrtulníku nemohou být odpovídajícím způsobem chráněny před živly; nebo

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 založený na navigaci založené na výkonnosti (PBN) navržený pro 3D přiblížení podle přístrojů druhu A.

Poznámka: Druhy přiblížení podle přístrojů viz ust. 2.2.8.3.

Pozemní odbavení (Ground handling)

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

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 jakékoliv 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.*~~

Prostředí jiné než nehostinné (Non-hostile environment)

Prostředí, ve kterém:

- a) může být provedeno vynucené přistání, protože plocha a její okolní prostředí je vhodné;
- b) osoby na palubě vrtulníku mohou být odpovídajícím způsobem chráněny před živly;
- c) je zajištěna odezva/schopnost pátrání a záchrany v souladu s předpokládaným vystavením (vlivu prostředí); a
- d) ohrožení osob nebo majetku na zemi je přijatelné.

Poznámka: Ty části hustě osídlené oblasti, které splňují výše uvedené požadavky, jsou považovány za prostředí jiné než nehostinné.

Protiprávní činy

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

- ~~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 (Operations)

Činnost nebo skupina činností, které jsou vystaveny stejnému nebo podobnému nebezpečí a které vyžadují soubor stanoveného vybavení nebo splnění a udržení pilotních dovedností k odstranění nebo zmírnění rizika takového nebezpečí.

Poznámka: Takové činnosti by měly zahrnovat, ale nemusí být omezeny na provoz v pobřežních vodách, provoz s vrtulníkovým jeřábem nebo leteckou záchrannou službu.

Provoz v pobřežních vodách (Offshore operations)

Takový provoz, jehož značná část letů je prováděna nad oblastmi moře z míst a na místa v pobřežních vodách. Takový provoz zahrnuje, ale není zcela omezen na podporu zařízení pro těžbu ropy, plynu a nerostů a přepravu námořních lodivodů v pobřežních vodách.

Provoz 1. třídy výkonnosti (Operations in performance Class 1)

Provoz o výkonnosti umožňující vrtulníku v případě selhání kritického motoru bezpečně pokračovat v letu na vhodnou přistávací plochu, pokud nedojde k selhání před dosažením bodu rozhodnutí o vzletu nebo po přeletu bodu rozhodnutí o přistání; v takových případech by měl být vrtulník schopen přistát v prostoru přerušeno vzletu nebo přistání.

Provoz 2. třídy výkonnosti (Operations in performance Class 2)

Provoz o výkonnosti umožňující vrtulníku v případě selhání kritického motoru bezpečně pokračovat v letu na vhodnou přistávací plochu, kromě toho když dojde k selhání na začátku vzletového manévru nebo na konci přistávacího manévru; v takových případech může být vyžadováno vynucené přistání.

Provoz 3. třídy výkonnosti (Operations in performance Class 3)

Provoz o výkonnosti vyžadující v případě selhání kritického motoru kdykoliv během letu vynucené přistání.

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 letový plán (Operational flight plan)

Plán provozovatele pro bezpečné provedení letu založený na výkonnosti vrtulníku, provozních omezeních, významných očekávaných podmínkách na

trati, která má být dodržena a heliportech souvisejících s letem.

Provozní minima heliportu (Heliport operating minima)

Meze použitelnosti heliportu pro:

- vzlet, vyjádřené dráhovou dohledností a/nebo dohledností a je-li to nezbytné podmínkami oblačnosti;
- přistání při 2D přiblížení podle přístrojů, vyjádřené dohledností a/nebo dráhovou dohledností a minimální nadmořskou výškou/výškou pro klesání (MDA/H) a, je-li to nezbytné, podmínkami oblačnosti
- přistání při 3D přiblížení podle přístrojů, vyjádřené dohledností a/nebo dráhovou dohledností a nadmořskou výškou rozhodnutí/ výškou rozhodnutí (DA/H) odpovídající druhu a/nebo kategorii provozu.

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 letištního 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 zvláštního oprávnění/schválení, podmínky a omezení spojené s Osvědčením leteckého provozovatele a podléhající podmínkám v Provozní příručce.

Provozní řízení (Operational control)

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

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) (PBS)

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:

- dvo rozměrné (2D) přiblížení podle přístrojů s využitím pouze směrového vedení; a
- troj rozměrné (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 postupů organizace údržby (Maintenance organization's procedures manual)

Dokument schválený vedoucím organizace údržby, který obsahuje podrobný popis struktury organizace údržby a odpovědnosti vedení údržby, rozsahu prací, zařízení, postupů údržby a zabezpečování jakosti nebo systému kontrol.

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.

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 nápomocna veliteli letadla při bezpečném provádění letu.

Rozbor letových údajů (Flight data analysis)

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

Série letů (Series of flights)

Série letů jsou po sobě jdoucí lety, které:

- a) začínají a končí v rámci 24hodinové doby; a
- b) jsou všechny provedeny stejným velitelem letadla.

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 dohody dle 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 ~~bud~~ stát provozovatele v případě obchodní letecké dopravy, ~~nebo v případě provozu všeobecného letectví stát hlavního sídla provozovatele všeobecného letectví.~~

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 hlavního sídla provozovatele všeobecného letectví (State of the principal location of a general aviation operator)

Stát, ve kterém má provozovatel všeobecného letectví své hlavní místo podnikání, nebo pokud takové místo podnikání nemá, jeho trvalého bydliště.

Poznámka: Poradenský materiál ohledně možností v případě hlavního sídla provozovatele všeobecného letectví je uveden v dokumentu Manual on the Implementation of Article 83 bis of the Convention on International Civil Aviation (Doc 10059).

Stát letiště (State of the aerodrome)

Stát, na jehož území je letiště umístěno.

Poznámka: Vztahuje se také k heliportům a k místům přistání.

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. Viz Rezoluce Rady z 14. prosince 1967 Aircraft Operated by International Operating Agencies, která může být nalezena v Policy and Guidance Material on the Economic Regulation of International Air Transport (Doc 9587).

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 řízení bezpečnosti (SMS) (Safety management system (SMS))

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

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.

**ODDÍL II – OBCHODNÍ LETECKÁ DOPRAVA
HLAVA 1 – 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 vrtulníky, které nejsou ve všech případech zapsány v rejstříku stejného Smluvního státu, žádné ustanovení této Části nebrání dotýčným Státům v uzavření dohody o společném výkonu činností původně přidělených Státu zápisu do rejstříku ve smyslu ustanovení příslušných Příloh.

1.1 Vyhovění zákonům, předpisům a postupům

1.1.1 Provozovatel musí zajistit, aby všichni zaměstnanci byli v potřebném rozsahu seznámeni s povinnostmi dodržovat zákony, předpisy a postupy těch států, v nichž je provoz prováděn.

1.1.2 Provozovatel musí zajistit, aby všichni jeho piloti dobře znali zákony, předpisy a postupy, vztahující se k výkonu jejich funkcí, které platí nad územím, které bude přelétáváno, na heliportech, jichž má být použito a pro navigační a zabezpečovací zařízení, patřící k nim. Provozovatel musí zajistit, aby ostatní členové posádky znali předpisy, pravidla a postupy vztahující se k výkonu jejich funkcí na palubě vrtulníku.

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 dokumentu ICAO „Procedures for Air Navigation Services – Aircraft Operations (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.

1.1.3 Za provozní řízení odpovídá provozovatel nebo jím zmocněný zástupce.

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

1.1.4 Odpovědnosti 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 opravňování, povinnostem a odpovědnostem referentů pro letový provoz/letových dispečerů je obsažen v [Guidance on the Preparation of an Operations Manual](#) (Doc 10153/9376). Požadavky na věk, dovednost, znalosti a praxi pro referenty pro letový provoz/letové dispečery s průkazem způsobilosti jsou obsaženy v Předpise L 1.

1.1.5 Jestliže je nouzová situace, která ohrožuje bezpečnost vrtulníku nebo osob známa nejprve referentovi pro letový provoz/letovému dispečerovi, musí opatření provedené osobou v souladu s ust. 2.6.1 zahrnovat, je-li to nezbytné, neprodlené oznámení příslušným úřadům podle povahy situace a žádost o pomoc, jestliže je vyžadována.

1.1.6 Vynutí-li si nouzová situace, při níž je ohrožena bezpečnost vrtulníku 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 Úřadu na ministerstvo dopravy co nejdříve, nejpozději však do 10 dnů.

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

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

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

1.2 Vyhovění zákonům, předpisům a postupům Státu cizími provozovateli

1.2.1 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.

1.2.2 V případě oznámení Státům stanoveným v ust. 1.2.1, 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. 1.2.2, 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.

1.3 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).

1.3.1 Provozovatel vrtulníku s maximální schválenou vzletovou hmotností větší než 7 000 kg nebo s počtem sedadel pro cestující větším než 9 a zastavěným zapisovačem letových údajů by měl vytvořit a udržovat program rozboru letových údajů jako součást svého systému řízení bezpečnosti.

Poznámka: Provozovatel může uzavřít smlouvu na vedení programu rozboru letových údajů s jinou stranou, přičemž konečná odpovědnost za udržování takového programu zůstává nedotčena.

1.3.2 Do 22. listopadu 2028 musí Program rozboru letových údajů musí obsahovat záruky pro ochranu zdroje(ů) poskytující(cho) údaje v souladu s Doplňkem 3 k Předpisu L 19.

1.3.2A 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: Poradenský materiál pro vytvoření programů rozboru letových údajů je obsažen v dokumentu Manual on Flight Data Analysis Programmes (FDAP) (Doc 10000).

1.3.3 Do 22. listopadu 2028 S 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 určené v souvislosti se systémem 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 zahrnující odborné 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 6 Doplňku 4.

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.

1.3.4 Do 22. listopadu 2028 S 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 stanoveného v Oddílu II tohoto předpisu;
- 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 na základě bezpečných postupů.

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.

1.3.5 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.

1.4 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.

1.5 Ochrana záznamů a přepisů

–(použije se účinné od 23. listopadu 2028)

1.5.1 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 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 6 Doplňku 4.

Poznámka 1: Jakmile ~~Pokud~~ je zahájeno ~~vyšetřování~~ odborné zjišťování příčin podle Předpisu L 13, ochrana poskytovaná záznamům o nehodě a odborném zjišťování příčin ~~vyšetřování~~, 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 ~~příkazy~~, ~~neveřejná~~ uzavřená řízení ~~jednání~~, přezkoumávání ~~um v~~ za zavřenými dveřmi ~~uzavřeném zasedání~~ a anonymizace údajů pro účely ~~potřeby~~ použití nebo zveřejnění informací vztahujících se k ~~bezpečnosti~~ při soudních ~~v trestním~~ řízeních.

1.5.2 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 ~~uchování~~ zachování nebo zlepšení bezpečnosti, jakož i souvisejících zdrojů, jsou obsažena v Předpisu L 19.

HLAVA 2 – LETOVÝ PROVOZ

2.1 Činnost provozních zařízení a služeb

2.1.1 Provozovatel nesmí povolit zahájení letu, dokud přiměřenými prostředky nebylo zjištěno, že pozemní, popřípadě námořní zařízení a služby, jež jsou k dispozici a jsou pro let a ochranu cestujících přímo 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.

2.1.2 Provozovatel musí zajistit, že každou závadu zařízení, kterou za provozu zjistí, ohlásí příslušné složce nebo úřadu, který je za chod zařízení odpovědný bez zbytečného zdržení.

2.2 Provozní osvědčení a dozor nad prováděním letů**2.2.1 Osvědčení leteckého provozovatele**

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

2.2.1.2 Osvědčení leteckého provozovatele opravňuje držitele k obchodní letecké dopravě 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. 2.2.1.5 a 2.2.1.6.

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

Poznámka: Dodatek C obsahuje návod pro vydání osvědčení leteckého provozovatele.

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

2.2.1.4 Prodloužení platnosti osvědčení leteckého provozovatele, závisí na dodržování požadavků uvedených v ust. 2.2.1.3 pod dozorem Úřadu.

2.2.1.5 Osvědčení leteckého provozovatele musí obsahovat alespoň následující informace a musí odpovídat uspořádání uvedenému v Doplňku 3, ust. 2:

a) Stát provozovatele a vydávající úřad;

- b) číslo osvědčení leteckého provozovatele a datum ukončení platnosti;
- c) název provozovatele, obchodní název (liší-li se);
- d) datum vydání a jméno, podpis a funkce zástupce vydávajícího úřadu; a
- e) odkaz na místo v řízeném dokumentu na palubě letadla, kde lze nalézt kontaktní informace o vedení provozovatele.

2.2.1.6 Provozní specifikace spojené s osvědčením leteckého provozovatele musí obsahovat alespoň informace uvedené v Doplňku 3, ust. 3 a musí odpovídat uspořádání uvedenému v Doplňku 3, ust. 3.

Poznámka: Dodatek C, ust. 3.2.2 obsahuje dodatečné informace, které mohou být uvedeny v provozních specifikacích spojených s osvědčením leteckého provozovatele.

2.2.1.7 Osvědčení leteckého provozovatele a s ním spojené provozní specifikace poprvé vydané po 20. listopadu 2008 musí odpovídat uspořádání uvedenému v Doplňku 3, ust. 2 a 3.

2.2.1.8 Stát provozovatele musí v souladu s Doplňkem 1 tohoto Předpisu a Doplňkem 1 k Předpisu L 19 stanovit systém jak pro osvědčování, tak pro zajištění nepřetržitého dozoru provozovatele k dodržení požadované úrovně provozu podle ust. 2.2.

2.2.2 Dozorování provozu prováděného cizím provozovatelem

2.2.2.1 Smluvní státy musí uznat jako platné osvědčení leteckého provozovatele vydané jiným Smluvním státem za předpokladu, že požadavky, podle kterých bylo osvědčení vydáno, jsou alespoň rovnocenné použitelným standardům stanoveným v tomto Předpisu a Předpisu L 19.

2.2.2.2 Státy musí vytvořit program s postupy pro dozorování provozu na jejich území, který je prováděn cizím provozovatelem a postupy pro přijímání vhodného opatření, pokud je nutné pro zachování bezpečnosti.

2.2.2.3 Provozovatel musí splňovat a udržovat požadavky stanovené Státy, ve kterých je provoz prováděn.

Poznámka: Manual of Procedures for Operations Inspection, Certification and Continued Surveillance (Doc 8335) poskytuje návod pro dozorování provozu cizích provozovatelů.

2.2.3 Provozní příručka

2.2.3.1 Provozovatel musí jako pomůcku pro zúčastněný provozní personál poskytnout Provozní příručku sestavenou podle návodu obsaženého

v Doplňku 78. Provozní příručka musí být podle potřeby doplňována a změnována, aby bylo zajištěno, že informace v ní obsažené jsou aktuální. Všechny tyto doplňky nebo změny musí být oznámeny všem osobám, které jsou povinny tuto příručku používat.

2.2.3.2 Stát provozovatele musí stanovit provozovateli povinnost předložit Úřadu kopii Provozní příručky se všemi doplňky a/nebo změnami z důvodu kontroly a přijetí a je-li to požadováno z důvodu schválení. Provozovatel musí do Provozní příručky zařadit závazné informace požadované Úřadem

Poznámka 1: Návod na obsah Provozní příručky je uveden v Doplňku 78.

Poznámka 2: Zvláštní ustanovení v Provozní příručce vyžaduje schválení Úřadem v souladu se standardy v ust. 2.2.7, 4.1.2, 7.3.1, 10.3 a 11.2.1.

2.2.4 Provozní pokyny - všeobecně

2.2.4.1 Provozovatel musí zajistit, aby všichni provozní personál byl náležitě poučen o svých povinnostech a odpovědnostech a o vztahu těchto povinností k celkovému provozu.

2.2.4.2 Rotor vrtulníku nesmí být uveden motorem do pohybu za účelem letu, není-li vrtulník ovládán kvalifikovaným pilotem. Provozovatel musí zajistit přiměřeně konkrétní výcvik a postupy pro veškerý personál, jiný než jsou kvalifikovaní piloti, který pravděpodobně provádí uvedení rotoru do pohybu za účelem jiným, než je let.

2.2.4.3 Provozovatel by měl vydat provozní instrukce a zajistit informace o výkonnosti vrtulníku ve stoupání se všemi pracujícími motory, které umožní veliteli vrtulníku stanovit gradient stoupání, kterého lze dosáhnout během odletu za daných podmínek vzletu a uvažovaných postupů vzletu. Tyto informace by měly být založeny na údajích výrobce nebo jiných, přijatelných pro Stát provozovatele, a být uvedeny v Provozní příručce.

2.2.5 Simulace nouzových situací za letu Provozovatel musí zajistit, aby za letu s cestujícími nebo nákladem nebyly simulovány nouzové nebo neobvyklé situace.

2.2.6 Kontrolní seznamy povinných a nouzových úkonů

Posádka musí používat kontrolní seznamy povinných a nouzových úkonů, kterými je vybavena v souladu s ust. 4.1.4 před, v průběhu a po všech fázích letu a v případě nouze, aby vyhověla provozním postupům, uvedeným v provozní a letové příručce vrtulníku nebo v jiných dokumentech, spojených s osvědčením letové způsobilosti. Návrh a zaměření kontrolního seznamu povinných a nouzových úkonů musí věnovat pozornost lidským činitelům.

Poznámka: Poradenský materiál k uplatňování zásad lidských činitelů je možné nalézt v dokumentu Human Factors Training Manual (Doc 9683).

