

MINISTERSTVO DOPRAVY ČR
Zpracovatel: Úřad pro civilní letectví

LETECKÝ PŘEDPIS

L 6
PROVOZ LETADEL

ČÁST III

Uveřejněno pod číslem jednacím 17534/96-250.

KONTROLNÍ SEZNAM STRAN - PŘEDPIS PROVOZ LETADEL (L 6/III)

Strana	Datum	Strana	Datum
i až ii	15.3.2007 Změna č. 11	III-2-4	13.11.2014 Změna č. 18-B
iii	13.11.2014 Změna č. 18-B	III-3-1	14.11.2013 Oprava č. 5/ČR
iv	10.4.2012 Změna č. 16	III-4-1 až III-4-6	14.11.2013 Změna č. 18-A
v	16.12.2010 Změna č. 15	III-5-1	20.11.2008 Změna č. 13
vi až viii	14.11.2013 Změna č. 18-A	III-6-1	2.7.2009 Oprava č. 2/ČR
ix až xiii	16.12.2010 Změna č. 15	III-7-1	15.3.2007 Změna č. 11
I-1-1 až I-1-8	13.11.2014 Změna č. 18-B	Dopl. 1-1	14.11.2013 Změna č. 18-A
I-2-1	13.11.2014 Změna č. 10/ČR	Dopl.2-1/Dopl.2-2	14.11.2013 Oprava č. 5/ČR
II-1-1/ II-1-2	14.11.2013 Změna č. 18-A	Dopl. 3-1	14.11.2013 Změna č. 18-A
II-2-1 až II-2-7	13.11.2014 Změna č. 18-B	Dopl. 3-2	20.11.2008 Změna č. 13
II-3-1 až II-3-3	14.11.2013 Oprava č. 5/ČR	Dopl. 3-3	14.11.2013 Změna č. 18-A
II-4-1 až II-4-8	14.11.2013 Změna č. 18-A	Dopl. 4-1 až Dopl. 4-11	14.11.2013 Změna č. 18-A
II-5-1	20.11.2008 Změna č. 13	Dod. A-1 až Dod. A-16	14.11.2013 Oprava č. 5/ČR
II-6-1	19.11.2009 Změna č. 6/ČR	Dod. B-1	14.11.2013 Oprava č. 5/ČR
II-6-2	2.7.2009 Oprava č. 2/ČR	Dod. C-1	14.11.2013 Oprava č. 5/ČR
II-7-1 až II-7-3	14.11.2013 Oprava č. 5/ČR	Dod. D-1	14.11.2013 Oprava č. 5/ČR
II-8-1	15.3.2007 Změna č. 11 Oprava č. 1/ČR	Dod. E-1 až Dod. E-5	14.11.2013 Oprava č. 5/ČR
II-9-1/II-9-2	2.7.2009 Oprava č. 2/ČR	Dod. F-1 / Dod. F-2	14.11.2013 Oprava č. 5/ČR
II-10-1	14.11.2013 Oprava č. 5/ČR	Dod. G-1	13.11.2014 Změna č. 18-B
II-11-1	1.7.2000 Změna č. 5 a 6	Dod. G-2	14.11.2013 Změna č. 18-A
III-1-1	15.3.2007 Změna č. 11 Oprava č. 1/ČR	Dod. H-1 / Dod. H-2	14.11.2013 Oprava č. 5/ČR
III-2-1	16.12.2010 Změna č. 15	Dod. N-1 / Dod. N-2	21.8.2014 Změna č. 9/ČR
III-2-2	14.11.2013 Změna č. 18-A	Z-1	15.10.1996
III-2-3	16.12.2010 Změna č. 15		

13.11.2014
Změna č. 18-B
Změna č.10/ČR

ÚVODNÍ USTANOVENÍ

Ministerstvo dopravy, jako příslušný správní orgán, uveřejňuje dle ustanovení § 102 zákona č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů, ve znění pozdějších předpisů letecký předpis:

L 6 PROVOZ LETADEL, ČÁST III

1. V tomto leteckém předpisu je použito textu jednoho dokumentu, a to:
Annex 6 – Operation of Aircraft, Part III

Ministerstvo dopravy provedlo redakci shora uvedeného dokumentu tak, aby jednotlivé části textu na sebe plynule a systematicky navazovaly.

2. Pro řešení případných sporů o pravomoc nebo příslušnost je třeba využít příslušných ustanovení platných právních předpisů České republiky, zejména pak zákona č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů, ve znění pozdějších předpisů a zákona České národní rady č. 2/1969 Sb., o zřízení ministerstev a jiných ústředních orgánů státní správy České socialistické republiky, ve znění pozdějších předpisů.

Datum účinnosti změny č. 4/ČR je 1.11.2006

Datum účinnosti změny č. 11 a opravy č. 1/ČR je 15.3.2007

ZMĚNY A OPRAVY

Změny			Opravy		
Číslo změny	Datum účinnosti	Datum záznamu a podpis	Číslo opravy	Datum účinnosti	Datum záznamu a podpis
5-6	1.7.2000		1	15.10.1996	zpracováno
7	2.11.2000	zpracováno	2	31.3.1997	zpracováno
8	1.11.2001	zpracováno	3	28.11.2002	zpracováno
9	11.12.2003	zpracováno	1/ČR	15.3.2007	
1/ČR	15.1.2004	Tato změna je zpracovaná ve změně č. 3/ČR	2/ČR	2.7.2009	
2/ČR	1.6.2005	Tato změna je zpracovaná ve změně č. 4/ČR a č. 11	3/ČR	16.12.2010	
3/ČR	24.11.2005	Tato změna je zpracovaná ve změně č. 4/ČR a č. 11	4/ČR	4.4.2013	zpracováno
10	24.11.2005	Tato změna je zpracovaná ve změně č. 4/ČR a č. 11	5/ČR	14.11.2013	
11	15.3.2007				
4/ČR	1.11.2006				
12	22.11.2007	zpracováno			
5/ČR	25.9.2008	zpracováno			
13	20.11.2008				
14.-1.část 6/ČR	19.11.2009				
15 7/ČR V této změně je zpracována zm. č. 14-2.část	16.12.2010				
8/ČR	25.8.2011	zpracováno			
16	10.4.2012	zpracováno			
17	4.4.2013	zpracováno			
18-A	14.11.2013				
18-B a 10/ČR	13.11.2014				

OBSAH

KONTROLNÍ SEZNAM STRAN

ÚVODNÍ USTANOVENÍ		i
ZMĚNY A OPRAVY		ii
OBSAH		iii
ZKRATKY A SYMBOLY		ix
ODDÍL I	VŠEOBECNÁ ČÁST	
Hlava 1	Definice	I - 1 - 1
Hlava 2	Působnost	I - 2 - 1
ODDÍL II	OBCHODNÍ LETECKÁ DOPRAVA	
Hlava 1	Všeobecná ustanovení	II - 1 - 1
1.1	Vyhovění zákonům, předpisům a postupům	II - 1 - 1
1.2	Vyhovění zákonům, předpisům a postupům státu cizími provozovateli	II - 1 - 2
1.3	Řízení bezpečnosti	II - 1 - 2
1.4	Nebezpečné zboží	II - 1 - 2
1.5	Užívání psychoaktivních látek	II - 1 - 2
Hlava 2	Letový provoz	II - 2 - 1
2.1	Činnost provozních zařízení a služeb	II - 2 - 1
2.2	Provozní osvědčení a dozor nad prováděním letů	II - 2 - 1
2.3	Příprava k letu	II - 2 - 4
2.4	Postupy za letu	II - 2 - 6
2.5	Povinnosti velitele letadla	II - 2 - 7
2.6	Povinnosti referenta pro letový provoz / letového dispečera	II - 2 - 7
2.7	Příruční zavazadla	II - 2 - 7
Hlava 3	Provozní omezení daná výkonností vrtulníku	II - 3 - 1
3.1	Všeobecná ustanovení	II - 3 - 1
3.2	Vrtulníky, kterým bylo osvědčení letové způsobilosti vydáno v souladu s částí IV Předpisu L 8	II - 3 - 1
3.3	Údaje o překážkách	II - 3 - 2
3.4	Doplňkové požadavky na provoz vrtulníků 3. třídy výkonnosti v meteorologických podmínkách pro let podle přístrojů (IMC), kromě zvláštních letů VFR	II - 3 - 2
Hlava 4	Přístroje, vybavení vrtulníku a letová dokumentace	II - 4 - 1
4.1	Všeobecná ustanovení	II - 4 - 1
4.2	Všechny vrtulníky při všech letech	II - 4 - 1
4.3	Letové zapisovače	II - 4 - 3
4.4	Přístroje a vybavení pro lety podle pravidel letu za viditelnosti (VFR) a pravidel pro let podle přístrojů (IFR) – ve dne a v noci	II - 4 - 5

4.5	Všechny vrtulníky při letech nad vodou	II - 4 - 5
4.6	Všechny vrtulníky při letech nad označenými zemskými oblastmi	II - 4 - 6
4.7	Polohový maják nehody (ELT)	II - 4 - 7
4.8	Všechny vrtulníky při letech ve velkých výškách	II - 4 - 7
4.9	Všechny vrtulníky při letech v podmínkách námrazy	II - 4 - 7
4.10	Vrtulníky pro přepravu cestujících - zjišťování meteorologických podmínek významných pro bezpečnost letu	II - 4 - 7
4.11	Všechny vrtulníky, po kterých je vyžadováno, aby splnily požadavky hlukové způsobilosti Předpisu L 16/I - Hluk letadel	II - 4 - 7
4.12	Vrtulníky určené k přepravě cestujících - sedadla pro palubní průvodčí	II - 4 - 8
4.13	Vrtulníky, u nichž se požaduje vybavení odpovídačem hlásícím tlakovou nadmořskou výšku	II - 4 - 8
4.14	Mikrofony	II - 4 - 8
4.15	Systém sledování stavu vibrací	II - 4 - 8
4.16	Vrtulníky vybavené průhledovými zobrazovači (HUD) a systémy pro zlepšení viditelnosti (EVS)	II - 4 - 8
Hlava 5	Palubní komunikační a navigační vybavení vrtulníku	II - 5 - 1
5.1	Komunikační vybavení	II - 5 - 1
5.2	Navigační vybavení	II - 5 - 1
5.3	Zástavba palubního vybavení	II - 5 - 2
Hlava 6	Údržba vrtulníků	II - 6 - 1
6.1	Odpovědnosti provozovatele za údržbu	II - 6 - 1
6.2	Příručka provozovatele pro řízení údržby	II - 6 - 1
6.3	Program údržby	II - 6 - 1
6.4	Záznamy údržby	II - 6 - 1
6.5	Informace pro zachování letové způsobilosti	II - 6 - 2
6.6	Modifikace a opravy	II - 6 - 2
6.7	Uvolnění do provozu	II - 6 - 2
6.8	Záznamy	II - 6 - 2
Hlava 7	Letová posádka vrtulníku	II - 7 - 1
7.1	Složení letové posádky	II - 7 - 1
7.2	Povinnosti členů letové posádky v případě nouze	II - 7 - 1
7.3	Výcvikové programy členů letové posádky	II - 7 - 1
7.4	Kvalifikace	II - 7 - 2
7.5	Vybavení letové posádky	II - 7 - 3
7.6	Doba letu, doba letové služby a doba odpočinku	II - 7 - 3
Hlava 8	Referent pro letový provoz/letový dispečer	II - 8 - 1
Hlava 9	Příručky, doklady a záznamy	II - 9 - 1
9.1	Letová příručka	II - 9 - 1
9.2	Příručka pro řízení údržby	II - 9 - 1

	9.3	Program údržby	II - 9 - 1
	9.4	Palubní deník	II - 9 - 2
	9.5	Seznamy nouzového a záchranného vybavení na palubě	II - 9 - 2
	9.6	Záznamy zapisovačů letových údajů	II - 9 - 2
Hlava 10		Palubní průvodčí	II - 10 - 1
	10.1	Přidělení povinností pro případy nouze	II - 10 - 1
	10.2	Ochrana palubních průvodčích během letu	II - 10 - 1
	10.3	Výcvik	II - 10 - 1
	10.4	Doba letu, letové služby a doba odpočinku	II - 10 - 1
Hlava 11		Bezpečnost	II - 11 - 1
	11.1	Kontrolní seznam postupů pro prohledání vrtulníku	II - 11 - 1
	11.2	Výcvikové programy	II - 11 - 1
	11.3	Hlášení protiprávních činů	II - 11 - 1
ODDÍL III		VŠEOBECNÉ LETECTVÍ	
Hlava 1		Všeobecná ustanovení	III - 1 - 1
	1.1	Vyhovění zákonům, předpisům a postupům	III - 1 - 1
	1.2	Nebezpečné zboží	III - 1 - 1
	1.3	Užívání psychoaktivních látek	III - 1 - 1
Hlava 2		Letový provoz	III - 2 - 1
	2.1	Přiměřenost provozních zařízení	III - 2 - 1
	2.2	Provozní minima heliportu	III - 2 - 1
	2.3	Poučení před letem	III - 2 - 1
	2.4	Letová způsobilost a opatření k zajištění bezpečnosti	III - 2 - 1
	2.5	Meteorologické zprávy a předpovědi	III - 2 - 1
	2.6	Omezení vyvolaná meteorologickými podmínkami	III - 2 - 1
	2.7	Náhradní heliporty	III - 2 - 2
	2.8	Zásoba pohonných hmot a oleje	III - 2 - 2
	2.9	Zásoba kyslíku	III - 2 - 3
	2.10	Použití kyslíku	III - 2 - 3
	2.11	Poučení o nouzových úkonech za letu	III - 2 - 3
	2.12	Hlášení meteorologických podmínek z paluby	III - 2 - 3
	2.13	Nebezpečné podmínky za letu	III - 2 - 3
	2.14	Fyzická kondice členů letové posádky	III - 2 - 3
	2.15	Pracovní místa členů letové posádky	III - 2 - 3
	2.16	Postupy letu podle přístrojů	III - 2 - 4
	2.17	Instrukce - všeobecně	III - 2 - 4
	2.18	Plnění paliva s cestujícími na palubě nebo s otáčejícími se rotory	III - 2 - 4
	2.19	Let nad vodními plochami	III - 2 - 4

Hlava 3	Provozní omezení daná výkony vrtulníku	III - 3 - 1
Hlava 4	Přístroje, vybavení vrtulníku a letová dokumentace	III - 4 - 1
4.1	Všechny vrtulníky při všech letech	III - 4 - 1
4.2	Přístroje a vybavení pro lety podle pravidel letu za viditelnosti (VFR) a pravidel pro let podle přístrojů (IFR) – ve dne a v noci	III - 4 - 2
4.3	Všechny vrtulníky při letech nad vodou	III - 4 - 3
4.4	Všechny vrtulníky při letech nad označenými zemskými oblastmi	III - 4 - 3
4.5	Všechny vrtulníky při letech ve velkých výškách	III - 4 - 3
4.6	Všechny vrtulníky, po kterých je vyžadováno, aby splnily požadavky hlukové způsobilosti podle Předpisu L 16/I - Hluk letadel	III - 4 - 3
4.7	Letové zapisovače	III - 4 - 3
4.8	Polohový maják nehody (ELT)	III - 4 - 5
4.9	Vrtulníky, u nichž se požaduje vybavení odpovídači hlásícími tlakovou nadmořskou výšku	III - 4 - 6
4.10	Mikrofony	III - 4 - 6
Hlava 5	Palubní komunikační a navigační vybavení	III - 5 - 1
5.1	Komunikační vybavení	III - 5 - 1
5.2	Navigační vybavení	III - 5 - 1
Hlava 6	Údržba vrtulníků	III - 6 - 1
6.1	Odpovědnost za údržbu	III - 6 - 1
6.2	Záznamy údržby	III - 6 - 1
6.3	Informace pro zachování letové způsobilosti	III - 6 - 1
6.4	Modifikace a opravy	III - 6 - 1
6.5	Uvolnění do provozu	III - 6 - 1
6.6	Periodické určování hmotnosti	III - 6 - 1
Hlava 7	Letová posádka vrtulníku	III - 7 - 1
7.1	Kvalifikace	III - 7 - 1
7.2	Složení letové posádky	III - 7 - 1
Doplněk 1	Dozor leteckých provozovatelů související s bezpečností	Dopl. 1 - 1
1	Základní letecká legislativa	Dopl. 1 - 1
2	Zvláštní provozní předpisy	Dopl. 1 - 1
3	Státní systém dozoru nad bezpečností a jeho funkce	Dopl. 1 - 1
4	Odborně kvalifikovaný personál	Dopl. 1 - 1
5	Odborný poradenský materiál, nástroje a zajištění informací zásadních pro bezpečnost	Dopl. 1 - 1
6	Závazky osvědčování	Dopl. 1 - 1
7	Závazky průběžného dohledu	Dopl. 1 - 1
8	Vyřešení problémů souvisejících s bezpečností	Dopl. 1 - 1
Doplněk 2	Doplňující požadavky pro provoz vrtulníků v 3. třídě výkonnosti v meteorologických podmínkách pro let podle přístrojů (IMC)	Dopl. 2 - 1
1	Spolehlivost motoru	Dopl. 2 - 1

	2	Systémy a vybavení	Dopl. 2 - 1
	3	Minimální požadavky provozuschopnosti – provozní vybavení	Dopl. 2 - 2
	4	Informace v provozní příručce	Dopl. 2 - 2
	5	Hlášení událostí	Dopl. 2 - 2
	6	Provozní plánování	Dopl. 2 - 2
	7	Zkušenosti letové posádky, výcvik a přezkušování	Dopl. 2 - 2
	8	Osvědčování provozovatele nebo platnost	Dopl. 2 - 2
Doplněk 3		Osvědčení leteckého provozovatele (AOC)	Dopl. 3 - 1
	1	Účel a rozsah	Dopl. 3 - 1
	2	Vzor AOC	Dopl. 3 - 1
	3	Provozní specifikace pro každý typ letadla	Dopl. 3 - 2
<hr/>			
Doplněk 4		Letové zapisovače	Dopl. 4 - 1
	1	Všeobecné požadavky	Dopl. 4 - 1
	2	Zapisovač letových údajů (FDR)	Dopl. 4 - 1
	3	Zapisovač hlasu v pilotním prostoru (CVR)	Dopl. 4 - 2
	4	Zapisovač obrazu pilotního prostoru (AIR)	Dopl. 4 - 3
	5	Zapisovač komunikace datovým spojem (DLR)	Dopl. 4 - 3
	6	Prohlídky systémů letových zapisovačů	Dopl. 4 - 4
Dodatek A		Výkononost a provozní omezení vrtulníků	Dod. A - 1
	1	Definice	Dod. A - 1
	2	Všeobecně	Dod. A - 1
		Příklad	Dod. A - 2
	1	Definice	Dod. A - 2
	2	Všeobecně	Dod. A - 3
	3	Vlastnosti provozního prostoru	Dod. A - 4
	4	Omezení vyplývající z výkonosti	Dod. A - 4
<hr/>			
Dodatek B		Omezení doby letu a doby letové služby	Dod. B - 1
Dodatek C		Zdravotnické prostředky	Dod. C - 1
Dodatek D		Seznam minimálního vybavení (MEL)	Dod. D - 1
Dodatek E		Osvědčování leteckého provozovatele a platnost	Dod. E - 1
	1	Účel a rozsah	Dod. E - 1
	2	Požadovaná odborná vyhodnocení bezpečnosti	Dod. E - 1
	3	Činnosti schvalování	Dod. E - 2
	4	Činnosti přijetí	Dod. E - 4
	5	Jiná hlediska týkající se schválení nebo přijetí	Dod. E - 4
	6	Ověření standardu provozu	Dod. E - 5

	7	Změna osvědčení leteckého provozovatele	Dod. E - 5
Dodatek F		Systém dokumentace bezpečnosti letů	Dod. F - 1
	1	Úvod	Dod. F - 1
	2	Uspořádání	Dod. F - 1
	3	Ověření	Dod. F - 1
	4	Návrh	Dod. F - 1
	5	Rozmístění	Dod. F - 1
	6	Změnování	Dod. F - 2
Dodatek G		Obsah provozní příručky	Dod. G - 1
	1	Uspořádání	Dod. G - 1
	2	Obsah	Dod. G - 1
Dodatek H		Doplňující poradní informace pro provoz vrtulníků 3. třídy výkonnosti v meteorologických podmínkách pro let podle přístrojů (IMC)	Dod. H - 1
	1	Účel a rozsah	Dod. H - 1
	2	Spolehlivost motoru	Dod. H - 1
	3	Provozní příručka	Dod. H - 1
	4	Osvědčování provozovatele nebo platnost	Dod. H - 1
	5	Požadavky na provozní oprávnění a program údržby	Dod. H - 2
<hr/>			
Dodatek N		Provoz letadel s osvědčením letové způsobilosti v kategorii experimentální	Dod. N - 1

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

**ZKRATKY A SYMBOLY
(POUŽITÉ V TOMTO PŘEDPISU)****Zkratky**

ADREP	Accident/incident reporting Systém hlášení leteckých nehod/incidentů
AFCS	Automatic flight control system Automatický systém řízení
AGA	Aerodromes, air routes and ground aids Letiště, letové cesty a pozemní zařízení
AIG	Accident investigation and prevention Zjišťování příčin nehod a prevence
AOC	Air operator certificate Osvědčení leteckého provozovatele
ASIA/PAC	Asia/Pacific Asie/Tichý oceán
ATC	Air traffic control Řízení letového provozu (všeobecně)
ATS	Air traffic services Letové provozní služby
CAT I	Category I Kategorie I
CAT II	Category II Kategorie II
CAT III	Category III Kategorie III
CAT IIIA	Category IIIA Kategorie IIIA
CAT IIIB	Category IIIB Kategorie IIIB
CAT IIIC	Category IIIC Kategorie IIIC
CFIT	Controlled flight into terrain Řízený let do terénu
cm	Centimetre Centimetr
CDL	Configuration deviation list Seznam povolených odchylek na draku
CVR	Cockpit voice recorder Zapísovač hlasu v pilotním prostoru
DA	Decision altitude Nadmořská výška rozhodnutí

DA/H	Decision altitude/height Nadmořská výška rozhodnutí/výška rozhodnutí
DH	Decision height Výška rozhodnutí
DME	Distance measuring equipment Měřič vzdálenosti
Distance DR	The horizontal distance that the helicopter has travelled from the end of take off distance available Vodorovná vzdálenost, kterou vrtulník uletěl do konce použitelné délky pro vzlet vrtulníku
ECAM	Electronic centralized aircraft monitor Elektronický centrální monitor letadla
EFIS	Electronic flight instrument system Elektronický letový přístrojový systém
EGT	Exhaust gas temperature Teplota výstupních plynů
EICAS	Engine indication and crew alerting systém Indikace motoru a výstražný systém posádky
ELT	Emergency locator transmitter Polohový maják nehody
ELT(AF)	Automatic fixed ELT Automatický pevný ELT
ELT(AP)	Automatic portable ELT Automatický přenosný ELT
ELT(AD)	Automatically deployable ELT ELT samočinně uváděný do pracovní polohy
ELT(S)	Survival ELT Polohový maják ELT pro přežití
EPR	Engine pressure ratio Stupeň stlačení v motoru
EUROCAE	European Organization for Civil Aviation Electronics Evropská organizace pro leteckou civilní elektroniku
FATO	Final approach and take off area Prostor konečného přiblížení a vzletu
FDAU	Flight data acquisition unit Jednotka sběru letových údajů
FDR	Flight data recorder Zapisovač letových údajů
FL	Flight level Letová hladina
FM	Frequency modulation Kmitočtová modulace
ft	Foot Stopa (měrová jednotka)
g	Normal acceleration Normální zrychlení

GPWS	Ground proximity warning system Systém signalizace nebezpečného přiblížení k zemi
hPa	Hectopascal Hektopascal
IFR	Instrument flight rules Pravidla pro let podle přístrojů
IMC	Instrument meteorological conditions Meteorologické podmínky pro let podle přístrojů
INS	Inertial navigation systems Inerční navigační systémy
kg	Kilogram Kilogram
km	Kilometre Kilometr
km/h	Kilometres per hour Kilometry za hodinu
LDAH	Landing distance available Použitelná délka pro přistání vrtulníku
LOFT	Line-Oriented Flight Training Letový výcvik na nepřerušené napodobení celého letu
m	Metre Metr
MDA	Minimum descent altitude Minimální nadmořská výška pro klesání
MDA/H	Minimum descent altitude/height Minimální nadmořská výška / výška pro klesání
MDH	Minimum descent height Minimální výška pro klesání
MEL	Minimum equipment list Seznam minimálního vybavení
MHz	Megahertz Megahertz
MMEL	Master minimum equipment list Základní seznam minimálního vybavení
NAV	Navigation Navigace
NM	Nautical mile Námořní míle (1,853 km)
N1	High pressure turbine speed Rychlost otáčení vysokotlaké turbíny
OCA	Obstacle clearance altitude Bezpečná nadmořská výška nad překážkami
OCA/H	Obstacle clearance altitude/height Bezpečná nadmořská výška / výška nad překážkami
OCH	Obstacle clearance height Bezpečná výška nad překážkami

PNR	Point of no return Mezní bod návratu
R	Rotor radius Poloměr rotoru
RNP	Required navigation performance Požadovaná navigační výkonnost
RTODR	Rejected take-off distance required Požadovaná délka přerušného vzletu
RVR	Runway visual range Dráhová dohlednost
SAR	Search and rescue Pátrání a záchrana
SI	International Také of Units Mezinárodní soustava měrových jednotek
SICASP	Secondary Surveillance Radar Improvements and Collision Avoidance Systems Panel ICAO Panel na zlepšení činnosti sekundárního přehledového radaru a protisrážkového systému (vybavení letounů odpovídači hlášení tlakové nadmořské výšky)
SOP	Standard operating procedures Standardní provozní postupy
TDP	Take-off decision point Bod rozhodnutí o vzletu
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
VFR	Visual flight rules Pravidla pro let za viditelnosti
VMC	Visual meteorological condition Meteorologické podmínky pro let za viditelnosti
WXR	Weather Počasí
V_{Toss}	The minimum speed at which climb shall be achieved. With the critical power-unit inoperative, the remaining power-units operating within approved operating limits. Minimální rychlost ve které může být dosaženo stoupání při vysazení kritického motoru, tak, že zbylé motory pracují v rozsahu povolených omezení.
V_y	Best rate of climb speed Nejlepší rychlost stoupání

Symboly

°C	Degrees Celsius Stupně celsia
%	Per cent Procenta

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

ODDÍL I - VŠEOBECNÁ ČÁST
HLAVA 1 - DEFINICE

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

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

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

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

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

Bezpečná rychlost vzletu (V_{Toss}) (Take-off safety speed)

Minimální rychlost, při níž bude dosaženo stoupání s nepracujícím kritickým motorem, jestliže ostatní motory pracují v mezích schválených provozních omezení.

Poznámka: Shora uvedená rychlost může být měřena podle přístrojů, nebo může být dosažena postupem přesně vymezeným v letové příručce.

Bezpečné vynucené přistání (Safe forced landing)

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

Bod rozhodnutí o přistání (LDP) (Landing decision point)

Bod používaný ke stanovení výkonnosti při přistání, z něhož ještě lze při selhání motoru bezpečně pokračovat v přistávání, nebo zahájit postup nezdařeného přiblížení.

Poznámka: LDP se používá pouze u vrtulníků pro provoz 1. třídy výkonnosti.

Bod rozhodnutí o vzletu (TDP) (Take-off decision point)

Bod použitý ke stanovení výkonnosti při vzletu, z něhož ještě lze při selhání motoru přerušit vzlet nebo ve vzletu bezpečně pokračovat.

Poznámka: TDP se používá pouze u vrtulníků pro provoz 1. třídy výkonnosti.

Člen letové posádky (Flight crew member)

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

Člen posádky (Crew member)

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

Definovaný bod po vzletu (DPATO) (Defined point after take-off)

Bod ve fázi vzletu a počátečního stoupání, před kterým není zabezpečena schopnost vrtulníku pokračovat bezpečně v letu s jedním nepracujícím motorem a může být nezbytné provést vynucené přistání.

Definovaný bod před přistáním (DPBL) (Defined point before landing)

Bod ve fázi přiblížení a přistání, za kterým není zabezpečena schopnost vrtulníku pokračovat bezpečně v letu s jedním nepracujícím motorem a může být nezbytné provést vynucené přistání.

Poznámka: Definované body se vztahují pouze na vrtulníky pro provoz 2. třídy výkonnosti.

Doba letové služby (Flight duty period)

Celková doba od okamžiku, kdy člen letové posádky nastoupil službu po době odpočinku a před vykonáním letu nebo řady letů do okamžiku, kdy je zproštěn všech povinností po skončení letu nebo řady letů.

Doba letu - vrtulníky (Flight time - helicopters)

Celková doba od okamžiku, kdy se rotory vrtulníku začnou otáčet, do okamžiku, kdy vrtulník naposled zastaví na konci tohoto letu a rotory se zastaví.

Poznámka 1: Státy mohou poskytnout návod pro ty případy, které definice doby letu nepopisuje nebo povolit obvyklé postupy. Příklady: posádka se mění bez zastavení rotorů; po letu následuje postup při proudu rotorů pracujícím motorem. V každém případě je čas, kdy rotory pracují mezi úseky letu, započítán do doby letu.

Poznámka 2: Tato definice je určena pouze pro účely předpisů o době letu a době ve službě.

Doba odpočinku (Rest period)

Jakýkoliv časový úsek, během kterého je člen letové posádky zproštěn na zemi všech povinností ukládaných mu provozovatelem.

Dráhová dohlednost RVR (Runway visual range)

Vzdálenost, na kterou může pilot letadla nacházejícího se na ose RWY vidět denní dráhové

značení nebo návěstidla ohraničující RWY nebo vyznačující její osu.

Fáze přiblížení a přistání - vrtulníky (Approach and landing phase - helicopters)

Část letu z výšky 300 m (1 000 ft) nad plochou konečného přiblížení a vzletu, jestliže byl let plánován s překročením této výšky, nebo v ostatních případech od zahájení sestupu k bodu přistání nebo nezdařeného přiblížení.

Fáze traťového letu (En-route phase)

Část letu od konce vzletu a fáze počátečního stoupání do začátku fáze přiblížení a přistání.

Poznámka: Kde nemůže být zajištěna bezpečná vzdálenost od překážek vizuálně, musí se lety plánovat tak, aby tato bezpečná vzdálenost byla zajištěna. Pro případ vysazení kritického motoru jsou povinni provozovatelé přijmout alternativní postupy.

Fáze vzletu a počátečního stoupání (Take-off and initial climb phase)

Část letu od začátku vzletu do výšky 300 m nad plochou konečného přiblížení a vzletu, jestliže je plánováno překročení této výšky nebo v ostatních případech do konce stoupání.

Helidek (Helideck)

Heliport umístěný na plovoucí nebo pevné konstrukci mimo břeh.

Heliport (Heliport)

Letiště nebo vymezená plocha na konstrukci určená buď zcela nebo zčásti pro přílety, odlety a pozemní pohyby vrtulníků.

Poznámka 1: Pokud je v celém tomto předpisu používán výraz „heliport“, je tím myšleno, že výraz se také použije pro letiště určená především pro použití letouny.

Poznámka 2: Vrtulníky mohou být provozovány na a z ploch jiných než heliporty.