2.2.7 Minimální výšky letu (provoz podle pravidel IFR)

2.2.7.1 Provozovatel je oprávněn stanovit minimální výšky letu na tratích, na kterých hodlá

provádět lety. Tyto výšky nesmí být nižší než ty, které stanovil úřad přelétávaného státu, pokud tento úřad nižší výšku provozovateli výslovně neschválil.

2.2.7.2 Provozovatel musí určit metodu, podle které určí minimální výšky letu pro tratě, na kterých nebyly tyto výšky úřadem přelétávaného státu stanoveny. Tuto metodu musí provozovatel zařadit do provozní příručky. Minimální výšky letu, nesmí být určeny v nižší hladině, než jsou určeny v Předpise L 2.

2.2.7.3 Metoda pro stanovení minimálních výšek při pravidelných i nepravidelných letech musí být schválena Úřadem.

2.2.7.4 Úřad schválí takovou metodu pouze po pečlivém zvážení pravděpodobných účinků dále uvedených vlivů na bezpečnost uvažovaného provozu:

- a) přesnost a spolehlivost, s níž lze určit polohu vrtulníku;
- b) nepřesnost indikace použitých výškoměrů;
- c) charakteristika terénu (např. náhlé změny výšek);
- d) pravděpodobnost výskytu nepříznivých meteorologických podmínek (např. silná turbulence, sestupné vzdušné proudy);
- e) možné nepřesnosti v leteckých mapách; a
- f) omezení vzdušného prostoru.

2.2.8 Provozní minima heliportu nebo místa přistání

2.2.8.1 Provozovatel musí stanovit provozní minima heliportu nebo místa přistání metodou schválenou Úřadem pro všechny heliporty používané v jeho provozu. Tato minima nesmí být nižší než minima stanovená úřadem státu letiště pro tyto heliporty nebo místa přistání, pokud úřad tohoto státu neschválí provozovateli minima nižší.

Poznámka: Tento článek nepožaduje od úřadu státu letiště, aby stanovil provozní minima.

2.2.8.1.1 Stát provozovatele musí schválit provozní přínos pro provoz pokročilých letadel. Kde provozní přínos souvisí s provozem za nízké dohlednosti, musí stát provozovatele vydat zvláštní oprávnění. Takové oprávnění nesmí mít vliv na klasifikaci postupu pro přiblížení podle přístrojů.

Poznámka 1: Zohlednění provozního přínosu zahrnuje:

- a) pro účely zákazu přiblížení (ust. 2.4.1.2) nebo posuzování kritérií odbavení minimum nižší, než jsou provozní minima heliportu nebo místa přistání;
- b) vyhovění požadavkům na dohlednost; nebo jejich snížení; nebo
- c) požadování méně pozemních zařízení, která budou kompenzována schopnostmi vrtulníku.

Poznámka 2: Poradenský materiál pro provozní přínos a jeho vyjádření v provozních specifikacích je uveden v dokumentu ICAO Manual of All-Weather Operations (Doc 9365).

Poznámka 1: Technika přistání uvedená v letové příručce pro případ poruchy systému řízení může bránit navržení určitých helidek jako náhradních heliportů.

Poznámka 2: Zvláštní zmírňující opatření mohou zahrnovat vylepšení vybavení, jako je certifikační standard pro stav moře, bezpečnostní vybavení a sledovací zařízení.

2.3.4.3.8 Výcvikové programy by měly zajistit, aby byly splněny požadavky ust. 7.4.2.2 Hlavy 7, jako je mimo jiné traťová kvalifikace, příprava k letu, koncepce provozu s náhradními letišti v pobřežních vodách a kritéria pro jejich použití. Výcvikový program se týká výcviku pilotů a dalšího příslušného personálu (zahrnujícího podle potřeby meteorologické pozorovatele a personál helidek) zapojených do takového provozu.

2.3.4.3.9 Je-li plánováno použití náhradního heliportu v pobřežních vodách, měla by být meteorologická pozorování na heliportu určení v pobřežních vodách i na náhradním heliportu v pobřežních vodách prováděna pozorovatelem přijatelným pro určený meteorologický úřad.

Poznámka: Tento požadavek mohou splňovat vhodné automatické meteorologické stanice.

2.3.4.3.10 Náhradní letiště v pobřežních vodách by neměla být používána ke zvýšení užitečného zatížení.

2.3.4.3.11 K prokázání mechanické spolehlivosti kritických řídicích systémů a kritických letadlových celků vrtulníku by měl provozovatel instalovat a používat systém celkové provozní diagnostiky (HUMS) s kritérii cílenými na tento druh provozu.

2.3.4.3.12 Provozní minima heliportu pro heliport určení v pobřežních vodách a náhradní heliport určení v pobřežních vodách předepsaná podle ust. 2.2.8.2 musí náležitě zohledňovat dostupnost a spolehlivost meteorologických informací a zeměpisné prostředí.

2.3.4.3.13 Provozovatel musí stanovit kritéria spodní základny oblačnosti a dohlednosti související s výškou helideku nad mořem a jeho umístěním.

2.3.4.3.14 Pro použití náhradního helideku určení v pobřežních vodách musí být zajištěno, že se v okruhu 60 NM od helideku určení nebo náhradního helideku nevyskytuje mlha, ani není předpovídána po dobu začínající jednu hodinu před a končící jednu hodinu po čase předpokládaného přiletu a helidek určení nebo náhradní helidek v pobřežních vodách.

2.3.4.3.15 Náhradní letiště v pobřežních vodách by mělo být více než 30 NM od původního letiště určení, aby se snížila pravděpodobnost, že by lokální počasí zabránilo přistání jak na letišti určení, tak na náhradním.

2.3.4.3.16 Provozovatel musí zajistit, že před přeletem PNR byly provedeny následující kroky:

- potvrzeno, že je zajištěna navigace na heliport určení a náhradní heliport v pobřežních vodách;
- je navázáno rádiové spojení s heliportem určení a náhradním heliportem v pobřežních vodách (nebo hlavní radiostanicí);

c) získány přistávací předpovědi pro heliport určení a náhradní heliport v pobřežních vodách a je potvrzeno, že jsou na požadovaných minimech nebo nad nimi;

d) požadavky na přistání OEI jsou ověřeny podle posledních hlášených meteorologických podmínek, aby se zajistilo, že mohou být splněny; a

e) v možné míře, po zvážení informací o současném a předpokládaném využití náhradního heliportu určení v pobřežních vodách a o převládajících podmínkách, bude dostupnost náhradního heliportu v pobřežních vodách poskytovatelem helideku zaručena až do dosažení přistání na letišti určení nebo náhradním heliportu určení v pobřežních vodách.

2.3.5 Meteorologické podmínky

2.3.5.1 Let, který má být proveden podle pravidel letu za viditelnosti (VFR), nesmí být zahájen, dokud poslední meteorologické zprávy nebo kombinace posledních zpráv a předpovědí neukazují, že meteorologické podmínky na trati nebo její části nebo v zamýšlených oblastech provozu, na níž má být let uskutečněn v příslušnou dobu podle pravidel letu za viditelnosti, umožní dodržet tato pravidla letu.

Poznámka: Pokud je let prováděn podle pravidel letu za viditelnosti neklesá použitím systémů snímání nočního vidění (Night Vision Imaging Systems (NVIS)) nebo jiných systémů zlepšujících vidění požadavek na splnění ust. 2.3.5.1.

2.3.5.2 Let, který má být proveden podle pravidel letu podle přístrojů (IFR), nesmí být zahájen, pokud dostupné informace neukazují, že podmínky ~~na heliportu určení nebo v místě přistání, nebo je-li požadován náhradní heliport určení, podmínky na alespoň na jednom náhradním heliportu~~ nebo, není-li požadován náhradní heliport určení, na heliportu určení nebo v místě přistání, budou v době plánovaného přiletu stejné nebo lepší, než provozní minima heliportu.

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

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

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

2.3.5.5 Naplánovaný let, nebo let, který má být proveden při podezření nebo zjištění podmínek přízemní námrazy, nesmí být zahájen, jestliže vrtulník nebyl prohlédnut z hlediska námrazy a v případě nutnosti nebylo-li provedeno odmrazení nebo ošetření proti námraze. Akumulace námrazy nebo případně

jiných znečištění musí být odstraněny, aby u vrtulníku byly zachovány podmínky letové způsobilosti před zahájením vzletu.

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

2.3.6 Požadavky na zásobu pohonných hmot a oleje

2.3.6.1 Všechny vrtulníky

Let nesmí být zahájen, nemá-li vrtulník dostatek pohonných hmot a oleje zajišťující bezpečné dokončení letu s přihlédnutím jak k meteorologickým podmínkám, tak ke všem očekávaným zdržením za letu. Kromě toho musí mít vrtulník zálohu pohonných hmot pro nepředvídané okolnosti.

2.3.6.2 Let za viditelnosti (VFR)

Zásoba pohonných hmot a oleje v souladu s ust. 2.3.6.1 musí být v případě letu za viditelnosti (VFR) nejméně taková, aby vrtulníku umožňovala:

- a) letět na místo plánovaného přistání;
- b) mít konečnou zálohu paliva pro let po dobu dalších 20 minut nejvhodnější cestovní rychlostí; a
- c) mít zásobu pohonných hmot, ~~schválenou Úřadem,~~ ke krytí zvýšené spotřeby při nepředvídaných okolnostech vymezených provozovatelem [v Pprůvozní příručce.](#)

2.3.6.3 Let podle přístrojů (IFR)

Zásoba pohonných hmot a oleje v souladu s ust. 2.3.6.1 musí být v případě letu podle přístrojů (IFR) nejméně taková, aby vrtulník mohl:

2.3.6.3.1 Jestliže se podle ust. 2.3.4.2.1 a) nevyžaduje náhradní heliport nebo místo přistání, letět a provést přiblížení na heliport nebo místo plánovaného přistání, a potom ještě:

- a) mít konečnou zálohu paliva pro let po dobu 30 minut vyčkávací rychlostí ve 450 m (1 500 ft) nad heliportem určení nebo místem přistání za standardních teplotních podmínek a pro přiblížení a přistání, a
- b) mít zásobu pohonných hmot, ~~schválenou Úřadem,~~ ke krytí zvýšené spotřeby při nepředvídaných okolnostech vymezených provozovatelem [v Pprůvozní příručce.](#)

2.3.6.3.2 Jestliže se vyžaduje náhradní heliport nebo místo přistání, letět a provést přiblížení a nezdařené přiblížení na heliportu nebo místě plánovaného přistání, a potom:

- a) letět a provést přiblížení na náhradním heliportu nebo místě přistání uvedeném v letovém plánu; a
- b) mít konečnou zálohu paliva pro let po dobu 30 minut vyčkávací rychlostí ve 450 m (1500 ft) nad náhradním heliportem nebo místem přistání za standardních teplotních podmínek a pro přiblížení a přistání; a
- c) mít zásobu pohonných hmot, ~~schválenou Úřadem,~~ ke krytí zvýšené spotřeby při nepředvídaných okolnostech vymezených provozovatelem [v Pprůvozní příručce.](#)

2.3.6.3.3 Jestliže není náhradní heliport nebo místo přistání podle ust. 2.3.4.1 (např. heliport určení je osamocený) k dispozici, musí být přepravováno doplňkové palivo, aby bylo vrtulníku umožněno letět na heliport určení, pro který je let naplánován, a následně po dobu umožňující na základě geografických faktorů a faktorů okolního prostředí provedení bezpečného přistání.

2.3.6.4 Při výpočtu zásoby pohonných hmot a oleje požadované v 2.3.6.1 musí být brány v úvahu alespoň následující okolnosti:

- a) předpověď meteorologických podmínek;
- b) očekávané směřování a provozní zdržení ovlivněné službami řízení;
- c) pro let IFR, jedno přiblížení podle přístrojů na heliportu určení včetně jednoho nezdařeného přiblížení;
- d) postupy předepsané v provozní příručce pro ztrátu tlaku v kabině (jen pro vrtulníky s přetlakovou kabinou) nebo porucha jednoho motoru na trati; a
- e) jakákoliv jiná okolnost, která může oddálit přistání vrtulníku nebo zvětšit potřebu LPH nebo oleje.

Poznámka: Žádné ustanovení v 2.3.6 nevylučuje doplnění letového plánu za letu za účelem přepřelánví letu na jiný heliport za předpokladu, že požadavky ust. 2.3.6 budou splněny od bodu, v němž byl let přepřelánv.

2.3.6.5 Jestliže po zahájení letu dojde k jinému využití paliva, než bylo zamýšleno v průběhu předletové přípravy, je nutné znovu provést analýzu a, v případě potřeby, úpravu plánovaného letu.

2.3.7 Plnění paliva s cestujícími na palubě nebo s otáčejícími se rotory

Poznámka: Pokud není stanoveno jinak, všechna ustanovení týkající se doplňování paliva pro vrtulníky se týkají paliva pro proudové motory. Viz ust. 2.3.7.5 týkající se specifických omezení pro letecký benzin (AVGAS)/paliva širokého řezu.

2.3.7.1 Vrtulník se zastavenými nebo otáčejícími se rotory nesmí být plněn palivem, pokud:

- a) cestující nastupují nebo vystupují; nebo
- b) když se doplňuje kyslík.

2.3.7.2 Pokud je vrtulník plněn palivem s cestujícími na palubě, rotory jsou zastaveny nebo se otáčejí, musí být zajištěn příslušný dohled vhodným kvalifikovaným personálem, připraveným zahájit a řídit evakuaci vrtulníku nejvhodnějším, nejbezpečnějším a nejrychlejším možným způsobem. Zajištěno bude následující:

- a) letová posádka musí zajistit, aby byli cestující informováni, jaké kroky je potřebné podniknout, pokud dojde k incidentu během doplňování paliva;
- b) musí být udržováno obousměrné spojení palubním dorozumívacím systémem nebo jinými vhodnými prostředky mezi pozemním leteckým personálem dohlížejícím na zemi na plnění paliva a kvalifikovaným personálem na palubě vrtulníku; a

Poznámka: Při použití rádií pro tento účel je potřebné dbát opatrnosti kvůli potenciálním bludným proudům a rádii indukovaným napětím.

o tom, že všechny dostupné volby místa přistání se omezily na volbu jednoho stanoveného místa přistání a konečná záloha paliva může být spotřebována před přistáním.

Poznámka 2: Pilot odhadne s přiměřenou jistotou, přičemž vezme v úvahu nejnovější dostupné informace o oblasti, která má být přelétávána (s ohledem na dostupnost ploch pro bezpečnostní přistání), meteorologické podmínky a další možné nepředvídané okolnosti, že palivo zbývající do přistání na nejbližším místě vhodném pro bezpečné přistání bude nižší než konečná záloha paliva.

Poznámka 3: Slova „MAYDAY PALIVO“ popisují povahu tísňového stavu, jak je vyžadováno Předpisem L 10/II, ust. 5.3.2.1.1, b) 3.

2.5 Povinnosti velitele letadla

2.5.1 Velitel letadla odpovídá za bezpečnost všech členů posádky, cestujících a nákladu na palubě od uzavření dveří. Velitel letadla je rovněž odpovědný za provoz a bezpečnost vrtulníku od okamžiku, kdy je vrtulník připraven k pohybu za účelem vzletu až do okamžiku úplného zastavení na konci letu a zastavení listů rotoru.

2.5.2 Velitel letadla musí zajistit plnění kontrolních seznamů povinných a nouzových úkonů, podle ust. 2.2.6 tohoto předpisu, do všech podrobností.

2.5.3 Velitel letadla je odpovědný za to, že ohlásí nejbližšímu příslušnému úřadu nejrychlejším dostupným způsobem každou nehodu vrtulníku, při níž dojde k těžkému zranění nebo usmrcení některé osoby, k značnému poškození vrtulníku nebo jiného majetku.

Poznámka: Definici „těžké zranění“ obsahuje Předpis L 13 a výklad pojmu „značné poškození“ je uveden v dokumentu Accident/Incident Report Manual (Doc 9156).

2.5.4 Velitel letadla je odpovědný za to, že po ukončení letu podá provozovateli hlášení o všech závadách zjištěných na vrtulníku.

2.5.5 Velitel letadla je odpovědný za vedení palubního deníku. Palubní deník má obsahovat informace uvedené v ust. 9.4.1 tohoto předpisu.

2.6 Povinnosti referenta pro letový provoz/letového dispečera

2.6.1 Referent pro letový provoz/letový dispečer ve spojení s metodou řízení a dozoru letového provozu v souladu s ust. 2.2.1.3 musí:

- a) pomáhat veliteli vrtulníku při přípravě letu a opatřovat pro tento účel potřebné informace;
- b) pomáhat veliteli vrtulníku při přípravě provozního letového plánu a letového plánu, který má být podán;
- c) v případě potřeby pomáhat veliteli letadla při přípravě předběžného letového plánu a předat ho stanovišti určenému příslušným úřadem ATS;
- d) podepsat je, je-li to požadováno, a předat letový plán stanovišti určenému příslušným úřadem ATS;

- e) předávat během letu veliteli vrtulníku vhodnými prostředky informace, které mohou být důležité pro bezpečné provedení letu.

Poznámka 1: Požadavky na letové plány jsou uvedeny v Předpisu L 2 a postupy vztahující se k letovým plánům a souvisejícím službám jsou obsaženy v Předpisu L 4444.

Poznámka 2: Podrobné pokyny týkající se použití služeb FF-ICE, včetně využití předběžného letového plánu, lze nalézt v dokumentu Manual on Flight and Flow – Information for a Collaborative Environment (FF-ICE) (Doc 9965).

2.6.2 V případě nouze musí referent pro letový provoz/letový dispečer:

- a) zahájit takové postupy, popsané v provozní příručce, a současně vyloučit přijetí jakéhokoli opatření, které by mohlo být v rozporu s postupy řízení letového provozu; a
- b) sdělit veliteli letadla informace vztahující se k bezpečnosti, které by mohly být nezbytné pro bezpečné provedení letu, včetně informací vztahujících se k jakýmkoli změnám letového plánu, které se stanou nezbytnými v průběhu letu.

Poznámka: Je stejně důležité, aby také velitel letadla podával podobné informace referentovi pro letový provoz/letovému dispečerovi během provádění letu, zejména v souvislosti s nouzovými situacemi.

2.7 Příruční zavazadla

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

2.8 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).

2.8.1 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 stanovit:

- a) normativní předpisy pro omezení doby letu, doby letové služby, doby služby a požadavky na dobu odpočinku; a
- b) předpisy vztahující se k FRMS, pokud schválí provozovatel ke zvládání únavy využívání systému řízení rizik spojených s únavou (FRMS) [v souladu s Doplňkem 6](#).

2.8.2 Stát provozovatele musí vyžadovat, aby provozovatel v souladu s ust. 2.8.1 a za účelem řízení bezpečnostních rizik spojených s únavou zavedl buď:

- a) omezení doby letu, doby letové služby, doby služby a požadavky na dobu odpočinku, které odpovídají normativním předpisům Státu provozovatele pro oblast zvládání únavy; nebo
- b) systém řízení rizik spojených s únavou (FRMS) v souladu se stanovenými předpisy Státem

HLAVA 3 – PROVOZNÍ OMEZENÍ DANÁ VÝKONNOSTÍ VRTULNÍKU

3.1 Všeobecná ustanovení

3.1.1 Vrtulníky musí být provozovány v souladu s ustanoveními předpisu o výkonnosti stanovenými Státem provozovatele v souladu s požadavky této Hlavy.

Poznámka 1: Předpis o výkonnosti odráží pro provádění provozu jak různé fáze letu, tak provozní prostředí. Návod, který napomáhá Státům při vytvoření předpisu o výkonnosti, poskytuje dokument Helicopter Code of Performance Development Manual (Doc 10110).

Poznámka 2: Ve vztahu k vyhovění předpisu o výkonnosti požaduje Hlava 1 tohoto Oddílu, aby provozovatelé vyhověli zákonům, předpisům a postupům Státu, ve kterém provozují své vrtulníky. Článek 11 Úmluvy o mezinárodním civilním letectví (dále jen Úmluva) utváří základ pro tento požadavek.

Poznámka 3: Požadavky na výkonnost a provozní omezení vrtulníků při provádění leteckých prací jsou uvedeny v Dodatku O tohoto předpisu.

3.1.2 Za podmíněk, kdy není v případě selhání kritické pohonné jednotky zajištěno bezpečné pokračování letu, musí být provoz vrtulníku prováděn za podmínek počasí a světla a nad takovými tratěmi a náhradními heliporty, které umožňují, aby bylo provedeno bezpečné vynucené přistání.

3.1.3 Bez ohledu na ust. 3.1.2 může stát provozovatele na základě výsledku hodnocení rizika umožnit, aby byly v předpisu o výkonnosti stanoveného v souladu s ust. 3.1.1 zahrnuty odchylky bez bezpečného vynuceného přistání. Hodnocení rizika musí zohledňovat alespoň následující:

- a) druh a okolnosti provozu;
- b) oblast/terén, nad kterými je provoz prováděn;
- c) pravděpodobnost poruchy kritického motoru a délka jejímu vystavení a přípustnost takové události;
- d) postupy a systémy pro sledování a udržování spolehlivosti motoru (motorů);
- e) výcvik a provozní postupy ke zmírnění následků poruchy kritického motoru; a
- f) vybavení vrtulníku.

Poznámka: Poradenský materiál ohledně provádění hodnocení rizika s cílem umožnit odchylky od potřeby bezpečného vynuceného přistání, včetně zmírňujících strategií pro snížení rizika, je uveden v Doc 10110.

3.1.4 V případě, že stát povolí provoz za podmínek IMC pro 3. třídu výkonnosti, musí být takový provoz prováděn v souladu s ust. 3.4.

3.1.5 Pro vrtulníky, pro které není použitelná Část IV Předpisu L 8 kvůli výjimce stanovené Článkem 41 Úmluvy, by měl Stát

provozovatele zajistit, že je úroveň výkonnosti určená v ust. 3.2 pokud možno splněna.

3.2 Vrtulníky, kterým bylo osvědčení letové způsobilosti vydáno v souladu s Částí IV Předpisu L 8

3.2.1 Požadavky obsažené v ust. 3.2.2 až 3.2.7 platí pro vrtulníky, pro něž platí Část IV Předpisu L 8.

3.2.2 Úroveň výkonnosti stanovená použitelnými ustanoveními předpisové základny výkonnosti, odkazované ustanovením 3.1.1, pro vrtulníky uvedené v ust. 3.2.1, musí být při- nejmenším rovnocenná celkové úrovni výkonnosti požadované touto Hlavou.

Poznámka: Poradenský materiál týkající se úrovně výkonnosti požadované standardy a doporučenými postupy této Hlavy jsou uvedeny v Doc 10110.

3.2.3 Vrtulník musí být provozován v souladu s podmínkami Osvědčení letové způsobilosti a v mezích schválených provozních omezení obsažených v Letové příručce.

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

3.2.5 Let nesmí být zahájen, nenasvědčují-li údaje o výkonnosti uvedené v letové příručce, že při letu, který má být vykonán, lze dodržet ustanovení 3.2.6 a 3.2.7.

3.2.6 Při plnění ustanovení této Hlavy se musí brát v úvahu všechny složky, které mají podstatný vliv na výkonnost vrtulníku (jako je: hmotnost, provozní postupy, tlaková výška odpovídající výšce provozní plochy, stav povrchu plochy, teplota a vítr). 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 předpisu o výkonnosti, podle něhož se vrtulník provozuje.

3.2.7 Omezení hmotnosti

- a) Hmotnost vrtulníku při zahájení vzletu musí vyhovět požadavkům; nesmí být větší než hmotnost, při níž jsou splněny požadavky předpisu o výkonnosti odkazovaném v ust. 3.1.1, se započtením očekávaných snížení hmotnosti v průběhu letu a nouzového vypouštění paliva, co je vhodné.
- b) V žádném případě nesmí hmotnost při zahájení vzletu přesahovat maximální vzletovou hmotnost

stanovenou v letové příručce vrtulníku, při uvažování faktorů stanovených v ust. 3.2.6.

- c) V žádném případě nesmí vypočtená hmotnost pro předpokládanou dobu přistání na heliportu určení a na kterémkoliv náhradním heliportu překročit maximální přistávací hmotnost stanovenou v letové příručce vrtulníku, při uvažování faktorů stanovených v ust. 3.2.6.
- d) V žádném případě nesmí hmotnost vrtulníku při zahájení vzletu nebo v předpokládané době přistání na heliportu určení a na kterémkoliv náhradním heliportu překročit maximální hmotnost, při které byla prokázána hluková způsobilost podle příslušných ustanovení Předpisu L 16/I, ledaže oprávněný úřad státu, v němž takový heliport leží, stanovil jinak za výjimečných okolností pro určitý heliport nebo provozní plochu, kde neexistuje problém hlukového zatížení.

3.2.7.1 Vzlet a počáteční fáze vzletu

3.2.7.1.1 *Provoz 1. třídy výkonnosti.* Vrtulník musí být schopen, v případě selhání kritické pohonné jednotky, které je rozpoznáno v nebo před bodem rozhodnutí o vzletu, přerušit vzlet a zastavit v dostupném prostoru přerušeno vzletu nebo v případě selhání kritické pohonné jednotky, které je rozpoznáno v nebo za bodem rozhodnutí o vzletu, pokračovat ve vzletu, překonáním všech překážek s dostatečným odstupem podél dráhy letu dokud není vrtulník v poloze, aby vyhověl ust. 3.2.7.2.1.

3.2.7.1.2 *Provoz 2. třídy výkonnosti.* Vrtulník musí být schopen, v případě selhání kritické pohonné jednotky v jakémkoliv čase po dosažení definovaného bodu po vzletu, pokračovat ve vzletu překonáním všech překážek s dostatečným odstupem podél dráhy letu dokud není vrtulník v poloze, aby vyhověl ust. 3.2.7.2.1. Před definovaným bodem po vzletu může selhání kritické pohonné jednotky způsobit vynucené přistání vrtulníku; proto musí být uplatňovány podmínky stanovené v ust. 3.1.2.

3.2.7.1.3 *Provoz 3. třídy výkonnosti.* V každém bodě dráhy letu může selhání pohonné jednotky způsobit vynucené přistání vrtulníku; proto musí být uplatňovány podmínky stanovené v ust. 3.1.2.

3.2.7.2 Na trati

3.2.7.2.1 *Provoz 1. a 2. třídy výkonnosti.* Vrtulník musí být schopen, v případě selhání kritické pohonné jednotky v jakémkoliv bodě na trati, pokračovat v letu na místo, v kterém mohou být splněny podmínky ust. 3.2.7.3.1 pro provoz 1. třídy výkonnosti nebo podmínky ust. 3.2.7.3.2 pro provoz 2. třídy výkonnosti aniž by sestoupil pod stanovenou minimální nadmořskou výšku letu v jakémkoliv bodě.

Poznámka: Pokud je let na trati prováděn nad nehostinným prostředím a doba letu na náhradní heliport by přesáhla 2 hodiny, je doporučeno, aby Stát provozovatele zhodnotil riziko spojené se selháním druhé pohonné jednotky.

3.2.7.2.2 *Provoz 3. třídy výkonnosti.* Vrtulník musí být schopen se všemi pracujícími pohonnými jednotkami pokračovat po zamýšlené trati nebo na plánovaný náhradní heliport aniž by sestoupil pod stanovenou

minimální nadmořskou výšku letu v jakémkoliv bodě. V každém bodě dráhy letu může selhání pohonné jednotky způsobit vynucené přistání vrtulníku; proto musí být uplatňovány podmínky stanovené v ustanovení 3.1.2.

3.2.7.3 Fáze přiblížení a přistání

3.2.7.3.1 *Provoz 1. třídy výkonnosti.* V případě selhání kritické pohonné jednotky před bodem rozhodnutí o přistání, které je rozpoznáno v jakémkoliv bodě během fáze přiblížení a přistání, musí být vrtulník na heliportu určení a jakémkoliv náhradním heliportu schopen přeletem všech překážek v dráze přiblížení přistát a zastavit v rámci použitelné délky přistání nebo provést přerušené přistání a přeletět všechny překážky v dráze letu s dostatečným odstupem rovnocenným tomu, který je stanoven v ust. 3.2.7.1.1. V případě selhání, ke kterému dojde za bodem rozhodnutí o přistání, musí být vrtulník schopen přistát a zastavit v rámci použitelné délky přistání.

3.2.7.3.2 *Provoz 2. třídy výkonnosti.* V případě selhání kritické pohonné jednotky před definovaným bodem před přistáním (DPBL) by měl být vrtulník na heliportu určení a jakémkoliv náhradním heliportu schopen přeletem všech překážek v dráze přiblížení buď přistát a zastavit v rámci použitelné délky přistání nebo provést přerušené přistání a přeletět všechny překážky v dráze letu s dostatečným odstupem rovnocenným tomu, který je stanoven v ust. 3.2.7.1.2. Za DPBL může selhání kritické pohonné jednotky způsobit vynucené přistání vrtulníku; proto musí být uplatňovány podmínky stanovené v ust. 3.1.2.

3.2.7.3.3 *Provoz 3. třídy výkonnosti.* V každém bodě dráhy letu může selhání pohonné jednotky způsobit vynucené přistání vrtulníku; proto musí být uplatňovány podmínky stanovené v ust. 3.1.2.

3.3 Údaje o překážkách

Provozovatel musí používat dostupné údaje k vytvoření postupů k dosažení fází vzletu, počátečního stoupání, přiblížení a přistání podrobně popsanych v předpisu o výkonnosti stanovené Státem provozovatele.

Poznámka: -Viz Předpis L 4; Předpis L 15, Hlava 5 a Předpis L 10066, Hlava 5 a Doplněk 2 týkající se metod prezentace určitých údajů o překážkách.

3.4 Doplnkové požadavky na provoz vrtulníků 3. třídy výkonnosti v meteorologických podmínkách pro let podle přístrojů (IMC), kromě zvláštních letů VFR

3.4.1 Provoz 3. třídy výkonnosti za podmínek IMC smí být prováděn pouze v prostředí nad povrchem, které je přijatelné pro příslušný úřad státu, nad kterým je provoz prováděn.

3.4.2 Při schvalování provozu vrtulníků 3. třídy výkonnosti za podmínek IMC musí Stát provozovatele zajistit, že je vrtulník certifikován pro let podle pravidel letu podle přístrojů (IFR) a že je celková úroveň bezpečnosti určená Předpisem L 6 a Předpisem L 8 zajištěna:

- a) spolehlivostí motorů;

HLAVA 4 – PŘÍSTROJE, VYBAVENÍ VRTULNÍKU A LETOVÁ DOKUMENTACE

Poznámka: Podrobná ustanovení o komunikačním a navigačním vybavení vrtulníku jsou uvedena v Hlavě 5.

4.1 Všeobecná ustanovení

4.1.1 Ve vrtulnících 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 vrtulníku a okolnostech, za nichž bude proveden let. Předepsané přístroje a vybavení včetně jejich zástavby musí být schváleny nebo přijaty Státem zápisu do rejstříku.

4.1.2 Na palubě vrtulníku musí být ověřená kopie osvědčení leteckého provozovatele stanoveného v ust. 2.2.1 a kopie provozních specifikací vztahujících se k příslušnému typu vrtulníku, vydaných společně s osvědčením. Pokud je osvědčení a s ním 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. 2.2.1.5 a 2.2.1.6.

4.1.3 Provozovatel musí zařadit do Provozní příručky Seznam minimálního vybavení (MEL), schválený Státem provozovatele, který dovolí veliteli letadla rozhodnout, zda let může být zahájen, nebo zda v něm může pokračovat z mezilehlého heliportu, pokud libovolný přístroj, vybavení nebo systém přestane plnit svoji funkci. Není-li Stát provozovatele totožný se Státem zápisu do rejstříku, musí Stát provozovatele zajistit, že MEL vrtulníku neovlivní dodržení požadavků letové způsobilosti platných ve Státě zápisu do rejstříku.

Poznámka: Seznam minimálního vybavení je někdy uváděn jako seznam závad, s nimiž je povolen vzlet. Pokyny k MEL jsou obsaženy v Dodatku B.

4.1.4 Provozovatel musí zpřístupnit provoznímu personálu a členům posádky provozní příručku pro každý typ provozovaného letadla, obsahující normální, mimořádné a nouzové postupy, vztahující se k provozu letadla. Příručka musí obsahovat podrobnosti o systémech letadla a kontrolní seznamy povinných úkonů, které mají být používány. Příručka musí být snadno přístupná letové posádce během všech fází letu.

Poznámka: Poradenský materiál týkající se aplikace zásad lidských činitelů lze nalézt v dokumentu Human Factors Training Manual (Doc 9683).

4.1.5 Vrtulníky provozované 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).

4.1.5.1 Vrtulník, 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 Doc 10059.

4.1.5.2 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 vrtulníků letadel provozovaných na základě dohody podle článku 83 bis je obsažen v dokumentu Manual of Procedures for Operations Inspection, Certification and Continued Surveillance (Doc 8335).

4.1.5.3 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. 4.1.5.1, bude muset uvádět pouze konkrétní letadlo, na jehož palubě tato kopie je.

4.1.5.4 Shrnutí dohody by mělo obsahovat informace v Doplnku 57 pro konkrétní letadlo a dodržovat rozvržení dle Doplnku 57, ust. 2.

4.2 Všechny vrtulníky při všech letech

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

4.2.2 Všechny vrtulníky musí být vybaveny:

- a) přístupnými zdravotnickými potřebami v přiměřeném množství.

Zdravotnické potřeby by měly zahrnovat:

- 1) soupravu první pomoci; a
- 2) pro vrtulníky, které vyžadují přepravu palubních průvodců, jako součást provozní posádky, univerzální soupravu pro ochranu zdraví pro použití palubními průvodci při zvládání

27.11.2025

údajů, který by měl zaznamenávat alespoň prvních 15 parametrů uvedených v tabulce A4-1 v Doplňku 4.

4.3.1.1.4 Všechny vrtulníky s turbínovými motory o maximální schválené vzletové hmotnosti od 2 250 kg do 3 175 kg včetně, jejichž žádost o typové osvědčení byla smluvnímu státu podána 1. ledna 2018 nebo později, musí být vybaveny:

- a) FDR, který zaznamenává alespoň prvních 48 parametrů uvedených v tabulce A4-1 v Doplňku 4; nebo
- b) AIR Třídy C nebo AIRS, který zaznamenává alespoň parametry dráhy a rychlosti letu zobrazované pilotovi (pilotům), jak je definováno v tabulce A4-3 v Doplňku 4; nebo
- c) ADRS, který zaznamenává prvních 7 parametrů uvedených v Tabulce A4-3 v Doplňku 4.