Hustě osídlený prostor (Congested area)

Prostor, který je ve velkoměstě, městě nebo osadě používán převážně k bydlení, obchodním činnostem nebo rekreaci.

Hustě osídlené nehostinné prostředí (Congested hostile environment)

Nehostinné prostředí uvnitř hustě osídlené oblasti.

Integrovaný oděv pro přežití (Integrated survival suit)

Oděv pro přežití, který splňuje společné požadavky na oděv pro přežití a záchrannou vestu.

Konečné přiblížení stálým klesáním (CDFA) (Continuous descent final approach)

Technika, odpovídající postupům stabilizovaného přiblížení, pro let v úseku konečného přiblížení postupem nepřesného přístrojového přiblížení stálým klesáním, bez přechodu do horizontálního letu, z nadmořské výšky/výšky fixu konečného přiblížení

nebo vyšší, do bodu přibližně 15 m (50 ft) nad prahem dráhy pro přistání nebo do bodu, kde by pro daný typ letadla měl začít manévr podrovnání.

Letadlo (Aircraft)

Zařízení schopné vyvozovat síly nesoucí jej v atmosféře z reakcí vzduchu, které nejsou reakcemi vůči zemskému povrchu.

Letecké práce (Aerial work)

Provoz letadla, při kterém se letadla používá pro zvláštní služby jako pro zemědělství, stavebnictví, snímkování, zeměměřičství, leteckou reklamu, pozorování a hlídkování, pátrání a záchranu.

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, poskytované stanovištěm řízení letového provozu.

Letový zapisovač (Flight recorder)

Jakýkoliv 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“.

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 vrtulí/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 vztažena ke střední hladině moře a výška rozhodnutí DH je vztažena k výšce prahu dráhy nad mořem.

Poznámka 2: Požadovanou vizuální referencí 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 žádoucí. 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 žádoucí.

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.

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

Specifikace prostorové navigace (RNAV). 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
- odezva/schopnost pátrání a záchrany není zajištěna v souladu s předpokládaným vystavením (vlivu prostředí); nebo
- ohrožení osob nebo majetku na zemi je nepřijatelné.

Nehostinné prostředí jiné než hustě osídlené (Non-congested hostile environment)

Nehostinné prostředí mimo hustě osídlený prostor.

Noc (Night)

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

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

Obchodní letecká doprava (Commercial air transport operation)

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

Oprava (Repair)

Obnova výrobku letadlové techniky do stavu letové způsobilosti, který zajišťuje, že dané letadlo vyhovuje navrhovaným hlediskům příslušných požadavků letové způsobilosti na jeho konstrukci, použitým pro vydání Typového osvědčení příslušného typu letadla poté, co byl výrobek letadlové techniky poškozen nebo opotřeben.

Osvědčení leteckého provozovatele (AOC) (Air operator certificate)

Osvědčení opravňující provozovatele provádět přesně vymezenou obchodní leteckou dopravu.

Palubní průvodčí (Cabin crew member)

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

Plocha konečného přiblížení a vzletu (FATO) (Final approach and take-off area)

Stanovená plocha, nad kterou se provádí postup konečného přiblížení do visení anebo k přistání, a ze které se zahajuje vzletový manévr. Když se FATO používá pro provoz vrtulníků první třídy výkonnosti, zahrnuje prostor přerušového vzletu.

Polohový maják nehody (ELT) (Emergency locator transmitter)

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

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

ELT pevně zabudovaný do letadla, uváděný do činnosti automaticky.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Poznámka: Postup nepřesného přístrojového přiblížení může používat techniku konečného přiblížení stálým klesáním (CDFA). CDFA s poradním vedením VNAV vypočítaným palubním vybavením (viz Předpis L 8168, Část I, Díl 4, Hlava 1, ust. 1.8.1) je považováno za 3D přiblížení podle přístrojů. CDFA s manuálním výpočtem požadované rychlosti klesání je považováno za 2D přiblížení podle přístrojů. Pro více informací o CDFA viz Předpis L 8168 Část I, Hlava 1, Díl 4, ust. 1.7 a 1.8.

Postup přesného přiblížení (Precision approach (PA) procedure)

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

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

Postup přiblížení podle přístrojů 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.

Požadovaná komunikační výkonnost (RCP) (Required communication performance)

Vyhlášené požadavky výkonnosti pro provozní komunikaci k podpoře specifických funkcí ATM.

Program údržby (Maintenance programme)

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

Prostorová navigace (RNAV) (Area navigation)

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

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

Prostředí jiné než nehostinné (Non-hostile environment)

Prostředí, ve kterém:

- a) může být provedeno vynucené přistání, protože plocha a její okolní prostředí je vhodné; nebo

- b) osoby na palubě vrtulníku mohou být odpovídajícím způsobem chráněny před živly; nebo

- c) je zajištěna odezva/schopnost pátrání a záchrany v souladu s předpokládaným vystavením (vlivu prostředí); nebo

- d) je ohrožení osob nebo majetku na zemi přijatelné;

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

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.

Provozní řízení (Operational control)

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

Provozní letový plán (Operational flight plan)

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

Provozní minima heliportu (Helicopter 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 kategorií provozu.

Provozní příručka (Operations manual)

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

Provozní příručka letadla (Aircraft operating manual)

Příručka přijatá 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, podmínky a omezení spojené s Osvědčením leteckého provozovatele a podléhající podmínkám v Provozní příručce.

Provozovatel (Operator)

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

Průhledový zobrazovač (Head-up display)

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

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:

- dvojezměrné (2D) přiblížení podle přístrojů s využitím pouze směrového vedení; a
- trojjezměrné (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, jehož podrobnosti obsahují strukturu organizace údržby a odpovědnosti vedení údržby, rozsahu prací, popisu 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.

Psychoaktivní látky (Psychoactive substances)

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

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.

Série letů (Series of flights)

Serie letů jsou po sobě jdoucí lety, které:

- začínají a končí v rámci 24hodinové doby; a
- 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 provozními omezeními a korekcí letové výkonnosti.

13.11.2014

Změna č. 18-B

I - 1 - 6

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).

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.

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

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

Typ RCP (RCP type)

Označení (label) (např. RCP 240), které vyjadřuje hodnoty přiřazené k parametrům RCP pro dobu komunikační transakce, kontinuitu, použitelnost a integritu.

Úsek konečného přiblížení (FAS) (Final approach segment)

Takový úsek postupu přiblížení podle přístrojů, ve kterém je dokončeno přivedení letadla do směru přistání a klesání na přistání.

Údržba (Maintenance)

Provádění úkonů, potřebných k zajištění zachování letové způsobilosti letadla, zahrnující kteroukoliv z následujících činností nebo jejich kombinaci: generální opravu, prohlídku, výměnu dílů, odstranění závady a provedení modifikace nebo opravy.

Uvolnění do provozu (Maintenance release)

Dokument, který obsahuje osvědčení potvrzující, že k němu vztažené práce údržby byly ukončeny uspokojivým způsobem, ve shodě se schválenými údaji a postupy popsány v Příručce postupů organizace údržby, nebo jiným rovnocenným systémem.

Velitel letadla (Pilot-in-command)

Pilot určený provozovatelem nebo, v případě všeobecného letectví, vlastníkem k velení a pověřený provedením bezpečného letu.

Vrtulník (Helicopter)

Letadlo těžší než vzduch schopné letu převážně působením aerodynamických sil vznikajících na jednom nebo více poháněných rotorech, jejichž osy jsou v podstatě svislé.

Poznámka: Některé státy používají výraz „rotorové letadlo“ jako alternativní výraz pro „vrtulník“.

Vyvýšený heliport (Elevated heliport)

Heliport umístěný na vyvýšené konstrukci nad zemí.

Zachování letové způsobilosti (Continuing airworthiness)

Soubor postupů, jejichž prostřednictvím letadlo, motor, vrtule nebo součást vyhovuje platným požadavkům letové způsobilosti a zůstává ve stavu pro bezpečný provoz po celou dobu své provozní životnosti.

Základní seznam minimálního vybavení (MMEL) (Master minimum equipment list)

Seznam zpracovaný pro konkrétní typ letadla organizací odpovědnou za typový návrh a schválený leteckým úřadem státu projekce, obsahující položky, z nichž jedna nebo více smí být na začátku letu mimo provoz. Tento seznam může být spojován se zvláštními provozními podmínkami, omezeními nebo postupy.

Zařízení pro výcvik pomocí letové simulace (Flight simulation training device)

Kterýkoliv ze tří uvedených druhů, na němž lze na zemi simulovat podmínky letu.

Letový simulátor (Flight simulator)

který věrně znázorňuje pilotní prostor určitého typu letadla tím, že realisticky napodobuje indikace a ovládací činnosti mechanických, elektrických, elektronických a jiných palubních soustav, obvyklé prostředí členů letové posádky, letové výkony a vlastnosti daného typu letadla.

Trenažér letových postupů (Flight procedures trainer)

který znázorňuje prostředí pilotního prostoru a napodobuje odezvy přístrojů, jednoduché ovládací činnosti mechanických, elektrických, elektronických a jiných palubních soustav, letové výkony a vlastnosti letadla určité kategorie.

Trenažér základů letu podle přístrojů (Basic instrument flight trainer)

který je vybaven vhodnými přístroji a napodobuje prostředí pilotního prostoru letadla při letu podle přístrojů.

Zásady lidských činitelů (Human factors principles)

Zásady, které platí pro letecký projekt/konstrukci, osvědčování, výcvik, provoz a údržbu

a které se snaží nalézt bezpečné rozhraní mezi člověkem a ostatními systémovými složkami správným zvážením lidské výkonnosti.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

HLAVA 2 - PŮSOBNOST

2.1 Pro provoz vrtulníků provozovateli oprávněnými k provádění obchodní letecké dopravy platí 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 a doplnění, a Dodatek B Předpisu L 6/III.

2.2 Pro provoz vrtulníků provozovateli oprávněnými k provádění leteckých prací platí použitelná ustanovení předpisu L 6, část III.

2.3 Pro provoz vrtulníků všeobecného letectví platí předpis L 6, část III.

Poznámka 1: Pro provoz letounů provozovateli oprávněnými k provádění obchodní letecké dopravy platí 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 a doplnění, a Hlava Q Přílohy III k nařízení Rady (EHS) č. 3922/91 ze dne 16. prosince 1991 o harmonizaci technických požadavků a správních postupů v oblasti civilního letectví, ve znění pozdějších změn a doplnění.

2.4 Pro provoz letadel jiných než letounů a/nebo vrtulníků provozovateli oprávněnými k provádění obchodní letecké dopravy a pro provoz letadel jiných než vrtulníků provozovateli oprávněnými k provádění leteckých prací platí použitelná ustanovení předpisu L 6, část I.

Poznámka 2: Pro provoz letounů všeobecného letectví platí předpis L 6, část II. Pro provoz letadel všeobecného letectví jiných než vrtulníků platí použitelná ustanovení předpisu L 6, část II.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

**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 vybidla, 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 dotyčným 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 Provozovatelé musí zajistit, aby jejich zaměstnanci byli v potřebném rozsahu seznámeni s povinnostmi dodržovat zákony, předpisy a postupy těch států, v nichž jsou jejich vrtulníky provozovány.

1.1.2 Provozovatelé 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. Kritéria pro skladbu postupů pro let za viditelnosti a podle přístrojů jsou uvedena v PANS-OPS, Svazek 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 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.

1.1.4 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.

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

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

1.1.6 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.

1.1.7 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.

1.1.8 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 poleť.

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

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 Z programu rozboru letových údajů nesmí být vyvozována kárná odpovědnost a program musí obsahovat záruky pro ochranu zdroje(ů) poskytujícího(poskytujících) údaje.

Poznámka 1: Poradenský materiál pro vytvoření programů rozboru letových údajů je obsažen v dokumentu Manual on Flight Data Analysis Programmes (FDAP) (Doc 10000).

Poznámka 2: Právní výklad k ochraně informací ze systémů sběru a zpracování údajů vztahujících se k bezpečnosti je obsažen v Dodatku B k Předpisu L 19.

1.3.3 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 F.

1.4 Nebezpečné zboží

Poznámka 1: Ustanovení o přepravě nebezpečného zboží jsou obsažena v Předpise L 18 - Bezpečná letecká doprava nebezpečného zboží.

Poznámka 2: Článek 35 Úmluvy odkazuje na určitá omezení druhů nákladu.

1.5 Užívání psychoaktivních látek

Poznámka: Ustanovení týkající se užívání psychoaktivních látek je obsaženo v Předpise L 1, ust. 1.2.7 a Předpise L2, ust. 2.5.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

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 E obsahuje návod pro vydání osvědčení leteckého provozovatele.

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 od 1. ledna 2010 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 od 1. ledna 2010 musí odpovídat uspořádání uvedenému v Doplňku 3, ust. 3.

Poznámka: Dodatek E, 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 nimi 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 zpřístupnit Provozní příručku sestavenou podle návodu obsaženého v Dodatku G. 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 Dodatku G.

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 a 10.3.

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 velitelům 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 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 (provoz podle pravidel IFR)

2.2.8.1 Provozovatel musí stanovit provozní minima heliportu metodou schválenou Úřadem pro všechny heliporty používané v jeho provozu. Tato minima nesmí být nižší než minima stanovená úřadem státu, v němž se heliport nachází, pokud úřad tohoto státu neschválí provozovateli minima nižší.

Poznámka 1: Tento článek nepožaduje od leteckého úřadu státu, kde se heliport nachází, stanovit provozní minima heliportu.

Poznámka 2: Použití průhledového zobrazovače (HUD) nebo systému pro zlepšení viditelnosti (EVS) může umožnit provoz s dohlednostmi nižšími, než jsou normálně spojeny s provozními minimy heliportu.

2.2.8.2 Úřad musí zajistit, že bude při stanovení provozních minim heliportu, která se používají v jednotlivých případech, brán zřetel na tyto faktory:

- a) typ, výkonnost a manévrovací schopnosti vrtulníku;
- b) složení posádky, její schopnost a zkušenost;
- c) fyzikální vlastnosti heliportu a směr přiblížení;
- d) vhodnost a výkony vizuálních a nevizuálních prostředků, které jsou k dispozici;
- e) zařízení použitelná ve vrtulníku pro účely navigace a popř. nebo pro řízení části letu během přiblížení na přistání a nezdařeného přiblížení;
- f) překážky v prostoru přiblížení a nezdařeného přiblížení a bezpečná výška nad překážkami pro přiblížení podle přístrojů;
- g) prostředky používané pro určování a hlášení meteorologických podmínek;
- h) překážky v odletových a příletových prostorech a nezbytné bezpečné výšky nad překážkami.

2.2.8.3 Přiblížení podle přístrojů je na základě navržených nejnižších provozních minim, pod kterými

musí přiblížení pokračovat pouze s požadovanou vizuální referencí, klasifikováno takto:

- a) Druh A: s minimální výškou pro klesání nebo výškou rozhodnutí 75 m (250 ft) nebo vyšší; a
- b) Druh B: s výškou rozhodnutí nižší než 75 m (250 ft). Přiblížení podle přístrojů druhu B je kategorizováno takto:
 - 1) I. kategorie (CAT I): s výškou rozhodnutí nejméně 60 m (200ft) a buď s dohledností nejméně 800 m, nebo dráhovou dohledností nejméně 550 m;
 - 2) II. kategorie (CAT II): s výškou rozhodnutí menší než 60 m (200 ft), ale nejméně 30 m (100 ft) a dráhovou dohledností nejméně 300 m;
 - 3) IIIA. kategorie (CAT IIIA): s výškou rozhodnutí menší než 30 m (100 ft) nebo bez výšky rozhodnutí a s dráhovou dohledností nejméně 175 m;
 - 4) IIIB. kategorie (CAT IIIB): s výškou rozhodnutí menší než 15 m (50 ft) nebo bez výšky rozhodnutí a s dráhovou dohledností menší než 175 m, ale nejméně 50 m.
 - 5) IIIC. kategorie (CAT IIIC): bez jakýchkoliv omezení výšky rozhodnutí a dráhové dohlednosti.

Poznámka 1: V případech, kdy výška rozhodnutí (DH) a dráhová dohlednost (RVR) spadají do různých kategorií přiblížení, mělo by být přiblížení podle přístrojů provedeno v souladu s požadavky kategorie požadující přísnější požadavky (např. provoz s DH v rozsahu provozu IIIA. kategorie, ale s RVR IIIB. kategorie je považován za přiblížení IIIB. kategorie nebo provoz s DH v rozsahu II. kategorie a RVR v rozsahu I. kategorie je pokládán za přiblížení II. kategorie.

Poznámka 2: Požadovanou vizuální referenci se rozumí, že pilot by měl vidět po dostatečnou dobu tu část vizuálních prostředků nebo přiblížovacího prostoru, aby vyhodnotil polohu letadla a rychlost její změny ve vztahu k požadované dráze letu. Při přiblížení okruhem je požadovanou vizuální referencí viditelnost dráhy a jejího okolí.

Poznámka 3: Poradenský materiál ke klasifikaci přiblížení a jejímu vztahu k přiblížení podle přístrojů, postupům, dráhovým a navigačním systémům je uveden v dokumentu All Weather Operations Manual (Doc 9365).

2.2.8.4 Přiblížení podle přístrojů II. a III. kategorie nesmí být schváleno, pokud není poskytována informace o RVR.

2.2.8.5 Přiblížení podle přístrojů při dohlednosti nižší než 800 m by nemělo být schváleno, pokud není

poskytována informace o RVR nebo přesné měření nebo pozorování dohlednosti.

Poznámka: Požadavky na přesnost meteorologických měření a pozorování a v současnosti dosažitelná přesnost meteorologických měření a pozorování jsou uvedeny v Předpisu L 3 Meteorologie, Dodatek B.

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

Poznámka: Poradenský materiál k využívání techniky konečného přiblížení stálým klesáním (CDFA) pro postupy nepřesného přístrojového přiblížení je uveden v Předpisu L 8168, Díl 1.7.

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

2.2.9 Záznamy o pohonných hmotách a oleji

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

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

2.2.10 Posádka

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

2.2.10.2 Doba letu, doba letové služby a doba odpočinku

Provozovatel musí zpracovat pravidla k omezení doby letu a doby letové služby a pro zajištění postačující doby odpočinku všech svých členů letových posádek („Vlastní norma provozovatele“). Tato pravidla musí být v souladu s vyhláškou Ministerstva dopravy č. 466/2006 Sb., o bezpečnostní letové normě a musí být zařazena do provozní příručky schválené Úřadem.

2.2.10.3 Provozovatel musí vést záznamy o době letu, době letové služby a době odpočinku všech svých členů letových posádek.

2.2.11 Cestující

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

- a) dvou a/nebo vícebodových bezpečnostních pásů;
- b) nouzových východů;
- c) záchranných vest, jestliže jsou předepsány;
- d) kyslíkového přístroje, jestliže je toto zařízení pro použití cestujících předepsáno;

e) jiných nouzových zařízení určených pro individuální použití, zahrnujících nouzové instrukce pro cestující.

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

2.2.11.3 V případě nouze za letu musí být cestující instruováni o nouzových postupech vhodných pro danou situaci.

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

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

2.3 Příprava k letu

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

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

Poznámka: Serie letů jsou následné lety, které:

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

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

2.3.3 Provozní plánování letů

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

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

2.3.4 Náhradní heliport

2.3.4.1 Náhradní heliport při vzletu

2.3.4.1.1 Náhradní heliport při vzletu musí být vybrán a určen v provozním letovém plánu, jestliže meteorologické podmínky na letišti odletu jsou stejné nebo horší než použitelná provozní minima heliportu.

2.3.4.1.2 Pro heliport, který byl vybrán jako náhradní při vzletu, musí dostupné informace naznačovat, že v době užívání budou podmínky stejné nebo lepší než provozní minima heliportu pro takový provoz.

2.3.4.2 Náhradní heliport určení

2.3.4.2.1 Provozovatel musí zvolit alespoň jeden náhradní heliport určení pro let prováděný podle pravidel letu podle přístrojů pokud:

- doba letu a převládající meteorologické podmínky nejsou na heliportu určení takové, aby hodinu před a hodinu po předpokládaném času příletu na heliport určení nebylo možno provést přiblížení a přistání za meteorologických podmínek pro let za viditelnosti, nebo
- heliport zamýšleného přistání je osamocený a nemá vhodný náhradní heliport. Musí být stanoven bod posledního návratu.

2.3.4.2.2 Pro heliport, který byl vybrán jako náhradní heliport určení, musí dostupné informace naznačovat, že v době užívání budou podmínky stejné nebo lepší než provozní minima heliportu pro takový provoz.

2.3.4.2.3 Pro let na letišti určení, na kterém je předpověď horší než provozní minima heliportu, by měly být vybrány dva náhradní heliporty určení. Předpověď na první náhradním heliportu určení by měla být stejná nebo lepší než provozní minima pro heliport určení a na druhém lepší než provozní minima pro náhradní heliport určení.

2.3.4.3 Vhodné náhradní heliporty v pobřežních vodách musí být přesně vymezeny za těchto podmínek:

- náhradní heliporty v pobřežních vodách (off-shore) budou použity za bodem posledního návratu (PNR). Náhradní heliporty nad pevninou (on-shore) musí být použity před PNR.
- musí být vzata v úvahu spolehlivost kritických řídicích systémů a kritických letadlových celků a musí s ní být počítáno při stanovení vhodnosti náhradních heliportů
- před příletem na náhradní heliport musí být vrtulník schopen vyvinout potřebnou výkonnost s jedním nepracujícím motorem
- v možném dosahu musí být zaručena přístupnost vrtulníkové plošiny; a
- informace o počasí musí být spolehlivé a správné.

Poznámka: Technika přistání, uvedená v letové příručce pro případ poruchy systému řízení, musí být brána v úvahu při stanovení vhodnosti určitých helidek jako náhradních heliportů.

2.3.4.4 Náhradní heliporty v pobřežních vodách by neměly být používány, pokud je možné přepravovat dostatek paliva k použití náhradního heliportu nad pevninou. Náhradní heliporty v pobřežních vodách by neměly být použity v nehostinném prostředí.

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 zamýšleného přistání nebo je-li požadován náhradní heliport určení, budou v době plánovaného příletu stejné nebo lepší, než provozní minima heliportu.

Poznámka: V některých Státech je praxe taková, že se pro účely plánování vyhlásí pro heliport, který je určen jako náhradní, vyšší minima než pro stejný heliport, který je plánován pro zamýšlené přistání.

2.3.5.3 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.

2.3.5.4 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 – Icing Operations (Doc – 9640)

2.3.6 Zásoba 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 vrtulník mohl:

- a) letět na heliport plánovaného přistání
- b) dále letět 20 minut nejhodnější cestovní rychlostí
- c) mít zásobu pohonných hmot, schválenou Úřadem, postačující ke krytí zvýšené spotřeby při nepředvídaných okolnostech vymezených provozovatelem.

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. 2.3.4.1 a) nevyžaduje náhradní heliport, letět na heliport plánovaného přistání a potom ještě:

- a) letět 30 minut vyčkávací rychlostí ve 450 m (1 500 ft) nad heliportem určení za standardních teplotních podmínek a přiblížit a přistát, a
- b) mít zásobu pohonných hmot, schválenou Úřadem, postačující ke krytí zvýšené spotřeby při nepředvídaných okolnostech vymezených provozovatelem.

2.3.6.3.2 Jestliže se vyžaduje náhradní heliport, letět a provést přiblížení a nezdařené přiblížení na heliportu určení a potom:

- a) letět na náhradní heliport uvedený v letovém plánu a
- b) letět 30 minut vyčkávací rychlostí ve 450 m (1500 ft) nad náhradním heliportem za standardních teplotních podmínek a přiblížit a přistát, a
- c) mít zásobu pohonných hmot, schválenou Úřadem, postačující ke krytí zvýšené spotřeby při nepředvídaných okolnostech vymezených provozovatelem.

2.3.6.3.3 Jestliže není vhodný náhradní heliport podle ust. 2.3.4.1 (např. heliport určení je osamocený), 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 přetlaku 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 přeplánování letu na jiný heliport za předpokladu, že požadavky ust. 2.3.6 budou splněny od bodu, v němž byl let přeplánován.

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

Vrtulník nesmí být plněn palivem, jestliže cestující nastupují, jsou na palubě nebo vystupují, nebo otáčeli se rotor, jestliže provozovatel neobdržel zvláštní oprávnění Úřadu za jakých podmínek může být plnění provedeno.

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

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

2.3.8 Zásoba kyslíku

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

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

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

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

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

2.4 Postupy za letu

2.4.1 Provozní minima heliportu

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

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

Poznámka: Kritéria pro úsek konečného přiblížení jsou obsažena v dokumentu PANS-OPS (Doc 8168, Volume II).

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

2.4.2 Meteorologická pozorování

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

2.4.3 Nebezpečné podmínky za letu

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

2.4.4 Pracovní místa členů posádky

2.4.4.1 Vzlet a přistání

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

2.4.4.2 Let na trati

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

2.4.4.3 Bezpečnostní pásy

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

2.4.4.4 Bezpečnostní postroje

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

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

2.4.5 Použití kyslíku

Všichni členové letové posádky musí při výkonu funkcí nezbytných pro bezpečný provoz vrtulníku za letu používat nepřetržitě kyslíkové přístroje, jestliže nastanou za letu podmínky, které použití kyslíku

vyžadují v souladu s ust. 2.3.8.1 a 2.3.8.2 tohoto předpisu.

2.4.6 Ochrana palubních průvodčích a cestujících ve vrtulníku s přetlakovou kabinou v případě ztráty přetlaku

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

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

2.4.7 Postupy letu podle přístrojů

2.4.7.1 Pro každý prostor konečného přiblížení a vzletu nebo heliport využitelný pro lety podle přístrojů, musí být schválen a vyhlášen Úřadem jeden nebo více postupů přiblížení podle přístrojů.

2.4.7.2 Všechny vrtulníky provozované v souladu s pravidly letu podle přístrojů musí dodržovat postupy pro přiblížení podle přístrojů, které byly schváleny Úřadem.

Poznámka 1: Provozní postupy, kterými se musí řídit letecký personál podílející se na provádění letů podle přístrojů, jsou obsaženy v Předpise L 8168.

Poznámka 2: Kritéria pro konstrukci postupů pro lety podle přístrojů jsou obsažena v dokumentu PANS-OPS (Doc 8168), Volume II.

2.4.8 Postupy pro omezení hluku vrtulníku
Provozovatel by měl zajistit, že postupy pro vzlet a přistání berou v úvahu potřebu snižovat účinek hluku vrtulníku.

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. 2.2.1.4 musí:

- pomáhat veliteli vrtulníku při přípravě letu a opatřovat pro tento účel potřebné informace;
- pomáhat veliteli vrtulníku při přípravě provozního letového plánu a letového plánu letových provozních služeb, podepisovat je, je-li to požadováno a druhý předat do evidence příslušnému stanovišti letových provozních služeb; a
- předávat během letu veliteli vrtulníku vhodnými prostředky informace, které mohou být důležité pro bezpečné provedení letu.

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

- zahájit takové postupy, popsané v provozní příručce, a současně vyloučit přijetí jakéhokoliv opatření, které by mohlo být v rozporu s postupy řízení letového provozu; a
- sdělit veliteli letadla informace vztahující se k bezpečnosti, které by mohly být nezbytné pro bezpečné provedení letu, včetně informací vztahujících se k jakýmkoliv 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.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

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. Dodatek A poskytuje návod, který napomáhá Státům při vytvoření předpisu o výkonnosti.

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.

3.1.2 Za podmínek, kdy není v případě selhání kritické pohonné jednotky zajištěno bezpečné pokračování letu, musí být provoz vrtulníku prováděn způsobem, který věnuje náležitou pozornost dosažení bezpečného vynucené přistání.

Poznámka: Návod pro „náležitou pozornost“ je obsažen v Dodatku A, ust. 2.4.

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

3.1.3 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 určena v ust. 3.2 pokud možno splněna.

3.1.4 Pokud jsou vrtulníky provozovány z a do hustě osídleného nehostinného prostředí, musí příslušný úřad státu, v kterém je heliport umístěn, stanovit požadavky umožňující tento provoz, prováděný způsobem, který věnuje náležitou pozornost nebezpečí spojeného se selháním pohonné jednotky.

Poznámka: Návod pro „náležitou pozornost“ je obsažen v Dodatku A, ust. 2.4.

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: Úroveň požadované výkonnosti je uvedena na příkladech v Dodatku A.

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 zajistili 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, nenasvědčující-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, stanoví jinak za výjimečných okolností pro určitý heliport nebo

provozní plochu, kde neexistuje problém hlukového zatížení.

3.2.7.1 Při vytváření předpisu o výkonnosti musí Státy provozovatele buď, použít metodologii hodnocení rizika v souladu s návodem v Dodatku A nebo ty státy, které si zvolí nepoužívat metodologii hodnocení rizika, musí používat standardy ust. 3.2.7.2, 3.2.7.3 a 3.2.7.4.

3.2.7.2 Vzlet a počáteční fáze vzletu

3.2.7.2.1 *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. 3.2.7.3.1.

3.2.7.2.2 *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. 3.2.7.3.1. 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.

3.2.7.2.3 *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.

3.2.7.3 Na trati

3.2.7.3.1 *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. 3.2.7.4.1 pro provoz 1. třídy výkonnosti nebo podmínky ust. 3.2.7.4.2 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.

3.2.7.3.2 *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.

3.2.7.4 Fáze přiblížení a přistání

3.2.7.4.1 *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. 3.2.7.2.1. V případě selhání, ke kterému dojde za bodem rozhodnutí o přistání, musí být vrtulník schopen přistát a zastavit v rámci použitelné délky přistání.

3.2.7.4.2 *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. 3.2.7.2.2. Za DPBL může selhání kritické pohonné jednotky způsobit vynucené přistání vrtulníku; proto musí být uplatňovány podmínky stanovené v ust. 3.1.2.

3.2.7.4.3 *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.

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 L6 a Předpisem L8 zajištěna:

- a) spolehlivostí motorů;
- b) provozovatelskými postupy údržby, provozními postupy a programy výcviku posádky;

- c) vybavením a dalšími požadavky poskytnutými v souladu s daným Doplněkem.

Poznámka: Návod k „doplňkovým požadavkům na provoz vrtulníků 3. třídy výkonnosti v meteorologických podmínkách pro let podle přístrojů (IMC)“ je obsažen v Doplněku 2.

- 3.4.3 Provozovatel provozující vrtulníky 3. třídy výkonnosti za podmínek IMC musí mít

program sledování vývoje stavu motoru a musí ke sledování motorů využívat doporučené nástroje, systémy, provozní postupy a postupy údržby výrobců motoru a vrtulníku.

- 3.4.4 Aby se snížil výskyt mechanických selhání vrtulníků 3. třídy výkonnosti provozovaných za podmínek IMC, mělo by se využívat sledování stavu vibrací pro systém pohonu ocasního rotoru.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

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 ověřena 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 nimi spojené provozní specifikace vydané Státem provozovatele v jazyce jiném než v angličtině, musí být přiložen anglický překlad.

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

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.

4.2 Všechny vrtulníky při všech letech

4.2.1 Všechny vrtulníky musí být vybaveny takovými přístroji, které dovolí letové posádce, aby kontrolovala dráhu 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 průvodčích, jako součást provozní posádky, univerzální soupravu pro ochranu zdraví pro použití palubními průvodčími při zvládnutí incidentů spojených se špatným zdravotním stavem, který souvisí s případem podezření na infekční onemocnění nebo v případě onemocnění, které je spojené s kontaktem s tělesnými tekutinami.

Poznámka: Poradenský materiál týkající se obsahu souprav první pomoci a univerzálních souprav pro ochranu zdraví je uveden v Dodatku C.

b) přenosnými schválenými hasicími přístroji takového typu, které při použití neznečistí nebezpečně vzduch uvnitř vrtulníku a zastavěnými v souladu s ustanovením o letové způsobilosti. Nejméně jeden hasicí přístroj musí být umístěn:

- 1) v pilotní kabině;
- 2) v každém oddíle pro cestující, který je oddělen od pilotní kabiny a který není snadno přístupný posádce vrtulníku.

Poznámka 1: Jakýkoliv přenosný přístroj takto instalovaný v souladu s osvědčením letové způsobilosti lze považovat za předepsaný.

Poznámka 2: Pro informace týkající se hasicích látek v hasicích přístrojích viz ust. 4.2.2.1.

- c) 1) sedadlem nebo lehátkem pro každou osobu, starší dvou let;
- 2) bezpečnostním pásem nebo soustavou bezpečnostních pásů pro každé sedadlo nebo lehátko; a
- 3) vícebodovými bezpečnostními pásy pro každé sedadlo člena letové posádky. Vícebodový bezpečnostní pás pro každé sedadlo pilota obsahuje prostředky, které budou automaticky omezovat účinky náhlého snížení rychlosti na trup sedícího.

Pokud jsou zastavěna dvojitá řízení, měly by vícebodové bezpečnostní pásy pro každé sedadlo pilota obsahovat zádržné prostředky, které zabrání horní části těla osoby na palubě postižené ztrátou pracovní schopnosti nevědomě zasahovat do řízení vrtulníku.

Poznámka 1: V závislosti na konstrukci může pro tento účel postačit napojení na zařízení s inerčním zámkem.

Poznámka 2: Vícebodový bezpečnostní pás se skládá z ramenních popruhů a bezpečnostních pásů. Bezpečnostní pásy mohou být použity samostatně.

- d) prostředky umožňující předávat cestujícím tyto informace a pokyny:
- 1) kdy se mají zapnout bezpečnostní pásy nebo vícebodové bezpečnostní pásy
 - 2) kdy a jak se má použít kyslíkové vybavení, je-li předepsáno;
 - 3) o zákazu kouření;
 - 4) o umístění a použití záchranných vest nebo osobních plovacích prostředků, jestliže jsou na palubě předepsány;
 - 5) o umístění a způsobu otevření nouzových východů;
- e) pokud jsou použity pojistky, náhradními elektrickými pojistkami vhodných jmenovitých hodnot pro výměnu těch pojistek, které jsou přístupné za letu.

4.2.2.1 Jakákoliv hasicí látka používaná v zastavěných hasicích přístrojích u každé nádoby na toaletách určené k likvidaci použitých ručníků, papíru nebo odpadu ve vrtulníku, jehož individuální osvědčení letové způsobilosti bylo poprvé vydáno 31. prosince 2011 nebo později, a jakákoliv hasicí látka používaná v přenosných hasicích přístrojích ve vrtulníku, jehož individuální osvědčení letové způsobilosti bylo poprvé vydáno 31. prosince 2016 nebo později:

- a) musí splňovat požadavky Státu zápisu do rejstříku na minimální použitelnou výkonnost; a
- b) nesmí být druhu uvedeného na seznamu ve skupině II přílohy A Montrealského protokolu o látkách, které poškozují ozonovou vrstvu, 8. vydání z roku 2009.

Poznámka: Informace týkající se hasicích látek jsou uvedeny v technické nótě UNEP Halons Technical Options Committee Technical Note No. 1 (New Technology Halon Alternatives) a ve zprávě FAA Report No. DOT/FAA/AR-99-63 (Options to the Use of Halons for Aircraft Fire Suppression Systems).

4.2.3 Vrtulník musí mít na palubě:

- a) provozní příručku předepsanou ustanovením 2.2.2, nejméně však ty její části, které se týkají letového provozu;
- b) letovou příručku obsahující údaje o výkonech požadované ustanoveními Hlavy 3 a všechny ostatní údaje nutné pro provoz letadla v rozsahu uvedeném v příloze k jeho typovému osvědčení, pokud tyto údaje nejsou obsaženy v provozní příručce;
- c) mapy platné a vhodné pro trať plánovaného letu a pro každou další trať, o které lze předpokládat, že na ni může být let odkloněn;

ČR:

- d) **osvědčení o zápisu do leteckého rejstříku České republiky;**
- e) **osvědčení letové způsobilosti nebo jiný dokument osvědčující letovou způsobilost;**
- f) **osvědčení hlukové způsobilosti, pokud je pro dané letadlo požadováno Předpisem L 16/l;**

- g) **povolení ke zřízení a provozování palubní radiostanice, pokud je součástí vybavení vrtulníku;**
- h) **palubní deník nebo doklad jej nahrazující s obsahem podle ust. 9.4.1;**
- i) **podaný letový plán, pokud je jeho podání předepsáno;**
- k) **potvrzení o údržbě, je-li požadováno příslušným postupem;**
- l) **doklad o pojištění zákonné odpovědnosti;**
- m) **postupy, předepsané v Předpisu L 2, pro velitele letadel, proti kterým se zakročuje;**
- n) **vizuální signály, uvedené v Předpisu L 2, používané zakročujícím letadlem a letadlem, proti kterému se zakročuje.**

Poznámka: Účelem ust. ČR 4.2.3 d) až n) je poskytnout ucelený přehled dokumentace, která je požadována příslušnými ustanoveními tohoto Předpisu a dalšími souvisejícími předpisy.

4.2.3.1 Provozovatel vrtulníku odpovídá za platnost dokladů, stejně jako za úplnost a správnost záznamů do palubního deníku, není-li dále stanoveno jinak.

4.2.3.2 Provozovatel vrtulníku odpovídá za vedení palubního deníku způsobem a v rozsahu stanoveném v pokynech Úřadu. Tyto pokyny jsou nedílnou součástí palubního deníku.

4.2.3.3 Velitel letadla odpovídá za záznamy o provedených letech a závadách vrtulníku zjištěných za letu. Tyto záznamy musí být provedeny a potvrzeny podpisem velitele letadla po každém letu.

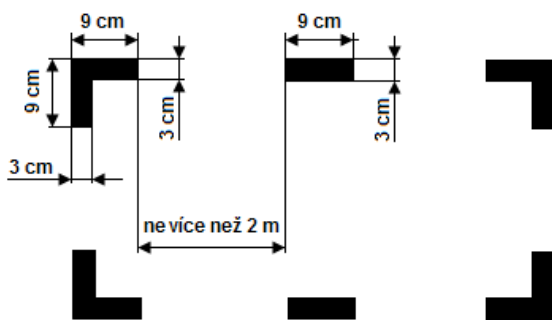
4.2.3.4 Provozovatel vrtulníku odpovídá za to, že záznamy potvrzující letovou způsobilost jsou podepsány osobou, která je držitelem platného průkazu opravňujícího osvědčit způsobilost vrtulníku k letu, vydaného nebo uznaného za platný v souladu s požadavky Předpisu L 1.

4.2.4 Označení míst pro vniknutí do trupu vrtulníku

4.2.4.1 Jsou-li na trupu vrtulníku označena místa, jimiž mohou v případě nouze vniknout do vrtulníků záchranné čety, musí být tato místa označena způsobem podle následujícího obrázku. Označení musí být provedeno v barvě červené nebo žluté a v případě potřeby se orámuje bíle, aby na pozadí jasně vyniklo.

4.2.4.2 Je-li vzdálenost mezi rohovými značkami větší než 2 m, musí být mezi ně vloženy další značky rozměru 9 cm x 3 cm tak, aby vzdálenost mezi sousedními značkami nebyla větší než 2 m.

Poznámka: Toto ustanovení nepožaduje vrtulník opatřit místy, jimiž lze do něj vniknout.



Obr. 4 - 1

Označení míst pro vniknutí do trupu (viz ust. 4.2.4)

4.3 Letové zapisovače

Poznámka 1: Letové zapisovače chráněné před nárazem tvoří jeden nebo větší počet z následujících systémů: zapisovač letových údajů (FDR), zapisovač hlasu v pilotním prostoru (CVR), zapisovač obrazu pilotního prostoru (AIR) a/nebo zapisovač komunikace datovým spojem (DLR). Informace o obrazu pilotního prostoru a komunikaci datovým spojem mohou být zapisovány buď zapisovačem CVR nebo FDR.

Poznámka 2: Kombinované zapisovače FDR/CVR mohou být použity pouze ke splnění požadavků na vybavení letovými zapisovači dle tohoto předpisu.

Poznámka 3: Podrobný poradenský materiál k letovým zapisovačům obsahuje Doplněk 4.

Poznámka 4: Lehké letové zapisovače tvoří jeden nebo větší počet následujících systémů: systém záznamu údajů letadla (ADRS), systém záznamu zvuku v pilotním prostoru (CARS), systém záznamu obrazu pilotního prostoru (AIRS) a systém záznamu komunikace datovým spojem (DLRS). Informace o obrazu pilotního prostoru a komunikaci datovým spojem mohou být zaznamenány buď systémem CARS nebo ADRS.

4.3.1 Zapisovače letových údajů (FDR) a systémy záznamu údajů letadla (ADRS)

Poznámka 1: Požadavky na výkonnost FDR a AIR jsou obsaženy v dokumentu EUROCAE ED-112 Minimum Operational Performance Specification (MOPS) for Crash Protected Airborne Recorder Systems nebo rovnocenných dokumentech.

Poznámka 2: Parametry, které mají být zaznamenávány, jsou uvedeny v Tabulce A4-1 v Doplněku 4.

Poznámka 3: Požadavky na výkonnost ADRS jsou obsaženy v dokumentu EUROCAE ED-155 Minimum Operational Performance Specification (MOPS) for Lightweight Flight Recorder Systems nebo rovnocenných dokumentech.

4.3.1.1 Typy

4.3.1.1.1 Zapisovač letových údajů Typ IV musí zaznamenat parametry nezbytné k přesnému určení dráhy letu, rychlosti, letové polohy, výkonu pohonných jednotek a režimu letu.

4.3.1.1.2 Zapisovač letových údajů Typ IVA musí zaznamenat parametry nezbytné k přesnému

určení dráhy letu, rychlosti, letové polohy, výkonu pohonných jednotek, konfigurace a režimu letu.

4.3.1.1.3 Zapisovač letových údajů Typ V musí zaznamenat parametry nezbytné k přesnému určení dráhy letu, rychlosti, letové polohy a výkonu pohonných jednotek.

4.3.1.2 Používání

4.3.1.2.1 Všechny vrtulníky o maximální schválené vzletové hmotnosti větší než 3 180 kg, jejichž individuální osvědčení letové způsobilosti je poprvé vydáno 1. ledna 2016, musí být vybaveny zapisovačem letových údajů Typu IVA.

4.3.1.2.2 Všechny vrtulníky o maximální schválené vzletové hmotnosti větší než 7 000 kg nebo o schválené konfiguraci sedadel pro více než 19 cestujících, jejichž individuální osvědčení letové způsobilosti bylo poprvé vydáno 1. ledna 1989 nebo později, musí být vybaveny zapisovačem letových údajů Typu IV.

4.3.1.2.3 Všechny vrtulníky o maximální schválené vzletové hmotnosti od 3 180 kg do 7 000 kg včetně, jejichž individuální osvědčení letové způsobilosti bylo poprvé vydáno 1. ledna 1989 nebo později, by měly být vybaveny zapisovačem letových údajů Typu V.

4.3.1.2.4 Všechny vrtulníky s turbínovými motory o maximální schválené vzletové hmotnosti od 2 250 kg do 3 180 kg včetně, jejichž žádost o typové osvědčení byla smluvnímu státu podána 1. ledna 2018 nebo později, musí být vybaveny:

- a) FDR Typu IV A; nebo
- b) AIR Třídy C, schopným zaznamenávat parametry dráhy a rychlosti letu zobrazované pilotovi(pilotům); nebo
- c) ADRS, schopným zaznamenávat základní parametry uvedené v Tabulce A4-3 v Doplněku 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.

4.3.1.2.5 Všechny vrtulníky o maximální schválené vzletové hmotnosti 3 180 kg nebo nižší, jejichž individuální typové osvědčení bylo poprvé vydáno 1. ledna 2018 nebo později, by měly být vybaveny:

- a) FDR Typu IV A; nebo
- b) AIR Třídy C, schopným zaznamenávat parametry dráhy a rychlosti letu zobrazované pilotovi(pilotům); nebo
- c) ADRS, schopným zaznamenávat základní parametry uvedené v Tabulce A4-3 v Doplněku 4.

4.3.1.3 Ukončení používání

4.3.1.3.1 Použití zapisovačů letových údajů se záznamem rytým do kovové folie musí být ukončeno.

4.3.1.3.2 Používání analogových zapisovačů letových údajů používajících kmitočtové modulace (FM) by mělo být ukončeno.

4.3.1.3.3 Používání zapisovačů letových údajů na fotografické filmy musí být ukončeno.

4.3.1.3.4 Používání analogových zapisovačů letových údajů používajících kmitočtové modulace (FM) musí být ukončeno 1. ledna 2012.

4.3.1.3.5 Používání zapisovačů letových údajů používajících magnetické pásky by mělo být ukončeno 1. ledna 2011.

4.3.1.3.6 Používání zapisovačů letových údajů používajících magnetické pásky musí být ukončeno 1. ledna 2016.

4.3.1.4 Doba záznamu

Zapisovače letových údajů typu IV, IVA a V musí být schopny uchovat informace zaznamenané alespoň za posledních deset hodin svého provozu.

4.3.2 Zapisovače hlasu v pilotním prostoru (CVR)

Poznámka: Požadavky na výkonnost CVR jsou obsaženy v dokumentu EUROCAE ED-112 Minimum Operational Performance Specification (MOPS) for Crash Protected Airborne Recorder Systems nebo rovnocenných dokumentech.

4.3.2.1 Používání

4.3.2.1.1 Všechny vrtulníky o maximální schválené vzletové hmotnosti větší než 7 000 kg, jejichž individuální osvědčení letové způsobilosti bylo poprvé vydáno 1. ledna 1987 nebo později, 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 3 180 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.

4.3.2.1.3 Všechny vrtulníky o maximální schválené vzletové hmotnosti větší než 7 000 kg, jejichž individuální osvědčení letové způsobilosti bylo poprvé vydáno před 1. lednem 1987, musí být vybaveny CVR. U vrtulníků, které nejsou vybaveny FDR, musí být na CVR zaznamenávány alespoň otáčky nosného rotoru.

4.3.2.2 Ukončení používání

4.3.2.2.1 Používání CVR používajících magnetické a kovové pásky musí být ukončeno 1. ledna 2016.

4.3.2.2.2 Používání CVR používajících magnetické a kovové pásky by mělo být ukončeno 1. ledna 2011.

4.3.2.3 Doba záznamu

4.3.2.3.1 CVR musí být schopny uchovat informace, zaznamenané nejméně během posledních 30 minut svého provozu.

4.3.2.3.2 Od 1. ledna 2016 musí být všechny vrtulníky, u nichž je vybavení CVR požadováno, vybaveny CVR schopným uchovat informace zaznamenané nejméně během posledních 2 hodin svého provozu.

4.3.2.3.3 Všechny vrtulníky, jejichž individuální osvědčení letové způsobilosti bylo poprvé vydáno 1. ledna 1990 nebo později, a u nichž je vybavení CVR požadováno, by měly být vybaveny CVR schopným uchovat informace zaznamenané nejméně během posledních 2 hodin svého provozu.

4.3.3 Zapisovač komunikace datovým spojem (DLR)

Poznámka: Požadavky na výkonnost DLR jsou obsaženy v dokumentu EUROCAE ED-112 Minimum Operational Performance Specification (MOPS) for Crash Protected Airborne Recorder Systems nebo rovnocenných dokumentech.

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, využívající jakoukoliv aplikaci pro komunikaci datovým spojem uvedenou v ust. 5.1.2 v Doplnku 4, a u nichž je požadováno vybavení zapisovačem hlasu v pilotním prostoru (CVR), musí zaznamenat na zapisovač letových údajů všechny zprávy z komunikace datovým spojem.

4.3.3.1.2 Všechny vrtulníky, které budou 1. ledna 2016 nebo později modifikovány prostřednictvím zástavby a používání jakékoliv aplikace pro komunikaci datovým spojem uvedené v ust. 5.1.2 v Doplnku 4, a u nichž je požadováno vybavením CVR, musí zaznamenat na zapisovač letových údajů všechny zprávy z komunikace datovým spojem.

Poznámka 1: Komunikace datovým spojem v současnosti provozují buď vrtulníky využívající ATN nebo letadla vybavená FANS 1/A.

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.

4.3.3.2 Doba záznamu

Minimální doba záznamu by měla odpovídat době záznamu CVR.

4.3.3.3 Vzájemný vztah (korelace)

Záznam komunikace datovým spojem musí být ve vzájemném vztahu se zaznamenaným zvukem v pilotním prostoru.

4.3.4 Letové zapisovače – všeobecně

4.3.4.1 Konstrukce a zástavba

Letové zapisovače musí být konstruovány, umístěny a zastavěny tak, aby byla zajištěna největší prakticky možná ochrana záznamů a aby bylo možné zapsané informace uchovat, reprodukovat a přepsat. Letové zapisovače musí splňovat předepsané požadavky na havarijní způsobilost a ochranu proti ohni.

Poznámka: Specifikace průmyslu pro odolnost proti nárazu a ochranu proti ohni pro FDR, CVR, AIR a DLR jsou obsaženy v dokumentu EUROCAE ED-112 Minimum Operational Performance Specification (MOPS) for Crash Protected Airborne Recorder Systems nebo rovnocenných dokumentech.

4.3.4.2 Používání

4.3.4.2.1 Letové zapisovače nesmí být během letu vypnuty.

4.3.4.2.2 Pro zachování záznamů letového zapisovače se musí zapisovač vypnout po ukončení letu, během kterého došlo k nehodě nebo incidentu a nesmí být znovu zapnut až do vyjmutí tohoto záznamu. Letové zapisovače nesmí být znovu uvedeny do činnosti před jejich předložením k dispozici v souladu s Předpisem L 13.

Poznámka 1: Potřebu vyjmutí záznamů letového zapisovače z letadla určí úřad Státu, který provádí odborné zjišťování příčin leteckých nehod a incidentů s patřičným zřetelem k závažnosti události a daným okolnostem, včetně dopadu na provoz.

Poznámka 2: Odpovědnosti provozovatele vztahující se k uchovávaní záznamů letového zapisovače jsou obsaženy v ust. 9.6, Oddílu II.

4.3.4.3 Zachování provozuschopnosti

Aby bylo zajištěno zachování provozuschopnosti musí být prováděny provozní kontroly a vyhodnocování záznamů ze systémů letových zapisovačů.

Poznámka: Postupy prohlídek systémů letových zapisovačů jsou uvedeny v Doplňku 4.

4.3.4.4 Elektronická dokumentace záznamů letového zapisovače

Dokumentace týkající se parametrů zaznamenaných FDR, předkládaná provozovatelem úřadům zjišťujícím příčiny letecké nehody, by měla být v elektronické podobě a měla by odpovídat specifikacím průmyslu.

Poznámka: Specifikace průmyslu pro dokumentaci týkající se parametrů zaznamenaných letovými zapisovači lze nalézt v dokumentu ARINC 647A Flight Recorder Electronic Documentation nebo rovnocenném dokumentu.

4.4 Přístroje a vybavení pro lety podle pravidel letu za viditelnosti (VFR) a pravidel pro let podle přístrojů (IFR) – ve dne a v noci

Poznámka: Požadavky na letové přístroje v ust. 4.4.1, 4.4.2 a 4.4.3 mohou být splněny kombinací přístrojů nebo elektronickými zobrazovacími displeji.

4.4.1 Všechny vrtulníky provozované podle pravidel VFR ve dne musí být vybaveny:

- magnetickým kompasem;
- přesnými palubními hodinami, udávajícími hodiny, minuty a sekundy;
- citlivým barometrickým výškoměrem;
- rychloměrem; a
- dalšími přístroji nebo vybavením, které předepíše příslušný úřad.

4.4.2 Všechny vrtulníky provozované podle pravidel letu za viditelnosti v noci musí být vybaveny:

- vybavením uvedeným v ust. 4.4.1;
 - ukazatelem letové polohy (umělým horizontem) pro každého požadovaného pilota a jedním záložním ukazatelem letové polohy;
 - příčným sklonoměrem;
 - ukazatelem kurzu (směrovým setrvačником);
 - variometrem;
 - takovými dodatečnými přístroji a vybavením, které může být předepsáno příslušným úřadem;
- a následujícími světly:

g) světly předepsanými Předpisem L 2, pro letadla za letu nebo při provozu na pohybové ploše.

Poznámka: Všeobecné charakteristiky světél jsou uvedeny v Předpise L 8. Podrobné charakteristiky ke splnění požadavků Předpisu L 2 pro vrtulníky za letu nebo při provozu na pohybové ploše jsou obsaženy v Airworthiness Technical Manual /Doc 9051 - AN/896.

- dvěma přístávacími světlomety;
- osvětlením všech přístrojů a zařízení nutných pro zajištění bezpečnosti vrtulníku, které používá letová posádka; a
- osvětlením všech prostorů pro cestující;
- elektrickou svítinou pro každé pracovní místo člena posádky.

4.4.2.1 Jeden z přístávacích světlometů musí být nastavitelný alespoň ve svislé rovině.

4.4.3 Všechny vrtulníky letící podle pravidel pro lety podle přístrojů (IFR) nebo za podmínek, při nichž se vrtulník nemůže udržet v žádané letové poloze bez údajů jednoho nebo více letových přístrojů, musí být vybaveny těmito přístroji:

- magnetickým kompasem;
- přesnými palubními hodinami, udávajícími hodiny, minuty a sekundy;
- dvěma citlivými barometrickými výškoměry s bubínkem a ručkou, vybavené počítadlem, nebo rovnocenným provedením;
- systémem pro indikaci rychlosti letu s prostředky pro vyloučení účinků vlhkosti a námrazy;
- 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 dostatečným způsobem prokázána Úřadu předepsaná stabilita bez takového systému;
- l) a takovými dalšími přístroji a vybavení, 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 uloženými k usnadnění jejich pohotového použití v případě nouze a vybavenými nouzovými prostředky, včetně prostředků pro uchování života, vhodnými pro daný let;
Pokud jsou vybaveny dvěma záchrannými čluny, měl by být každý schopen nést všechny osoby na palubě ve stavu přetížení.
- c) pro signalizaci tísňe, popsanou v Předpise L 2, pyrotechnickými prostředky.

Poznámka: Stav přetížení 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 záchrana 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 záchrana 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 b), 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 záchrana. Umístění jednotek vysílače je rozhodující faktor při zajištění optimální ochrany proti poškození a ohni. Mělo by být také bráno v úvahu umístění řídicích 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 vzduchu vyšší 376 hPa, a který nemůže provést bezpečně během čtyř minut sestup do výšky, v níž je atmosférický tlak roven 620 hPa, musí být vybaven ke splnění požadavku 2.3.8.2 kyslíkovým vybavením automaticky uváděným do provozního stavu. Počet kyslíkových dýchacích přístrojů musí být nejméně o 10 % větší, než je počet sedadel cestujících a palubních průvodčích. Doporučuje se plnit tento požadavek i u vrtulníků, kterým bylo vydáno osvědčení letové způsobilosti před 9. listopadem 1998.

4.8.4 Vrtulník, kterému je vydáno individuální osvědčení letové způsobilosti před 9. listopadem 1998, určený k provozu ve výškách, v níž je atmosférický tlak roven 620 hPa, by měl být vybaven ke splnění požadavku ust. 2.3.8.2 kyslíkovým vybavením automaticky uváděným do provozního stavu. Počet kyslíkových dýchacích přístrojů by měl být nejméně o 10 % větší než je počet sedadel cestujících a palubních průvodčích. Doporučuje se plnit tento požadavek i u vrtulníků, kterým bylo vydáno osvědčení letové způsobilosti před 9. listopadem 1998.

4.9 Všechny vrtulníky při letech v podmínkách námrazy

Všechny vrtulníky používané na tratích, na nichž je hlášena nebo očekávána námraza, musí být vybaveny odmrzovacím zařízením.

4.10 Vrtulníky pro přepravu cestujících - zjišťování meteorologických podmínek významných pro bezpečnost letu

Vrtulníky používané k přepravě cestujících by měly být vybaveny palubním meteorologickým radarem nebo jiným schváleným zařízením na zjišťování meteorologických podmínek významných pro bezpečnost letu. Pokud budou tyto vrtulníky provozovány v noci nebo podle pravidel letu podle přístrojů a v oblasti s častým výskytem nebezpečných meteorologických jevů (např. bouřek), může Úřad zástavbu výše uvedeného vybavení stanovit jako povinnou.

4.11 Všechny vrtulníky, po kterých je vyžadováno, aby splnily požadavky hlukové způsobilosti Předpisu L 16/I - Hluk letadel

Všechny vrtulníky, po kterých je vyžadováno, aby splnily požadavky hlukové způsobilosti Předpisu L 16/I – Hluk letadel, musí mít na palubě dokument osvědčující jejich hlukovou způsobilost. Jestliže dokument nebo jiné přiměřené prohlášení potvrzuje osvědčení o hlukové způsobilosti, jež je obsaženo v dalším dokumentu schváleném Státem zápisu do rejstříku a je vydáno v jiném jazyce než anglickém, musí být k němu přiložen anglický překlad.

Poznámka 1: Toto osvědčení může být uvedeno v kterémkoliv palubním dokladu schváleném Státem zápisu do rejstříku v souladu s příslušnými ustanoveními Předpisu L 16/I – Hluk letadel.

Poznámka 2: Různé požadavky hlukové způsobilosti předpisu L 16/I – Hluk letadel, které jsou uplatňovány na vrtulníky, jsou přesně stanoveny podle data žádosti o Typové osvědčení, nebo datem schválení žádosti podle rovnocenného stanoveného postupu certifikujícím úřadem. Po některých vrtulnících není vyžadováno, aby splnily jakékoliv požadavky hlukové způsobilosti. Podrobnosti viz Předpis L 16/I – Hluk letadel, Oddíl II, Hlava 8 a 11.

4.12 Vrtulníky určené k přepravě cestujících - sedadla pro palubní průvodčí

4.12.1 Všechny vrtulníky musí být vybaveny sedadlem umístěným ve směru nebo proti směru letu (s odchylkou do 15° od podélné osy vrtulníku), které je opatřeno vícebodovým bezpečnostním pásem pro palubní průvodčí, jejíž přítomnost je nezbytná k plnění ust. 10.1, týkajícího se nouzového opuštění vrtulníku.

Poznámka 1: V souladu s opatřením ust. 4.2.2.1 c) musí být k dispozici sedadlo a bezpečnostní pásy pro každého dalšího člena palubního personálu.

Poznámka 2: Vícebodový bezpečnostní pás se skládá z ramenních popruhů a bezpečnostních pásů. Bezpečnostní pásy mohou být použity samostatně.

4.12.2 Sedadla pro palubní průvodčí musí být umístěna u nouzových východů, jak na úrovni podlahy, tak u ostatních, podle požadavků pro nouzové opuštění vrtulníku.

4.13 Vrtulníky, u nichž se požaduje vybavení odpovídačem hlásícím tlakovou nadmořskou výšku

Pokud není příslušným úřadem schváleno jinak, musí být všechny vrtulníky vybaveny odpovídačem hlásícím tlakovou nadmořskou výšku, který je v provozu podle ustanovení Předpisu L 10.

Poznámka: Toto ustanovení je určeno k podpoře účinnosti systémů ACAS, stejně jako ke zlepšení účinnosti letových provozních služeb. Smyslem je rovněž vyčlenění letadel, které nejsou vybaveny odpovídačem hlásícím tlakovou nadmořskou výšku tak, aby se nenacházela ve stejném vzdušném prostoru s letadly, která jsou vybavena palubními protisrážkovými systémy.

4.14 Mikrofony

Všichni členové letové posádky na palubě ve službě musí komunikovat přes ramínkový nebo hrdelní mikrofon.

4.15 Systém sledování stavu vibrací

Vrtulníky, které mají maximální schválenou vzletovou hmotnost přesahující 3 175 kg nebo maximální schválený počet sedadel pro cestující větší než 9, by měly být vybaveny systémem sledování stavu vibrací.

4.16 Vrtulníky vybavené průhledovými zobrazovači (HUD) a systémy pro zlepšení viditelnosti (EVS)

V případě, že jsou vrtulníky vybaveny systémy HUD a EVS, musí být používání takových systémů k získání provozních výhod schváleno Státem provozovatele.

Poznámka: Poradenský materiál k systémům HUD a EVS je obsažen v Předpise L 6/I, Dodatku I.

HLAVA 5 - PALUBNÍ KOMUNIKAČNÍ A NAVIGAČNÍ VYBAVENÍ VRTULNÍKU

5.1 Komunikační vybavení

5.1.1 Vrtulník musí být vybaven radiovým komunikačním vybavením umožňující:

- a) obousměrná spojení s letištní službou řízení
- b) příjem meteorologických informací v každém okamžiku letu
- c) obousměrné spojení v každém okamžiku letu nejméně s jednou leteckou stanicí a se všemi ostatními stanicemi a na těch kmitočtech, které jsou předepsány ministerstvem dopravy.

Poznámka: Požadavky ust. 5.1.1 budou považovány za splněné, jestliže se prokáže, že spojení požadovaných tímto odstavcem může být dosaženo za obvyklých podmínek šíření radiových vln na uvažované trati.

5.1.2 Radiová komunikační vybavení, požadovaná podle ust. 5.1.1 musí zajistit spojení na leteckém tísňovém kmitočtu 121,5 MHz.

5.1.3 Pro lety v definovaných částech vzdušného prostoru nebo na tratích, kde byl předepsán typ RCP, musí být vrtulník, navíc k požadavkům stanoveným v ust. 5.1.1:

- a) vybaven spojovacím vybavením, které umožní jeho provoz v souladu s předepsaným(i) typem(typy) RCP; a
- b) schválen Státem provozovatele pro provoz v takovém vzdušném prostoru.

Poznámka: Informace o RCP a souvisejících postupech a návody, který se týká schvalovacího procesu jsou obsaženy v Manual on Required Communication Performance (RCP) (v přípravě). Tento dokument také obsahuje odkazy na další dokumenty vytvořené Státy a mezinárodními orgány, které se týkají spojovacích systémů a požadované spojovací výkonnosti.

5.2 Navigační vybavení

5.2.1 Vrtulník musí být vybaven navigačním vybavením, která mu umožní let:

- a) podle jeho provozního letového plánu, a

- b) podle požadavků letových provozních služeb; s výjimkou případů, kdy navigace letu podle pravidel pro let za viditelnosti (VFR) je prováděna srovnávací navigací podle orientačních bodů na zemi.

5.2.2 Pro provoz, pro který byly předepsány navigační specifikace pro PBN, musí vrtulník navíc k požadavkům stanoveným v ust. 5.2.1:

- a) mít navigační vybavení, které umožní provoz podle předepsaných navigačních specifikací(i); a
- b) být schválen Státem provozovatele pro takový provoz.