Poznámka: Výraz „žádost o typové osvědčení byla smluvnímu státu podána“ se vztahuje k datu podání žádosti o prvotní „typového osvědčení“ pro daný typ vrtulníku, ne k datu certifikace příslušných variant vrtulníku nebo odvozených modelů.

4.3.1.1.5 Všechny vrtulníky o maximální schválené vzletové hmotnosti 3 175 kg nebo nižší, jejichž individuální typové osvědčení bylo poprvé vydáno 1. ledna 2018 nebo později, by měly být vybaveny:

- a) FDR, který by měl zaznamenávat alespoň prvních 48 parametrů uvedených v tabulce A4-1 v Doplňku 4; nebo
- b) AIR Třídy C nebo AIRS, který by měl zaznamenávat alespoň parametry dráhy a rychlosti letu zobrazované pilotovi (pilotům), jak je definováno v tabulce A4-3 v Doplňku 4; nebo
- c) ADRS, který by měl zaznamenávat prvních 7 parametrů uvedených v Tabulce A4-3 v Doplňku 4.

Poznámka: Klasifikace AIR nebo AIRS je definována v ust. 4.1 Doplňku 4 tohoto předpisu.

4.3.1.1.6 Všechny vrtulníky o maximální schválené vzletové hmotnosti větší než 3 175 kg, jejichž žádost o typové osvědčení byla smluvnímu státu podána 1. ledna 2023 nebo později, musí být vybaveny FDR schopným zaznamenávat alespoň prvních 53 parametrů uvedených v tabulce A4-1 v Doplňku 4.

4.3.1.1.7 Všechny vrtulníky o maximální schválené vzletové hmotnosti větší než 3 175 kg, jejichž individuální osvědčení letové způsobilosti bylo poprvé vydáno 1. ledna 2023 nebo později, by měly být vybaveny FDR schopným zaznamenávat alespoň prvních 53 parametrů uvedených v tabulce A4-1 v Doplňku 4.

4.3.1.2 Technologie pořizování záznamu

FDR, ADRS, AIR nebo AIRS nesmí používat záznam rytý do kovové folie, kmitočtové modulace (FM), fotografické filmy nebo magnetické pásky.

4.3.1.3 Doba záznamu

Všechny zapisovače letových údajů musí uchovat informace zaznamenané alespoň za posledních 10 hodin svého provozu.

4.3.2 Zapisovače hlasu v pilotním prostoru (CVR) a systémy záznamu zvuku v pilotním prostoru (CARS)

4.3.2.1 Použitelnost

4.3.2.1.1 Všechny vrtulníky o maximální schválené vzletové hmotnosti větší než 7 000 kg musí být vybaveny CVR. U vrtulníků, které nejsou vybaveny FDR, musí být na CVR zaznamenávány alespoň otáčky hlavního rotoru.

4.3.2.1.2 Všechny vrtulníky o maximální schválené vzletové hmotnosti větší než 3 175 kg, jejichž individuální osvědčení letové způsobilosti bylo poprvé vydáno 1. ledna 1987 nebo později, by měly být vybaveny CVR. U vrtulníků, které nejsou vybaveny FDR, by měly být na CVR zaznamenávány alespoň otáčky hlavního rotoru.

4.3.2.2 Technologie pořizování záznamu

CVR a CARS nesmí používat magnetické nebo kovové pásky.

4.3.2.3 Doba záznamu

Všechny vrtulníky, u nichž je vybavení CVR požadováno, musí být vybaveny CVR, které musí uchovat informace zaznamenané nejméně během posledních 2 hodin svého provozu.

4.3.3 Zapisovač komunikace datovým spojem (DLR)

4.3.3.1 Použitelnost

4.3.3.1.1 Všechny vrtulníky, jejichž individuální osvědčení letové způsobilosti je poprvé vydáno 1. ledna 2016 nebo později, používající jakoukoliv aplikaci pro komunikaci datovým spojem uvedenou v ust. 5.1.2 v Doplňku 4, a u nichž je požadováno vybavení zapisovačem hlasu v pilotním prostoru (CVR), musí zaznamenat zprávy z komunikace datovým spojem na zapisovač letových údajů chráněný před nárazem.

4.3.3.1.2 Všechny vrtulníky, jejichž individuální osvědčení letové způsobilosti bylo poprvé vydáno před 1. lednem 2016, u nichž je požadováno vybavení CVR a které jsou 1. ledna 2016 nebo později modifikovány prostřednictvím zástavby k použití jakékoliv aplikace pro komunikaci datovým spojem uvedené v ust. 5.1.2 v Doplňku 4, musí zaznamenat zprávy z komunikace datovým spojem na zapisovač letových údajů chráněný před nárazem, pokud zastavěné vybavení pro komunikaci datovým spojem nevyhovuje typovému osvědčení vydanému nebo modifikaci letadla poprvé schválené před 1. lednem 2016.

Poznámka 1: Příklady požadavků na zapisování komunikace datovým spojem viz Tabulka F-43 v Dodatku F.

Poznámka 2: Zapisovač obrazu pilotního prostoru (AIR) Třídy B by mohl být prostředkem pro zaznamenávání zpráv aplikací pro komunikaci datovým spojem do a z vrtulníku v případě, že záznam těchto zpráv na FDR nebo CVR není praktický nebo je spojený s vysokými finančními náklady.

- b) přesnými palubními hodinami, udávajícími hodiny, minuty a sekundy;
- c) dvěma citlivými barometrickými výškoměry s bubínkem a ručkou, vybavené počítadlem, nebo rovnocenným provedením;
- d) systémem pro indikaci rychlosti letu s prostředky pro vyloučení účinků vlhkosti a námrazy;
- e) příčným sklonoměrem;
- f) ukazovatelem letové polohy (umělým horizontem), pro každého požadovaného pilota a jedním dodatečným ukazatelem letové polohy;
- g) ukazovatelem kurzu (směrovým setrvačником);
- h) prostředkem indikace správné činnosti napájení gyroskopických přístrojů;
- i) přístrojem udávajícím v pilotním prostoru teplotu vnějšího vzduchu;
- j) variometrem;
- k) stabilizačním systémem, pokud nebyla ~~dostačujícím způsobem~~ prokázána Úřadu předepsaná stabilita bez takového systému;
- l) a takovými dalšími přístroji a vybavením, které může předepsat příslušný úřad ke splnění publikovaných požadavků na navigaci a řízení letového provozu; a
- m) jsou-li provozovány v noci, světla určená v ust. 4.4.2 g) až k) a ust. 4.4.2.1.

4.4.3.1 Všechny vrtulníky, provozované podle pravidel pro let podle přístrojů, musí být vybaveny nouzovým zdrojem elektrické energie, nezávislým na hlavním systému elektrických zdrojů pro napájení a osvětlení přístroje ukazujícího letovou polohu, umístěného v zorném poli velitele vrtulníku po dobu nejméně 30 min. Nouzový zdroj musí být uveden do činnosti automaticky po úplném selhání hlavního systému elektrických zdrojů a na přístrojové desce musí být zřetelná indikace napájení přístroje udávajícího letovou polohu z nouzového zdroje.

4.4.4 Vrtulník provozovaný v souladu s pravidly pro let podle přístrojů a jehož maximální schválená vzletová hmotnost přesahuje 3 175 kg nebo jeho konfigurace s maximálním počtem sedadel pro cestující je větší než 9 by měl být vybaven systémem signalizace nebezpečného přiblížení k zemi (GPWS) s funkcí sledování nebezpečné blízkosti terénu.

4.5 Všechny vrtulníky při letech nad vodou

4.5.1 Plovací prostředky

Všechny vrtulníky, určené pro lety nad vodou, musí být vybaveny stálými plovacími prostředky nebo takovými, které lze rychle uvést do pracovní polohy, které zajistí bezpečné nouzové přistání na vodu, když:

- a) jsou zapojeny do provozu v pobřežních vodách nebo jiného provozu nad vodou, jak je předepsáno Státem provozovatele; nebo
- b) je vzdálenost od pevniny při letu nad vodou v nehostinném prostředí při provozu 1. a 2. třídy výkonnosti větší než ta odpovídající 10 minutám letu obvyklou traťovou rychlostí; nebo

Poznámka: Pokud je provoz prováděn v nehostinném prostředí, vyžaduje bezpečné přistání na vodě, aby byl vrtulník navržen pro

přistání na vodě nebo certifikován podle požadavků pro přistání na vodě.

- c) létají nad vodou v prostředí jiném než nehostinném ve vzdálenosti od pevniny stanovené příslušným úřadem odpovědného Státu při provozu 1. třídy výkonnosti; nebo

Poznámka: Při určování vzdálenosti, za kterou je požadováno plovací vybavení, by měl Stát brát v úvahu certifikační standard vrtulníku.

- d) je vzdálenost od pevniny při letu nad vodou při provozu 3. třídy výkonnosti větší, než dolet v režimu autorotace nebo větší než vzdálenost nezbytná pro bezpečné vynucené přistání na zemi.

4.5.2 Nouzové vybavení

4.5.2.1 Vrtulníky provozované v 1. a 2. třídě výkonnosti a provozované podle ust. 4.5.1, musí být vybaveny:

- a) záchrannou vestou nebo rovnocenným plovacím individuálním záchranným prostředkem pro každou osobu na palubě. Tyto musí být uloženy tak, aby byly snadno přístupné ze sedadla nebo z lehátka cestujícího, pro kterého jsou určeny. Pro provoz v pobřežních vodách, pokud jsou provozovány ve vzdálenosti od pevniny, kterou nelze přeletět v režimu autorotace, musí být záchranná vesta trvale oblečena, pokud nemají osoby na palubě oblečen integrovaný oděv pro přežití, který splňuje funkčnost záchranné vesty;
- b) záchrannými čluny v dostatečném počtu pro všechny osoby na palubě a uloženy k usnadnění jejich pohotového použití v případě nouze a vybavenými nouzovými prostředky, včetně prostředků pro uchování života, vhodnými pro daný let;
- c) pokud jsou vybaveny dvěma záchrannými čluny, musí být každý schopen nést všechny osoby na palubě ve stavu přetížení; a
- d) vybavením pro signalizaci tísňe, popsanou v Předpise L 2, pyrotechnickými prostředky.

Poznámka: Stav přetížení záchranných člunů je návrhová bezpečnostní tolerance 1,5 násobku maximální kapacity.

4.5.2.2 Vrtulníky provozované v 3. třídě výkonnosti ve vzdálenosti od pevniny větší než dolet v režimu autorotace, ale menší než stanovil příslušný úřad dotčeného Státu, musí být vybaveny záchrannou vestou nebo rovnocenným individuálním plovacím prostředkem pro každou osobu na palubě, které musí být uloženy tak, aby byly snadno přístupné ze sedadla nebo z lehátka cestujícího, pro kterého jsou určeny.

Poznámka: Při stanovení vzdálenosti od pevniny v ust. 4.5.2.2 by měly být zváženy vlivy prostředí a dostupnost základen pátrání a záchrany.

4.5.2.2.1 Pro provoz v pobřežních vodách, pokud jsou provozovány ve vzdálenosti od pevniny, kterou nelze přeletět v režimu autorotace, musí být záchranná vesta trvale oblečena, pokud nemají osoby na palubě oblečen integrovaný oděv pro přežití, který splňuje funkčnost záchranné vesty.

4.5.2.3 Vrtulníky provozované v 3. třídě výkonnosti, musí být vybaveny podle ust. 4.5.2.1 pokud

jsou provozovány ve vzdálenosti stanovené v ust. 4.5.2.2.

4.5.2.4 Vrtulníky provozované v 2. a 3. třídě výkonnosti musí být vybaveny nejméně podle požadavků ust. 4.5.2.1 a), jestliže provádějí vzlety nebo přistání na heliportech, kde dojde podle názoru Státu provozovatele v důsledku polohy dráhy vzletu nebo dráhy přiblížení nad vodní plochou při nepříznivé shodě okolností k nouzovému přistání na vodu.

4.5.2.5 Každá záchranná vesta a jiný rovnocenný individuální plovací prostředek podle ust. 4.5 musí být opatřeny elektrickým světlem pro snadnější vyhledání trosečníků.

4.5.2.6 Nejméně 50 % záchranných člunů, které jsou na palubě vrtulníku podle ust. 4.5.2, musí být možno uvést dálkově do provozního stavu.

4.5.2.7 Záchranné čluny, které nelze dálkově uvést do provozního stavu a které mají hmotnost přesahující 40 kg, musí být vybaveny pomocným mechanickým zařízením pro uvedení do provozního stavu.

4.5.2.8 Nepoužije se.

4.5.3 Všechny vrtulníky při letech nad označenými mořskými oblastmi

4.5.3.1 Vrtulníky provozované nad mořskými oblastmi, které byly dotčeným Státem označeny jako oblasti kde by byly pátrání a záchrana obzvláště obtížné, musí být vybaveny záchranným vybavením (včetně prostředků pro uchování života) vhodným pro přelétávanou oblast.

4.5.3.2 Pro provoz v pobřežních vodách by měly mít všechny osoby na palubě stále oblečeny oděv pro přežití, pokud je teplota moře nižší než 10°C nebo překračuje-li předpokládaná doba na záchranu vypočtený čas přežití. Pokud nárůst a koncentrace slunečního záření vede k nebezpečí vysokých teplot v pilotním prostoru, mělo by být bráno v úvahu ulehčení letové posádky od tohoto doporučení.

Poznámka: Při stanovení doby na záchranu by měly být brány v úvahu stav moře a okolní světelné podmínky.

4.6 Všechny vrtulníky při letech nad označenými zemskými oblastmi

Vrtulníky provozované nad zemskými oblastmi, které byly dotčeným Státem označeny jako oblasti kde by byly pátrání a záchrana obzvláště obtížné, musí být vybaveny zařízením pro signalizaci a záchranným vybavením (včetně prostředků pro uchování života) vhodným pro přelétávanou oblast.

4.7 Polohový maják nehody (ELT)

4.7.1 Od 1. července 2008 musí být všechny vrtulníky provozované v 1. a 2. třídě výkonnosti vybaveny alespoň jedním automatickým ELT, a pokud jsou provozovány při letech nad vodou, jak je uvedeno v ust. 4.5.1 a) alespoň jedním automatickým ELT

a jedním záchranným ELT(S) ve člunu nebo v záchranné vestě.

4.7.2 Od 1. července 2008 musí být všechny vrtulníky provozované v 3. třídě výkonnosti vybaveny alespoň jedním automatickým ELT, a pokud jsou provozovány při letech nad vodou, jak je uvedeno v ust. 4.5.1 d), alespoň jedním automatickým ELT a jedním záchranným ELT(S) ve člunu nebo v záchranné vestě.

4.7.3 Polohové majáky nehody musí vyhovovat požadavkům Předpisu L 10/III, aby byly splněny požadavky ust. 4.7.1 a 4.7.2.

Poznámka: Odpovídající 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 vysíláče je rozhodující faktor při zajištění optimální ochrany proti poškození a ohni. Mělo by být také bráno v úvahu umístění řídících a vypínacích zařízení (aktivační monitory) pevných automatických polohových majáků nehody a jejich související provozní postupy při potřebě rychlého zjištění neúmyslné aktivace a vhodného ručního vypnutí členy posádky.

4.8 Všechny vrtulníky při letech ve velkých výškách

Poznámka: Přibližná výška ve standardní atmosféře odpovídající hodnotě atmosférického tlaku, použitého v tomto textu, je tato:

Atmosférický tlak (hPa)	metry	ft
700	3 000	10 000
620	4 000	13 000
376	7 600	25 000

4.8.1 Jestliže vrtulník musí konat lety ve výškách, při nichž je atmosférický tlak v prostorech pro cestující a posádku nižší než 700 hPa, musí být vrtulník vybaven zásobníky kyslíku a dýchacími přístroji, které zajistí požadované množství a dodávky kyslíku dle ust. 2.3.8.1.

4.8.2 Jestliže vrtulník musí konat lety ve výškách, v nichž je atmosférický tlak nižší než 700 hPa a jestliže je vybaven zařízením dovolujícím udržet tlak v prostorech pro cestující a posádku vyšší než 700 hPa, musí být tento vrtulník vybaven zásobníky kyslíku a dýchacími přístroji, které zajistí požadované množství a dodávky kyslíku dle ust. 2.3.8.2.

4.8.3 Vrtulník, kterému bylo vydáno individuální osvědčení letové způsobilosti 9. listopadu 1998 nebo později, určený k provozu ve výškách, v nichž je atmosférický tlak nižší než 376 hPa, nebo je-li provozován ve výškách, kde je atmosférický tlak vyšší než 376 hPa, který nemůže provést bezpečně během čtyř minut sestup do výšky, v níž je atmosférický tlak roven 620 hPa, musí být vybaven ke splnění požadavku ust. 2.3.8.2 kyslíkovým vybavením automaticky uváděným do provozního stavu. Počet kyslíkových

HLAVA 7 – LETOVÁ POSÁDKA VRTULNÍKU

7.1 Složení letové posádky

7.1.1 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 vrtulníku, k druhu provozu a k době letu mezi body, kde se letové posádky střídají.

7.1.2 Palubní radiotelegrafista (radiofonista)

V posádce musí být nejméně jeden člen schválený Státem zápisu do rejstříku k obsluze radiového vysílacího zařízení, jehož se má používat. Každý člen posádky, který obsluhuje radiové vysílací zařízení, musí mít oprávnění palubního radiotelegrafisty nebo radiofonisty.

Poznámka: Některé Státy nepovažují za nutné systém vydávání oprávnění radiofonisty.