Poznámka: Informace o navigaci založené na výkonnosti a návody týkající se procesu zavádění a schvalování provozu, jsou obsaženy v Performance-based Navigation Manual (Doc 9613). Tento dokument obsahuje rovněž úplný seznam odkazů na další dokumenty vytvořené Státy a mezinárodními organizacemi ohledně navigačních systémů.

5.2.3 Vrtulník musí být vybaven takovým navigačním vybavením, aby v případě poruchy některé jeho části, v kterémkoliv okamžiku letu, zbytek výstroje zaručoval provádění navigace podle ust. 5.2.1 a je-li to použitelné ust. 5.2.2.

5.2.4 Při letech, u nichž se plánuje přistání za meteorologických podmínek pro let podle přístrojů (IMC), musí být vrtulník vybaven příslušným navigačním vybavením, které poskytuje vrtulníku navedení do bodu, z něhož může být provedeno přistání za podmínek letu za viditelnosti. Toto vybavení musí takové vedení zajišťovat na všech heliportech, kde se plánuje přistání za meteorologických podmínek pro let podle přístrojů (IMC) a na všech stanovených náhradních heliportech.

5.3 Zástavba palubního vybavení

Zástavba vybavení musí být taková, aby porucha některé jeho části sloužící k radiovému spojení, navigaci nebo oběma účelům, nezpůsobila poruchu jiné části sloužící k radiovému spojení nebo navigaci.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

HLAVA 6 - ÚDRŽBA VRTULNÍKŮ

Poznámka 1: Pro účely této Hlavy pojmem „vrtulník“ zahrnuje: pohonné soustavy, soustavy přenosu výkonu, rotory, letadlové celky, agregáty, přístroje, vybavení a aparatury včetně nouzového vybavení.

Poznámka 2: Odkazy celé této Hlavy náleží do požadavků Státu zápisu do rejstříku. V případě, že Stát provozovatele není totožný se Státem zápisu do rejstříku, je nezbytné uvážit některé dodatečné požadavky Státu provozovatele.

Poznámka 3: Požadavky na zachování letové způsobilosti jsou obsaženy v dokumentu ICAO Doc 9760, Airworthiness Manual.

6.1 Odpovědnosti provozovatele za údržbu

6.1.1 Provozovatelé musí podle postupů přijatelných pro Stát zápisu do rejstříku zajistit, že:

- a) každý vrtulník, který provozují, je udržován ve stavu letové způsobilosti;
- b) provozní a nouzové vybavení nezbytné pro provedení zamýšleného letu je v provozuschopném stavu; a
- c) Osvědčení letové způsobilosti každého vrtulníku, který provozují, zůstává v platnosti.

6.1.2 Provozovatel nesmí provozovat žádný vrtulník, pokud na něm není provedena údržba a není uvolněn do provozu buď organizací oprávněnou v souladu s ust. 8.7 Předpisu L 6/I nebo jiným rovnocenným systémem přijatelným pro Stát zápisu do rejstříku.

6.1.3 Přijme-li Stát zápisu do rejstříku rovnocenný systém, musí mít osoba, která podepisuje uvolnění do provozu, kvalifikaci podle Předpisu L 1.

6.1.4 Provozovatel musí zaměstnat osobu nebo skupinu osob, aby zajistil, že veškerá údržba je prováděna v souladu s Příručkou pro řízení údržby.

6.1.5 Provozovatel musí zajistit, že údržba jeho vrtulníků je prováděna v souladu s programem údržby schváleným Státem zápisu do rejstříku.

6.2 Příručka provozovatele pro řízení údržby

6.2.1 Aby mohl provozovatel používat a řídit personál pro údržbu a provoz, musí zajistit Příručku pro řízení údržby, přijatelnou pro Stát zápisu do rejstříku, v souladu s ust. 9.2. Návrh příručky musí dodržet zásady lidských činitelů.

Poznámka: Výkladový materiál k uplatňování zásad lidských činitelů lze nalézt v dokumentu ICAO Doc 9683, Human Factors Training Manual.

6.2.2 Provozovatel musí zajistit, aby všechny změny a doplňky Příručky pro řízení údržby byly podle potřeb včas a řádně provedeny.

6.2.3 Kopie změn a doplňků Příručky pro řízení údržby musí být ihned zaslány všem organizacím a osobám, kterým byla příručka vydána.

6.2.4 Provozovatel musí Státu provozovatele a Státu zápisu do rejstříku poskytnout kopii Příručky pro řízení údržby, společně se všemi změnami, doplňky a/nebo opravami a zapracovat do ní závazné materiály požadované Státem provozovatele nebo Státem zápisu do rejstříku.

6.3 Program údržby

6.3.1 Provozovatel musí zajistit, aby personál pro údržbu a provoz měl k dispozici program údržby, schválený Státem zápisu do rejstříku, obsahující pokyny podle ust. 9.3. Při návrhu a uplatňování programu údržby provozovatele musí být dodrženy zásady lidských činitelů.

Poznámka: Výkladový materiál k uplatňování zásad lidských činitelů lze nalézt v dokumentu ICAO Doc 9683, Human Factors Training Manual.

6.3.2 Veškeré změny a doplňky programu údržby musí být ihned zaslány všem organizacím a osobám, kterým byl program údržby vydán.

6.4 Záznamy údržby

6.4.1 Provozovatel musí zajistit uchování následujících záznamů po dobu uvedenou v ust. 6.4.2:

- a) celkovou dobu provozu (v hodinách, kalendářní době nebo cyklech, jak je předepsáno) vrtulníku a všech celků s omezenou životností;
- b) aktuální stav plnění požadavků všech závazných informací pro zachování letové způsobilosti;
- c) příslušné podrobnosti o modifikacích a opravách vrtulníku a jeho hlavních celků;
- d) dobu v provozu (v hodinách, kalendářní době a cyklech, jak je předepsáno) od poslední generální opravy vrtulníku nebo jeho celků, které mají stanovenou povinnou dobu do generální opravy;
- e) aktuální stav letounu související s plněním programu údržby; a

f) podrobné záznamy o údržbě prokazující splnění všech požadavků pro podepsání uvolnění do provozu.

6.4.2 Záznamy podle ust. 6.4.1 a) až e) musí být uchovány po dobu minimálně 90 dní od trvalého vyřazení příslušných celků z provozu a záznamy podle ust. 6.4.1 f) po dobu minimálně jednoho roku od podepsání uvolnění do provozu.

6.4.3 V případě dočasné změny provozovatele musí být záznamy k dispozici novému provozovateli. V případě trvalé změny provozovatele musí být záznamy převedeny na nového provozovatele.

6.5 Informace pro zachování letové způsobilosti

6.5.1 Provozovatel vrtulníku, jehož maximální vzletová hmotnost je větší než 3 175 kg, musí ve vztahu k zachování letové způsobilosti monitorovat a vyhodnocovat údržbu a provozní zkušenosti a poskytovat informace předepsané Státem zápisu do rejstříku a podávat hlášení s využitím systému uvedeném v ust. 4.2.3 f) a 4.2.4 Části II Předpisu L 8.

6.5.2 Provozovatel vrtulníku, jehož maximální schválená vzletová hmotnost je větší než 3 175 kg, musí od organizace odpovědné za typový návrh vrtulníku dostávat a vyhodnocovat informace a doporučení pro zachování letové způsobilosti a musí zavádět z toho vyplývající opatření, která jsou považována za nezbytná, v souladu s postupy přijatelnými pro Stát zápisu do rejstříku.

Poznámka: Výklad výrazu „organizace odpovědná za typový návrh“ je obsažen v ICAO Doc 9760, Airworthiness Manual.

6.6 Modifikace a opravy

Všechny modifikace a opravy musí vyhovět požadavkům letové způsobilosti přijatelným pro Stát zápisu do rejstříku. Musí být stanoveny postupy, které zajistí uchování informací dokládajících splnění požadavků letové způsobilosti.

6.7 Uvolnění do provozu

6.7.1 Uvolnění do provozu musí být vyplněno a podepsáno k osvědčení toho, že práce údržby byly provedeny uspokojivě a v souladu se schválenými údaji a postupy popsány v Příručce postupů organizace k údržbě.

6.7.2 Uvolnění do provozu musí obsahovat osvědčení zahrnující:

- a) základní informace o provedené údržbě, včetně podrobného odkazu na použité schválené údaje;
- b) datum ukončení provedené údržby;
- c) označení organizace oprávněné k údržbě, je-li to použitelné; a
- d) totožnost osoby nebo osob, které podepisují uvolnění do provozu.

6.8 Záznamy

6.8.1 Provozovatel musí zajistit vedení těchto záznamů:

- a) celkovou dobu provozu vrtulníku jako celku;
- b) pro hlavní celky vrtulníku:
 - 1) celkovou dobu provozu;
 - 2) datum provedení poslední generální opravy;
 - 3) datum provedení poslední prohlídky;
- c) pro přístroje a vybavení, jejichž provozuschopnost závisí na jejich dobách v provozu:
 - 1) takové záznamy o provozní době, které jsou nezbytné pro určení jejich provozuschopnosti nebo pro výpočet jejich provozní životnosti;
 - 2) datum provedení poslední prohlídky.

6.8.2 Tyto záznamy musí být provozovatelem uchovávány po dobu 90 dní po ukončení životnosti vrtulníku nebo daného celku.

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. Návčik a přezkoušení těchto povinností včetně nouzového opuštění vrtulníku a používání všech nouzových a záchranných zařízení, která jsou na daném typu používána, musí být obsaženy ve výcvikovém programu provozovatele a musí být prováděny 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 návčik správné spolupráce posádky, návčik všech postupů nouzových a neobvyklých situací zapříčiněných motorem, přenosem výkonu, rotorem, drakem nebo vysazením důležitých systémů, požárem nebo jinými neobvyklostmi.
- d) obsahovat výcvik o znalostech a dovednostech souvisejících s postupy letu za viditelnosti a podle

přístrojů pro zamýšlené oblasti provozu, lidskou výkonností, včetně zvládnání 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) výcvik o znalostech a dovednostech souvisejících s provozním využíváním průhledových zobrazovačů (HUD) a/nebo systémů pro zlepšení viditelnosti (EVS) u vrtulníků, jenž 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: Ustanovení pro výcvik přepravy nebezpečného zboží je obsaženo v Předpise L 18.

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. Kriteria pro skladbu postupů pro let za viditelnosti a podle přístrojů jsou uvedena v PANS-OPS, Svazek II. Kriteria pro bezpečnou výšku nad překážkami a používané postupy se mohou v určitých státech lišit od PANS-OPS a znalost těchto rozdílů je z důvodů bezpečnosti důležitá.

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

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

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 více typů, 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 řídicího na typ nebo variantu typu vrtulníku během vzletu a přistání, pokud tento pilot nevykonal alespoň tři vzlety a přistání za posledních 90 dnů jako řídicí 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 trati 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, pokud 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 přezkušujícímu 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: Zařízení pro výcvik letové simulace schválené Státem provozovatele mohou být použita pro ty části přezkoušení, pro která jsou konkrétně schválená.

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.

7.5 Vybavení letové posádky

Je-li člen letové posádky držitelem průkazu, podle něhož byl uznán způsobilým k výkonu funkce s podmínkou, že bude nosit vhodné brýle, musí mít při

výkonu svých povinností snadno dostupné náhradní brýle.

7.6 Doba letu, doba letové služby a doba odpočinku

Doba letu, doba letové služby a doba odpočinku je upravena bezpečnostní letovou normou vydanou Ministerstvem dopravy.

Poznámka: Směrnice pro stanovení omezení doby letu, doby letové služby a odpočinku jsou v Dodatku B.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

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 kvalifikacích, 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) nevykonal 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 1;
- 2) radiového vybavení v používaných vrtulnicích; a

- 3) navigačního vybavení v používaných vrtulnicích;

- 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 vrtulnicích ,
- 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 provozovatelizpůsobilost 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-ti po sobě následujících měsíců službu nevykonával, pokud nebyly splněny požadavky ust. 8.3.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

HLAVA 9 - PŘÍRUČKY, DOKLADY A ZÁZNAMY

Poznámka: V této Hlavě nejsou uvedeny následující příručky a záznamy, které se vztahují k tomuto předpisu:

- záznamy o pohonných hmotách a oleji (viz ust. 2.2.9)
- záznamy o údržbě (viz ust. 6.8)
- záznamy o době letu (viz ust. 2.2.10.3)
- formulář přípravy letu (viz ust. 2.3)
- letový plán provozovatele (viz ust. 2.3.3)
- záznamy provozní způsobilosti pilotů (viz ust. 7.4.3.4).

9.1 Letová příručka

Poznámka: Letová příručka obsahuje informace stanovené v Předpisu L 8.

Letová příručka musí být aktualizována prováděním změn nařízených Státem zápisu do rejstříku.

9.2 Příručka pro řízení údržby

Příručka pro řízení údržby, zajištěná v souladu s ust. 6.2, může být vydána v samostatných částech a musí obsahovat následující informace:

- a) popis postupů požadovaných podle ust. 6.1.1 včetně, je-li to použitelné:

- 1) popisu administrativní dohody mezi provozovatelem a organizací oprávněnou k údržbě;
- 2) popisu postupů údržby a postupů pro dokončení a podpis uvolnění do provozu, je-li údržba založena na jiném systému, než je systém organizace oprávněné k údržbě;

- b) jména a povinnosti osoby nebo osob požadovaných podle ust. 6.1.4;

- c) odkaz na program údržby požadovaný podle ust. 6.3.1;

- d) popis způsobů použitých pro vyplňování a uchovávání záznamů údržby provozovatele, požadovaných podle ust. 6.4;

- e) popis postupů pro sledování, vyhodnocení a hlášení údržby a provozních zkušeností požadovaných podle ust. 6.5.1;

- f) popis postupů pro plnění požadavků na hlášení informací z provozu podle ust. 4.2.3 f) a 4.2.4 Části II Předpisu L 8;

- g) popis postupů pro vyhodnocování informací pro zachování letové způsobilosti a realizaci výsledných opatření podle požadavku ust. 6.5.2;

- h) popis postupů pro realizaci opatření, vyplývajících ze závazných informací pro zachování letové způsobilosti;

- i) popis zavedení a udržování systému analýzy a nepřetržitého sledování výkonnosti a účinnosti programu údržby pro účely odstraňování nedostatků tohoto programu;

- j) popis typů a verzí vrtulníků, na které se příručka vztahuje;

- k) popis postupů pro zajištění, že neprovozní schopnosti ovlivňující letovou způsobilost jsou zaznamenány a napraveny;

- l) popis postupů pro oznámení významných událostí v provozu Státu zápisu do rejstříku;

- m) popis postupů řízení nájmu/pronájmu letadel a příslušných leteckých výrobků; a

- n) popis postupů změnování Příručky pro řízení údržby.

9.3 Program údržby

9.3.1 Program údržby pro každý vrtulník, požadovaný podle ust. 6.3, musí obsahovat následující informace:

- a) úkoly údržby a jejich časové intervaly, ve kterých budou vykonány, s uvážením předpokládaného využití vrtulníku;

- b) je-li to použitelné, program zachování integrity konstrukce;

- c) postupy pro změny nebo odchylky od výše uvedených písm. a) a b); a

- d) je-li to použitelné, popisy programu sledování stavu a spolehlivosti letadlových systémů, celků a pohonných soustav.

9.3.2 Úkoly údržby a časové intervaly, které byly stanoveny závaznými ve schválení typového návrhu, musí být jako takové označeny.

9.3.3 Program údržby by měl být založen na informacích k programu údržby poskytnutých Státem projekce nebo organizací odpovědnou za typový návrh a jakýchkoliv dalších použitelných zkušenostech.

9.4 Palubní deník

9.4.1 Palubní deník vrtulníku musí obsahovat následující položky s odpovídajícími římskými čísly:

- | | |
|-------|--|
| I. | Značka státní příslušnosti a rejstříková značka vrtulníku |
| II. | Datum |
| III. | Jména členů posádky |
| IV. | Funkce členů posádky |
| V. | Místo odletu |
| VI. | Místo příletu |
| VII. | Doba odletu |
| VIII. | Doba příletu |
| IX. | Doba letu |
| X. | Charakter letu (pravidelný nebo nepravidelný let, letecké práce, soukromý let) |
| XI. | Incidenty, pozorování, pokud k nim došlo |
| XII. | Podpis odpovědné osoby |

9.4.2 Záznamy v palubním deníku se musí provádět průběžně, inkoustem nebo propisovací tužkou.

9.4.3 Popsaný palubní deník se musí uschovat tak, aby byly k dispozici úplné záznamy o vykonaných letech v posledních 6 měsících.

9.5 Seznamy nouzového a záchranného vybavení na palubě

Provozovatel musí být kdykoliv schopen okamžitě poskytnout záchranným koordinačním střediskům seznamy obsahující informace o nouzovém a záchranném vybavení, které je na palubě každého jeho vrtulníku. Tyto informace musí obsahovat, je-li to použitelné, počet, barvu a druh záchranných člunů a pyrotechnických prostředků, podrobnosti o zdravotnických potřebách pro případy nouze, zásobách pitné vody, jakož i o druhu a kmitočtu nouzového přenosného rádiového vybavení.

9.6 Záznamy zapisovačů letových údajů

Provozovatel musí zajistit v největším možném rozsahu zachování všech záznamů zapisovače letových údajů vrtulníku zapojeného do letecké nehody nebo incidentu, a je-li to nutné, i příslušných zapisovačů. Provozovatel musí zajistit bezpečnou úschovu záznamů a zapisovačů až do jejich předání stanoveného v souladu s Předpisem L 13.

HLAVA 10 - PALUBNÍ PRŮVODČÍ

10.1 Přidělení povinností pro případy nouze

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

10.2 Ochrana palubních průvodčích během letu

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

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

10.3 Výcvik

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

- a) byl způsobilý vykonávat ty povinnosti a úkony, které mu jsou přiděleny v případě nouze nebo v situaci vyžadující nouzovou evakuaci;
- b) absolvoval výcvik v používání a byl schopen používat nouzové a záchranné prostředky, které jsou na palubě, jako plovací vesty, čluny, skluzy, nouzové východy, přenosné hasicí přístroje, kyslíkovou výstroj a soupravy první pomoci a univerzální soupravy pro ochranu zdraví, automatický zevní defibrilátor;

- c) byl schopen, jestliže vykonává službu ve vrtulnicích, které létají nad 3 000 m, rozpoznat účinky nedostatku kyslíku a v případě vrtulníků s přetlakovou kabinou fyziologických příznaků souvisejících se ztrátou přetlaku;
- d) znal úkoly a funkce ostatních členů posádky pro případ nouze v takové míře, jak je potřebné pro splnění jeho vlastních povinností;
- e) byl seznámen s druhy nebezpečného zboží, které může a které nesmí být přepravováno v kabině cestujících;
- f) byl dobře informovaný o lidské výkonnosti související s povinnostmi, týkajícími se bezpečnosti v kabině cestujících, které zahrnují spolupráci mezi letovou posádkou a palubními průvodčími.

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

Poznámka 2: Návod pro tvorbu výcvikových programů zahrnujících znalosti a dovednosti v oblasti lidské výkonnosti lze nalézt v Human Factors Training Manual (Doc 9683).

10.4 Doba letu, letové služby a doba odpočinku

Doba letu, doba letové služby a doba odpočinku je upravena bezpečnostní letovou normou vydanou ministerstvem dopravy.

Poznámka: Směrnice pro stanovení omezení doby letu, doby letové služby a odpočinku jsou v Dodatku B.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

HLAVA 11 - BEZPEČNOST *)**11.1 Kontrolní seznam postupů pro prohledání vrtulníku**

Provozovatel musí zajistit, aby na palubě byl kontrolní seznam postupů, které musí být dodrženy při pátrání po bombě v případě podezření na sabotáž. Tento kontrolní seznam musí být doplněn směrnicí o postupech, které musí být dodrženy v případě, že se najde bomba nebo podezřelý předmět.

11.2 Výcvikové programy

11.2.1 Provozovatel musí stanovit a dodržovat výcvikový program, který umožní členům posádky jednat nejvýhodnějším způsobem ke snížení následků protiprávních činů ohrožujících bezpečnost.

11.2.2 Provozovatel musí rovněž stanovit a provádět výcvikový program k seznámení příslušných pracovníků s preventivními opatřeními a metodami ve vztahu k cestujícím, zavazadlům, nákladu, poště, zařízení a zásobám určeným k přepravě vrtulníkem tak, aby přispívaly k prevenci sabotáží nebo jiných forem protiprávních činů.

11.3 Hlášení protiprávních činů

Po protiprávním činu musí velitel vrtulníku podat neprodleně zprávu o takovém činu určenému místnímu úřadu.

*) Slovo bezpečnost je v této kapitole použito ve smyslu záštity před nedovoleným jednáním proti civilnímu letectví.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

ODDÍL III - VŠEOBECNÉ LETECTVÍ 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 vyvíjí, 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 Velitel letadla musí dodržovat příslušné zákony, předpisy a postupy států, ve kterých je vrtulník provozován.

Poznámka 1: Ministerstvo dopravy může požadovat bez rozporu s ust. 1.1.1 pro vrtulníky zapsané v leteckém rejstříku ČR plnění přísnějších požadavků

Poznámka 2: Pravidla upravující let nad volným mořem jsou obsažena v L předpise 2.

Poznámka 3: Informace pro piloty o parametrech postupů za letu a provozních postupech je obsažena v Předpise L 8168, Svazek I. Kritéria pro skladbu postupů pro let za viditelnosti a podle přístrojů jsou

uvedena v PANS-OPS, Svazek 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.

1.1.2 Velitel letadla odpovídá za provoz a bezpečnost vrtulníku a za bezpečnost všech členů posádky, cestujících a nákladu na palubě od okamžiku zapnutí motorů až do okamžiku, kdy vrtulník naposled zastaví na konci letu a rotory se zastaví.

1.1.3 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 a spojí co nejdříve, nejpozději však do 10 ti dnů.

1.1.4 V případě nehody vrtulníku, při níž došlo k těžkému zranění nebo smrti některé osoby nebo k podstatnému poškození vrtulníku nebo majetku, je velitel letadla odpovědný za podání zprávy nejrychlejší možnou cestou nejbližšímu příslušnému úřadu nebo orgánu.

Poznámka: Definice pojmu „těžké zranění“ je uvedena v Předpisu L 13 a vysvětlení pojmu „podstatné poškození letadla“ je podáno v Accident/Incident Reporting Manual (ADREP Manual) (Doc 9156).

1.1.5 Velitel letadla by měl mít na palubě k dispozici důležité informace o pátracích a záchranných službách v oblastech, nad kterými zamýšlí letět.

1.2 Nebezpečné zboží

Poznámka 1: Ustanovení o přepravě nebezpečného zboží jsou obsažena v Předpise L 18 (Bezpečná letecká doprava nebezpečného zboží).

Poznámka 2: Článek 35 Úmluvy, upravuje přepravu věcí ohrožujících bezpečnost leteckého provozu.

1.3 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.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

HLAVA 2 - LETOVÝ PROVOZ

2.1 Přiměřenost provozních zařízení

Velitel letadla nesmí zahájit let, pokud nezjistil všemi přiměřenými prostředky, že pozemní a popř. nebo vodní plochy a zařízení, která jsou k dispozici a výslovně požadována pro takový let a bezpečný provoz vrtulníku jsou postačující, včetně spojovacích a navigačních prostředků.

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

2.2 Provozní minima heliportu

Velitel letadla nesmí letět na heliport nebo z heliportu za horších meteorologických podmínek než jsou letištní provozní minima stanovená Úřadem, pokud to Úřad výslovně neschválí.

Poznámka 1: Úřad může vyhlásit pro heliport vyšší minima, je-li použit jako náhradní, než pro tentýž heliport, je-li plánován jako heliport určený.

Poznámka 2: Použití průhledového zobrazovače (HUD) nebo systému pro zlepšení viditelnosti (EVS) může umožnit provoz s dohlednostmi nižšími, než jsou normálně spojeny s provozními minimy heliportu.

2.3 Poučení před letem

2.3.1 Velitel letadla musí zajistit, aby členové posádky a cestující byli seznámeni s umístěním a způsobem použití:

- dvou a vícebodových bezpečnostních pásů, a pokud jsou ve vrtulníku;
- nouzových východů
- záchranných vest
- kyslíkového přístroje
- jiných nouzových zařízení, určených pro individuální použití včetně písemných instrukcí pro cestující k použití záchranných prostředků.

2.3.2 Velitel letadla musí zajistit, aby všechny osoby na palubě byly seznámeny s umístěním a všeobecným způsobem použití hlavních nouzových zařízení, určených pro společné použití.

2.4 Letová způsobilost a opatření k zajištění bezpečnosti

Let nesmí být zahájen, pokud se velitel letadla nepřesvědčil, že:

- vrtulník je způsobilý k letu, je zapsán v leteckém rejstříku, má platné osvědčení letové způsobilosti, a že na palubě jsou doklady a dokumentace, požadované ust. 4.1.3.1 d);

- přístroje a zařízení, zastavěné ve vrtulníku jsou vzhledem k předpokládaným podmínkám letu přiměřené;
- předepsaná údržba byla provedena v souladu s ustanoveními Hlavy 6 tohoto předpisu;
- hmotnost a poloha těžiště vrtulníku umožní bezpečné provedení letu s přihlédnutím k jeho předpokládaným podmínkám;
- všechn dopravnovaný náklad je správně rozložen a bezpečně zajištěn;
- provozní omezení obsažená v Letové příručce vrtulníku nebo v jiném rovnocenném dokumentu, nebudou překročena.

2.5 Meteorologické zprávy a předpovědi

Před zahájením letu se musí velitel letadla seznámit se všemi dostupnými meteorologickými informacemi, vhodnými pro zamýšlený let. Příprava letu z místa odletu a pro každý let podle pravidel letu podle přístrojů musí obsahovat:

- prostudování dostupných platných meteorologických zpráv a předpovědí;
- plánování náhradních postupů pro případ, že let nebude možno provést tak, jak byl plánován, kvůli povětrnostním podmínkám.

Poznámka: Požadavky pro letové plány jsou obsaženy v Předpisech L 2 a L 4444.

2.6 Omezení vyvolaná meteorologickými podmínkami**2.6.1 Let za viditelnosti (VFR)**

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, na níž má být let uskutečněn v příslušnou dobu podle pravidel letu za viditelnosti, umožní dodržet tato pravidla letu.

2.6.2 Let podle přístrojů (IFR)**2.6.2.1 Je-li požadován náhradní heliport**

Let prováděný podle pravidel letu podle přístrojů, nesmí být zahájen, pokud platné informace neukazují, že podmínky na letišti zamýšleného přistání a též nejméně na jednom náhradním heliportu budou v době plánovaného přiletu stejné nebo budou lepší, než letištní provozní minima.

Poznámka: Obvykle jsou vyhlášována pro účely plánování letů vyšší provozní minima u heliportu plánovaného jako náhradního, než u téhož heliportu, je-li plánován jako heliport určený.

2.6.2.2 Není-li požadován náhradní heliport

Let prováděný podle pravidel letu podle přístrojů nesmí být zahájen, není-li požadován náhradní

heliport, pokud platné meteorologické informace neukazují, že dvě hodiny před a dvě hodiny po vypočítaném čase příletu nebo v době od skutečného odletu a dvě hodiny po plánovaném čase příletu, je-li tato doba kratší, budou nejméně tyto meteorologické podmínky:

- a) základna oblačnosti nejméně 120 m (400 ft) nad stanoveným minimem pro přiblížení podle přístrojů, a
- b) dohlednost nejméně o 1,5 km větší než je minimum určené postupem

Poznámka: Tyto hodnoty musí být považovány za minimální, je-li zajištěno spolehlivé a průběžné meteorologického pozorování. Je-li k dispozici pouze oblastní předpověď, musí být odpovídajícím způsobem zvětšeny.

2.6.3 Provozní minima heliportu

2.6.3.1 V letu na heliport zamýšleného přistání se nesmí pokračovat, pokud poslední dostupné meteorologické informace, neukazují, že na tomto heliportu, nebo nejméně na jednom jeho náhradním heliportu, budou meteorologické podmínky ve vypočítaném čase příletu stejné nebo lepší, než provozní minima heliportu.

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

Poznámka: Kritéria pro úsek konečného přiblížení jsou obsažena v dokumentu PANS-OPS (Doc 8168, Volume II).

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

2.6.4 Kromě případu nouze, nesmí vrtulník pokračovat v přiblížení na přistání za bod, za kterým by nebyla dodržena provozní minima heliportu.

2.6.5 Let, který má být proveden na trati, na níž je hlášena nebo očekávána námraza nesmí být zahájen, pokud vrtulník není schválen a vybaven pro lety v takových podmínkách.

2.7 Náhradní heliporty

2.7.1 U letů, prováděných podle pravidel letu podle přístrojů, musí být v provozním letovém plánu a v letovém plánu uvedeno nejméně jedno odpovídající náhradní letiště, vyjma případu, že:

- a) převládají meteorologické podmínky uvedené v ust. 2.6.2.2; nebo
- b) 1) heliport zamýšleného přistání je osamocený a jiný vhodný náhradní heliport není k dispozici;

- 2) je předepsán postup přiblížení podle přístrojů pro osamocený heliport plánovaného přistání; a
- 3) je stanoven bod posledního návratu (PNR) pro případ letu k heliportu určení mimo pobřeží.

2.7.2 Vhodné náhradní heliporty mimo pobřeží musí být určeny tak, aby bylo splněno následující:

- a) náhradní heliport mimo pobřeží musí být použit pouze v případě, že vrtulník již minul bod posledního návratu. Před bodem posledního návratu musí být použit náhradní heliport na pobřeží;
- b) mechanická spolehlivost kritických řídicích systémů a kritických letadlových celků musí být uvážena při stanovení vhodnosti použití náhradního heliportu;
- c) před letem na náhradní heliport musí být známy letové charakteristiky vrtulníku při letu s jedním nepracujícím motorem;
- d) v možné míře, musí být zaručena použitelnost plochy; a
- e) meteorologické informace musí být spolehlivé a přesné.

Poznámka: Technika přistání stanovená v letové příručce pro případ poruchy systému řízení, může vyloučit některé helideky z použití ve funkci náhradních heliportů.

2.7.3 Náhradní heliporty v pobřežních vodách by neměly být použity, pokud je možné přepravovat dostatek paliva pro použití náhradního heliportu na pevnině. Náhradní heliporty v pobřežních vodách by neměly být použity v nehostinném prostředí.

2.8 Zásoba pohonných hmot a oleje

2.8.1 Všechny vrtulníky

Let nesmí být zahájen, nemá-li vrtulník vzhledem k meteorologickým podmínkám a ke všem očekávaným zdržením za letu dostatečné množství pohonných hmot a oleje, k zajištění bezpečného dokončení letu na heliport určení. Kromě toho musí mít vrtulník dostatečnou zásobu pohonných hmot, pro nepředvídané okolnosti.

2.8.2 Lety prováděné podle pravidel letu za viditelnosti (VFR)

Zásoba pohonných hmot a oleje v souladu s ustanovením 2.8.1 v případě letu podle pravidel letu za viditelnosti musí být nejméně taková, aby vrtulník mohl:

- a) letět na heliport plánovaného přistání
- b) dále letět 20 minut nejhodnější cestovní rychlostí
- c) mít zásobu pohonných hmot, schválenou Úřadem, postačující ke krytí zvýšené spotřeby při nepředvídaných okolnostech vymezených provozovatelem.

2.8.3 Lety prováděné podle přístrojů (IFR)

Zásoba pohonných hmot a oleje v souladu s ust. 2.8.1 v případě letu podle přístrojů IFR musí být nejméně taková, aby vrtulník mohl:

2.8.3.1 Jestliže podle ust. 2.6.2.2 není požadován náhradní heliport, letět na heliport plánovaného přistání a potom ještě:

- a) letět 30 minut vyčkávací rychlostí ve 450 m (1 500 ft) nad heliportem určením za standardních teplotních podmínek a přiblížit a přistát, a
- b) mít zásobu pohonných hmot, schválenou Úřadem, postačující ke krytí zvýšené spotřeby při nepředvídaných okolnostech vymezených provozovatelem.

2.8.3.2 Jestliže podle ust. 2.6.2.1 je v letovém plánu uveden náhradní heliport, letět na heliport plánovaného přistání, provést přiblížení a nezdařené přiblížení a potom:

- a) letět na náhradní heliport uvedený v letovém plánu a
- b) letět 30 minut vyčkávací rychlostí ve 450 m (1 500 ft) nad náhradním heliportem za standardních teplotních podmínek a přiblížit a přistát, a
- c) mít zásobu pohonných hmot, schválenou Úřadem, postačující ke krytí zvýšené spotřeby při nepředvídaných okolnostech vymezených provozovatelem.

2.8.3.3 Jestliže není vhodný náhradní heliport k dispozici (např. plánovaný heliport je osamocený a žádný vhodný heliport není dostupný), letět na plánovaný heliport a potom po dobu stanovenou Státem provozovatelem.

2.8.4 Při výpočtu zásoby pohonných hmot a oleje požadované v ust. 2.8.1 musí být vzato v úvahu nejméně následující:

- a) předpověď meteorologických podmínek;
- b) očekávané směrování a provozní zdržení ovlivněné službami řízení letového provozu;
- c) jedno přiblížení podle přístrojů na heliportu určením včetně jednoho nezdařeného přiblížení pro let IFR;
- d) postupy předepsané v provozní příručce při ztrátě přetlaku v kabině (jen pro vrtulníky s přetlakovou kabinou) nebo při poruše jednoho motoru na trati; a
- e) jakékoliv další podmínky, které mohou oddálit přistání vrtulníku nebo zvýšit spotřebu paliva a oleje.

Poznámka: Změna letového plánu za letu s úmyslem změnit let na jiný heliport je možná za předpokladu, že požadavky ustanovení 2.8 budou splněny od bodu, v němž byl let přeplánován.

2.9 Zásoba kyslíku

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

Atmosférický tlak	Metry	ft
700 hPa	3 000	10 000
620 hPa	4 000	13 000

2.9.1 Let, který má být vykonán ve výškách, v nichž je atmosférický tlak v prostorách pro cestující a posádku nižší než 700 hPa, nesmí být zahájen,

není-li ve vrtulníku taková zásoba kyslíku k dýchání, která stačí pro zásobení:

- a) všech členů posádky a 10 procent cestujících po dobu přesahující 30 minut, po kterou tlak v těchto prostorách bude mezi 700 - 620 hPa
- b) posádky a cestujících po celou dobu, po kterou atmosférický tlak v těchto prostorách bude menší než 620 hPa.

2.9.2 Let, který má být vykonán vrtulníkem s přetlakovou kabinou, nesmí být zahájen, není-li ve vrtulníku pro případ ztráty přetlaku zásoba kyslíku, která stačí pro zásobení všech členů posádky a části cestujících a která odpovídá okolnostem zamýšleného letu po celou dobu, kdy atmosférický tlak v prostorách pro cestující a posádku by byl menší než 700 hPa.

2.10 Použití kyslíku

Všichni členové letové posádky musí při výkonu funkcí nezbytných pro bezpečný provoz vrtulníku za letu používat nepřetržitě kyslíkové přístroje, jestliže nastanou za letu podmínky, které použití kyslíku vyžadují v souladu s ust. 2.9.1 a 2.9.2.

2.11 Poučení o nouzových úkonech za letu

Velitel letadla musí při nouzové situaci za letu zajistit, aby všechny osoby na palubě byly poučeny o nouzových úkonech, vhodných pro dané okolnosti.

2.12 Hlášení meteorologických podmínek z paluby

Jestliže jsou z paluby vrtulníku zjištěny meteorologické podmínky, které mohou ovlivnit bezpečnost jiných letadel, musí velitel letadla vyskyt takových podmínek co nejdříve ohlásit.

2.13 Nebezpečné podmínky za letu

Nebezpečné podmínky, se kterými se vrtulník setká, vyjma těch, které jsou spojeny s meteorologickými podmínkami za letu na trati, musí velitel letadla hlásit co možno nejdříve. Podávané zprávy musí obsahovat takové údaje, které mohou být důležité pro bezpečnost jiných letadel.

2.14 Fyzická kondice členů letové posádky

Velitel letadla je odpovědný za to, že:

- a) let nebude zahájen, když kterýkoliv člen letové posádky je nezpůsobilý vykonávat službu z jakékoliv příčiny, jako např. zranění, nemoci, únavy, účinků alkoholu nebo drog,
- b) v letu bude pokračovat jen na nejbližší vhodný heliport, jestliže schopnost členů letové posádky vykonávat službu je podstatně snížena únavou, nevolností nebo z nedostatku kyslíku.

2.15 Pracovní místa členů letové posádky

2.15.1 Vzlet a přistání

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

2.15.2 Let na trati

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

2.15.3 Bezpečnostní pásy

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

2.15.4 Vícebodové bezpečnostní pásy

Je-li vrtulník vybaven vícebodovými bezpečnostními pásy, každý člen letové posádky na pilotním sedadle musí mít při vzletu a přistání zapnuté i ramenní popruhy. Ostatní členové letové posádky musí mít rovněž při vzletu a přistání zapnuty i ramenní popruhy, pokud jim nebrání ve výkonu jejich povinností. V takovém případě mohou být ramenní popruhy rozepnuty, ale bezpečnostní pásy musí zůstat zapnuty.

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

2.16 Postupy letu podle přístrojů

2.16.1 Pro každou přístrojovou plochu nebo heliport, využitelný pro lety podle přístrojů, musí být pro podporu přiblížení podle přístrojů schválen a vyhlášen Úřadem jeden nebo více postupů přiblížení podle přístrojů.

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

Poznámka 1: Klasifikace přiblížení podle přístrojů je uvedena v ust. 2.2.8.3.

Poznámka 2: Informace pro piloty o parametrech postupů za letu a provozních postupech je obsažena v Předpise L 8168. Kritéria pro skladbu postupů pro let za viditelnosti a podle přístrojů jsou uvedena v PANS-OPS (Doc 8168), Svazek 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.

2.17 Instrukce - všeobecně

Rotor vrtulníku nesmí být motorem uveden do pohybu za účelem letu, není-li vrtulník řízen pilotem s platným pilotním průkazem.

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

2.18.1 Vrtulník nesmí být plněn palivem, jestliže cestující nastupují, jsou na palubě nebo vystupují nebo otáčeli se rotor, není-li na palubě velitel letadla nebo jiný kvalifikovaný personál připravený zahájit a řídit evakuaci vrtulníku nejvýhodnějším a nejrychlejším možným způsobem.

2.18.2 Je-li vrtulník plněn palivem a jsou-li cestující na palubě, nastupují nebo vystupují, musí být udržováno obousměrné spojení palubním dorozumívacím systémem nebo jinými vhodnými prostředky mezi pozemním leteckým personálem, dohlížejícím na zemi na plnění paliva a velitelem vrtulníku nebo jiným kvalifikovaným personálem podle ust. 2.18.1.

Poznámka 1: Ustanovení týkající se plnění letadel palivem obsahuje Předpis L 14 a The Airport Service Manual (Doc 9137, Part 1 and 8).

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

2.19 Let nad vodními plochami

Všechny vrtulníky při letu nad vodními plochami v nehostinném prostředí musí mít osvědčení podle ust. 4.3.1 pro nouzové přistání na vodu. Popis stavů hladiny musí být součástí postupů nouzového přistání na vodu.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

HLAVA 3 - PROVOZNÍ OMEZENÍ DANÁ VÝKONNOSTÍ VRTULNÍKU

3.1 Vrtulník musí být provozován:

- a) v souladu s osvědčením letové způsobilosti nebo v souladu s rovnocenným schváleným dokumentem;
- b) v mezích provozních omezení, předepsaných Úřadem;
- c) v mezích omezení hmotnosti, při kterých byla prokázána hluková způsobilost podle Předpisu L 16/I, ledaže oprávněný úřad státu, v němž takové letiště leží, stanovil jinak za výjimečných okolností pro určitý heliport nebo plochu, kde neexistuje problém hlukového zatížení.

3.2 Všechny štítky, nápisy a značení na přístrojích, nebo jejich kombinace, obsahující

provozní omezení, která jsou Úřadem předepsány, musí být ve vrtulníku viditelně umístěny.

Poznámka: Ustanovení Části IV Předpisu L 8 se vztahují na všechny vrtulníky, určené pro přepravu cestujících, nákladu, nebo pošty v leteckém provozu.

3.3 Pokud jsou vrtulníky provozovány na a z hustě osídleného nehostinného prostředí, musí příslušný úřad Státu, v kterém je tento heliport umístěn přijmout taková bezpečnostní opatření, která jsou nezbytná k omezení nebezpečí spojeného se selháním pohonné jednotky.

Poznámka: Návod je poskytnut v Dodatku A, ust. 2.4.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

HLAVA 4 - PŘÍSTROJE, VYBAVENÍ VRTULNÍKU A LETOVÁ DOKUMENTACE

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

4.1 Všechny vrtulníky při všech letech**4.1.1 Všeobecně**

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 Přístroje

Vrtulník musí být vybaven 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.

4.1.3 Vybavení

4.1.3.1 Všechny vrtulníky při všech letech musí být vybaveny:

- a) přístupnou soupravou první pomoci,
- b) přenosným hasicím přístrojem takového typu, který nezpůsobí, je-li aktivován, nebezpečnou kontaminaci vzduchu uvnitř vrtulníku. Alespoň jeden musí být umístěn:

- 1) v pilotním prostoru,
- 2) v každém prostoru pro cestující, který je oddělen od pilotního prostoru a není snadno přístupný veliteli letadla nebo druhému pilotovi,

Poznámka: Pro informace týkající se hasicích látek v hasicích přístrojích viz ust. 4.1.3.2.

- c) 1) sedadlem nebo lůžkem pro každou osobu starší dvou let,
- 2) dvoubodovým bezpečnostním pásem pro každé sedadlo nebo zádržnými pásy pro každé lůžko,
- d) následujícími příručkami, mapami a informacemi:
 - 1) letovou příručkou nebo další dokumentací nebo informacemi, které obsahují jakákoliv provozní omezení předepsaná pro vrtulník osvědčujícím úřadem Státu zápisu do rejstříku, požadovanými pro uplatňování Hlavy 3,
 - 2) platnými a vhodnými mapami pro tratě zamýšleného letu a pro všechny tratě, u

kterých lze pravděpodobně očekávat, že na ně bude let přesměrován,

- 3) postupy, předepsanými v Předpisu L 2, pro velitele letadel, proti kterým se zakročuje,
- 4) vizuálními signály používanými zakročujícím letadlem a letadlem, proti kterému se zakročuje,
- 5) palubním deníkem vrtulníku,
- ČR: 6) osvědčením o zápisu do leteckého rejstříku,**
- 7) osvědčením letové způsobilosti nebo jiným dokumentem osvědčujícím letovou způsobilost,**
- 8) osvědčením hlukové způsobilosti, pokud je pro daný vrtulník požadováno Předpisem L 16/I,**
- 9) povolením ke zřízení a provozování palubní radiostanice, pokud je součástí vybavení vrtulníku,**
- 10) dokladem o pojištění zákonné odpovědnosti,**
- 11) podaným letovým plánem, pokud je jeho podání předepsáno,**
- 12) potvrzením o údržbě, je-li požadováno příslušným postupem.**

Poznámka: Účelem ust. ČR 4.1.3.1 d) 6) až d) 12) je poskytnout ucelený přehled dokumentace, která je požadována příslušnými ustanoveními tohoto Předpisu a dalšími souvisejícími předpisy.

- e) náhradními elektrickými pojistkami vhodných jmenovitých hodnot pro výměnu těch pojistek, které jsou přístupné za letu.

4.1.3.1.1 Vlastník vrtulníku¹ odpovídá za platnost dokladů, stejně jako za úplnost a správnost záznamů do palubního deníku, není-li dále stanoveno jinak.

4.1.3.1.2 Vlastník vrtulníku odpovídá za vedení palubního deníku způsobem a v rozsahu stanoveném v pokynech Úřadu. Tyto pokyny jsou nedílnou součástí palubního deníku.

4.1.3.1.3 Velitel letadla odpovídá za záznamy o provedených letech a závadách vrtulníku zjištěných za letu. Tyto záznamy musí být provedeny a potvrzeny podpisem velitele letadla po každém letu.

¹ Vlastník vrtulníku může shora uvedené odpovědnosti převést na nájemce vrtulníku za předpokladu, že rozsah a podmínky převzetí odpovědnosti byly dohodnuty a je o tom písemný doklad, podepsaný vlastníkem i nájemcem.

4.1.3.1.4 Vlastník vrtulníku odpovídá za to, že záznamy potvrzující letovou způsobilost jsou podepsány osobou, která je držitelem platného průkazu opravňujícího osvědčit způsobilost vrtulníku k letu, vydaného nebo uznaného za platný v souladu s požadavky Předpisu L 1.

4.1.3.2 Jakákoliv hasicí látka používaná v zastavěných hasicích přístrojích u každé nádoby na toaletách určené k likvidaci použitých ručníků, papíru nebo odpadu ve vrtulníku, jehož individuální osvědčení letové způsobilosti bylo poprvé vydáno 31. prosince 2011 nebo později, a jakákoliv hasicí látka používaná v přenosných hasicích přístrojích ve vrtulníku, jehož individuální osvědčení letové způsobilosti bylo poprvé vydáno 31. prosince 2016 nebo později:

- musí splňovat požadavky Státu zápisu do rejstříku na minimální použitelnou výkonnost; a
- nesmí být druhu uvedeného na seznamu ve skupině II přílohy A Montrealského protokolu o látkách, které poškozují ozonovou vrstvu, 8. vydání z roku 2009.

Poznámka: Informace týkající se hasicích látek jsou uvedeny v technické nótě UNEP Halons Technical Options Committee Technical Note No. 1 (New Technology Halon Alternatives) a ve zprávě FAA Report No. DOT/FAA/AR-99-63 (Options to the Use of Halons for Aircraft Fire Suppression Systems).

4.1.3.3 Všechny vrtulníky při všech letech by měly být vybaveny signálními kódy pro spojení mezi zemí a vrtulníky, používanými pro účely pátrání a záchrany.

4.1.3.4 Všechny vrtulníky při všech letech by měly být vybaveny vícebodovými pásy na všech sedadlech členů letové posádky.

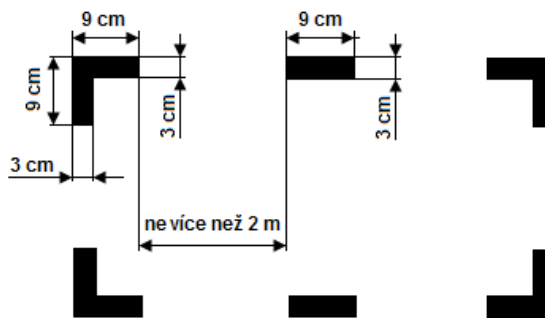
Poznámka: Vícebodový bezpečnostní pás se skládá z ramenních popruhů a bezpečnostních pásů. Bezpečnostní pásy mohou být použity samostatně.

4.1.4 Označení míst pro vniknutí do trupu vrtulníku

4.1.4.1 Jsou-li na trupu vrtulníku označena místa, jimiž mohou v případě nouze vniknout do vrtulníku záchrané čtyři, musí být tato místa označena způsobem podle následujícího obrázku. Označení musí být provedeno v barvě červené nebo žluté a v případě potřeby se orámuje bíle, aby na pozadí jasně vyniklo.

4.1.4.2 Je-li vzdálenost mezi rohovými značkami větší než 2 m, musí být mezi ně vloženy další značky rozměru 9 cm x 3 cm tak, aby vzdálenost mezi sousedními značkami nebyla větší než 2 m.

Poznámka: Toto ustanovení nepožaduje, aby byl vrtulník opatřen místy, jimiž lze do něj vniknout.



Obr. 4 - 1

Označení míst pro vniknutí (viz 4.1.4)

4.2 Přístroje a vybavení pro lety podle pravidel letu za viditelnosti (VFR) a pravidel pro let podle přístrojů (IFR) – ve dne a v noci

Poznámka: Požadavky na letové přístroje v ust. 4.2.1, 4.2.2 a 4.2.3 mohou být splněny kombinací přístrojů nebo elektronickými zobrazovacími displeji.

4.2.1 Všechny vrtulníky provozované podle pravidel VFR ve dne musí být:

- vybaveny:
 - magnetickým kompasem;
 - citlivým barometrickým výškoměrem;
 - ukazatelem rychlosti letu; a
 - takovými dodatečnými přístroji a vybavením, které může být předepsáno příslušným úřadem.
- vybaveny nebo mít na palubě prostředky pro měření a zobrazování času v hodinách, minutách a sekundách.

4.2.2 Všechny vrtulníky provozované podle pravidel VFR v noci musí být vybaveny:

- vybavením uvedeným v ust. 4.2.1;
 - ukazatelem letové polohy (umělým horizontem) pro každého požadovaného pilota;
 - příčným sklonoměrem;
 - ukazatelem kurzu (směrovým setrvačником);
 - variometrem;
 - takovými dodatečnými přístroji a vybavením, které může být předepsáno příslušným úřadem;
- a následujícími světly:
- světly požadovanými Předpisem L 2, pro vrtulníky za letu nebo při provozu na pohybové ploše;

Poznámka: Všeobecné charakteristiky světél jsou uvedeny v Předpise L 8. Podrobné charakteristiky k dodržení požadavků Předpisu L 2 pro vrtulníky za letu nebo při provozu na pohybové ploše jsou obsaženy v Airworthiness Technical Manual /Doc 9051 - AN/896.

- h) přistávacím světlometem;
- i) osvětlením všech letových přístrojů a zařízení nutných pro zajištění bezpečného provozu vrtulníku;
- j) osvětlením všech prostorů pro cestující;
- k) elektrickou svítilnou pro každé pracovní místo člena posádky.

4.2.2.1 Přistávací světlomet by měl být nastavitelný alespoň ve svislé rovině.

4.2.3 Všechny vrtulníky provozované podle pravidel pro lety podle přístrojů (IFR) nebo za podmínek, při nichž se vrtulník nemůže udržet v žádané letové poloze bez údajů jednoho nebo více letových přístrojů, musí být vybaveny těmito přístroji:

- a) vybaveny:
 - 1) magnetickým kompasem;
 - 2) citlivým barometrickým výškoměrem;

Poznámka: Nedoporučuje se použít výškoměr s indikací bubínkem a ručkou, protože v minulosti často docházelo k chybným odečtům výšky.

 - 3) systémem pro indikaci rychlosti letu s prostředky pro vyloučení účinků vlhkosti a námrazy;
 - 4) ukazovatelem skluzu;
 - 5) ukazovatelem letové polohy (umělým horizontem) pro každého uvažovaného pilota a jedním záložním ukazatelem letové polohy;
 - 6) ukazovatelem kurzu (směrovým setrvačником);
 - 7) prostředkem indikace správné činnosti napájení gyroskopických přístrojů;
 - 8) přístrojem udávajícím v pilotním prostoru teplotu vnějšího vzduchu;
 - 9) variometrem;
 - 10) takovými dodatečnými přístroji a vybavením, které může být předepsáno příslušným úřadem; a
 - 11) jsou-li provozovány v noci, světla určená v ust. 4.2.2 g) až k) a ust. 4.2.2.1.
- b) vybaveny nebo mít na palubě prostředky pro měření a zobrazování času v hodinách, minutách a sekundách.

4.3 Všechny vrtulníky při letech nad vodou

4.3.1 Plovací prostředky

Všechny vrtulníky, určené pro lety nad vodou, musí být vybaveny stálými plovacími prostředky nebo takovými, které mohou být rychle uvedeny 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) létají ve vzdálenosti od pevniny stanovené příslušným úřadem.

Poznámka: Při stanovení vzdálenosti od pevniny v ust. 4.3.1 by měly být zváženy vlivy prostředí a dostupnost základen pátrání a záchrany.

4.3.2 Nouzové vybavení

4.3.2.1 Vrtulníky provozované podle ust. 4.3.1, musí být vybaveny:

- a) záchrannou vestou nebo rovnocenným plovacím individuálním záchranným prostředkem pro každou osobu na palubě. Musí být uloženy tak, aby byly snadno přístupné ze sedadla cestujícího, pro kterého jsou určeny;
- b) pokud to není vyloučeno určením daného typu vrtulníku, záchrannými čluny v dostatečném počtu pro všechny osoby na palubě a uloženými k usnadnění jejich pohotovému použití v případě nouze a vybavenými nouzovými prostředky, včetně prostředků pro uchování života, vhodnými pro daný let;
- c) pro signalizaci tísňe, popsanou v Předpise L 2, pyrotechnickými prostředky.

4.3.2.2 Pokud vrtulník vzlétá a přistává tam, kde je na základě stanoviska Státu provozovatele, dráha vzletu nebo přiblížení uspořádána nad vodou tak, že by v případě nehody bylo pravděpodobné nouzové přistání na vodě, musí přepravovat alespoň vybavení požadované ust. 4.3.2.1 a).

4.3.2.3 Každá záchranná vesta a jiný rovnocenný individuální plovací prostředek podle ust. 4.3 musí být opatřeny elektrickým světlem pro snadnější vyhledání trosečníků.

4.3.2.4 Nejméně 50 % záchranných člunů, které jsou na palubě vrtulníku podle ust. 4.3.2, by mělo být možno uvést dálkově do provozního stavu.

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

4.3.2.6 Všechny vrtulníky, kterým bylo vydáno individuální osvědčení letové způsobilosti před 1. lednem 1991 by měly plnit ust. 4.3.2.4 a ust. 4.3.2.5 nejpozději do 31. prosince 1992.

4.4 Všechny vrtulníky při letech nad označenými zemskými oblastmi

Vrtulníky provozované nad zemskými oblastmi, označenými příslušným úřadem jako oblasti, kde pátrání a záchrana by byly obzvláště obtížné, musí být vybaveny zařízením pro signalizaci a záchranným vybavením (včetně prostředků pro uchování života) vhodnou pro přelétávanou oblast.

4.5 Všechny vrtulníky při letech ve velkých výškách

4.5.1 Vrtulníky bez přetlakových kabin

Vrtulníky bez přetlakových kabin, uvažované pro provádění letů ve velkých výškách, musí být vybaveny zásobníky kyslíku a dýchacími přístroji, které zajistí

požadované množství a dodávku kyslíku podle ust. 2.9.1.

4.5.2 Vrtulníky s přetlakovými kabinami

Vrtulníky s přetlakovými kabinami, uvažované pro provádění letů ve velkých výškách, by měly být vybaveny nouzovými zásobníky kyslíku a dýchacími přístroji, které zajistí množství a dodávku kyslíku podle požadavku ust. 2.9.2.

v dalším dokumentu schváleném Státem zápisu do rejstříku a je vydáno v jiném jazyce než anglickém, musí být k němu přiložen anglický překlad.

Poznámka 1: Toto osvědčení může být uvedeno v kterémkoliv palubním dokladu schváleném Státem zápisu do rejstříku v souladu s příslušnými ustanoveními Předpisu L 16/I – Hluk letadel.

Poznámka 2: Různé požadavky hlukové způsobilosti Předpisu L 16/I – Hluk letadel, které jsou uplatňovány na vrtulníky, jsou přesně stanoveny podle data žádosti o Typové osvědčení, nebo datem schválení žádosti podle rovnocenného stanoveného postupu certifikačním úřadem. Po některých vrtulnicích není vyžadováno, aby splnily jakékoliv požadavky hlukové způsobilosti. Podrobnosti viz Předpis L 16/I – Hluk letadel, Oddíl II, Hlava 8 a 11.

4.7 Letové zapisovače

Poznámka 1: Letové zapisovače chráněné před nárazem tvoří jeden nebo větší počet z následujících systémů: zapisovač letových údajů (FDR), zapisovač hlasu v pilotním prostoru (CVR), zapisovač obrazu pilotního prostoru (AIR) a/nebo zapisovač komunikace datovým spojem (DLR). Informace o obrazu pilotního prostoru a komunikaci datovým spojem mohou být zapisovány buď zapisovačem CVR nebo FDR.

Poznámka 2: Kombinované zapisovače FDR/CVR mohou být použity pouze ke splnění požadavků na vybavení letovými zapisovači dle tohoto předpisu.

Poznámka 3: Podrobný poradenský materiál k letovým zapisovačům obsahuje Doplňek 4.

4.7.1 Zapisovače letových údajů

Poznámka 1: Požadavky na výkonnost FDR a AIR jsou obsaženy v dokumentu EUROCAE ED-112 Minimum Operational Performance Specification (MOPS) for Crash Protected Airborne Recorder Systems nebo rovnocenných dokumentech.

Poznámka 2: Parametry, které mají být zaznamenávány, jsou uvedeny v Tabulce A4-1 v Doplňku 4.

4.7.1.1 Typy

4.7.1.1.1 Zapisovač letových údajů Typ IV musí zaznamenat parametry nezbytné k přesnému určení dráhy letu, rychlosti, letové polohy, výkonu pohonné jednotky a režimu.

4.7.1.1.2 Zapisovač letových údajů Typ IV A musí zaznamenat parametry nezbytné k přesnému určení dráhy letu, rychlosti, letové polohy, výkonu pohonné jednotky, konfigurace a režimu letu.

4.6 Všechny vrtulníky, po kterých je vyžadováno, aby splnily požadavky hlukové způsobilosti podle Předpisu L 16/I - Hluk letadel

Všechny vrtulníky, po kterých je vyžadováno, aby splnily požadavky hlukové způsobilosti Předpisu L 16/I – Hluk letadel, musí mít na palubě dokument osvědčující jejich hlukovou způsobilost. Jestliže dokument nebo jiné přiměřené prohlášení potvrzuje osvědčení o hlukové způsobilosti, jež je obsaženo

4.7.1.1.3 Zapisovač letových údajů Typ V musí zaznamenat parametry nezbytné k přesnému určení dráhy letu, rychlosti, letové polohy a výkonu pohonných jednotek.

4.7.1.2 Používání

4.7.1.2.1 Všechny vrtulníky o maximální schválené vzletové hmotnosti větší než 3 180 kg, jejichž individuální osvědčení letové způsobilosti bylo poprvé vydáno 1. ledna 2016, musí být vybaveny zapisovačem letových údajů Typu IVA.

4.7.1.2.2 Všechny vrtulníky o maximální schválené vzletové hmotnosti větší než 7 000 kg nebo o schválené konfiguraci sedadel pro více než 19 cestujících, jejichž individuální osvědčení letové způsobilosti bylo poprvé vydáno 1. ledna 1989 nebo později musí být vybaveny zapisovačem letových údajů Typu IV.

4.7.1.2.3 Všechny vrtulníky o maximální schválené vzletové hmotnosti od 3 180 kg do 7 000 kg včetně, jejichž individuální osvědčení letové způsobilosti bylo poprvé vydáno 1. ledna 1989 nebo později, by měly být vybaveny zapisovačem letových údajů Typu V.

4.7.1.3 Ukončení používání

4.7.1.3.1 Použití zapisovačů letových hodnot se záznamem rytým do kovové folie musí být ukončeno.

4.7.1.3.2 Používání analogových zapisovačů letových údajů používajících kmitočtové modulace (FM) by mělo být ukončeno.

4.7.1.3.3 Používání zapisovačů letových údajů na fotografické filmy musí být ukončeno.

4.7.1.3.4 Používání analogových zapisovačů letových údajů používajících kmitočtové modulace (FM) musí být ukončeno 1. ledna 2012.

4.7.1.3.5 Používání zapisovačů letových údajů používajících magnetické pásky by mělo být ukončeno 1. ledna 2011.

4.7.1.3.6 Používání zapisovačů letových údajů používajících magnetické pásky musí být ukončeno 1. ledna 2016.

4.7.1.4 Doba záznamu

Zapisovače letových údajů typu IV, IVA a V musí být schopny uchovat informace zaznamenané nejméně v průběhu posledních deseti hodin svého provozu.

4.7.2 Zapisovače hlasu v pilotním prostoru (CVR)

Poznámka: Požadavky na výkonnost CVR jsou obsaženy v dokumentu EUROCAE ED-112 Minimum

Operational Performance Specification (MOPS) for Crash Protected Airborne Recorder Systems *nebo rovnocenných dokumentech.*

4.7.2.1 Používání

4.7.2.1.1 Všechny vrtulníky o maximální schválené vzletové hmotnosti větší než 7 000 kg, jejichž individuální osvědčení letové způsobilosti bylo poprvé vydáno 1. ledna 1987 nebo později, musí být vybaveny CVR. U vrtulníků, které nejsou vybaveny FDR, musí být na CVR zaznamenávány alespoň otáčky hlavního rotoru.

4.7.2.1.2 Všechny vrtulníky o maximální schválené vzletové hmotnosti větší než 3180 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.

4.7.2.1.3 Všechny vrtulníky o maximální schválené vzletové hmotnosti větší než 7 000 kg, jejichž individuální osvědčení letové způsobilosti bylo poprvé vydáno před 1. lednem 1987, musí být vybaveny CVR. U vrtulníků, které nejsou vybaveny FDR, musí být na CVR zaznamenávány alespoň otáčky nosného rotoru.

4.7.2.2 Ukončení používání

4.7.2.2.1 Používání CVR používajících magnetické a kovové pásky musí být ukončeno 1. ledna 2016.

4.7.2.2.2 Používání CVR používajících magnetické a kovové pásky by mělo být ukončeno 1. ledna 2011.

4.7.2.3 Doba záznamu

4.7.2.3.1 CVR musí být schopny uchovat informace zaznamenané nejméně během posledních 30 minut svého provozu.

4.7.2.3.2 Od 1. ledna 2016 musí být všechny vrtulníky, u nichž je vybavení CVR požadováno, vybaveny CVR schopným uchovat informace zaznamenané nejméně během posledních 2 hodin svého provozu.

4.7.2.3.3 Všechny vrtulníky, jejichž individuální osvědčení letové způsobilosti bylo poprvé vydáno 1. ledna 1990 nebo později, a u nichž je vybavení CVR požadováno, by měly být vybaveny CVR schopným uchovat informace zaznamenané nejméně během posledních 2 hodin svého provozu.

4.7.3 Zapisovač komunikace datovým spojem (DLR)

Poznámka: Požadavky na výkonnost DLR jsou obsaženy v dokumentu EUROCAE ED-112 Minimum Operational Performance Specification (MOPS) for Crash Protected Airborne Recorder Systems nebo rovnocenných dokumentech.

4.7.3.1 Použitelnost

4.7.3.1.1 Všechny vrtulníky, jejichž individuální osvědčení letové způsobilosti je poprvé vydáno 1. ledna 2016 nebo později, využívající jakoukoliv aplikaci pro komunikaci datovým spojem uvedenou

v ust. 5.1.2 v Doplnku 4, a u nichž je požadováno vybavení zapisovačem hlasu v pilotním prostoru (CVR), musí zaznamenat na zapisovač letových údajů všechny zprávy z komunikace datovým spojem.