7.2 Povinnosti členů letové posádky v případě nouze

Provozovatel musí určit pro každý typ vrtulníku všem členům letové posádky povinnosti, které musí každý člen splnit v případě nouze nebo v případě nouzového opuštění vrtulníku. Nácvik a přezkoušení těchto povinností včetně nouzového opuštění vrtulníku 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.

7.3 Výcvikové programy členů letové posádky

7.3.1 Provozovatel musí zavést a dodržovat program výcviku na zemi a za letu, schválený Státem provozovatele, 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 Státu provozovatele;
- b) skládat z pozemní a letové části na příslušném typu vrtulníku;
- c) obsahovat zejména nácvik správné spolupráce posádky, nácvik všech postupů nouzových a neobvyklých situací zapříčiněných motorem, přenosem výkonu, rotorem, drakem nebo vysazením důležitých systémů, požárem nebo jinými neobvyklými.
- d) obsahovat výcvik o znalostech a dovednostech souvisejících s postupy letu za viditelnosti a podle přístrojů pro zamýšlené oblasti provozu, lidskou výkonností, včetně zvládání chyb a ohrožení a s dopravou nebezpečného zboží a je-li to

použitelné, postupy specifické pro prostředí, v kterém má být vrtulník provozován.

- e) 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 a nouzovým postupům; a
- f) zahrnovat výcvik o znalostech a dovednostech souvisejících s provozním využíváním průhledových zobrazovačů (HUD) a/nebo systémů pro zlepšení viditelnosti (EVS) u vrtulníků, jež jsou těmito systémy vybaveny;
- g) opakovat v časových intervalech stanovených Státem provozovatele a jeho součástí je vyhodnocení způsobilosti.

Poznámka 1: Ust. 2.2.4 zakazuje simulovat nouzové nebo neobvyklé situace během letu, při němž jsou dopravováni cestující nebo zboží.

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

Poznámka 3: Rozsah opakovacího výcviku na daném typu vrtulníku podle ust. 7.2 a 7.3 může být změněn a nemusí být v takovém rozsahu, jako výcvik počáteční.

Poznámka 4: Stát provozovatele může schválit používání různých vhodných forem a prostředků pro opakovací pozemní výcvik a úpravy jeho rozsahu.

Poznámka 5: Pro více informací ohledně provozních požadavků týkajících se nebezpečného zboží viz Hlava 12.

Poznámka 6: Návod pro tvorbu výcvikových programů zahrnujících znalosti a dovednosti v oboru lidských schopností lze nalézt v Oběžníku Circular 216 (Human Factors Digest No.1 – Fundamental Human Factors Concepts); Circular 217 (Human Factors Digest No. 2 – Flight Crew Training: Cockpit Resource Management (CRM) a Line-Oriented Flight Training (LOFT)); a Circular 227 (Human Factors Digest No. 3 – Training of Operational Personnel in Human Factors).

Poznámka 7: Informace pro piloty a provozní personál o parametrech postupů za letu a provozních postupech je obsažena v Předpise L 8168/II. 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.

Poznámka 8: Návod pro návrh výcvikových programů letových posádek lze nalézt v Preparation of an Operations Manual (Doc 9376).

Poznámka 9: Návod na různé způsoby vyhodnocení způsobilosti pro návrh výcvikových programů členů letové posádky a metodik hodnocení s využitím rámce výcviku a hodnocení založených na

kompetencích – CBTA (Competency based Training Assessment) (CBTA) lze nalézt v dokumentu *Procedures for Air Navigation Services – Training (PANS-TRG, Doc 9868)*, ~~Attachment to Chapter 2.~~

7.3.2 Požadavek na opakovací letový výcvik na příslušném typu vrtulníku je považován za splněný, jestliže se:

- a) použije zařízení pro výcvik letové simulace, přičemž typ používaného zařízení a rozsahu výcviku na něm je schválen Státem provozovatele; nebo
- b) provede ve stanoveném období přezkoušení na daném typu vrtulníku v rozsahu požadovaném v ust. 7.4.4.

7.4 Kvalifikace

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

7.4.1 Průběžné zkušenosti velitele letadla a druhého pilota

7.4.1.1 Provozovatel nesmí ustanovit velitele letadla nebo druhého pilota jako pilota řídícího na typ nebo variantu typu vrtulníku během vzletu a přistání, pokud tento pilot nevykonával alespoň tři vzlety a přistání za posledních 90 dnů jako řídící pilot na stejném typu vrtulníku nebo letovém simulátoru schváleném pro tento účel.

7.4.1.2 Pokud velitel letadla nebo druhý pilot létá na několika variantách stejného typu vrtulníku nebo odlišných typech vrtulníku s podobnými charakteristikami z hlediska provozních postupů, systémů a ovládání vrtulníku, musí Stát rozhodnout, podle kterých podmínek mohou být požadavky ust. 7.4.1.1 pro každou variantu nebo každý typ vrtulníku slučovány.

7.4.2 Traťová a letištní kvalifikace velitele letadla

7.4.2.1 Provozovatel nesmí ustanovit pilota do funkce velitele letadla pro provoz, pro který nemá v dané době platnou požadovanou kvalifikaci, pokud nesplní podmínky uvedené v ust. 7.4.3.2 a 7.4.3.3.

7.4.2.2 Každý pilot musí prokázat provozovateli, že zná:

- a) provoz, který má být prováděn, včetně znalostí:
 - 1) terénu a minimálních bezpečných výšek;
 - 2) sezónních meteorologických podmínek;
 - 3) meteorologických, spojovacích a zabezpečovacích služeb, zařízení a postupů;
 - 4) postupů pro pátrání a záchranu;
 - 5) navigačních zařízení a postupů spojených s tratí nebo oblastí letu.
- b) příletové, odletové a vyčkávací postupy, postupy předepsané pro let nad hustě osídlenými 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 příletových, odletových a vyčkávacích přiblížovacích postupů mohou být prokázány na schváleném výcvikovém leteckém simulátoru.

7.4.2.3 Velitel letadla musí provést let, odpovídající provozu, do kterého bude pilot zapojen, který musí zahrnovat přistání na odpovídajícím heliportu jako člen letové posádky a za doprovodu pilota, který je pro takový provoz kvalifikován.

7.4.2.4 Provozovatel musí udržovat záznamy o kvalifikaci členů letových posádek a záznamy o způsobu, jakým tato kvalifikace byla dosažena v souladu s požadavky Státu provozovatele.

7.4.2.5 Provozovatel nesmí ustanovit pilota jako velitele letadla pro provoz v oblasti stanovené provozovatelem a schválené Úřadem, pokud takový pilot neprovedl v průběhu posledních 12 měsíců jeden odpovídající let jako pilot nebo jako člen posádky, přezkušující pilot nebo jako pozorovatel v pilotní kabině. V případě, že uplynulo více než 12 měsíců, v nichž pilot neprovedl odpovídající let, musí si obnovit před dalším letem ve funkci velitele kvalifikaci pro takový provoz v souladu s ust. 7.4.2.2 a 7.4.2.3.

7.4.3 Přezkušování způsobilosti pilota

7.4.3.1 Provozovatel musí zajistit, že technika pilotáže a schopnost vykonávat nouzové postupy je přezkušována takovým způsobem, který tuto způsobilost pilota prokáže pro každý typ nebo variantu typu vrtulníku. Kde může být provoz prováděn podle pravidel letu podle přístrojů, musí provozovatel zajistit, aby schopnost pilotů provádět IFR lety byla prokázána buď přezkušujícím pilotovi provozovatele, pověřenému Státem provozovatele nebo zástupci Státu provozovatele. Tato přezkoušení musí být provedena dvakrát za 12 měsíců. Jakékoliv dvě takové zkoušky, které jsou podobné a které nastanou v rozmezí čtyř po sobě následujících měsíců, nelze považovat za splnění tohoto požadavku.

Poznámka 1: Zařízení pro výcvik letové simulace schválené Státem provozovatele mohou být použita pro ty části přezkoušení, pro která jsou konkrétně schválená.

Poznámka 2: Více informací viz ICAO dokument „Manual of Criteria for the Qualification of Flight Simulation Training Devices“ (ICAO Doc 9625).

7.4.3.2 Pokud provozovatel plánuje letovou posádku na několik variant stejného typu vrtulníku nebo odlišné typy vrtulníku s podobnými charakteristikami z hlediska provozních postupů, systémů a ovládání letounu, musí Stát rozhodnout, podle kterých podmínek mohou být požadavky ust. 7.4.3.1 pro každou variantu nebo každý typ vrtulníku slučovány.

7.4.4 Přezkušování ostatních členů letové posádky

Provozovatel musí zajistit přezkoušení leteckých navigátorů, palubních techniků-inženýrů, palubních radiotelegrafistů a palubních radiotelefonistů vždy jednou za 12 měsíců.

Poznámka: Letové simulátory, schválené Státem provozovatele, lze použít pro ty části přezkoušení, pro něž byly výslovně schváleny.

HLAVA 8 – REFERENT PRO LETOVÝ PROVOZ / LETOVÝ DISPEČER

8.1 Pokud Úřad požaduje, aby byl referent pro letový provoz/letový dispečer, je-li jeho služeb použito ve spojení se schválenou metodou řízení a dozoru nad letovým provozem, držitelem průkazu způsobilosti, musí mít takový referent pro letový provoz/letový dispečer průkaz způsobilosti vydaný v souladu s ustanoveními Předpisu L 1.

8.2 Při přijetí dokladu o kvalifikaci jiného, než odpovídá držiteli průkazu způsobilosti referenta pro letový provoz/letového dispečera, musí Úřad v souladu se schválenou metodou řízení a dozoru nad letovým provozem požadovat, aby tyto osoby splňovaly alespoň požadavky stanovené v Předpise L 1 pro referenty pro letový provoz/letové dispečery.

8.3 Referent pro letový provoz/letový dispečer nesmí být určen do služby, pokud:

- a) uspokojivě nedokončil zvláštní výcvikový kurz provozovatele, který se vztahuje ke všem zvláštním prvkům jeho schválené metody řízení a dozoru letového provozu, stanovené v ust. 2.2.1.4;

Poznámka: Návod na skladbu osnovy takového výcviku poskytuje ICAO Doc 7192, Part D-3 – Flight Operations Officers/Flight Dispatchers.

- b) nevykonával v průběhu předcházejících 12 měsíců alespoň jednosměrný kvalifikační let v pilotním prostoru vrtulníku přes libovolnou oblast, pro kterou je tato osoba oprávněna vykonávat letový dozor. Let by měl zahrnovat přistání na tolika heliportech, kolik jich lze provést;

Poznámka: Pro účel kvalifikačního letu, musí být referent pro letový provoz/letový dispečer schopný sledovat systém vnitřní komunikace letové posádky a radiovou komunikaci a být schopen pozorovat činnosti letové posádky.

- c) neprokázal provozovateli znalost:

- 1) obsahu provozní příručky popsané v Doplňku 8.2;
- 2) radiového vybavení v používaných vrtulnících; a

- 3) navigačního vybavení v používaných vrtulnících;

- d) neprokázal provozovateli znalost dále uvedených podrobností týkajících se provozu, za který odpovídá a oblastí, v nichž je tato osoba oprávněna provádět letový dozor:

- 1) sezónních meteorologických podmínek a zdrojů meteorologických informací,
- 2) účinků meteorologických podmínek na radiový příjem v používaných vrtulnících,
- 3) zvláštností a omezení každého navigačního systému používaného na dané trati,
- 4) směrnic pro nakládání vrtulníků,

- e) neprokázal provozovateli znalost a dovednosti týkající se lidské výkonnosti ve vztahu k nařízeným povinnostem.

- f) neprokázal provozovateli způsobilost vykonávat povinnosti uvedené v ust. 2.6.

8.4 Referent pro letový provoz/letový dispečer ve službě by se měl průběžně seznamovat se všemi problémy leteckého provozu, které se vztahují k jeho funkci, včetně znalosti a dovedností které se vztahují k lidské výkonnosti.

Poznámka: Návod pro tvorbu výcvikových programů zahrnujících znalosti a dovednosti v oboru lidské výkonnosti lze nalézt v Oběžníku Circular 216 (Human Factors Digest No.1 – Fundamental Human Factors Concepts); Circular 217 (Human Factors Digest No. 2 – Flight Crew Training Cockpit: Resource Management (CRM) and Line-Oriented Flight Training (LOFT)); and Circular 227 (Human Factors Digest No. 3 – Training of Operational Personnel in Human Factors).

8.5 Referent pro letový provoz/letový dispečer by neměl být pověřen výkonem služby, jestliže v období 12 po sobě následujících měsíců službu nevykonával, pokud nebyly splněny požadavky ust. 8.3.

~~ODDÍL III – VŠEOBECNÉ LETECTVÍ~~
~~HLAVA 1 – HLAVA 7~~

Celý Oddíl III (Hlavy 1 až 7) se ruší a přesouvají do předpisu L 6/II.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

DOPLNĚK 1 – DOZOR LETECKÝCH PROVOZOVATELŮ SOUVISEJÍCÍ S BEZPEČNOSTÍ

(Viz Oddíl II, Hlava 2, ust. 2.2.1.8)

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 tomto Doplněku, 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.

7. Závazky průběžného dohledu

7.1 Úřad musí používat průběžný plán dohledu, 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 Doplněku 1 k Předpisu L 19.

DOPLNĚK 3 – OSVĚDČENÍ LETECKÉHO PROVOZOVATELE (AOC)

(Viz Oddíl II, Hlava 2, ust. 2.2.1.5 a 2.2.1.6)

1. Účel a rozsah

1.1 AOC a s ním spojené provozní specifikace stanovené pro daný typ musí obsahovat alespoň informace požadované v ust. 2 a 3, a to ve standardním formátu.

1.2 AOC a s ním spojené provozní specifikace musí definovat provoz, pro který je provozovatel oprávněn, včetně zvláštních oprávnění/schválení, podmínek a omezení.

Poznámka: Dodatek C, ust. 3.2.2 obsahuje dodatečné informace, které mohou být uvedeny v provozních specifikacích spojených s osvědčením leteckého provozovatele.

2. Vzor AOC

Poznámka: Oddíl II, Hlava 4, ust. 4.1.2 požaduje, aby byla na palubě letadla ověřená kopie AOC.

OSVĚDČENÍ LETECKÉHO PROVOZOVATELE		
³	Stát provozovatele ¹	³
	Vydávající úřad ²	
AOC č.: ⁴	Název provozovatele ⁶ Dbá Obchodní název ⁷ Adresa provozovatele: ⁹ Telefon: ¹⁰ Fax: E-mail:	Kontaktní informace: ⁸ Kontakty, na kterých může být bez zbytečného prodlení kontaktováno vedení provozovatele, jsou uvedeny v ¹¹
Datum ukončení platnosti: ⁵		
Toto osvědčení osvědčuje, že provozovatel ¹² je oprávněn k provozu v obchodní letecké dopravě tak, jak je stanoveno v příložených provozních specifikacích, v souladu s Provozní příručkou a ¹³		
Datum vydání: ¹⁴	Jméno a podpis: ¹⁵ Funkce:	

Poznámky:

- Nahradte názvem Státu provozovatele.
- Nahradte identifikací vydávajícího úřadu Státu provozovatele.
- Pro použití Státem provozovatele.
- Jedinečné číslo AOC, vystavené Státem provozovatele.
- Datum, po kterém přestane být AOC platné (dd-mm-rrrr).
- Nahradte registrovaným názvem provozovatele.
- Obchodní název provozovatele, pokud se liší. Vyplňte „Dbá“ (Doing business as) před obchodní názvem.
- Kontakty, obsahující telefonní a faxová čísla, včetně mezinárodního předčísle dané země a emailovou adresu (je-li k dispozici), na kterých může být bez zbytečného prodlení kontaktováno vedení provozovatele v záležitostech týkajících se letového provozu, letové způsobilosti, kvalifikovanosti letové posádky a palubních průvodců, nebezpečného zboží a dalších příslušných záležitostí.
- Adresa hlavního místa obchodní činnosti provozovatele.
- Telefonní a faxová čísla hlavního místa obchodní činnosti provozovatele, včetně mezinárodního předčísle dané země. Je-li k dispozici emailová adresa, měla by být uvedena.

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: Oddíl II, Hlava 4, ust. 4.1.2 požaduje, aby byla na palubě letadla kopie provozních specifikací.

3.1 Pro každý typ vrtulníku ve flotile provozovatele, který je určený prostřednictvím výrobce vrtulníku, 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 oblasti provozu, zvláštní omezení a zvláštní oprávnění.