4.7.3.1.1.1 Všechny vrtulníky, které budou 1. ledna 2016 nebo později modifikovány prostřednictvím zástavby a používání jakékoliv aplikace pro komunikaci datovým spojem uvedené v ust. 5.1.2 v Doplnku 4, a u nichž je požadováno vybavením CVR, musí zaznamenat na zapisovač letových údajů všechny zprávy z komunikace datovým spojem.

Poznámka 1: Komunikace datovým spojem v současnosti provozují buď vrtulníky využívající ATN nebo letadla vybavená FANS 1/A.

Poznámka 2: Zapisovač obrazu pilotního prostoru (AIR) Třidy 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.

4.7.3.2 Doba záznamu

Minimální doba záznamu by měla odpovídat době záznamu CVR.

4.7.3.3 Vzájemný vztah (korelace)

Záznam komunikace datovým spojem musí být ve vzájemném vztahu se zaznamenaným zvukem v pilotním prostoru.

4.7.4 Letové zapisovače – všeobecně

4.7.4.1 Konstrukce a zástavba

Letové zapisovače musí být konstruovány, umístěny a zastavěny tak, aby byla zajištěna největší prakticky možná ochrana záznamů a aby bylo možné zapsané informace uchovat, reprodukovat a přepsat. Letové zapisovače musí splňovat předepsané požadavky na havarijní způsobilost a ochranu proti ohni.

Poznámka: Specifikace průmyslu pro odolnost proti nárazu a ochranu proti ohni pro FDR, CVR, AIR a DLR jsou obsaženy v dokumentu EUROCAE ED-112 Minimum Operational Performance Specification (MOPS) for Crash Protected Airborne Recorder Systems nebo rovnocenných dokumentech.

4.7.4.2 Používání

4.7.4.2.1 Letové zapisovače nesmí být během letu vypnuty.

4.7.4.2.2 Pro zachování záznamů letového zapisovače se musí zapisovač vypnout po ukončení letu, během kterého došlo k nehodě nebo incidentu a nesmí být znovu zapnut až do vyjmutí tohoto záznamu. Letové zapisovače nesmí být znovu uvedeny do činnosti před jejich předložením k dispozici v souladu s Předpisem L 13.

Poznámka 1: Potřebu vyjmutí záznamů letového zapisovače z letadla určí úřad Státu, který provádí odborné zjišťování příčin leteckých nehod a incidentů s patřičným zřetelem k závažnosti události a daným okolnostem, včetně dopadu na provoz.

Poznámka 2: Odpovědnosti provozovatele/vlastníka vztahující se k uchování záznamů letového zapisovače jsou obsaženy v ust. 9.6, Oddílu II.

4.7.4.3 Zachování provozuschopnosti

Aby bylo zajištěno zachování průběžné provozuschopnosti, musí být prováděny provozní kontroly a vyhodnocování záznamů ze systémů letových zapisovačů.

Poznámka: Postupy prohlídek systémů letových zapisovačů jsou uvedeny v Doplňku 4.

4.7.4.4 Elektronická dokumentace záznamů letového zapisovače

Dokumentace týkající se parametrů zaznamenávaných FDR, předkládaná provozovatelem úřadům zjišťujícím příčiny letecké nehody, by měla být v elektronické podobě a měla by odpovídat specifikacím průmyslu.

Poznámka: Specifikace průmyslu pro dokumentaci týkající se parametrů zaznamenávaných letovými zapisovači lze nalézt v dokumentu ARINC 647A Flight Recorder Electronic Documentation nebo rovnocenném dokumentu.

4.8 Polohový maják nehody (ELT)

4.8.1 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. 4.3.1 a), alespoň jedním automatickým ELT a jedním záchranným ELT(S) ve člunu nebo v záchranné vestě.

4.8.2 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. 4.3.1 b), alespoň jedním automatickým ELT a jedním záchranným ELT(S) ve člunu nebo v záchranné vestě.

4.8.3 Polohové majáky nehody musí vyhovovat požadavkům Předpisu L 10/III, aby byly splněny požadavky ust. 4.8.1 a 4.8.2.

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 vysílače je rozhodující faktor při zajištění optimální ochrany proti poškození a ohni. Mělo by být také bráno v úvahu umístění řídicích 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.

4.9 Vrtulníky, u nichž se požaduje vybavení odpovídači hlásícími tlakovou nadmořskou výšku

4.9.1 Od 1. ledna 2003, neudělí-li výjimku příslušný úřad, musí být vrtulníky vybaveny odpovídačem hlásícím tlakovou nadmořskou výšku, který je v provozu podle ustanovení Předpisu L 10/IV.

4.9.2 Všechny vrtulníky by měly být vybaveny odpovídačem hlásícím tlakovou nadmořskou výšku, který je v provozu podle ustanovení Předpisu L 10/IV.

Poznámka: Ustanovení v ust. 4.9.1 a ust. 4.9.2 je určeno ke zlepšení účinnosti letových provozních služeb, stejně jako palubního protisrážkového systému ACAS. Data účinnosti plnění požadavků ACAS jsou obsažena v Předpisu L6/I ust. 6.18.1 a ust. 6.18.2. Úmyslem je rovněž vyčlenění letadel, které nejsou vybaveny odpovídačem hlásícím tlakovou výšku tak, aby se nenacházely ve stejném vzdušném prostoru s letadly, které jsou vybaveny palubními protisrážkovými systémy. Nakonec, výjimky z požadavků na vybavení odpovídači hlásícími tlakovou výšku, mohou být vydávány pro označené vzdušné prostory, ve kterých takové vybavení není požadováno.

4.10 Mikrofony

Všichni členové letové posádky na palubě ve službě by měli komunikovat přes zvukový nebo hrdelní mikrofon.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

HLAVA 5 - PALUBNÍ KOMUNIKAČNÍ A NAVIGAČNÍ VYBAVENÍ

5.1 Komunikační vybavení

5.1.1 Vrtulník, který bude provozován podle pravidel pro let podle přístrojů nebo v noci, musí být vybaven radiovým komunikačním vybavením. Toto vybavení musí umožnit obousměrné spojení s těmi leteckými stanicemi a na těch kmitočtech, které předepíše ministerstvo dopravy.

Poznámka: Požadavky ust. 5.1.1 budou považovány za splněné, jestliže se prokáže, že spojení požadovaná tímto ustanovením mohou být dosažena za obvyklých podmínek šíření radiových vln na trati.

5.1.2 Vyžaduje-li splnění ust. 5.1.1 více než jedno komunikační vybavení, musí být tato vybavení vzájemně nezávislá tak, aby porucha jednoho nezpůsobila poruchu ostatních.

5.1.3 Vrtulník, který bude provozován při řízených letech podle pravidel pro let za viditelnosti, musí být vybaven radiovým komunikačním vybavením umožňujícím obousměrná spojení v každém okamžiku letu se všemi leteckými radiovými stanicemi a na všech kmitočtech, které budou předepsány ministerstvem dopravy.

5.1.4 Vrtulník, který bude provozován při letech podle ust. 4.3 nebo 4.4, musí být vybaven radiovým komunikačním vybavením umožňujícím obousměrná spojení v každém okamžiku letu se všemi leteckými stanicemi a na všech kmitočtech, které budou předepsány ministerstvem dopravy.

5.1.5 Radiové spojovací vybavení požadované podle ust. 5.1.1 až 5.1.4 by mělo zajistit spojení na leteckém tísňovém kmitočtu.

5.1.6 Pro lety v definovaných částech vzdušného prostoru nebo na tratích, kde byl předepsán typ RCP, musí být vrtulník, navíc k požadavkům stanoveným v ust. 5.1.1 až 5.1.5:

- a) vybaven spojovacím vybavením, které umožní jeho provoz v souladu s předepsaným(i) typem(typy) RCP; a
- b) schválen Státem provozovatele pro provoz v takovém vzdušném prostoru.

Poznámka: Informace o RCP a souvisejících postupech a návod, který se týká schvalovacího procesu jsou obsaženy v Manual on Required Communication Performance (RCP) (v přípravě).

Tento dokument také obsahuje odkazy na další dokumenty vytvořené Státy a mezinárodními orgány, které se týkají spojovacích systémů a požadované spojovací výkonnosti.

5.2 Navigační vybavení

5.2.1 Vrtulník musí být vybaven navigačním vybavením, které mu umožní let:

- a) podle jeho provozního letového plánu, a
- b) podle požadavků letových provozních služeb, s výjimkou případů, kdy navigace letu podle pravidel pro let za viditelnosti (VFR) je prováděna srovnávací navigací podle orientačních bodů na zemi vzdálených od sebe nejvýše 110 km (60 NM)

5.2.2 Pro provoz, pro který byly předepsány navigační specifikace pro PBN, musí vrtulník navíc k požadavkům stanoveným v ust. 5.2.1:

- a) mít navigační vybavení, které umožní provoz podle předepsané(ých) navigační(ch) specifikace(i); a
- b) být schválen Státem zápisu do rejstříku pro takový provoz.

Poznámka: Informace o navigaci založené na výkonnosti a návody týkající se procesu zavádění a schvalování provozu, jsou obsaženy v Performance-based Navigation Manual (Doc 9613). Tento dokument obsahuje rovněž úplný seznam odkazů na další dokumenty vytvořené Státy a mezinárodními organizacemi ohledně navigačních systémů.

5.2.3 Vrtulník musí být vybaven takovým navigačním vybavením, aby v případě poruchy některé jeho části v kterémkoliv okamžiku letu, zbytek vybavení umožňoval pokračovat v letu podle ust. 5.2.1 a, je-li to použitelné, ust. 5.2.2.

Poznámka: Pro mezinárodní všeobecné letectví lze tento požadavek splnit i jiným způsobem než zdvojnásobným vybavením.

5.2.4 Při letech, u nichž se plánuje přistání za meteorologických podmínek pro let podle přístrojů (IMC), musí být vrtulník vybaven příslušným navigačním vybavením, které poskytuje vrtulníku navedení do bodu, z něhož může být provedeno přistání za podmínek letu za viditelnosti. Toto vybavení, kterým budou vrtulníky vybaveny, musí takové vedení zajišťovat na všech heliportech, kde se plánuje přistání za meteorologických podmínek pro let podle přístrojů a na všech stanovených náhradních heliportech.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

HLAVA 6 - ÚDRŽBA VRTULNÍKŮ

Poznámka 1: Pro účely této Hlavy pojmem „vrtulník“ zahrnuje: pohonné soustavy, soustavy přenosu výkonu, rotory, letadlové celky, agregáty, přístroje, vybavení a aparatury včetně nouzového vybavení.

Poznámka 2: Požadavky na zachování letové způsobilosti jsou obsaženy v dokumentu ICAO Doc 9760, Airworthiness Manual.

6.1 Odpovědnost za údržbu

6.1.1 Vlastník vrtulníku, nebo v případě pronájmu nájemce, musí zajistit, že:

- vrtulník je udržován ve stavu letové způsobilosti;
- provozní a nouzové vybavení nezbytné pro zamýšlený let je v provozuschopném stavu; a
- Osvědčení letové způsobilosti vrtulníku zůstává v platnosti; a
- údržba vrtulníku je provedena v souladu s programem údržby přijatelným pro Stát zápisu do rejstříku.

6.1.2 Vrtulník nesmí být použit k letu, pokud na něm není provedena údržba a není uvolněn do provozu podle systému, který je přijatelný pro Stát zápisu do rejstříku.

6.1.3 Není-li uvolnění do provozu vydáno organizací oprávněnou k údržbě podle ust. 8.7 Předpisu L 6/I, musí mít osoba, která podepisuje uvolnění do provozu, kvalifikaci podle Předpisu L 1.

6.2 Záznamy údržby

6.2.1 Vlastník musí zajistit uchování následujících záznamů po dobu uvedenou v ust. 6.2.2:

- celkovou dobu provozu (v hodinách, kalendářní době nebo cyklech, jak je předepsáno) vrtulníku a všech celků s omezenou životností;
- aktuální stav plnění všech závazných informací pro zachování letové způsobilosti;
- příslušné podrobnosti o modifikacích a opravách vrtulníku;
- dobu v provozu (v hodinách, kalendářní době a cyklech, jak je předepsáno) od poslední generální opravy vrtulníku nebo jeho celků, které mají stanovenou povinnou dobu do generální opravy;
- aktuální stav vrtulníku související s plněním programu údržby; a
- podrobné záznamy o údržbě prokazující splnění všech požadavků pro podepsání uvolnění do provozu.

6.2.2 Záznamy podle ust. 6.2.1 a) až e) musí být uchovány po dobu minimálně 90 dní od trvalého vyřazení příslušných celků z provozu

a záznamy podle ust. 6.2.1 f) po dobu minimálně jednoho roku od podepsání uvolnění do provozu.

6.2.3 Nájemce vrtulníku musí v případě pronájmu vrtulníku po celou dobu pronájmu vrtulníku postupovat v souladu s požadavky ust. 6.2.1 a 6.2.2.

6.3 Informace pro zachování letové způsobilosti

Vlastník vrtulníku, jehož maximální schválená vzletová hmotnost je větší než 3 175 kg, nebo v případě pronájmu nájemce, musí podle požadavků Státu zápisu do rejstříku zajistit, že informace vyplývající z údržby a provozních zkušeností, vztahující se k zachování letové způsobilosti, jsou předávány podle požadavků ust. 4.2.3 f) a 4.2.4 Části II Předpisu L 8.

6.4 Modifikace a opravy

Všechny modifikace a opravy musí vyhovět požadavkům letové způsobilosti přijatelným pro Stát zápisu do rejstříku. Musí být stanoveny postupy, které zajistí uchování informací dokládajících splnění požadavků letové způsobilosti.

6.5 Uvolnění do provozu

6.5.1 Uvolnění do provozu musí být vyplněno a podepsáno, jak předepisuje Stát zápisu do rejstříku, k osvědčení toho, že provedené práce údržby byly dokončeny uspokojivě.

6.5.2 Uvolnění do provozu musí obsahovat osvědčení zahrnující:

- základní informace o provedené údržbě;
- datum ukončení provedené údržby;
- označení organizace oprávněné k údržbě, je-li to použitelné; a
- totožnost osoby nebo osob, které podepisují uvolnění do provozu.

ČR:

6.6 Periodické určování hmotnosti

Od 1.1.2010 musí být u každého jednotlivého vrtulníku před prvním uvedením do provozu a dále v pravidelných intervalech 6 let určována hmotnost a poloha těžiště vážením. Kromě toho musí být hmotnost a poloha těžiště každého jednotlivého vrtulníku znovu určena vážením, jestliže došlo ke:

- změně prázdné hmotnosti o více než 1,0 % maximální vzletové hmotnosti,
- změně polohy těžiště prázdného vrtulníku o více než 1 cm nebo 10 % z maximálního přípustného rozsahu polohy těžiště podle toho, čeho bylo dosaženo dříve.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

HLAVA 7 - LETOVÁ POSÁDKA VRTULNÍKU**7.1 Kvalifikace**

Velitel letadla se musí ujistit, že průkaz způsobilosti každého člena letové posádky byl vystaven nebo uznán platným Úřadem pro požadovanou kvalifikaci. Průkaz musí být platný a velitel musí dojít k závěru, že členové letové posádky si udržují způsobilost.

Poznámka: Informace pro piloty o parametrech postupů za letu a provozních postupech je obsažena v Předpisu L 8168. Kritéria pro skladbu postupů pro let za viditelnosti a podle přístrojů jsou uvedena v PANS-OPS, Svazek 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.

7.2 Složení letové posádky

Počet členů a složení letové posádky nesmí být menší, resp. jiné než je stanoveno v letové příručce nebo v jiném odpovídajícím dokumentu, souvisejícím s osvědčením letové způsobilosti.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

DOPLNĚK 1 – DOZOR LETECKÝCH PROVOZOVATELŮ SOUVISEJÍCÍ S BEZPEČNOSTÍ*(Poznámka viz 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 zajistí, 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.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

DOPLNĚK 2 – DOPLŇUJÍCÍ POŽADAVKY PRO PROVOZ VRTULNÍKŮ V 3. TŘÍDĚ VÝKONNOSTI V METEOROLOGICKÝCH PODMÍNKÁCH PRO LET PODLE PŘÍSTROJŮ (IMC)

(Viz Oddíl II, Hlava 3, ust. 3.4.1)

Požadavkům na letovou způsobilost a provozním požadavkům poskytovaným v souladu s Oddílem II, Hlava 3, ust. 3.4.1 musí být vyhověno takto:

1. Spolehlivost motoru

1.1 Získání a udržení schválení pro motory používané vrtulníky provozovanými v 3. třídě výkonnosti v podmínkách IMC:

1.1.1 K získání prvního schválení stávajících typů motoru v provozu musí být spolehlivost dána četností poklesu výkonu menší než 1 za 100 000 motorových hodin na základě postupu řízení rizika.

Poznámka: Pokles výkonu je v této souvislosti definován jako jakýkoliv pokles výkonu, příčinou něhož může být zjištění poruchy motoru nebo špatné konstrukce nebo zástavby motorového celku, včetně konstrukce nebo zástavby pomocných palivových systémů nebo řídicích systémů motoru. (Viz Dodatek H)

1.1.2 K získání prvního schválení nových typů motoru musí Stát projekce zhodnotit případ od případu modely motoru pro schválení pro provoz v 3. třídě výkonnosti v podmínkách IMC.

1.1.3 K udržení schválení musí Stát projekce prostřednictvím průběžného procesu sledování letové způsobilosti zajistit, že spolehlivost motoru zůstává ve shodě s významem standardu ust. 1.1.1.

1.2 Provozovatel musí být odpovědný za průběžné sledování vývoje stavu motoru.

1.3 Pro snížení pravděpodobnosti poruch motoru za letu musí být motor vybaven:

- a) pro turbínové motory: systémem opakovaného spuštění, který aktivuje automaticky nebo ručně volitelný stálý zapalovací systém, pokud certifikační proces motoru neurčil, že takový systém není požadován, který bere v úvahu pravděpodobné podmínky okolního prostředí, v kterých má být motor provozován;
- b) systémem detekce magnetických částic nebo rovnocenným systémem, který sleduje motor, skříň pomocných pohonů a převodovou skříň a který obsahuje systém signalizace v pilotním prostoru;
- c) prostředky, které dovolují stálý provoz motoru prostřednictvím dostatečného rozsahu výkonu pro bezpečné dokončení letu v případě jakékoliv přiměřené pravděpodobné poruše palivového regulátoru.

2. Systémy a vybavení

Vrtulníky provozované v 3. třídě výkonnosti v podmínkách IMC musí být vybaveny následujícími systémy a vybavením určeným k zajištění pokračování bezpečného letu a usnadnění dosažení bezpečného vynuceného přistání po poruše motoru podle všech přípustných provozních podmínek:

- a) buď dvěma nezávislými zdroji elektrické energie, každý z nich musí být schopný napájet všechny předpokládané kombinace stálých elektrických zatížení za letu pro přístroje, vybavení a systémy požadované pro provoz v podmínkách IMC nebo základním zdrojem elektrické energie a záložní baterií nebo jiným náhradním zdrojem elektrické energie, který je schopen napájet 150 % elektrických zatížení všech požadovaných přístrojů a vybavení nezbytných pro bezpečný nouzový provoz vrtulníku alespoň 1 hodinu; a
- b) nouzovým elektrickým záložním napájecím systémem dostatečné kapacity a odolnosti, aby po ztrátě veškeré vyráběné elektrické energie, zajistil alespoň:

Poznámka: Jestliže je použita baterie, aby bylo vyhověno požadavku na druhý napájecí zdroj (viz bod 2 a) výše), nemusí být požadován doplňkový elektrický záložní zdroj.

- 1) zachování provozu všech hlavních letových přístrojů, spojovacích a navigačních systémů během sestupu z maximální certifikované nadmořské výšky při autorotaci až do dokončení přistání;
 - 2) zachování provozu systému stabilizace, je-li to použitelné;
 - 3) vysunutí přistávacího zařízení, je-li to použitelné;
 - 4) v případě, že je to požadováno, elektrickou energii k vyhřívání jedné Pitotovy trubice, která musí zajistit pilotovi jasnou čitelnost ukazatele vzdušné rychlosti;
 - 5) provoz přistávacích reflektorů
 - 6) opakované spuštění motoru, je-li to vhodné; a
 - 7) provoz radiového výškoměru.
- c) radiový výškoměr;

- d) systémem autopilota, je-li zamýšlen jako náhrada za druhého pilota. V těchto případech musí Stát provozovatele zajistit, že oprávnění provozovatele jasně stanovuje jakékoliv podmínky a omezení jeho použití;
- e) prostředky pro poskytnutí alespoň jednoho pokusu k opětovnému spuštění motoru;
- f) systémem prostorové navigace schváleným pro použití podle pravidel IFR, schopným použití k určení polohy vhodných ploch pro přistání v případě nouze;
- g) přistávacím reflektorem, který není závislý na zatahovatelém přistávacím zařízení a je schopný přiměřeného osvětlení dotykové plochy při vynuceném přistání v noci;
- h) systémem signalizace požáru motoru.

3. Minimální požadavky provozuschopnosti – provozní vybavení

Stát provozovatele musí stanovit minimální požadavky provozuschopnosti provozního vybavení vrtulníků provozovaných v 3. třídě výkonnosti v podmínkách IMC.

4. Informace v provozní příručce

Provozní příručka musí obsahovat omezení, postupy, stav oprávnění a další informace vztahující se k provozu v 3. třídě výkonnosti v podmínkách IMC.

5. Hlášení událostí

5.1 Provozovatel oprávněný pro provoz vrtulníků v 3. třídě výkonnosti v podmínkách IMC musí hlásit Státu provozovatele všechny významné poruchy, nesprávné činnosti a závady, který následovně oznámí Státu projekce.

5.2 Stát provozovatele musí sledovat provoz v 3. třídě výkonnosti v podmínkách IMC tak, aby mohl přijmout opatření nezbytná k zajištění, že je udržována předpokládaná úroveň bezpečnosti. Stát provozovatele oznámí důležité události a vývoj jednotlivých záležitostí příslušnému držiteli typového osvědčení a Státu projekce.

6. Provozní plánování

Traťové plánování provozovatele musí brát v úvahu při hodnocení plánovaných tratí a oblastí provozu veškeré významné informace, včetně následujících:

- a) povahu terénu, který má být přelétáván, včetně možného pro provedení bezpečného vynuceného přistání v případě poruchy motoru nebo důležité nesprávné činnosti;
- b) meteorologické informace, včetně sezónních a dalších nepříznivých meteorologických účinků, které mohou ovlivnit let; a
- c) další kritéria a omezení stanovená Státem provozovatele.

7. Zkušenosti letové posádky, výcvik a přezkušování

7.1 Stát provozovatele musí předepsat minimální zkušenosti letové posádky požadované pro vrtulníky provozované v 3. třídě výkonnosti v podmínkách IMC.

7.2 Výcvik a přezkušování letové posádky provozovatele musí příslušet provozu v 3. třídě výkonnosti v podmínkách IMC, a musí pokrývat normální, mimořádné a nouzové postupy a zejména, zjištění poruchy motoru, včetně sestupu do vynuceného přistání v podmínkách IMC a pro jednomotorové vrtulníky přechod do stabilizované autorotace.

8. Osvědčování provozovatele nebo platnost

Provozovatel musí prokázat způsobilost k provádění provozu vrtulníků v 3. třídě výkonnosti v podmínkách IMC prostřednictvím postupu osvědčování a opravňování stanoveným Státem provozovatele.

Poznámka: Poradenský materiál k požadavkům na letovou způsobilost a provozním požadavkům je obsažen v Dodatku H.

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.

Poznámka: Dodatek E, 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	Kontaktní informace: ⁸ Kontakty, na kterých může být bez zbytečného prodlení kontaktováno vedení provozovatele, jsou uvedeny v ¹¹
Datum ukončení platnosti: ⁵	Telefon: ¹⁰ Fax: E-mail:	
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 název.
- Kontakty, obsahující telefonní a faxová čísla, včetně mezinárodního předčísli 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 předčísli 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 zahrnut následující seznam oprávnění, podmínek a omezení obsahující: kontakty vydávajícího úřadu, název provozovatele a číslo AOC, datum vydání a podpis

zástupce Úřadu, typ letadla, druhy a oblasti provozu, zvláštní omezení a oprávnění.

Poznámka: Pokud jsou 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 letadla: ⁵				
Druhy provozu: Obchodní letecká doprava <input type="checkbox"/> cestujících <input type="checkbox"/> nákladu <input type="checkbox"/> Jiné: ⁶				
Oblast provozu: ⁷				
Zvláštní omezení: ⁸				
Zvláštní oprávnění:	ANO	NE	Konkrétní schválení ⁹	Poznámky
Nebezpečné zboží	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Provoz za podmínek nízké dohlednosti				
Přiblížení a přistání	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	CAT ¹⁰ RVR:.....m DH:.....ft	
Vzlet	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	RVR: ¹¹m	
Navigační specifikace pro provoz s PBN ¹²	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		¹³
Zachování letové způsobilosti			¹⁴	
Různé ¹⁵	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		

Poznámky:

1. Telefonní a faxová čísla Úřadu, včetně mezinárodního předčísle dané země. Je-li k dispozici emailová adresa, měla by být uvedena.
2. Vyplňte odpovídající číslo AOC.
3. Vyplňte registrovaný název provozovatele a obchodní název provozovatele, pokud se liší. Vyplňte „Dba“ (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. Uveďte geografickou(geografické) oblast(i) schváleného provozu (prostřednictvím geografických souřadnic, konkrétních tratí, hranic letové informační oblasti nebo státních nebo oblastních hranic).
8. Uveďte seznam použitelných zvláštních omezení (např. pouze lety VFR, pouze denní lety, atd.).
9. V tomto sloupci uveďte mezní kritéria pro každé schválení nebo druh schválení (s příslušnými kritérii).
10. Vyplňte použitelnou kategorii letů s přístrojovým přiblížením, klasifikovanou jako druh B (CAT I, 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. Jestliže jsou udělena různá schválení, může být pro schválení použit samostatný řádek.
12. Navigace založená na výkonnosti (PBN): Pro každou schválenou specifikaci PBN je použit samostatný řádek (např. RNAV 10, RNAV 1, RNP 4, ...), společně s příslušnými omezeními ve sloupci „Zvláštní schválení“ nebo „Poznámky“.
13. Omezení, podmínky a předpisová základna pro provozní schválení spojená se specifikacemi navigace založené na výkonnosti (e.g. GNSS, DME, DME, IRU, ...). Informace o navigaci založené na výkonnosti a návody týkající se procesu zavádění a schvalování provozu, jsou obsaženy v dokumentu ICAO Performance-based Navigation Manual (Doc 9613).
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. 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

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

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

Úvod

Text tohoto doplňku obsahuje pokyny pro zástavbu letových zapisovačů na vrtulnících. Letové zapisovače chráněné před nárazem tvoří jeden nebo větší počet z následujících systémů: zapisovače letových údajů (FDR), zapisovač hlasu v pilotním prostoru (CVR), zapisovač obrazu pilotního prostoru (AIR) a/nebo zapisovač komunikace datovým spojem (DLR).

1. Všeobecné požadavky

1.1 Schránky systémů letových zapisovačů musí:

- a) být opatřeny výraznou oranžovou nebo žlutou barvou;
- b) být opatřeny reflexním materiálem k usnadnění určení jejich polohy; a
- c) mít bezpečně připojeno automaticky aktivované zařízení pro určení polohy pod vodou.

1.2 Systémy letových zapisovačů musí být zastavěny tak, aby:

- a) pravděpodobnost poškození záznamů byla minimální;
- b) byly napájeny elektrickou energií ze sběrnice, která zajišťuje maximální spolehlivost pro činnost systémů letových zapisovačů, aniž by byla ohrožena dodávka hlavním nebo nouzovým systémům;
- c) existovaly zvukové nebo vizuální prostředky ověřující správnou činnost systémů letových zapisovačů při předletové kontrole; a
- d) se zabránilo uvedení mazacího zařízení do činnosti během letu nebo nárazem při nehodě, mají-li systémy letových zapisovačů zařízení na vymazávání záznamu.

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

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

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

- a) provozní instrukce výrobce, omezení vybavení a postupy pro zástavbu; a
- b) zkušební protokoly výrobce.

2. Zapisovač letových údajů (FDR)

2.1 Zapisovač letových údajů musí začít zapisovat údaje dříve, než se vrtulník začne pohybovat vlastní silou a musí je průběžně zaznamenávat až do chvíle, kdy už se vrtulník pohybovat vlastní silou nemůže.

2.2 Zaznamenávané parametry

2.2.1 Zapisovače letových údajů pro vrtulníky musí být, v závislosti na počtu zaznamenávaných parametrů, klasifikovány jako Typ IV, Typ IVA a Typ V.

2.2.2 Parametry, které splňují požadavky na FDR Typu IV, Typu IVA a Typu V jsou uvedeny v následujících odstavcích. Počet zaznamenávaných parametrů závisí na složitosti vrtulníku. Parametry uvedené bez hvězdičky (*) jsou závazné parametry, které musí být zaznamenány bez ohledu na složitost vrtulníku. Navíc, parametry označené hvězdičkou (*) musí být zaznamenány, jestliže je zdroj informačních údajů využíván systémy vrtulníku nebo letovou posádkou pro jeho provoz. Tyto parametry mohou být nicméně nahrazeny jinými s ohledem na typ vrtulníku a charakteristiky záznamového vybavení.

2.2.3 Následující parametry musí splnit požadavky pro dráhu letu a rychlost:

- Tlaková nadmořská výška
- Indikovaná vzdušná rychlost
- Teplota venkovního vzduchu
- Kurz
- Normálové zrychlení
- Příčné zrychlení
- Podélné zrychlení (Hlavní osy)
- Čas nebo relativní čas
- Navigační údaje: úhel snosu, rychlost větru, směr větru, zeměpisná šířka/délka *
- Výška podle radiovýškoměru *

2.2.4 Následující parametry musí splnit požadavky pro polohu:

- Podélný sklon
- Příčný sklon
- Úhlová rychlost zatáčení

2.2.5 Následující parametry musí splnit požadavky pro výkon motoru:

- Výkon každého motoru: otáčky volné hnací turbíny (Nf); kroutící moment motoru, otáčky turbíny generátoru plynu (Ng), poloha páky ovládní výkonu v pilotním prostoru
- Rotor: otáčky nosného rotoru, rotorová brzda
- Tlak oleje v hlavním reduktoru *
- Teplota oleje v reduktorech: teplota oleje v hlavním reduktoru, vloženém reduktoru a reduktoru ocasního rotoru *
- Teplota výstupních plynů z motoru (T4) *
- Teplota plynů na vstupu do turbíny (TIT) *

2.2.6 Následující parametry musí splnit provozní požadavky:

- Nízký tlak v hydraulických systémech
- Výstrahy
- Primární řídicíidla – zásahy pilota a/nebo jejich poloha na výstupu: úhel kolektivního nastavení listů nosného rotoru, podélné nastavení listů nosného rotoru cyklickým řízením, příčné nastavení listů nosného rotoru cyklickým řízením, pedály směrového řízení, stavitelný stabilizátor, hydraulika (nastavení)
- Přelety polohových návěstidel
- Nastavení kmitočtu každého navigačního přijímače
- AFSC režim a funkční stav zapnutí *
- Systém pro zvýšení stability (funkční stav zapnutí) *
- Indikovaná zátěžná síla od zavěšeného nákladu *
- Vertikální odchylky: ILS sestupové dráhy, výšky MLS, dráhy přiblížení GNSS *
- Horizontální odchylky: ILS kurzového majáku, azimutu MLS, dráhy přiblížení GNSS *
- Vzdálenosti DME 1 a 2 *
- Svislá rychlost *
- Detekce námrazy (založené na zjišťování obsahu vody v oblačnosti) *
- Systém celkové provozní diagnostiky vrtulníku (HUMS – Health and usage monitoring system): údaje o motoru, snímače kovových nečistot, kanál časové synchronizace, překračování diskretních

hodnot, širokopásmové střední hodnoty vibrační motoru *

2.2.7 Následující parametry musí splnit požadavky pro konfiguraci:

- Poloha přístávacího zařízení nebo jeho ovladače *
- Množství paliva *
- Detekce námrazy (založené na zjišťování obsahu vody v oblačnosti) *

Poznámka 1: Poradenský materiál související s parametry, včetně rozsahu, vzorkování, přesnosti a rozlišení, je obsažen v EUROCAE ED-112 Minimum Operational Performance Specification (MOPS) for Crash Protected Airborne Recorder Systems nebo rovnocenných dokumentech.

2.2.8 *FDR Typ IVA.* Tento FDR musí být u příslušného vrtulníku schopen zaznamenávat alespoň 48 parametrů z Tabulky A4-1.

2.2.9 *FDR Typ IV.* Tento FDR musí být u příslušného vrtulníku schopen zaznamenávat alespoň 30 parametrů z Tabulky A4-1.

2.2.10 *FDR Typ V.* Tento FDR musí být u příslušného vrtulníku schopen zaznamenávat alespoň 15 parametrů z Tabulky A4-1.

2.2.11 Jestliže je k dispozici dodatečná záznamová kapacita, musí být zvaženo zaznamenání následujících doplňkových informací:

- a) doplňkové provozní informace z elektronických zobrazovačů, jako jsou soustava elektronických letových přístrojů (EFIS), elektronický centrální monitor letadla (ECAM), systém pro zobrazení motorových parametrů a uvědomování posádky (EICAS); a
- b) doplňkové parametry motoru (EPR, N1, průtok paliva, atd.).

2.3 Doplňující informace

2.3.1 Měřicí rozsah, interval záznamu a přesnost parametrů na zastaveném vybavení musí být ověřovány metodami schválenými příslušným osvědčujícím úřadem.

2.3.2 Dokumentace vztahující se k rozdělení parametrů, převodním rovnicím, pravidelnému cejchování a dalším informacím o provozuschopnosti/údržbě musí být udržována provozovatelem. Dokumentace musí být vedena dostatečně, aby se zajistilo, že úřady zjišťující příčiny letecké nehody budou mít nezbytné informace pro čtení údajů v technických jednotkách.

3. Zapisovač hlasu v pilotním prostoru (CVR)

3.1 Zaznamenávané signály

3.1.1 CVR musí začít zaznamenávat údaje dříve, než se vrtulník začne pohybovat vlastní silou a musí je průběžně zaznamenávat až do chvíle, kdy už se

vrtník vlastní silou pohybovat nemůže. Navíc musí, v závislosti na dostupnosti elektrické energie, začít CVR zaznamenávat jakmile je to možné během kontrol v pilotním prostoru před tím, než jsou na začátku letu spuštěny motory, až do chvíle, kdy probíhají kontroly v pilotním prostoru, následované bezprostředně po vypnutí motorů na konci letu.

3.1.2 CVR musí na 4 nebo více samostatných kanálech zaznamenávat alespoň:

- a) hlasovou komunikaci vysílanou nebo přijímanou z/v letadla(e) pomocí radiostanice;
- b) zvukové prostředí v pilotním prostoru;
- c) hlasovou komunikaci členů letové posádky v pilotním prostoru prostřednictvím systému palubního telefonu, je-li zastavěn;
- d) hlasové nebo akustické signály označující prostředky pro navigaci a přiblížení vedené do náhlavní soupravy nebo reproduktoru; a
- e) hlasovou komunikaci členů letové posádky používajících palubní rozhlas, je-li zastavěn.

3.1.3 CVR musí být schopen zaznamenávat nejméně na 4 kanálech současně. U CVR se záznamem na pásku musí CVR k zajištění přesné časové synchronizace mezi kanály zaznamenávat ve spřaženém režimu. Jestliže je používáno obousměrné uspořádání, musí být zachován spřažený režim a přidělení kanálů v obou směrech.

3.1.4 Kanály se musí přednostně přidělit takto:

- | | |
|-----------|--|
| Kanál 1 - | náhlavní souprava a raménkový mikrofon druhého pilota |
| Kanál 2 - | náhlavní souprava a raménkový mikrofon velitele letadla |
| Kanál 3 - | prostorový mikrofon |
| Kanál 4 - | časová reference, otáčky nosného rotoru nebo vibrace v prostředí pilotního prostoru a třetí a čtvrtá náhlavní souprava s raménkovým mikrofonem člena posádky, jsou-li použity. |

Poznámka 1: Kanál 1 je umístěn nejbližší ke spodní části záznamové hlavy.

Poznámka 2: Přednostní přidělování kanálů předpokládá použití běžných konvenčních mechanismů posuvu magnetické pásky, a je to takto stanoveno, protože je větší nebezpečí poškození vnějších okrajů pásky než středu. Záměrem není vyloučit alternativní záznamová media, kde se taková omezení nemusejí použít.

4. Zapisovač obrazu pilotního prostoru (AIR)

4.1 Třídy

4.1.1 AIR Třídy A snímá celkový obraz pilotního prostoru, aby poskytl doplňující údaje k obvykle používaným letovým zapisovačům.

Poznámka 1: Aby bylo respektováno soukromí pilotů, měl by být snímán obraz pilotního prostoru, pokud je to proveditelné, navržen tak, aby nesnímal hlavu a ramena členů letové posádky, sedících v obvyklé pracovní pozici.

Poznámka 2: Tento předpis neobsahuje žádnou právní úpravu pro AIR Třídy A.

4.1.2 AIR Třídy B snímá zobrazovač zpráv z komunikace datovým spojem.

4.1.3 AIR Třídy C snímá přístroje a ovládací panely.

Poznámka: AIR Třídy C může být uvažován jako prostředek pro zaznamenávání letových údajů v případě, že není záznam na FDR proveditelný nebo je spojený s nepřiměřenými finančními náklady, nebo v případě, že FDR není požadován.

4.2 Používání

AIR musí začít zaznamenávat údaje dříve, než se vrtník začne pohybovat vlastní silou a musí je průběžně zaznamenávat až do chvíle, kdy už se vrtník vlastní silou pohybovat nemůže. Navíc musí, v závislosti na dostupnosti elektrické energie, začít AIR zaznamenávat jakmile je to možné během kontrol v pilotním prostoru před tím, než jsou na začátku letu spuštěny motory, až do chvíle, kdy probíhají kontroly v pilotním prostoru, následované bezprostředně po vypnutí motorů na konci letu.

5. Zapisovač komunikace datovým spojem (DLR)

5.1 Zaznamenávané aplikace

5.1.1 Je-li na dráze letu letadla povoleno používání zpráv datovým spojem nebo je jejich prostřednictvím tato dráha řízena, musí být všechny zprávy datovým spojem zaznamenávány, a to jak vzestupným (do vrtníku), tak sestupným spojem (z vrtníku). Pokud je to proveditelné, musí být zaznamenán čas zobrazení zpráv letové posádky a odezev.

Poznámka: Dostatečné informace k získání obsahu zpráv komunikace datovým spojem a čas zobrazení zpráv letové posádky jsou nutné k určení správného sledu událostí na palubě letadla.

5.1.2 Musí být zaznamenány zprávy aplikací uvedených níže. Aplikace uvedené bez hvězdičky (*) jsou závazné aplikace, které musí být zaznamenány s ohledem na složitost systému. Aplikace označené hvězdičkou (*) musí být zaznamenány pouze, je-li to proveditelné vzhledem ke struktuře systému.

- Schopnost zahájení přenosu údajů datovým spojem
- Komunikace datovým spojem mezi řídícím a pilotem
- Letecká informační služba – datovým spojem

- Automatický závislý přehledový systém – kontrakt
- Automatický závislý přehledový systém – vysílání *
- Letecké provozní řízení *

Poznámka: Popis aplikací je uveden v Tabulce A4-2.

6. Prohlídky systémů letových zapisovačů

6.1 Před první letem daného dne musí být sledovány pomocí manuálních a/nebo automatických kontrol prvky vestavěného testu pro letové zapisovače a jednotku sběru letových údajů (FDAU), je-li zastavěna.

6.2 Roční prohlídky musí být provedeny takto:

- a) rozbor zaznamenaných údajů letových zapisovačů musí zajistit, že zapisovač pracuje správně po základní dobu záznamu;
- b) rozbor FDR musí vyhodnotit jakost zaznamenaných údajů k určení, zda je podíl bitových chyb (včetně těch způsobených zapisovačem, jednotkou pro sběr údajů, zdrojem údajů na vrtulníku a prostředky pro získání údajů ze zapisovače) v přijatelných mezích a k určení povahy a rozložení chyb;
- c) záznamy z FDR za celý let musí být přezkoumány v technických jednotkách z důvodu vyhodnocení platnosti všech zaznamenaných parametrů. Zvláštní pozornost musí být věnována parametrům z jednoúčelových snímačů FDR. Parametry snímané ze sběrnice elektrické sítě není nutné ověřovat, jestliže je jejich provozuschopnost kontrolována jinými systémy letadla;
- d) odečítací zařízení musí mít nezbytné programové vybavení k věrnému převedení zaznamenaných hodnot do technických jednotek a k určení stavu časově nespojitých signálů;

e) roční přezkoušení zaznamenaných signálů na CVR musí být provedeno přehráním záznamů CVR. Je-li zastavěn v letadle, musí CVR zaznamenat zkušební signály z každého zdroje v letadle a z příslušných vnějších zdrojů, aby se zajistilo, že všechny požadované signály splňují standardy srozumitelnosti;

f) je-li to možné, musí být během roční prohlídky přezkoušen vzorek záznamů CVR z letu, z důvodu prokázání přijatelné srozumitelnosti signálu; a

g) roční přezkoušení zaznamenaných obrazů na AIR musí být provedeno přehráním záznamů AIR. Je-li zastavěn v letadle, musí AIR zaznamenat zkušební obrazy z každého zdroje v letadle a z příslušných vnějších zdrojů, aby se zajistilo, že všechny požadované obrazy splňují standardy pro jakost záznamu;

6.3 Systémy letových zapisovačů musí být považovány za neschopné provozu, jestliže dochází k špatné jakosti údajů ve významném časovém úseku, nesrozumitelnosti signálů nebo pokud je jeden nebo více povinných parametrů zaznamenáno nesprávně.

6.4 Zpráva z roční prohlídky musí být z důvodů sledování na požádání zpřístupněna regulačním úřadům.

6.5 Cejchování systému FDR:

a) pro parametry, které jsou zaznamenány snímači určenými pouze pro FDR a nejsou kontrolovány jinými prostředky, musí být opětovné cejchování provedeno alespoň každých pět let nebo v souladu s doporučeními výrobce snímačů, k určení všech rozporů ve standardních technických postupech pro závazné parametry a k zajištění toho, že parametry jsou zaznamenávány v mezích cejchovacích tolerancí; a

b) jsou-li parametry nadmořské výšky a rychlosti letu získávány z jednoúčelových senzorů FDR, musí být znovu cejchovány podle doporučení výrobce senzorů nebo nejméně každé dva roky.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

TABULKA – A4-1
Poradenský materiál k parametrům zapisovaných zapisovači letových údajů

Poř. číslo	Parametr	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 GPS))	24 hodin	4	± 0,125 % za hod.	1 s
2	Tlaková nadmořská výška	- 300 m (-1000 ft) do maximálního schváleného dostupu vrtulníku +1500 m (+5000 ft)	1	± 30m až ± 200 m (± 100 ft až ± 700 ft)	1,5 m (5 ft)
3	Indikovaná rychlost	Podle zastavěného měřicího systému	1	± 3 %	1 kt
4	Kurz	360°	1	± 2°	0,5°
5	Normálové zrychlení	- 3 g až 6 g	0,125	± 0,09 g kromě chyby výchozího údaje ± 0.045g	0,004 g
6	Podélný sklon	± 75° nebo 100% použitelného rozsahu podle toho co je větší	0,5	± 2°	0,5°
7	Příčný náklon	± 180°	0,5	± 2°	0,5°
8	Klíčování radiového vysílání	Dvoupolohové/zapnou-vypnout (jedno diskrétní)	1	-	-
9	Výkon každého motoru (Pozn. 1)	celý rozsah	1 na každý motor	± 2 %	0,1 % plného rozsahu
10	Otáčky nosného rotoru	50 – 130 %	0,51	± 2 %	0,3 % plného rozsahu
	Rotorová brzda	diskrétní		-	-
11	Zásahy pilota a/nebo poloha řídicích ploch: Primární řídicí – 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)	± 2 %, pokud není výhradně požadována větší přesnost	0,5 % provozního rozsahu
12	Hydraulika, každý systém (nízký tlak)	diskrétní	1	-	-
13	Teplota venkovního vzduchu	rozsah snímače	2	± 2 °C	0,3 °C
14*	Režim a stav zapojení autopilota/ automatického tahu/ AFCS	vhodné kombinace diskrétních hodnot	1	-	-
15*	Systém pro zvýšení stability	diskrétní	1	-	-
<i>Poznámka: Předchozích 15 parametrů splňuje požadavky pro FDR Typu V.</i>					
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	± 400°/sekundu	0,25	± 1,5% max. rozsahu kromě ± 5 % výchozí chyby	± 2°/s
19*	Zátěžná síla od zavěšeného nákladu	0 – 200 % max. schváleného nákladu	0,5	± 3 % max. rozsahu	0,5 % pro maximální schválené zatížení

Poř. číslo	Parametr	Rozsah měření	Maximální interval vzorkování a záznamu [s]	Meze přesnosti (vstup na snímači v porovnání s přepisem FDR)	Záznamové rozlišení
20	Podélné zrychlení	± 1 g	0,25	± 0,015 g kromě ± 0,05 g výchozí chyby	0.004 g
21	Příčné zrychlení	± 1 g	0,25	± 0,015 g kromě ± 0,05 g výchozí chyby	0.004 g
22*	Výška podle radiového výškoměru	- 6 m až 750 m (- 20 ft až 2500 ft)	1	± 0,6 m (± 2 ft) nebo ± 3%, podle toho, která hodnota je větší, v rozsahu do 150 m (500 ft) a ± 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	± 3 %	0,3 % plného rozsahu
24*	Odchylky od kurzové roviny	rozsah signálů	1	± 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	-	-
<i>Poznámka: Předchozích 30 parametrů splňuje požadavky pro FDR Typu IV.</i>					
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 (0,01 inHg)
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

Poř. číslo	Parametr	Rozsah měření	Maximální interval vzorkování a záznamu [s]	Meze přesnosti (vstup na snímači v porovnání s přepisem FDR)	Záznamové rozlišení
41*	Nastavení Machova čísla (všechny pilotem volitelné provozní režimy)	v závislosti na zástavbě	1	v závislosti na zástavbě	dostatečné k tomu, aby se určilo nastavení posádkou
42*	Nastavení vertikální rychlosti (všechny pilotem volitelné provozní režimy)	v závislosti na zástavbě	1	v závislosti na zástavbě	dostatečné k tomu, aby se určilo nastavení posádkou
43*	Nastavení kurzu (všechny pilotem volitelné provozní režimy)	v závislosti na zástavbě	1	v závislosti na zástavbě	dostatečné k tomu, aby se určilo nastavení posádkou
44*	Nastavení dráhy letu (všechny pilotem volitelné provozní režimy)	v závislosti na zástavbě	1	v závislosti na zástavbě	dostatečné k tomu, aby se určilo nastavení posádkou
45*	Nastavení výšky rozhodnutí	v závislosti na zástavbě	4	v závislosti na zástavbě	dostatečné k tomu, aby se určilo nastavení posádkou
46*	Režim zobrazení EFIS (velitel letadla a druhý pilot)	diskrétní	4	-	-
47*	Režim zobrazení na multifunkčním/ motorovém/ signalizačním displeji	diskrétní	4	-	-
48*	Značka pro označení události	diskrétní	1	-	-

Poznámka: Předchozích 48 parametrů splňuje požadavky pro FDR Typu IVA.

ČR:

Poznámky:

1. **Zaznamenávat dostatečné vstupní údaje pro zjištění výkonu.**
2. **Pro vrtulník s konvenčními řídicími systémy platí "nebo". Pro vrtulník s jinými než mechanickými řídicími systémy platí "a".**
3. **Je-li signál v digitální formě.**
4. **Přednostní alternativou je záznam zeměpisné šířky a zeměpisné délky z INS nebo jiného navigačního systému.**
5. **Jsou-li signály snadno dostupné.**

TABULKA A4-2
Popis aplikací pro komunikaci datovým spojem

Poř. číslo	Typ aplikace	Popis aplikace	Zaznamenávaný obsah
1	Schopnost zahájení přenosu údajů datovým spojem	Zahrnuje jakoukoliv aplikaci používanou pro přihlášení ke službě přenosu údajů datovým spojem nebo jeho zahájení. V rámci FANS-1/A a ATN (letecká telekomunikační síť) se využívají AFN (oznámení týkající se zařízení ATS) a aplikace „context management (CM)“, v uvedeném pořadí.	C
2	Komunikace datovým spojem mezi řídicím a pilotem	Zahrnuje jakoukoliv aplikaci používanou k výměně požadavků, letových povolení, pokynů a zpráv mezi letovou posádkou a řídicími letového provozu na zemi. V rámci FANS-1/A a ATN to zahrnuje aplikaci CPDLC. Zahrnuje také aplikace používané pro výměnu oceánských letových povolení (OCL) a povolení odletu (DCL), stejně jako pro doručení povolení k pojiždění pomocí datového spoje.	C
3	Přehled - adresný	Zahrnuje jakoukoliv přehledovou aplikaci, v které tvoří základ kontrakty pro doručování přehledových údajů. V rámci FANS-1/A a ATN to zahrnuje aplikaci automatického závislého přehledového systému (ADS-C). Pokud jsou údaje o zapisovaných parametrech hlášeny v rámci zprávy, musí být zaznamenány, pokud nejsou údaje ze stejného zdroje zapisovány zapisovačem letových údajů (FDR).	C
4	Letecké informace	Zahrnuje jakoukoliv službu používanou pro doručování leteckých informací ke konkrétnímu letadlu. To zahrnuje například informace D-METAR, D-ATIS, D-NOTAM a další textové údaje přenášené službou přenosu datovým spojem.	C
5	Přehled – letadlové rozhlasové vysílání	Zahrnuje systémy základního a zdokonaleného přehledu, stejně jako výstupní údaje ADS-B. Pokud jsou údaje o zapisovaných parametrech vysílaných z vrtulníku hlášeny v rámci zprávy, musí být zaznamenány, pokud nejsou údaje ze stejného zdroje zapisovány FDR.	M *
6	Letecké provozní řízení (AOC)	Zahrnuje jakoukoliv aplikaci pro přenos nebo příjem údajů použitých pro účely AOC (v souladu s ICAO definicí AOC).	M *

Legenda:

C – zaznamenává se úplný obsah.

M – informace, které umožňují vzájemný vztah s jakýmkoliv souvisejícími záznamy uloženými mimo vrtulník.

* – aplikace mají být zaznamenány pouze, je-li to proveditelné vzhledem ke struktuře systému.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

TABULKA A4-3

Poradenský materiál k parametrům zapisovaných systémy záznamu údajů letadla

Poř. číslo	Název parametru	Kategorie parametru	Minimální rozsah záznamu	Maximální interval záznamu [s]	Minimální přesnost záznamu	Minimální rozlišení záznamu	Poznámky
1	Kurz (magnetický nebo skutečný)	R*	± 180°	1	± 2°	0,5°	* není-li dostupný, zaznamenejte úhlovou rychlost otáčení
2	Podélný sklon	E*	± 90°	0,25	± 2°	0,5°	* není-li dostupný, zaznamenejte úhlovou rychlost otáčení
3	Příčný náklon	E*	± 180°	0,25	± 2°	0,5°	* není-li dostupný, zaznamenejte úhlovou rychlost otáčení
4	Rychlost zatáčení	E*	± 300°/s	0,25	± 1 % + snos 360°/hod.	2°/s	* povinný, není-li dostupný kurz
5	Rychlost klopení	E*	± 300°/s	0,25	± 1 % + snos 360°/hod.	2°/s	* povinný, není-li dostupný sklon
6	Rychlost klonění	E*	± 300°/s	0,25	± 1 % + snos 360°/hod.	2°/s	* povinný, není-li dostupný příčný náklon
7	Navigační systém: zeměpisná šířka/délka	E	Šířka: ± 90° Délka: ± 180°	2 (1 je-li to možné)	v závislosti na zástavbě (doporučeno 0,00015°)	0,00005°	
8	Navigační systém: odhadovaná chyba	E*	Dostupný rozsah	2 (1 je-li to možné)	v závislosti na zástavbě	v závislosti na zástavbě	* je-li dostupný
9	Navigační systém: nadmořská výška	E	-300 m (-1000 ft) až maximální schválená nadmořská výška dosažitelná vrtulníkem + 1500 m (5000 ft)	2 (1 je-li to možné)	v závislosti na zástavbě (doporučeno ± 15 m (± 50 ft))	1,5 m (5 ft)	
10	Navigační systém: Čas*	E	24 hodin	1	± 0,5 s	0,1 s	* je-li dostupný, upřednostňuje se UTC
11	Navigační systém: traťová rychlost	E	0 – 1000 kt	2 (1 je-li to možné)	v závislosti na zástavbě (doporučeno ± 5 kt)	1 kt	
12	Navigační systém: trať	E	0 – 360°	2 (1 je-li to možné)	v závislosti na zástavbě (doporučeno ± 2°)	0,5°	
13	Normálové zrychlení	E	- 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	
14	Podélné zrychlení	E	± 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	
15	Příčné zrychlení	E	± 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	
16	Vnější statický tlak (nebo tlaková nadmořská výška)	R	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 (0,3 in-hg) nebo ± 30 m (± 100 ft) až ± 210 m (± 700 ft))	0,1 hPa (0,03 in-hg) nebo 1,5 m (5 ft)	

Poř. číslo	Název parametru	Kategorie parametru	Minimální rozsah záznamu	Maximální interval záznamu [s]	Minimální přesnost záznamu	Minimální rozlišení záznamu	Poznámky
17	Teplota vnějšího vzduchu (nebo celková teplota vzduchu)	R	- 50 °C až + 90 °C nebo dostupný rozsah snímače	2	v závislosti na zástavbě (doporuč. ± 2 °C)	1 °C	
18	Indikovaná rychlost letu	R	V závislosti na zástavběm zobrazovacím měřicím systému pilota nebo dostupném rozsahu snímače	1	v závislosti na zástavbě (doporučeno ± 3 %)	1 kt (doporuč. 0,5 kt)	
19	Otáčky nosného rotoru (Nr)	R	50 % až 130 % nebo dostupný rozsah snímače	0,5	v závislosti na zástavbě	0,3 % celého rozsahu	
21	Motor – počet otáček za minutu (*)	R	Celý rozsah, včetně překročení otáček	každý motor, každou sekundu	v závislosti na zástavbě	0,2 % celého rozsahu	* vrtulníky s pístovým motorem
21	Tlak oleje v motoru	R	Celý rozsah	každý motor, každou sekundu	v závislosti na zástavbě (doporučeno 5 % celého rozsahu)	2 % celého rozsahu	
22	Teplota oleje v motoru	R	Celý rozsah	každý motor, každou sekundu	v závislosti na zástavbě (doporučeno 5 % celého rozsahu)	2 % celého rozsahu	
23	Průtok nebo tlak paliva	R	Celý rozsah	každý motor, každou sekundu	v závislosti na zástavbě	2 % celého rozsahu	
24	Plnicí tlak (*)	R	Celý rozsah	každý motor, každou sekundu	v závislosti na zástavbě	0,2 % celého rozsahu	* vrtulníky s pístovým motorem
25	Tah motoru/ výkon/ parametry kroučícího momentu požadované k určení hnacího (celkového) tahu/výkonu*	R	Celý rozsah	každý motor, každou sekundu	v závislosti na zástavbě	0,1 % celého rozsahu	* musí být zaznamenány dostatečné parametry, např. kompresní poměr/N1 nebo kroučící moment/Np, podle konkrétního motoru, aby se určil výkon. Měly by být stanoveny tolerance pro překročení otáček motoru. Pouze pro vrtulníky s turbínovým motorem.
26	Otáčky generátoru plynu (Ng) (*)	R	0 – 150 %	každý motor, každou sekundu	v závislosti na zástavbě	0,2 % celého rozsahu	* Pouze pro vrtulníky s turbínovým motorem.
27	Otáčky volné turbíny (Nf) (*)	R	0 – 150 %	každý motor, každou sekundu	v závislosti na zástavbě	0,2 % celého rozsahu	* Pouze pro vrtulníky s turbínovým motorem.
28	Úhel kolektivního nastavení listů rotoru	R	Celý rozsah	0,5	v závislosti na zástavbě	0,1 % celého rozsahu	
29	Teplota chladicí kapaliny (*)	R	Celý rozsah	1	v závislosti na zástavbě (doporučeno ± 5 °C)	1 °C	* Pouze pro vrtulníky s pístovým motorem.
30	Základní napětí	R	Celý rozsah	každý motor, každou sekundu	v závislosti na zástavbě	1 V	
31	Teplota hlavy válce	R	Celý rozsah	každý válec, každou sekundu	v závislosti na zástavbě	2 % celého rozsahu	* Pouze pro vrtulníky s pístovým motorem.
32	Množství paliva	R	Celý rozsah	4	v závislosti na zástavbě	1 % celého rozsahu	

Poř. číslo	Název parametru	Kategorie parametru	Minimální rozsah záznamu	Maximální interval záznamu [s]	Minimální přesnost záznamu	Minimální rozlišení záznamu	Poznámky
33	Teplota výstupních plynů	R	Celý rozsah	každý motor, každou sekundu	v závislosti na zástavbě	2 % celého rozsahu	
34	Záložní napětí	R	Celý rozsah	každý motor, každou sekundu	v závislosti na zástavbě	1 V	
35	Nastavení vyvažovací plošky	R	Celý rozsah nebo každá samostatná poloha	1	v závislosti na zástavbě	0,3 % celého rozsahu	
36	Poloha přístávacího zařízení	R	Každá samostatná poloha*	každá část, každé 2 s	v závislosti na zástavbě		* je-li to možné, zaznamenat polohu zasunuté a zajištěné a polohu vysunutou a zajištěné
37	Nové/ unikátní vlastnosti letadla	R	Dle požadavků	dle požadavků	dle požadavků	dle požadavků	

Legenda:

E – základní parametry.

R – doporučené parametry.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

DODATEK A - VÝKONNOST A PROVOZNÍ OMEZENÍ VRTULNÍKŮ

(Doplňující Oddíl II, Hlavu 3 a Oddíl III, Hlavu 3)

Účel a oblast platnosti

Tento dodatek obsahuje doplňkový poradenský materiál k Hlavě 3 Oddílu II a III. Stát může využít tento materiál pro vytvoření svého předpisu o výkonnosti, ale může zavést náhradní nebo zmírňující předpis, který by splňoval bezpečnostní cíle Předpisu L 6.

Poznámka: Kvantitativní specifikace mohou být nalezeny v příkladu níže.

1. Definice**Kategorie A (Category A)**

V případě vrtulníků znamená vícemotorový vrtulník navržený s izolačními vlastnostmi motorů a systémů uvedenými v Předpisu L8, Části IVB a schopný provozu s využitím údajů pro vzlet a přistání stanovených podle koncepce poruchy kritického motoru, která zaručuje dostatečnost vymezené plochy a dostatečnou výkonnostní způsobilost pro pokračování v bezpečném letu nebo pro bezpečný přerušovaný vzlet.

Kategorie B (Category B)

V případě vrtulníků znamená jednomotorový nebo vícemotorový vrtulník, který neplní standardy kategorie A. U vrtulníky kategorie B není zaručena způsobilost pro pokračování v bezpečném letu v případě poruchy motoru; předpokládá se vynucené přistání.

2. Všeobecně

2.1 Vrtulníky provozované v 1. a 2. třídě výkonnosti by měly být certifikovány v Kategorii A.

2.2 Vrtulníky provozované v 3. třídě výkonnosti by měly být certifikovány buď v Kategorii A nebo Kategorii B (nebo rovnocenné).

2.3 Pokud není příslušným úřadem povoleno jinak:

2.3.1 Měl by být vzlet a přistání z/na heliporty v hustě osídleném nehostinném prostředí prováděn pouze v 1. třídě výkonnosti.

2.3.2 Měl by být provoz v 2. třídě výkonnosti prováděn pouze se schopností bezpečného vynuceného přistání během vzletu a přistání.

2.3.3 Měl by být provoz v 3. třídě výkonnosti prováděn pouze v prostředí jiném než nehostinném.

2.4 Při povolování jiné varianty od ust. 2.3.1, 2.3.2 a 2.3.3 by měl Úřad provést zhodnocení rizika vzhledem k faktorům, jako jsou:

- a) druh provozu a okolnosti letu;
- b) oblast/terén nad kterou(kterým) bude provoz prováděn;
- c) pravděpodobnost selhání kritické pohonné jednotky a následky této události;
- d) postupy k zachování spolehlivosti pohonné jednotky (pohonných jednotek);
- e) výcvik a provozní postupy ke zmírnění následků selhání kritické pohonné jednotky; a
- f) zástavbu a využití systému sledování spotřeby.

Poznámka 1: Je zřejmé, že mohou existovat případy, v kterých nemusí být bezpečné vynucené přistání možné vzhledem k faktorům okolního prostředí nebo jiným faktorům. Mnoho států již uplatnilo řízení rizika a povolilo jiné varianty ke konkrétnímu provozu jako je provoz na helideky, kde existuje vystavení selhání motoru současně bez zajištění bezpečného vynuceného přistání. Povolování jiné varianty založené na zhodnocení rizika je obvyklou součástí procesu, kdy stát vytváří předpis o výkonnosti. Pokud je zvažován provoz bez vhodných ploch pro bezpečné vynucené přistání, měly by být vyhodnoceny všechny příslušné faktory. Ty mohou zahrnovat pravděpodobnost události, možné následky, jakékoliv zmírňující prostředky, stejně jako možný přínos a náklady provozu. Zvláštní postup pro provádění tohoto vyhodnocení má být určen Státem. V každém případě, příslušné rozhodnutí o bezpečném vynuceném přistání by mělo být buď nepřímo, nebo přímo vyjádřeno výkladem předpisu o výkonnosti. Historie leteckých nehod a další související bezpečnostní údaje a rozbory jsou rozhodující při vytváření provozních předpisů v této oblasti. Výsledné požadavky mohou mít mnoho forem, jako jsou stanovení schválených provozních oblastí, letových tratí a požadavky bezpečných výšek nad překážkami.

Poznámka 2: Jestliže existují tratě s přístupem na vhodné plochy pro vynucené přistání, měly by být využívány pro lety do a z hustě osídlených oblastí. V případě, že tyto tratě neexistují, mělo by hodnocení provozu zahrnovat zvážení zmírňujících faktorů jako je spolehlivost pohonné soustavy za krátkou dobu, kdy není možný let přes vhodnou plochu pro vynucené přistání.