Poznámka: Pokud jsou zvláštní oprávnění 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 2, ust. 2.2.1.6, 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 letadla⁵:				
Druhy provozu: Obchodní letecká doprava ☐ cestujících ☐ nákladu ☐ Jiné ⁶ :				
Oblast provozu⁷:				
Zvláštní omezení⁸:				
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 ¹¹ :m	
Provozní přínos	☐	☐	¹²	
Navigační specifikace vyžadující oprávnění (AR) pro provoz s PBN¹³	☐	☐		¹⁴
Zachování letové způsobilosti	X	X	¹⁴	
EFB	☐	☐	¹⁵	
Různé¹⁶	☐	☐		

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 vrtulníku, typ a sérii nebo základní sérii, pokud byly série označeny, (např. Bell-47G-3 nebo SIKORSKY-S55). 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 výškami letišť nad mořem (jako jsou letiště ve vysokých nadmořských výškách nad mořem (HEA)), která jsou jasné definovány a 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 oprávnění (s příslušnými kritérii).
10. Vyplňte použitelnou kategorii letů s přístrojovým přiblížením, klasifikovanou jako druh B (CAT II, atd.). 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 schopností vrtulníku (např. automatické přistání, HUD, EVS, SVS, CVS) a související přiznaný provozní přínos.
13. Navigace založená na výkonnosti (PBN): Pro každou požadovanou oprávnění navigační specifikaci PBN AR je použit samostatný řádek (např. RNP AR APCH), společně s příslušnými omezeními ve sloupci „Popis“.
14. 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).
15. Seznam funkcí EFB používaných pro bezpečný provoz vrtulníku a jakýchkoliv použitelných omezení.
16. Zde mohou být zapsána další oprávnění nebo údaje, použitím jednoho řádku (nebo bloku o více řádcích) pro každé oprávnění (např. zvláštní oprávnění pro přiblížení, zvláštní provoz, specifikace třídy (tříd) výkonnosti, v které(kterých) může být prováděn provoz letadla atd.).

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

DOPLNĚK 4 – LETOVÉ ZAPISOVAČE(Viz Oddíl II, Hlava 4, ust. 4.3 ~~a Oddíl III, Hlava 4, ust. 4.7~~)

Text tohoto doplňku obsahuje pokyny pro zástavbu letových zapisovačů na vrtulnících. Letové zapisovače chráněné před nárazem tvoří jeden nebo větší počet z následujících:

- zapisovač letových údajů (FDR);
- zapisovač hlasu v pilotním prostoru (CVR);
- zapisovač obrazu pilotního prostoru (AIR);
- zapisovač komunikace datovým spojem (DLR).

Pokud se požaduje, aby byly informace obrazu nebo datového spoje zaznamenávány na letový zapisovač chráněný před nárazem, je přípustné jejich zaznamenávání buď na CVR, nebo na FDR.

Lehké letové zapisovače tvoří jeden nebo větší počet z následujících:

- systém záznamu údajů letadla (ADRS);
- systém záznamu zvuku v pilotním prostoru (CARS);
- systém záznamu obrazu pilotního prostoru (AIRS);
- systém záznamu komunikace datovým spojem (DLRS).

Pokud se požaduje, aby byly informace obrazu nebo datového spoje zaznamenávány na lehký letový zapisovač, je přípustné jejich zaznamenávání buď na CARS, nebo na ADRS.

1. Všeobecné požadavky

1.1 Schránky pevných letových zapisovačů musí být opatřeny výraznou oranžovou barvou.

1.2 Schránky pevných letových zapisovačů chráněných před nárazem musí:

- a) být opatřeny reflexním materiálem k usnadnění určení jejich polohy; a
- b) mít bezpečně připojeno automaticky aktivované zařízení pro určení polohy pod vodou. Toto zařízení je provozované na kmitočtu 37,5 kHz. Nejpozději od 1.1.2018 musí být schopné provozu po dobu 90 dnů po jeho spuštění.

1.3 Schránky automaticky oddělitelných letových zapisovačů musí:

- a) být opatřeny výraznou oranžovou barvou, nicméně povrch viditelný z vnějšku vrtulníku může být jiné barvy;
- b) být opatřeny reflexním materiálem k usnadnění určení jejich polohy; a
- c) mít integrovaný automaticky aktivovaný ELT.

1.4 Systémy letových zapisovačů musí být zastavěny tak, aby:

- a) pravděpodobnost poškození záznamů byla minimální;

- b) existovaly zvukové nebo vizuální prostředky ověřující správnou činnost systémů letových zapisovačů při předletové kontrole; a

- c) se zabránilo uvedení mazacího zařízení do činnosti během letu nebo nárazem při nehodě, mají-li systémy letových zapisovačů zařízení na vymazávání záznamu; a

- d) u vrtulníků jejichž individuální osvědčení letové způsobilosti bylo poprvé vydáno 1. ledna 2023 nebo později, musí být pro letovou posádku v pilotním prostoru k dispozici funkce vymazání, která po aktivaci upraví záznam CVR a AIR tak, aby nemohl být získán zpět pomocí technik běžného přehrání nebo kopírování. Instalace musí být navržena tak, aby nebyla možná její aktivace během letu. Kromě toho musí být minimalizována pravděpodobnost neúmyslné aktivace funkce vymazání během nehody.

Poznámka: Funkce vymazání má zabránit přístupu k záznamům CVR a AIR pomocí běžného přehrání nebo kopírování. Nebrání ale, aby k těmto záznamům získaly přístup úřady pro vyšetřování nehod, pomocí speciálních technik přehrávání a kopírování záznamů.

1.5 Letové zapisovače chráněné před nárazem musí být zastavěny tak, aby byly napájeny elektrickou energií ze sběrnice, která zajišťuje maximální spolehlivost pro činnost letových zapisovačů, aniž by byla ohrožena dodávka hlavním nebo nouzovým systémům.

1.6 Lehké letové zapisovače musí být napojeny na zdroj energie mající charakteristiky, které zajišťují správné a spolehlivé zapisování v provozním prostředí.

1.7 Systémy letových zapisovačů musí při zkouškách metodami schválenými příslušným osvědčujícím úřadem prokázat způsobilost pracovat v extrémních podmínkách prostředí, pro které jsou navrženy.

1.8 Musí být zajištěny prostředky pro přesnou časovou synchronizaci záznamů systémů letových zapisovačů.

1.9 Výrobce systémů letových zapisovačů musí příslušnému osvědčujícímu úřadu poskytnout následující informace:

- a) provozní instrukce výrobce, omezení vybavení a postupy pro zástavbu;
- b) základ nebo zdroj parametrů a rovnice vztahující se k přepočtu měřicích jednotek;
- c) zkušební protokoly výrobce; a
- d) podrobné informace za účelem zajištění zachování provozuschopnosti systému letového zapisovače.

TABULKA – A4-1
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 vrtulníku +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 rychlost		Podle zastavěného měřicího systému	1	$\pm 3 \text{ \%}$	1 kt
4	Kurz		360°	1	$\pm 2^\circ$	0,5°
5	Normálové zrychlení		- 3 g až 6 g	0,125	$\pm 0,09 \text{ g}$ kromě chyby výchozího údaje $\pm 0.045 \text{ g}$	0,004 g
6	Podélný sklon		$\pm 75^\circ$ nebo 100% použitelného rozsahu podle toho co je větší	0,5	$\pm 2^\circ$	0,5°
7	Příčný náklon		$\pm 180^\circ$	0,5	$\pm 2^\circ$	0,5°
8	Klíčování radiového vysílání		Dvoupolohové/zapnou-vypnout (jedno diskretní)	1	-	-
9	Výkon každého motoru (Pozn. 1)		celý rozsah	1 na každý motor	$\pm 2 \text{ \%}$	0,1 % plného rozsahu
10	Otáčky nosného rotoru Rotorová brzda		50 – 130 % diskretní	0,51	$\pm 2 \text{ \%}$ -	0,3 % plného rozsahu -
11	Zásahy pilota a/nebo poloha řídicích ploch: Primární řídidla – úhel kolektivního nastavení listů nosného rotoru, podélné nastavení listů nosného rotoru cyklickým řízením, příčné nastavení listů nosného rotoru cyklickým řízením, pedály směrového řízení) (Pozn. 2)		plný rozsah	0,5 (0,25 doporučeno)	$\pm 2 \text{ \%}$, pokud není výhradně požadována větší přesnost	0,5 % provozního rozsahu
12	Hydraulika, každý systém (nízký tlak)		diskretní	1	-	-
13	Teplota venkovního vzduchu		rozsah snímače	2	$\pm 2 \text{ }^\circ\text{C}$	0,3 °C
14*	Režim a stav zapojení autopilota/automatického tahu/AFCS		vhodné kombinace diskretních hodnot	1	-	-
15*	Systém pro zvýšení stability		diskretní	1	-	-
16*	Tlak oleje v hlavním reduktoru		v závislosti na zástavbě	1	v závislosti na zástavbě	6,895 kN/m ² (1 psi)
17*	Teplota oleje v hlavním reduktoru		v závislosti na zástavbě	2	v závislosti na zástavbě	1°C
18	Úhlové zrychlení nebo rychlost otáčení kolem svislé osy vrtulníku		$\pm 400^\circ/\text{sekundu}$	0,25	$\pm 1,5\%$ max. rozsahu kromě $\pm 5 \text{ \%}$ výchozí chyby	$\pm 2^\circ/\text{s}$
19*	Zátěžná síla od zavěšeného nákladu		0 – 200 % max. schváleného nákladu	0,5	$\pm 3 \text{ \%}$ max. rozsahu	0,5 % pro maximální schválené zatížení
20	Podélné zrychlení		$\pm 1 \text{ g}$	0,25	$\pm 0,015 \text{ g}$ kromě $\pm 0,05 \text{ g}$ výchozí chyby	0.004 g
21	Příčné zrychlení		$\pm 1 \text{ g}$	0,25	$\pm 0,015 \text{ g}$ kromě $\pm 0,05 \text{ g}$ výchozí chyby	0.004 g

Poř. číslo	Parametr	Použitelnost	Rozsah měření	Maximální interval vzorkování a záznamu [s]	Meze přesnosti (vstup na snímání v porovnání s přepisem FDR)	Záznamové rozlišení
22*	Výška podle radiového výškoměru		- 6 m až 750 m (- 20 ft až 2500 ft)	1	$\pm 0,6$ m (± 2 ft) nebo $\pm 3\%$, podle toho, která hodnota je větší, v rozsahu do 150 m (500 ft) a $\pm 5\%$ v rozsahu nad 150m (500 ft).	0,3 m (1 ft) do 150 m (500 ft), 0,3 m (1 ft) + 0,5% plného rozsahu nad 150 m (500 ft)
23*	Odchylka od sestupové roviny		rozsah signálů	1	$\pm 3\%$	0,3 % plného rozsahu
24*	Odchylky od kurzové roviny		rozsah signálů	1	$\pm 3\%$	0,3 % plného rozsahu
25	Průlet nad polohovým návěstidlem		diskrétní	1	-	-
26	Hlavní signalizace varovných signálů		diskrétní	1	-	-
27	Nastavení kmitočtu navigační výstroje NAV 1 a 2 (Pozn. 3)		celý rozsah	4	v závislosti na zástavbě	-
28*	Vzdálenost od DME 1 a 2 (Pozn. 3 a 4)		0 – 370 km (0 – 200 NM)	4	v závislosti na zástavbě	1852 m (1 NM)
29*	Navigační údaje (zem. šířka, délka, traťová rychlost) (Pozn. 5)		v závislosti na zástavbě	2	v závislosti na zástavbě	v závislosti na zástavbě
30*	Poloha přistávacího zařízení a jeho ovladače		diskrétní	4	-	-
31*	Teplota výstupních plynů z motoru (T4)		v závislosti na zástavbě	1	v závislosti na zástavbě	
32*	Teplota plynů na vstupu do turbíny (TIT/ITT)		v závislosti na zástavbě	1	v závislosti na zástavbě	
33*	Zásoba paliva		v závislosti na zástavbě	4	v závislosti na zástavbě	
34*	Svislá rychlost		v závislosti na zástavbě	1	v závislosti na zástavbě	
35*	Detekce námrazy		v závislosti na zástavbě	4	v závislosti na zástavbě	
36*	HUMS		v závislosti na zástavbě	-	v závislosti na zástavbě	-
37	Řídicí režimy motoru		diskrétní	1	-	-
38*	Nastavení barometrického výškoměru (velitel letadla a druhý pilot)		v závislosti na zástavbě	64 (4 doporučený)	v závislosti na zástavbě	0,1 mb (0,031 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

TABULKA A4-3
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 zatačení
	b) Rychlost zatačení		±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°/s	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		Zem. šířka: ±90° Zem. délka: ±180°	2 (1 je-li to možné)	v závislosti na zástavbě (doporučeno 0,00 015°)	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 hPa (3,44 in-Hg) až 310,2 hPa (31,02 in-Hg) nebo dostupný rozsah snímače	1	v závislosti na zástavbě (doporučeno ±1 hPa (0,03 in-Hg) nebo ±30 m (±100 ft) až ±210 m (±700 ft))	0,1 hPa (0,003 in-Hg) nebo 1,5 m (5 ft)	

Poř. číslo	Název parametru		Minimální rozsah záznamu	Maximální interval záznamu [s]	Minimální přesnost záznamu	Minimální rozlišení záznamu	Poznámky
9	Teplota vnějšího vzduchu (nebo 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 nosného rotoru (Nr)		50 % až 130 % nebo dostupný rozsah snímače	0,5	v závislosti na zástavbě	0,3 % celého rozsahu	
12	Motor – počet otáček za minutu (*)		Celý rozsah, včetně překročení otáček	každý motor, každou sekundu	v závislosti na zástavbě	0,2 % celého rozsahu	* vrtulníky s pístovým motorem
13	Tlak oleje v motoru		Celý rozsah	každý motor, každou sekundu	v závislosti na zástavbě (doporučeno 5 % celého rozsahu)	2 % celého rozsahu	
14	Teplota oleje v motoru		Celý rozsah	každý motor, každou sekundu	v závislosti na zástavbě (doporučeno 5 % celého rozsahu)	2 % celého rozsahu	
15	Průtok nebo tlak paliva		Celý rozsah	každý motor, každou sekundu	v závislosti na zástavbě	2 % celého rozsahu	
16	Plnicí tlak (*)		Celý rozsah	každý motor, každou sekundu	v závislosti na zástavbě	0,2 % celého rozsahu	* vrtulníky s pístovým motorem
17	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. kompresní poměr/N1 nebo krouticí moment/Np, podle konkrétního motoru, aby se určil výkon. Měly by být stanoveny tolerance pro překročení otáček motoru. Pouze pro vrtulníky s turbínovým motorem.
18	Otáčky generátoru plynu (Ng) (*)		0 – 150 %	každý motor, každou sekundu	v závislosti na zástavbě	0,2 % celého rozsahu	* Pouze pro vrtulníky s turbínovým motorem.
19	Otáčky volné turbíny (Nf) (*)		0 – 150 %	každý motor, každou sekundu	v závislosti na zástavbě	0,2 % celého rozsahu	* Pouze pro vrtulníky s turbínovým motorem.
20	Úhel kolektivního nastavení listů rotoru		Celý rozsah	0,5	v závislosti na zástavbě	0,1 % celého rozsahu	
21	Teplota chladicí kapaliny (*)		Celý rozsah	1	v závislosti na zástavbě (doporučeno ± 5 °C)	1 °C	* Pouze pro vrtulníky s pístovým motorem.
22	Základní napětí		Celý rozsah	každý motor, každou sekundu	v závislosti na zástavbě	1 V	
23	Teplota hlavy válce		Celý rozsah	každý válec, každou sekundu	v závislosti na zástavbě	2 % celého rozsahu	* Pouze pro vrtulníky s pístovým motorem.
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,	v závislosti na zástavbě	1 V	

Poř. číslo	Název parametru		Minimální rozsah záznamu	Maximální interval záznamu [s]	Minimální přesnost záznamu	Minimální rozlišení záznamu	Poznámky
				každou sekundu			
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, každé 2 s	v závislosti na zástavbě		* je-li to možné, zaznamenat polohu zasunuté a zajištěné a polohu vysunuté a zajištěné
29	Nové/ unikátní vlastnosti letadla		Dle požadavků	dle požadavků	dle požadavků	dle požadavků	

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

DOPLNĚK 5 – ZVLÁŠTNÍ OPRAVNĚNÍ PRO VŠEOBECNÉ LETECTVÍ
(Viz Oddíl III, Hlava 1, ust. 1.4)

Celý Doplněk 5 se ruší a následující doplňky se přechíslovávají.

DOPLNĚK 56 – SHRNUÍ DOHODY DLE ČLÁNKU 83 bis
(Viz Oddíl II, Hlava 4, ust. 4.1.5.4 a ~~Oddíl III, Hlava 4, ust. 4.13.4~~)

Poznámka: Oddíl II, Hlava 4, ust. 4.1.5.1 a ~~Oddíl III, Hlava 4, ust. 4.13.1~~ vyžaduje, aby byla na palubě 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 ~~nebo 3, dle použitelnosti~~.

2. Shrnutí dohody dle článku 83 bis pro obchodní leteckou dopravu

SHRNUÍ DOHODY DLE ČLÁNKU 83 bis		
Název dohody:		
Stát zápisu do rejstříku:		Kontaktní osoba:
Stát provozovatele/ Stát hlavního sídla provozovatele všeobecného letectví:		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 ☐	Příloha 6: [Specifikujte Část a ustanovení] ³
		Ne ☐	
Článek 31: Osvědčení o způsobilosti k letu	Příloha 6 Část I nebo Část III, Oddíl II	Ano ☐	[Specifikujte Část a ustanovení] ³
		Ne ☐	
	Příloha 6 Část II nebo Část III, Oddíl III	Ano ☐	[Specifikujte Část a ustanovení] ³
		Ne ☐	
	Příloha 8 Část II, Hlavy 3 a 4	Ano ☐	[Specifikujte Část a ustanovení] ³
		Ne ☐	

Letadla dotčená převodem odpovědností na stát provozovatele					
Výrobce, typ a řada letadla	Poznávací značka	Výrobní číslo	Číslo AOC (obchodní letecká doprava)	Datum převodu odpovědností	
				Od ¹	Do (je-li použitelné) ²

Poznámky:

1. dd/mm/rrrr.
2. dd/mm/rrr nebo N/A, pokud se nepoužije.
3. Hranaté závorky označují informace, které je potřeba uvést.

3. Shrnutí dohody dle článku 83 bis pro všeobecné letectví

SHRnutí DOHODY DLE ČLÁNKU 83 bis

Název dohody:			
Stát zápisu do rejstříku:		Kontaktní osoba:	
Stát hlavního sídla provozovatele všeobecného letectví:		Kontaktní osoba:	
Datum podpisu:	Státem zápisu do rejstříku ¹ :		
	Státem hlavního sídla provozovatele všeobecného letectví ¹ :		
Doba trvání:	Začátek platnosti ² :	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 hlavního sídla provozovatele všeobecného letectví, 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 ☐	Příloha 6: [Specifikujte Část a ustanovení] ³
		Ne ☐	
Článek 31: Osvědčení o způsobilosti k letu	Příloha 6 Část I nebo Část III, Oddíl II	Ano ☐	[Specifikujte Část a ustanovení] ³
		Ne ☐	
	Příloha 6 Část II nebo Část III, Oddíl III	Ano ☐	[Specifikujte Část a ustanovení] ³
		Ne ☐	
	Příloha 8 Část II, Hlavy 3 a 4	Ano ☐	[Specifikujte Část a ustanovení] ³
		Ne ☐	

Letadla dotčená převodem odpovědností na stát hlavního sídla provozovatele všeobecného letectví

Výrobce, typ a řada letadla	Poznávací značka	Výrobní číslo	Číslo AOC (obchodní letecká doprava)	Datum převodu odpovědností	
				Od ¹	Do (je-li použitelné) ²

Poznámky:

1. ~~dd/mm/rrrr.~~

2. ~~dd/mm/rrr nebo N/A, pokud se nepoužije.~~

3. ~~Hranaté závorky označují informace, které je potřeba uvést.~~

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

DOPLNĚK 78 – OBSAH PROVOZNÍ PŘÍRUČKY

(Viz Oddíl II, Hlava 2, ust. 2.2.3.1)

1. USPOŘÁDÁNÍ

1.1 Provozní příručka, která může být vydána v oddělených částech odpovídajících zvláštním požadavkům provozu, podle Hlavy 2, ust. 2.2.3.1 musí odpovídat následujícímu obsahu a struktuře:

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

2. OBSAH

Provozní příručka odkazovaná v ust. 1.1 musí obsahovat alespoň následující:

2.1 Všeobecná část

2.1.1 Vymezení odpovědnosti provozního personálu zúčastněného na letovém provozu.

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

- a) zásad týkajících se omezení doby letu, doby letové služby, doby služby a požadavků na odpočinek pro členy letových posádek a palubní průvodčí v souladu s Oddílem II, Hlavou 2, ust. 2.8; a
- b) politiky a dokumentace týkající se provozovatelova FRMS v souladu s Doplňkem 67, je-li to použitelné.

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

2.1.4 Okolnosti, za kterých se musí udržovat radiový poslech.

2.1.5 Metodu stanovení minimálních nadmořských výšek letu.

2.1.6 Metodu stanovení provozních minim heliportu.

2.1.7 Bezpečnostní opatření během doplňování paliva s cestujícími na palubě.

2.1.8 Uspořádání a postupy pozemního odbavení.

2.1.9 Postupy pro velitele letadla podle Předpisu L 12 pro případ, že upozoruje nehodu.

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

2.1.11 Zvláštní instrukce pro výpočet množství paliva a oleje na palubě, které bere v úvahu všechny provozní okolnosti, včetně možnosti ztráty přetlakování a poruchy jedné nebo více pohonných jednotek na trati.

2.1.12 Podmínky, za kterých musí být použit kyslík a množství kyslíku stanovené podle ust. Oddíl II, Hlava 2, ust. 2.3.8.2.

2.1.13 Instrukce pro výpočet hmotnosti a vyvážení.

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

2.1.15 Údaje provozního letového plánu.

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

2.1.17 Pokyny pro použití normálních kontrolních seznamů úkonů a pro časové rozvržení jejich použití.

2.1.18 Nepředvídané postupy při odletu.

2.1.19 Pokyny k dodržování nadmořské výšky.

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

2.1.21 Briefingy odletu a přiblížení.

2.1.22 Seznámení s tratěmi a letišti určení.

2.1.23 Podmínky požadované k zahájení nebo pokračování přiblížení podle přístrojů.

2.1.24 Pokyny pro provádění postupů přesných a přístrojových přiblížení.

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

2.1.26 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.

2.1.27 Podrobnosti o Systému řízení bezpečnosti v souladu s Hlavou 3 a 4 Předpisu L 19.

2.1.28 Informace a instrukce pro přepravu nebezpečného zboží, včetně postupu v případě nouze.

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

2.1.29 Bezpečnostní pokyny a směrnice

2.1.30 Kontrolní seznam postupů pro prohledání vrtulníku, zpracovaný podle Části II, Hlavy 11, ust. 11.1.

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

2.1.32 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 Části II, Hlava 4 ust. 4.1.4.

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

2.2.4 Instrukce a údaje pro výpočet hmotnosti a vyvážení.

2.2.5 Instrukce pro nakládání letadla a zabezpečení nákladu.

2.2.6 Letadlové systémy, příslušné ovládání a instrukce pro jejich použití, podle toho, jak požaduje Oddíl II, Hlava 4, ust. 4.1.4.

2.2.7 Seznam minimálního vybavení pro provozovaný typ vrtulníku a schválený druh provozu, včetně všech požadavků týkajících se provozu s předepsanou navigací založenou na výkonnosti.

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

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

2.2.10 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.

2.2.11 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.

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

2.3 Tratě, letiště a heliporty

2.3.1 Traťovou dokumentaci, obsahující informace o spojovacích, navigačních, letištních zařízeních, přiblíženích podle přístrojů, přiletích 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 Provozní minima heliportu pro každý heliport přicházející v úvahu jako heliport zamýšleného přistání nebo jako heliport náhradní.

2.3.4 Zvýšení provozních minim heliportu v případě degradace stavu přiblížovacích nebo zařízení heliportu.

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

2.4 Výcvik

2.4.1 Podrobnosti programu výcviku letové posádky a požadavků, jak požaduje Oddíl II, Hlava 7, ust. 7.3.

2.4.2 Podrobnosti programu výcviku výkonu povinností palubních průvodčích požadovaného v Oddílu II, Hlava 10, ust. 10.3.

2.4.3 Podrobnosti programu výcviku referenta letového provozu/dispečera letecké dopravy, je-li pověřen výkonem služby spojené s metodou dozoru na letový provoz v souladu s ust. Oddíl II, Hlava 2, ust. 2.2.

Poznámka: Podrobnosti programu výcviku referenta letového provozu/dispečera letecké dopravy jsou doporučeny v Oddílu II, Hlava 8, ust. 8.3.

DODATEK C – OSVĚDČOVÁNÍ LETECKÉHO PROVOZOVATELE A PLATNOST*(Doplňující Oddíl II, Hlavu 2, ust. 2.2.1)***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 2, ust. 2.2.1, zejména s prostředky k vykonávání a zaznamenávání těchto činností. Rovnocenný návod pro provoz všeobecného letectví lze nalézt v Předpisu L 6/II, Dodatku 3.C.

1.2 Požadavky předcházející osvědčení

V souladu s ust. 2.2.1.4, je vydání osvědčení leteckého provozovatele (AOC) „závislé na tom, že provozovatel prokazuje“ Státu, že jeho organizace, výcvik, letový provoz a zajištění údržby, jsou dostatečné s ohledem na povahu a rozsah provozu. 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 2.2.1.7 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 III, Oddílu II. Ustanovení naznačující přezkoumání a znamenající schválení nebo alespoň „přijetí“ Úřadem se v Části III, Oddílu II vyskytují dokonce častěji. Kromě těchto zvláštních frází Část III, Oddíl II 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 2.2.1.3 zavazuje Úřad, aby před osvědčením provozovatele požadoval dostatečné prokázání provozovatelem, že je Státu umožněno vyhodnotit přijatelnost organizace provozovatele, metody řízení a dozoru letového provozu a zajištění údržby. Tato prokázání by měla doplňovat přezkoumání nebo kontrolu příruček, záznamů, provozních prostor a vybavení. Některá zvláštní oprávnění a schválení požadovaná Oddílem II tohoto předpisu, 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 osvědčování, zvláštního opravňování, schvalování a přijetí Úřadem 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 Oddílu II tohoto předpisu budou vyžadovat vyhodnocení provozu a letové způsobilosti. Například zvláštní oprávnění pro provoz z 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/III, Oddíl II ukládá Státu provozovatele odpovědnost za první osvědčení, vydání AOC a průběžný dozor leteckého provozovatele. Předpis L 6/III také vyžaduje, aby Stát provozovatele posuzoval nebo jednal v souladu s různými zvláštními oprávněními, schváleními a přijetími Státu zápisu do rejstříku. Podle těchto ustanovení by měl Stát provozovatele zajistit, že jeho činnosti jsou shodné se zvláštními oprávněními, 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 odpovědností 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 odpovědností ze Státu zápisu do rejstříku na Stát provozovatele v souladu s Článkem 83 bis je obsažen v Doc 10059.

2.6 Oblast provozu

2.6.1- Při rozhodování o tom, kterou oblast (které oblasti) provozu ~~povolit~~ 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 zamrzání paliva);

3) výkonnost a spolehlivost systémů letadla s ~~ohledem na extrémní povětrnostní~~ ohledem na extrémní povětrnostní nebo klimatické podmínky (jako je provoz v pouštních 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 ~~rtuť~~ rtuťového sloupce, rychlost větru v metrech za sekundu, dohlednost v mílech nebo stopách); a
- 4) dodržování příslušných požadavků na kvalifikaci pro danou oblast, trať a letiště v souladu s ust. 7.4.2 Hlavy 7 Oddílu II Předpisu L 6/III;

h) přiměřenost příslušných částí provozní příručky, zejména s ohledem na postupy a programy výcviku;

~~i) schopnost provozovatele sledovat svá letadla v souladu s požadavky, bodu 3.5 Hlavy 3; a~~

~~ii) dodatečně při posuzování navrhovaných změnách ve povolené/schválené oblasti (povolených/schválených oblastech) provozovatele provozu výsledky procesu řízení změn provozovatele, které podrobně uvádějí identifikovaná 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 (povolených/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“); a
- 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, vlastníkově 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) [Oddíl II, ust. 2.2.8.1.1];
- b) provoz za nízké dohlednosti (LVO) [Oddíl II, ust. 2.2.8.4 a 2.2.8.5];
- c) elektronická letová informační zařízení (EFB) [Oddíl II, ust. 4.17.2]; a
- d) navigační specifikace pro provoz PBN vyžadující oprávnění (AR) [Oddíl II, ust. 5.2.4].

3.1.3 Vzor zvláštního oprávnění je uveden v Doplňku 3.

3.2 Osvědčení leteckého provozovatele (AOC)

3.2.1 AOC požadované Předpisem L 6/III, Oddílem II, Hlavou 2, ust. 2.2.1, je formální dokument. Oddíl II, Hlava 2, ust. 2.2.1.5 uvádí informace, které mají být obsaženy v AOC.

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

- a) vzlet a přistání s dobou vystavení
- 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, přiblížení RNP);
- c) provoz v meteorologických podmínkách pro let podle přístrojů v 3. třídě výkonnosti; 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.

- a) **Seznam povolených odchylek na draku (CDL) (Definice)
- b) **Základní seznam minimálního vybavení (MMEL) (Definice)
- c) Metoda určování minimálních výšek letu (Oddíl II, ust. 2.2.7.3)
- d) Metoda určení provozních minim heliportu (Oddíl II, ust. 2.2.8.1)
- e) Zvládání únavy (ust. 2.8)
- f) Seznam minimálního vybavení (MEL) pro konkrétní vrtulník (Oddíl II, ust. 4.1.3)
- g) Provoz s navigací založenou na výkonnosti (Oddíl II, ust. 5.2.2 b)
- h) *Organizace oprávněná k údržbě (Oddíl II, ust. 6.1.2)
- i) *Program údržby pro konkrétní vrtulník (Oddíl II, ust. 6.3.1)
- j) Programy výcviku pro letovou posádku (Oddíl II, ust. 7.3.1)
- k) Výcvik v dopravě nebezpečného zboží (Oddíl II, ust. 7.3.1, Poznámka 5)
- l) Použití zařízení pro výcvik letové simulace (Oddíl II, ust. 7.3.2 a), ust. 7.4.1 a ust. 7.4.3)
- m) Metoda řízení a dozoru letového provozu (Oddíl II, ust. 2.2.1.3 a ust. 8.1)
- n) **Závazné úkoly údržby a časové intervaly (Oddíl II, ust. 9.3.2) a
- o) Programy výcviku palubních průvodčích (ust. 10.3).

3.4 Ustanovení, která vyžadují odborné vyhodnocení

Další ustanovení v Části III Oddílu II 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 vrtulník (Definice: Provozní příručka letadla a ust. 4.1.3)
- b) Podrobnosti o systémech konkrétního letadla (Definice: Provozní příručka letadla a ust. 4.1.3)
- c) Závazné materiály pro Provozní příručku (ust. 2.2.2.3.2 a Doplněk 78)
- d) * Odpovědnosti provozovatele za údržbu konkrétního letadla (ust. 6.1.1)

- e) * Systém údržby a uvolňování do provozu (ust. 6.1.2)
- f) * Příručka pro řízení údržby (ust. 6.2.1)
- g) * Závazný materiál pro Příručku pro řízení údržby (ust. 6.2.4)
- h) * Hlášení informací o zkušenostech z údržby (ust. 6.5.1)
- i) * Zavedení nezbytných nápravných opatření v údržbě (ust. 6.5.2)
- j) * Požadavky na modifikace a opravy (ust. 6.6)
- k) Zařízení pro výcvik (ust. 7.3.1)
- l) Kvalifikace instruktorů (ust. 7.3.1)
- m) Potřeba opakovacího výcviku (ust. 7.3.1)
- n) Použití korespondenčních kurzů a písemných přezkoušení (ust. 7.3.1, Poznámka 4)
- o) Použití zařízení pro výcvik letové simulace (ust. 7.3.2)
- p) Záznamy kvalifikace letové posádky (ust. 7.4.3.4)
- q) Jmenovaný zástupce Státu provozovatele (ust. 7.4.4)
- r) * Změny Letové příručky (ust. 9.1); a
- s) Minimální počet palubních průvodčích přidělených na konkrétní letadlo (ust. 10.1).

3.5 Činnosti přijetí

3.5.1 Přijetí

3.5.1.1 Skutečný rozsah odborného vyhodnocení připravenosti provozovatele Úřadem k vedení určitého letového provozu by měl být mnohem širší v porovnání s těmi ustanoveními, která vyžadují nebo v sobě zahrnují schválení. Během osvědčování by měl Úřad zajistit, že provozovatel bude vyhovovat všem požadavkům Části III, Oddílu II před zahájením mezinárodního provozu obchodní letecké dopravy.

3.5.1.2 Koncept „přijetí“ je některými Státy používán jako formální metoda pro zajištění toho, že všechny rozhodující stránky osvědčování provozovatele jsou přezkoumány Státem před formálním vydáním AOC. Použitím tohoto konceptu tyto Státy uplatňují svoje právo mít odborné inspektory, kteří přezkoumávají koncepty a postupy provozovatele mající vliv na provozní bezpečnost. Skutečné provedení dokumentu vyjadřujícího toto přijetí (předpokládá se, že takový dokument je vydán) může být přeneseno na odborného inspektora přiděleného k osvědčování.

3.5.1.3 Úkon „přijetí“ lze také považovat za vydání zvláštního schválení. Například, určité části provozní příručky mohou být „schváleny“ formálním nástrojem, zatímco jiné části, jako je třeba seznam minimálního vybavení pro dané letadlo, jsou „schvalovány“ samostatným formálním nástrojem.

3.5.2 Hlášení o shodě

Některé Státy používají hlášení o shodě, aby zdokumentovaly přijetí, která provedou ve vztahu k příslušnému provozovateli. To je dokument předložený provozovatelem, který podrobně popisuje s konkrétními odkazy na provozní příručky nebo příručky údržby, jak bude splňovat všechny použitelné předpisy Státu. Tento druh dokumentu je uveden v *Doc 8335, pododst. 3.3.2 e*) a v *Airworthiness Manual (Doc 9760), Volume I, pododst. 6.2.1 c*) 4). Hlášení o shodě by mělo být aktivně používáno během procesu osvědčování a aktualizováno, je-li to nezbytné, aby odráželo změny v přístupech a postupech provozovatele požadované Státem. Potom je konečné hlášení o shodě zahrnuto do záznamů Státu společně s dalšími záznamy o osvědčování. Hlášení o shodě je výtečná metoda prokázání skutečnosti, že provozovatel byl náležitě osvědčen s ohledem na všechny použitelné předpisové požadavky.

3.5.3 Provozní příručky a příručky údržby

3.5.3.1 Provozní příručky a příručky údržby a jakékoliv následné změny by měly být předloženy Úřadu (ust. 2.2.32.2, 6.1.1, 6.2.4, 6.3.2). Úřad také stanovuje minimální obsah těchto příruček (ust. 9.2, 9.3, 9.4 a Doplněk 78). Příslušné části příručky provozovatele podléhající vyhodnocení by měly být uvedeny v odborné směrnici Úřadu, např. příručka koncepce provozu, provozní příručka, příručka palubních průvodců, traťová dokumentace a příručka pro výcvik. Některé Úřady vydávají formální dokument, kterým přijímají každou příručku a jakékoliv následné změny.

3.5.3.2 Odborné vyhodnocení Úřadem by mělo, kromě zajištění toho, že je osloven veškerý požadovaný obsah, posoudit, zda by zvláštní přístupy a postupy vedly k žádoucímu výsledku. Například, specifikace pro provozní letový plán (Doplněk 7, ust. 2.1.15) by měly poskytnout návod pro postupné vyplnění, s nezbytností vyhovět ust. 2.3 týkající se obsahu a uchovávání těchto plánů.

3.5.3.3 Osvědčené pracovní postupy, jejichž příkladem je skutečné vyplnění provozního letového plánu pro posouzení letovou posádkou a dispečery (ačkoliv to není Standard), mohou být během osvědčování vyžádány odborným hodnotitelem Úřadu. Tato stránka odborného vyhodnocení by měla být prováděna inspektory se zkušenostmi s osvědčováním provozovatele. Hlavním faktorem ve vztahu k hodnocení osvědčených pracovních postupů pro konkrétní letadlo, konkrétní vybavení nebo které mají omezené použití, je nasazení hodnotitelů, kteří jsou příslušně kvalifikováni v tom postupu, jež má být vyhodnocen.

4. JINÁ HLEDISKA TÝKAJÍCÍ SE SCHVÁLENÍ NEBO PŘIJETÍ

Některé Státy činí opatření pro schválení nebo přijetí určitých rozhodujících dokumentů, záznamů nebo postupů stanovených v této Části, třebaže příslušné Standardy Předpisu L 6 toto schválení nebo přijetí Státem provozovatele nepožadují. Následují některé příklady:

- a) Metoda pro získání leteckých údajů (ust. 2.1.1)
- b) Dostatečnost záznamů o palivu a oleji (ust. 2.2.9)
- c) Dostatečnost záznamů o době letu, letové služby a době odpočinku (ust. 2.2.10.3, 7.6, 10.4)
- d) Dostatečnost deníku údržby letadla (ust. 2.3.1 a) b) a c))
- e) Dostatečnost prohlášení o nákladu (ust. 2.3.1 d), e) a f))
- f) Dostatečnost provozního plánu (ust. 2.3.1 g))
- g) Metoda pro získání meteorologických údajů (ust. 2.3.5.1 a 2.3.5.2)
- h) Metoda vyhovující uložení příručních zavazadel (ust. 2.7)
- i) Provozní omezení výkonnosti vrtulníku (ust. 3.2.4)
- j) Metoda získávání a používání údajů o překážkách na heliportu (ust. 3.3)
- k) Dostatečnost karet s informacemi pro cestující (ust. 4.2.2 d))
- l) Obsah palubního deníku (ust. 9.4); a
- m) Obsah bezpečnostního výcvikového programu (ust. 11.2).

DODATEK F – PORADNÍ INFORMACE PRO USTANOVENÍ TÝKAJÍCÍ SE SOUČASNÝCH LETOVÝCH ZAPISOVAČŮ

(Doplňující Oddíl II, Hlavu 4, ust. 4.3-a ~~Oddíl III, Hlavu 4, ust. 4.7~~)

1. ÚVOD

Od roku 1973 a od zařazení standardů a doporučených postupů (SARPs) týkajících se vybavení letovými zapisovači do Přílohy 6 ICAO, představil FLIRECP (Flight Recorder Panel) nové a aktualizované požadavky týkající se letových zapisovačů. Tyto změny obsahují aktualizaci ustanovení týkajících se letových zapisovačů, záznamů digitálních komunikací,

požadavků na FDR pro nová letadla, seznamů aktualizovaných parametrů a CVR s dvouhodinovou dobou záznamu. V průběhu let se ustanovení SARPs definující data použitelnosti a požadavky na vybavení zapisovačem, který má být zastavěn, staly velice složitými.

Tabulky níže uvádí shrnutí požadavků na vybavení letovými zapisovači pro vrtulníky.

Tabulka F-1. SARPs pro zapisování letových parametrů v Oddílu II

Datum	Maximální schválená vzletová hmotnost			
	Konfigurace sedadel pro více než 19 cestujících nebo těžší než 7 000 kg	Těžší než 3 175 kg	Těžší než 2 250 kg až do 3 175 kg	Lehčí než 3 175 kg
	Všechny vrtulníky – první osvědčení letové způsobilosti	Všechny vrtulníky – první osvědčení letové způsobilosti	Všechny turbínové vrtulníky – nové typové osvědčení	Všechny vrtulníky – první osvědčení letové způsobilosti
1989 a později	4.3.1.1.2	4.3.1.1.3		
2016 a později	4.3.1.1.1			
2018 a později			4.3.1.1.4	4.3.1.1.5

Tabulka F-2. SARPs pro zapisování letových parametrů v Oddílu III

Datum	Maximální schválená vzletová hmotnost	
	Konfigurace sedadel pro více než 19 cestujících nebo těžší než 7 000 kg	Těžší než 3 175 kg
	Všechny vrtulníky – první osvědčení letové způsobilosti	Všechny vrtulníky – první osvědčení letové způsobilosti
1989 a později	4.7.1.1.2	4.7.1.1.3
2016 a později	4.7.1.1.1	4.7.1.1.1

Tabulka F-~~23~~. SARPs pro zástavbu CVR/CARS v Oddílu ~~II-a-III~~

Datum	Maximální schválená vzletová hmotnost	
	Těžší než 7 000 kg	Těžší než 3 175 kg
	Všechny vrtulníky	Všechny vrtulníky – první osvědčení letové způsobilosti
1987 a později	4.3.2.1.1 nebo 4.7.2.1.1	4.3.2.1.2 nebo 4.7.2.1.2

Tabulka F-~~34~~. Vysvětlení požadavků na zástavbu zapisovačů komunikace datovým spojem (DLC)

Řádky	Datum, kdy bylo poprvé vydáno individuální osvědčení letové způsobilosti	Datum, kdy bylo vydáno typové osvědčení letadla nebo poprvé schválena modifikace pro zástavbu vybavení DLC	Datum aktivace pro použití vybavení DLC	Požadován záznam DLC	Odkaz SARP
1	1. ledna 2016 nebo později	1. ledna 2016 nebo později	1. ledna 2016 nebo později	Ano	4. 3 7.3.1.1
2	1. ledna 2016 nebo později	Před 1. lednem 2016	1. ledna 2016 nebo později	Ano	4. 3 7.3.1.1
3	Před 1. lednem 2016	1. ledna 2016 nebo později	1. ledna 2016 nebo později	Ano	4. 3 7.3.1.2
4	Před 1. lednem 2016	Před 1. lednem 2016	Před 1. lednem 2016	Ne	4. 3 7.3.1.2
5	Před 1. lednem 2016	Před 1. lednem 2016	1. ledna 2016 nebo později	Ne ¹	4. 3 7.3.1.2 4. 3 7.3.1.3

¹ *Nevyžaduje se, ale doporučuje se.*

2. HLAVIČKA TABULKY

2.1 *Datum, kdy bylo poprvé vydáno individuální osvědčení letové způsobilosti, nevyžaduje vysvětlení.*

2.2 *Datum, kdy bylo vydáno typové osvědčení letadla nebo poprvé schválena modifikace pro zástavbu vybavení DLC, je datum, které umožňuje zástavbu vybavení DLC na letadlo a odkazuje na schválení letové způsobilosti zástavby letadlových celků, jako jsou ustanovení týkající se konstrukce a elektroinstalace, kterým má vybavení DLC vyhovovat. Tato schválení letové způsobilosti mají obvykle formu typového osvědčení doplňkového typového osvědčení nebo změny typového osvědčení.*

2.2.1 *Není neobvyklé, že se původní zákazníci letadla, kteří mají schválení letové způsobilosti týkající se schopnosti DLC, rozhodli nainstalovat zařízení DLC nebo se rozhodli nenechat jej aktivovat, i když je pro něj vrtulník připraven.*

2.3 *Datum aktivace pro použití vybavení DLC odkazuje na datum, kdy byla poprvé pro použití aktivována aplikace DLC uvedená v ust. 5.1.2 Doplňku 4.*

2.3.1 *Vybavení pro komunikaci datovým spojem (DLC), jak je použito v těchto ustanoveních, odkazuje na fyzickou jednotku (fyzické jednotky) (např. skříňka (skříňky)), která byla schválena podle standardu minimální výkonnosti vydaného certifikačním úřadem (např. TSO nebo ETSO).*

2.3.2 *Aktivace funkcí DLC odkazuje na schválenou aktivaci softwaru funkcí DLC nebo schválené aktualizace softwaru.*

2.4 *Požadován záznam DLC odkazuje na požadavek na záznam zprávy DLC v souladu s ust. 4.3.3.1.1, 4.3.3.1.2 a 4.3.3.1.3 Oddílu II ~~a ust. 4.7.3.1.1, 4.7.3.1.2 a 4.7.3.1.3 Oddílu III.~~*

3. VŠEOBECNĚ

3.1 Datum, které určuje požadavek na zapisovač DLC, je datum, kdy byly schváleny schopnosti CVR letadla. Datum, kdy bylo vybavení DLC schváleno podle standardu minimální výkonnosti je pro účely požadavku na zapisovač CVR irrelevantní.

3.2 Aby vybavení DLC vyhovovalo schválení letové způsobilosti, je potřeba, aby bylo schopné používat, bez modifikace, zastavěné celky vrtulníku, které jsou nezbytné k zajištění funkce DLC, jako jsou:

- a) router datového spoje (např. nacházející se v jednotce řízení komunikace);
- b) rádia (např. VHF, datový spoj HF, Satcom) a související antény.

3.3 Schválené aktualizace softwaru zastavěného vybavení nebo schválená aktivace softwaru funkcí obvykle nemění shodu vybavení DLC se zbytkem systémů vrtulníku.

4. PŘÍKLADY

4.1 Pro řádky 1 a 2:

- Požadavek na záznam se řídí ~~standardy~~ ust. 4.3.3.1.1 ~~a 4.7.3.1.1~~, který vychází z toho, kdy bylo poprvé vydáno individuální osvědčení letové způsobilosti. Jakékoli pozdější modifikace letové způsobilosti související se schopností DLC zprošťují vrtulník povinnosti zaznamenávat zprávy DLC.

4.2 Pro řádky 3 až 5 – obecně:

- Požadavek na záznam se řídí ~~standardy~~ ust. 4.3.3.1.2 ~~a 4.7.3.1.2~~ a vychází z toho, zda vrtulník má, nebo nemá schválení letové způsobilosti pro schopnosti DLC, a z data jeho vydání.
- Jelikož zde před 1. lednem 2016 neexistoval jakýkoli požadavek na záznam zpráv DLC, schválení letové způsobilosti související se schopnostmi DLC vydaná před tímto datem nemusí tuto funkci nezbytně zahrnovat.

4.3 Pro řádek 3:

- Požadavek na záznam platí bez ohledu na to, kdy bylo vydáno osvědčení letové způsobilosti, protože schválení letové způsobilosti související se schopnostmi DLC bylo vydáno 1. ledna 2016 nebo později. Datum zástavby vybavení obvykle bude po schválení letové způsobilosti.

4.4 Pro řádek 4:

- Požadavek na záznam neplatí, protože osvědčení letové způsobilosti vrtulníku a schválení letové způsobilosti související se schopnostmi DLC bylo vydáno před 1. lednem 2016. Datum zástavby vybavení DLC nehraje pro požadavky na záznam zpráv DLC roli, dokud toto vybavení vyhovuje tomuto schválení letové způsobilosti.

4.5 Pro řádek 5:

- Požadavek na záznam neplatí, protože osvědčení letové způsobilosti vrtulníku a schválení letové způsobilosti související se schopnostmi DLC bylo vydáno před 1. lednem 2016. Datum zástavby vybavení DLC nehraje pro požadavky na záznam zpráv DLC roli, dokud toto vybavení vyhovuje tomuto schválení letové způsobilosti.
- Bez ohledu na výše uvedené, pokud zástavba vybavení DLC proběhne 1. ledna 2016 nebo později, měly by být zprávy DLC zaznamenávány v souladu s ~~doporučeními~~ ust. 4.3.3.1.3 ~~a 4.7.3.1.3~~.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

DODATEK G – NEBEZPEČNÉ ZBOŽÍ

(Doplňující Oddíl II, Hlavu 12)

1. Účel a rozsah

Materiál v tomto dodatku poskytuje pokyny ohledně přepravy nebezpečného zboží jako nákladu. Oddíl II, Hlava 12 obsahuje provozní požadavky týkající se nebezpečného zboží, které se vztahují na všechny provozovatele. Provozovatelé, kteří jsou schválení pro dopravu nebezpečného zboží jako nákladu, musí splňovat dodatečné požadavky. Vedle provozních požadavků uvedených v Předpise L 6 jsou další požadavky, kterým je potřeba také vyhovět, uvedeny v Předpise L 18 a v Technických instrukcích.

2. Definice

Pokud je v tomto dodatku použit následující výraz, má tento význam:

Náklad (Cargo)

Jakýkoliv majetek přepravovaný letadlem jiný než pošta a doprovázená (zapsaná) nebo nesprávně zasláná zavazadla.

Poznámka 1: Tato definice se liší od definice pojmu „náklad“ uvedené v Předpise L 9 – Zjednodušení formalit.

Poznámka 2: Materiál COMAT, který splňuje klasifikační kritéria nebezpečného zboží a je dopravován v souladu s Part 1, ust. 2.2.2, Part 1, ust. 2.2.3 nebo Part 1, ust. 2.2.4 Technických instrukcí, je považován za náklad (např. součástí letadel, jako jsou chemické generátory kyslíku, prvky systému kontroly paliva, hasicí přístroje, oleje, mazadla a čisticí prostředky).

3. Státy

3.1 Stát provozovatele by měl v provozní specifikaci vyznačit, zda bylo provozovateli vydáno zvláštní oprávnění k dopravě nebezpečného zboží jako nákladu. Součástí by měla být jakákoliv omezení.

3.2 Zvláštní oprávnění může být uděleno pouze pro přepravu konkrétních druhů nebezpečného zboží (např. suchý led, biologický materiál, nebezpečné zboží Kategorie B a ve výjimečném množství) nebo materiálu COMAT.

3.3 Supplement k Technickým instrukcím obsahuje poradenský materiál k odpovědnostem států vůči provozovatelům. Obsahuje dodatečné informace k Part 7 Technických instrukcí o ukládání a nakládání, poskytování informací, kontrolách, vynucování a informacím Předpisu L 6 vztahujícím se k odpovědnostem států za dopravu nebezpečného zboží.

3.4 Přeprava nebezpečného zboží jinak než náklad (např. při zdravotních letech, pátrání a záchraně) je popsána v Part 1, ust. 1 Technických

instrukcí. Výjimky pro přepravu nebezpečného zboží, které představuje buď vybavení letadla, nebo je určeno k použití na jeho palubě během letu, jsou podrobně popsány v Part 1, Chapter 2, ust. 2.2.1 Technických instrukcí.

4. Provozovatel

4.1 Program výcviku provozovatele by měl pokrývat alespoň aspekty dopravy nebezpečného zboží uvedené v Technických instrukcích, Part I, Chapter 4 (Instruction on Dangerous Goods). Opakovací výcvik musí být poskytnut v období 24 měsíců od předchozího výcviku s výjimkou případů, kdy je v Technických instrukcích stanoveno jinak.

4.2 Program výcviku vztahující se k nebezpečnému zboží, včetně zásad a postupů souvisejících s personálem třetích stran, který je zapojený do přijímání, odbavování, nakládání a vykládání nákladu s nebezpečným zbožím, by měl být podrobně popsán v provozní příručce.

4.3 Technické instrukce požadují, aby provozovatel prostřednictvím provozní příručky a/nebo jiných vhodných příruček poskytl a zpřístupnil informace letovým posádkám, dalším zaměstnancům a agentům pozemního odbavení, aby mohli splnit svou odpovědnost ve vztahu k dopravě nebezpečného zboží, a dále požadují, aby byl počáteční výcvik poskytnut personálu před výkonem pracovních úkolů spojených s nebezpečným zbožím.

4.4 Provozovatel by měl splňovat a dodržovat požadavky stanovené státem, ve kterém je provoz prováděn, a to v souladu s ust. 2.2.2.3 Hlavy 2 Oddílu II tohoto předpisu.

4.5 Provozovatel může požadovat zvláštní oprávnění pouze k dopravě konkrétních druhů nebezpečného zboží jako nákladu (např. suchý led, biologický materiál, nebezpečné zboží Kategorie B, materiál COMAT a nebezpečné zboží ve výjimečném množství).

4.6 Attachment 1 k Part S-7, Chapter 7 Supplementu k Technickým instrukcím obsahuje dodatečný poradenský materiál a informace k požadavkům vztahujícím se na provozovatele, kteří jsou nebo nejsou oprávněni k dopravě nebezpečného zboží jako nákladu.

4.7 Všichni provozovatelé by měli vytvořit a zavést systém, který zajistí, že stále reagují na aktuální změny a aktualizace předpisů. Technické instrukce obsahují podrobné instrukce nezbytné pro bezpečnou leteckou dopravu nebezpečného zboží. Tyto instrukce jsou vydávány každé dva roky a jsou účinné vždy od 1. ledna lichého roku.