PŘÍKLAD

Účel a oblast platnosti

Následující příklad poskytuje *kvantitativní specifikace* k objasnění úrovně výkonnosti určené ustanoveními Oddílu II, Hlavy 3. Stát může použít tento příklad jako základ pro vytvoření vlastního předpisu o výkonnosti, ale může zavést jiné varianty za předpokladu, že takové varianty splňují bezpečnostní cíle Oddílu II, Hlavy 3 a Dodatku A.

ZKRATKY SPECIFICKÉ PRO PROVOZ VRTULNÍKU

Zkratky

D	Maximální rozměr vrtulníku
DPBL	Definovaný bod před přistáním
DPATO	Definovaný bod po vzletu
DR	Proletěná vzdálenost (vrtulník)
FATO	Plocha konečného přiblížení a vzletu
HFM	Letová příručka vrtulníku
LDP	Bod rozhodnutí o přistání
LDAH	Použitelné délka přistání (vrtulník)
LDRH	Požadovaná délka přistání (vrtulník)
R	Poloměr rotoru vrtulníku
RTODR	Požadovaná délka přerušeného vzletu
TDP	Bod rozhodnutí o vzletu
TLOF	Prostor dotyku a odpoutání vrtulníku
TODAH	Použitelná délka vzletu (vrtulník)
TODRH	Požadovaná délka vzletu (vrtulník)
Vtoss	Bezpečná rychlost vzletu

1. Definice

1.1 Pouze pro provoz v 1. třídě výkonnosti

Požadovaná délka přistání (LDRH) (Landing distance required)

Vodorovná vzdálenost, nezbytná pro přistání a dojezd až k úplnému zastavení z výšky přiblížení 15 m (50 ft) nad přistávací plochou.

Požadovaná délka přerušeného vzletu (RTODR) (Rejected take-off distance required)

Nezbytná vodorovná vzdálenost od počátku vzletu k bodu úplného zastavení vrtulníku po přerušení vzletu v důsledku selhání pohonné jednotky v bodu rozhodnutí

Požadovaná délka vzletu (TODRH) (Take-off distance required)

Nezbytná vodorovná vzdálenost od počátku vzletu k bodu, ve kterém jsou dosaženy rychlost Vtoss, zvolená výška a kladný gradient stoupání po rozpoznání selhání kritické pohonné jednotky v bodu rozhodnutí (TDP) a následném letu se zbývajících pohonnými jednotkami pracujícími v mezích provozních omezení.

Poznámka – Zvolená výška stanovená výše má být určena ve vztahu buď k:

a) vzletové ploše; nebo

b) úrovní definované nejvyšší překážkou v požadované délce vzletu.

1.2 Pro provoz ve všech třídách výkonnosti

D

Maximální rozměr vrtulníku

Dráha letu při vzletu (Take-off flight path)

Všlák i vodorovná dráha ze stanoveného bodu při vzletu do výšky 300 m (1 000 ft) nad povrchem s nepracující kritickou pohonnou jednotkou.

Použitelná délka přistání (LDAH) (Landing distance available)

Vyhlášená použitelná délka prostoru konečného přiblížení a vzletu, prodloužená o libovolný další vyhlášený prostor použitelný pro dokončení přistávacího manévru vrtulníků z definované výšky.

Použitelná délka vzletu (TODAH) (Take - off distance available)

Délka prostoru konečného přiblížení a vzletu, prodloužená o předpolí pro vrtulníky (je-li zajištěno) vyhlášená za použitelnou a vhodnou k provedení vzletu.

Prostor dotyku a odpoutání vrtulníku (TLOF) (Touchdown and lift - off area)

Nosná plocha, na kterou může vrtulník dosednout, nebo ze které se může vznést.

R

Poloměr rotoru vrtulníku.

V_{toss}

Bezpečná rychlost vzletu pro vrtulníky certifikované v Kategorii A.

V_y

Rychlost letu pro maximální stoupací rychlost.

Vzdálenost DR (Distance DR)

DR je vodorovná vzdálenost, kterou vrtulník proletěl od konce použitelné délky pro vzlet.

2. Všeobecně

2.1 Použitelnost

2.1.1 Vrtulníky s konfigurací sedadel pro cestující větší než 19 nebo vrtulníky provádějící provoz na nebo z heliportu v hustě osídleném nehostinném prostředí by měly být provozovány v 1. třídě výkonnosti.

2.1.2 Vrtulníky s konfigurací sedadel pro cestující 19 nebo méně, ale více než 9 by měly být provozovány v 1. a 2. třídě výkonnosti, pokud nejsou provozovány na nebo z hustě osídleného nehostinného prostředí, v takovém případě by měly být vrtulníky provozovány v 1. třídě výkonnosti.

2.1.3 Vrtulníky s konfigurací sedadel pro cestující 9 nebo méně by měly být provozovány v 1., 2. nebo 3. třídě výkonnosti, pokud nejsou provozovány na nebo z hustě osídleného nehostinného prostředí, v takovém případě by měly být vrtulníky provozovány v 1. třídě výkonnosti.

2.2 Významné vlivy

Pro stanovení výkonnosti vrtulníku by měly být brány v úvahu alespoň následující vlivy:

- a) hmotnost vrtulníku;
- b) nadmožská nebo tlaková výška a teplota; a
- c) vítr, pro vzlet a přistání. Započtení vlivu větru v protisměru je v případě jakéhokoliv hlášeného větru přípustné nejvýše do 50 % čelní ustálené složky větru o rychlosti větší nebo rovné 2,6 m/s (5 kt). Jsou-li v letové příručce povoleny vzlety a přistání se zádovým větrem, mělo by být započteno ne méně než 150 % zádové složky větru. Tam, kde přesné zařízení pro měření rychlosti větru umožňuje přesné měření rychlosti větru nad bodem vzletu a přistání, mohou být výše uvedené hodnoty upraveny.

2.3 Provozní podmínky

2.3.1 Pro vrtulníky provozované v 2. nebo 3. třídě výkonnosti v libovolné fázi letu, kdy selhání pohonné jednotky může způsobit vynucené přistání:

- a) by měla být minimální dohlednost stanovena provozovatelem s uvažováním charakteristik vrtulníku, ale neměla by být menší než 800 m pro vrtulníky provozované v 3. třídě výkonnosti.
- b) by měl provozovatel ověřit, že plocha pod zamýšlenou dráhou letu umožňuje uskutečnit bezpečné vynucené přistání;

2.3.2 Vrtulníky 3. třídy výkonnosti nemají být provozovány:

- a) bez vidu povrchu (země, vody);
- b) v noci, nebo
- c) je-li spodní základna oblačnosti níže než 180 m (600 ft).

Poznámka: Text v ust. 2.3 obsahuje vysvětlení principu „náležitě pozornosti“ bezpečnému vynucenému přistání (obsaženém v Oddílu II, Hlava 3, ust. 3.1.2), kterou bezpečné vynucené přistání vyžaduje. Pro státy, které využívají Oddíl II, Hlavu III, ust. 3.4 nebo které mají zhodnocené riziko vzhledem k ohrožení a/nebo povolují provoz VFR v noci, by mělo být ust. 2.3 nahrazeno vhodně navrženým náhradním textem.

2.4 Prostor s odpovědností za překážky

2.4.1 Pro účely požadavků bezpečné výšky nad překážkami v odstavci 4 níže by měly být překážky brány v úvahu, jestliže jejich boční vzdálenost od nejbližšího bodu na povrchu pod zamýšlenou dráhou letu není delší než:

a) pro lety VFR

- 1) polovina minimální šířky FATO (nebo rovnocenný výraz použitý v letové příručce vrtulníku) definované v letové příručce vrtulníku (nebo pokud není šířka definována 0,75 D), plus 0,25 x D (nebo 3 m, podle toho co je větší), plus:

- 0,10 DR pro denní lety VFR
- 0,15 DR pro noční lety VFR

b) pro lety IFR

- 1) 1,5 D (nebo 30 m, podle toho co je větší), plus:

- 0,10 DR pro lety IFR s přesným kurzovým vedením
- 0,15 DR pro lety IFR se standardním kurzovým vedením
- 0,30 DR pro lety IFR bez kurzového vedení

c) pro lety s počátečním vzletem prováděným vizuálně a převedením na provoz IFR/podmínky IMC v bodě přechodu platí kritéria požadovaná v bodě a) až do bodu přechodu, za bodem přechodu poté platí kritéria bodu b).

2.4.2 Pro vzlet využívající záložní postup pro vzlet (nebo postup s bočním přechodem) pro účely požadavků bezpečné výšky nad překážkami v odstavci 4 níže by měly být uvažovány překážky umístěné pod záložní dráhou letu (boční dráhou letu) jestliže jejich boční vzdálenost od nejbližšího bodu na povrchu pod zamýšlenou dráhou letu není delší než polovina minimální šířky FATO (nebo rovnocenný výraz použitý v letové příručce vrtulníku) definované v letové příručce vrtulníku (pokud není šířka definována 0,75 D, plus 0,25 x D nebo 3 m, podle toho co je větší), plus:

- a) 0,10 proletěné vzdálenosti od zadního okraje FATO pro denní lety VFR;
- b) 0,15 proletěné vzdálenosti od zadního okraje FATO pro noční lety VFR.

2.4.3 Překážkám nemusí být věnována pozornost, pokud jsou umístěny až za vzdáleností:

- a) 7R pro denní lety VFR, jestliže je zajištěno, že může být dosaženo navigační přesnosti srovnáním vhodných vizuálních podnětů během stoupání;

- b) 10R pro noční lety VFR, jestliže je zajištěno, že může být dosaženo navigační přesnosti srovnáním vhodných vizuálních podnětů během stoupání;
- c) 300 m, jestliže může být navigační přesnosti dosaženo příslušnými navigačními prostředky;
- d) 900 m v dalších případech.

Poznámka: Standardní kurzové vedení zahrnuje ADF a VOR vedení. Přesné kurzové vedení zahrnuje ILS, MLS nebo další kurzové vedení, které poskytuje rovnocennou navigační přesnost.

2.4.4 Bod přechodu by neměl být umístěn před koncem TODRH pro vrtulníky provozované v 1. třídě výkonnosti a před DPATO pro vrtulníky provozované v 2. třídě výkonnosti.

2.4.5 Pokud je uvažována dráha letu nezdařeného přiblížení mělo by být odchýlení od prostoru s odpovědností za překážky uplatňováno za koncem použitelné dráhy vzletu.

2.5 Zdroj údajů o výkonnosti

Provozovatel by měl zajistit, že jsou údaje o výkonnosti uvedené v letové příručce vrtulníku používané k určení vyhovění tomuto dodatku, doplněné dle nezbytnosti o další údaje přijatelné pro Stát provozovatele.

3. Vlastnosti provozního prostoru

3.1 FATO – Plocha konečného přiblížení a vzletu

Pro provoz v 1. třídě výkonnosti by měly rozměry FATO odpovídat alespoň rozměrům stanoveným v letové příručce vrtulníku.

Poznámka: FATO, která je menší než rozměry stanovené v letové příručce vrtulníku může být přijatelná, pokud je vrtulník schopen využít vlivu přízemního efektu s jedním nepracujícím motorem (HOGE OEI) a mohou být splněny podmínky podle ust. 4.1 níže.

4. Omezení vyplývající z výkonnosti

4.1 Provoz v 1. třídě výkonnosti

4.1.1 Vzlet

4.1.1.1 Vzletová hmotnost vrtulníku by neměla překročit maximální vzletovou hmotnost stanovenou v letové příručce pro použitý postup a dosažení rychlosti stoupání 100 ft/min v 60 m (200 ft) a 150 ft/min v 300 m (1000 ft) nad úroveň heliportu s nepracující kritickou pohonnou jednotkou a zbylými pohonnými jednotkami pracujícími v režimu povoleného výkonu, při zohlednění parametrů stanovených v ust. 2.2 (obr. A-1).

4.1.1.2 Přerušný vzlet

Vzletová hmotnost by měla být taková, aby požadovaná délka přerušného vzletu nepřekročila použitelnou délku přerušného vzletu.

4.1.1.3 Délka vzletu

Vzletová hmotnost by měla být taková, aby požadovaná délka vzletu nepřekročila použitelnou délku vzletu.

Poznámka 1: Alternativně nemusí být k požadavkům výše přihlédnuto za předpokladu, že vrtulník může, pokud pokračuje ve vzletu při selhání kritické pohonné jednotky rozpoznané v bodě TDP, překonat všechny překážky od konce použitelné délky vzletu ke konci požadované délky vzletu se svislým odstupem ne menším než 10,7 m (35 ft). (Obr. A-2).

Poznámka 2: Pro vyvýšený heliport stanovuje příslušnou bezpečnou vzdálenost od okraje vyvýšeného heliportu předpis letové způsobilosti. (Obr. A-3).

4.1.1.4 Záložní postupy (nebo postup s bočním přechodem)

Provozovatel by měl zajistit, že jsou všechny překážky pod záložní dráhou letu (boční dráhou letu) s nepracující kritickou pohonnou jednotkou překonány s odpovídajícím odstupem. Pozornost musí být věnována pouze překážkám stanoveným v ust. 2.4.2.

4.1.2 Dráha letu při vzletu

Od konce požadované délky vzletu s nepracující kritickou pohonnou jednotkou:

4.1.2.1 by měla být vzletová hmotnost taková, aby dráha letu při stoupání probíhala v bezpečné výšce nejméně 10,7 m (35 ft) nad všemi překážkami pro lety podle pravidel letu za viditelnosti a 10,7 m (35 ft) + 0,01 DR pro lety podle pravidel letu podle přístrojů. Pozornost by měla být věnována pouze překážkám stanoveným v ust. 2.4.

4.1.2.2 by měly být bezpečné výšky nad překážkami zvýšeny o 5 m (15 ft) od počátečního bodu zatáčení tam, kde se provádí změna směru o více než 15°. Zatáčení by nemělo být zahájeno před dosažením výšky 60 m (200 ft) nad vzletovou plochou, pokud to není povoleno jako součást schválených postupů v letové příručce.

4.1.3 Na trati

Vzletová hmotnost musí být taková, aby bylo možné v případě selhání kritické pohonné jednotky v kterémkoliv bodu letu pokračovat v letu k vhodnému místu pro přistání při dodržení alespoň minimálních traťových výšek na zamýšlené trati.

4.1.4 Přiblížení, přistání a přerušené přistání (obr. A-4 a A-5)

Vypočtená přistávací hmotnost na heliportu určení nebo náhradním heliportu by měla být taková, aby:

- a) nepřekročila maximální přistávací hmotnost stanovenou v letové příručce pro dosažení rychlosti stoupání 100 ft/min v 60 m (200 ft) a 150 ft/min v 300 m (1000 ft) nad úrovní heliportu s nepracující kritickou pohonnou jednotkou a zbylými pohonnými jednotkami pracujícími v režimu povoleného výkonu, při zohlednění parametrů stanovených v ust. 2.2;
- b) požadovaná délka pro přistání nepřekročila použitelnou délku pro přistání, pokud nemůže vrtulník při selhání kritické pohonné jednotky rozpoznané v bodě LDP, pokud přistává, překonat všechny překážky na dráze přiblížení;
- c) v případě selhání kritické pohonné jednotky za bodem rozhodnutí o přistání LDP bylo proveditelné přistání a zastavení na ploše FATO.
- d) v případě selhání kritické pohonné jednotky rozpoznané v bodě LDP nebo v jakémkoliv bodě před bodem LDP je možné buď přistát a zastavit v rámci FATO nebo provést přelet při splnění podmínek ust. 4.1.2.1 a 4.1.2.2.

Poznámka: Pro vyvýšený heliport stanovuje příslušnou bezpečnou vzdálenost od okraje vyvýšeného heliportu předpis letové způsobilosti.

4.2 Provoz v 2. třídě výkonnosti

4.2.1 Vzlet (obr. A-6 a A-7)

Hmotnost vrtulníku při vzletu by neměla překročit maximální vzletovou hmotnost uvedenou v letové příručce pro použitý postup a dosažení rychlosti stoupání 150 ft/min v 300 m (1000 ft) nad úrovní heliportu s nepracující kritickou pohonnou jednotkou a zbylými pohonnými jednotkami pracujícími v režimu povoleného výkonu, při zohlednění parametrů stanovených v ust. 2.2.

4.2.2 Dráha letu při vzletu

Od DPATO nebo alternativně ne později než 60 m (200 ft) nad vzletovou plochou s nepracující kritickou pohonnou jednotkou by měly být splněny podmínky ust. 4.1.2.1 a 4.1.2.2.

4.2.3 Na trati

Měly by být splněny požadavky ust. 4.1.3.

4.2.4 Přiblížení, přistání a přerušené přistání (obr. A-8 a A-9)

4.2.4.1 Vypočtená přistávací hmotnost na heliportu určení nebo náhradním heliportu by měla být taková, aby:

- a) nepřekročila maximální přistávací hmotnost stanovenou v letové příručce pro použitý postup a dosažení rychlosti stoupání 150 ft/min v 300 m (1000 ft) nad úrovní heliportu s nepracující kritickou pohonnou jednotkou a zbylými pohonnými jednotkami pracujícími v režimu povoleného výkonu, při zohlednění parametrů stanovených v ust. 2.2;
- b) v případě selhání kritické pohonné jednotky rozpoznané v nebo před bodem DPBL je možné buď provést bezpečné vynucené přistání nebo provést přelet při splnění podmínek ust. 4.1.2.1 a 4.1.2.2.

Pozornost by měla být věnována pouze překážkám stanoveným v ust. 2.4.

4.3 Provoz v 3. třídě výkonnosti

4.3.1 Vzlet

4.3.1.1 Hmotnost vrtulníku při vzletu by neměla překročit maximální vzletovou hmotnost, uvedenou v letové příručce pro vis při působení přízemního efektu se všemi pracujícími pohonnými jednotkami při vzletovém výkonu s přihlédnutím k parametrům stanoveným v ust. 2.2. Pokud jsou podmínky takové, že nelze pravděpodobně visu při působení přízemního efektu dosáhnout, neměla by vzletová hmotnost překročit maximální hmotnost stanovenou pro vis mimo působení přízemního efektu se všemi pracujícími pohonnými jednotkami při vzletovém výkonu s přihlédnutím k parametrům stanoveným v ust. 2.2.

4.3.2 Počáteční stoupání

Vzletová hmotnost by měla být taková, aby dráha letu při stoupání se všemi pracujícími motory zajistila odpovídající svislou bezpečnou vzdálenost nad všemi překážkami umístěnými na dráze stoupání.

4.3.3 Na trati

Vzletová hmotnost musí být taková, aby při všech motorech v činnosti bylo možné dosáhnout minimálních traťových výšek pro plánovanou trať.

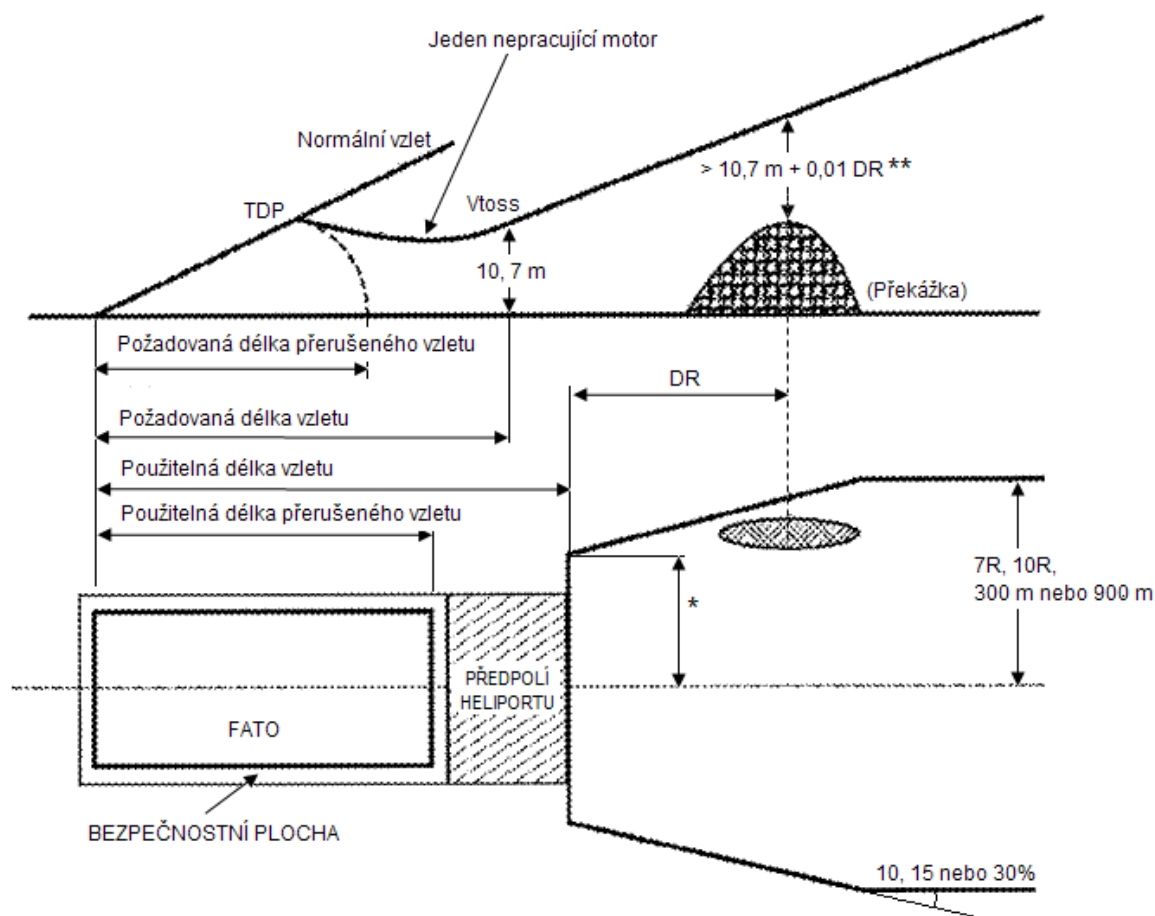
4.3.4 Přiblížení, přistání a přerušené přistání

Vypočtená přistávací hmotnost na heliportu určení nebo náhradním heliportu by měla být taková, aby:

- a) nepřekročila maximální přistávací hmotnost stanovenou v letové příručce pro vis při působení přízemního efektu se všemi pracujícími pohonnými jednotkami při vzletovém výkonu s přihlédnutím k parametrům stanoveným v ust. 2.2. Pokud jsou podmínky takové, že nelze pravděpodobně visu při působení přízemního efektu dosáhnout, neměla by vzletová hmotnost překročit maximální hmotnost stanovenou pro vis mimo působení přízemního efektu se všemi pracujícími pohonnými jednotkami při vzletovém výkonu s přihlédnutím k parametrům stanoveným v ust. 2.2;
- b) bylo možné provést přerušené přistání se všemi pracujícími motory v jakémkoliv bodě dráhy letu a překonat všechny překážky s odpovídajícím svislým odstupem.

1. TŘÍDA VÝKONNOSTI

ÚROVŇOVÝ HELIPORT
VZLET



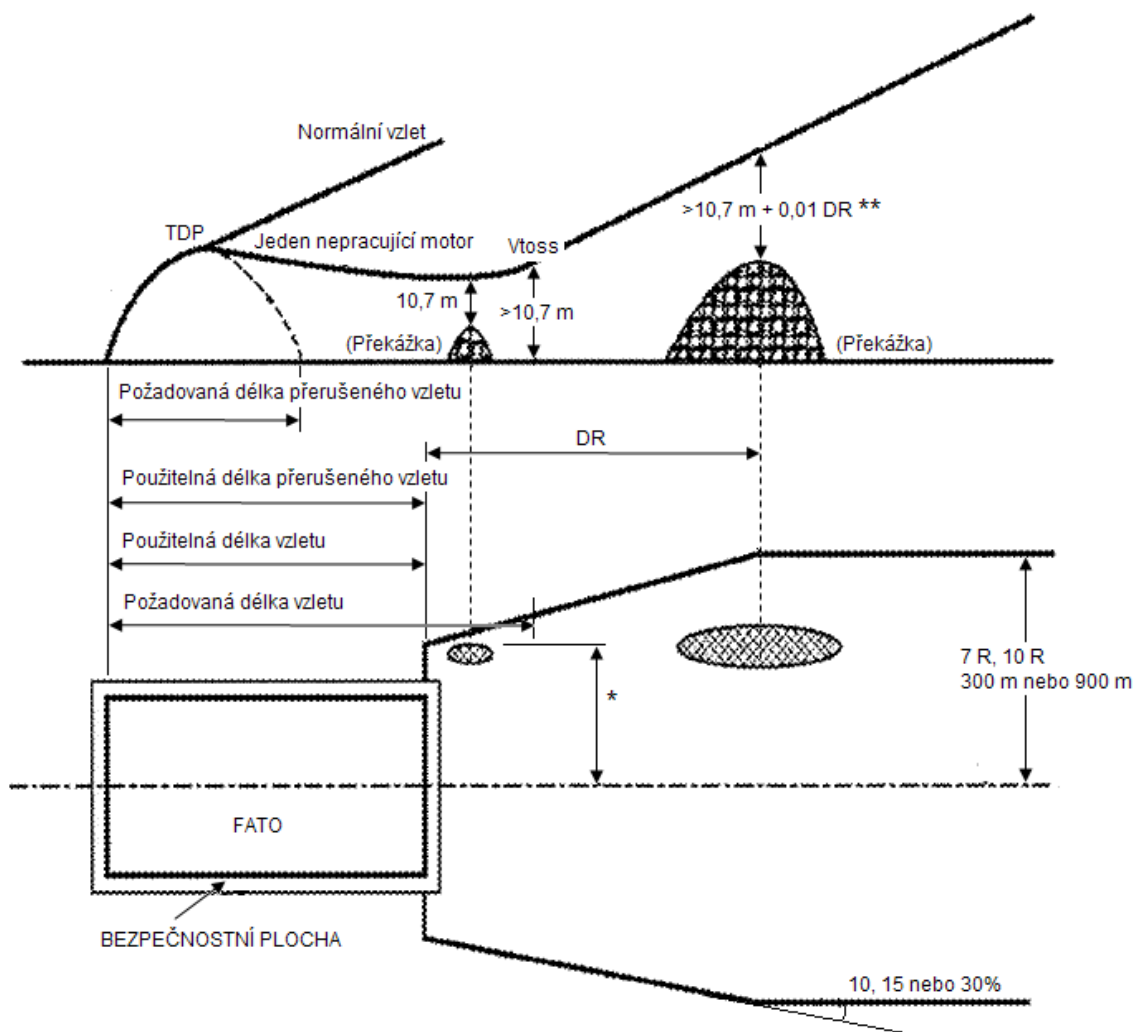
* polovina minimální šířky FATO definované v letové příručce vrtulníku
(nebo, pokud není šířka definovaná, $0,75 D + 0,25 D$ (nebo 3 m, podle toho co je větší) pro provoz VFR
1,5 D (nebo 30 m, podle toho co je větší) pro provoz IFR

** 10,7 m pro provoz VFR
10,7 m + 0,01 DR pro provoz IFR

Obrázek A-1

1. TŘÍDA VÝKONNOSTI

ÚROVŇOVÝ HELIPIORT (Alternativa naznačená v ust. 4.1.1.3)
VZLET



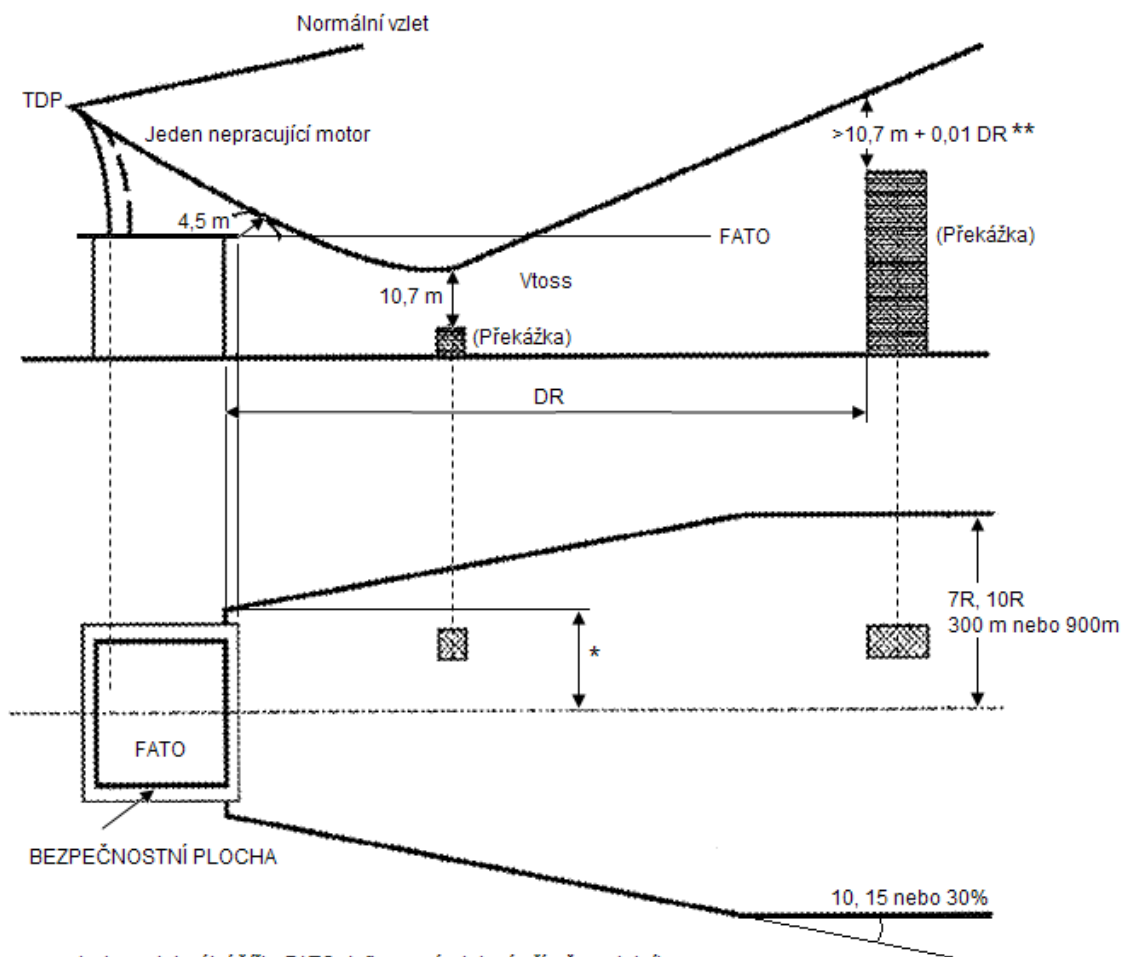
* polovina minimální šířky FATO definované v letové příručce vrtulníku
(nebo, pokud není šířka definovaná, $0,75 D + 0,25 L$ (nebo 3 m, podle toho
co je větší) pro provoz VFR
 $1,5 D$ (nebo 30 m, podle toho co je větší) pro provoz IFR

** 10,7 m pro provoz VFR
 $10,7 \text{ m} + 0,01 \text{ DR}$ pro provoz IFR

Obrázek A-2

1. TŘÍDA VÝKONNOSTI

VYVÝŠENÝ HELIPORT/HELIDEK
VZLET



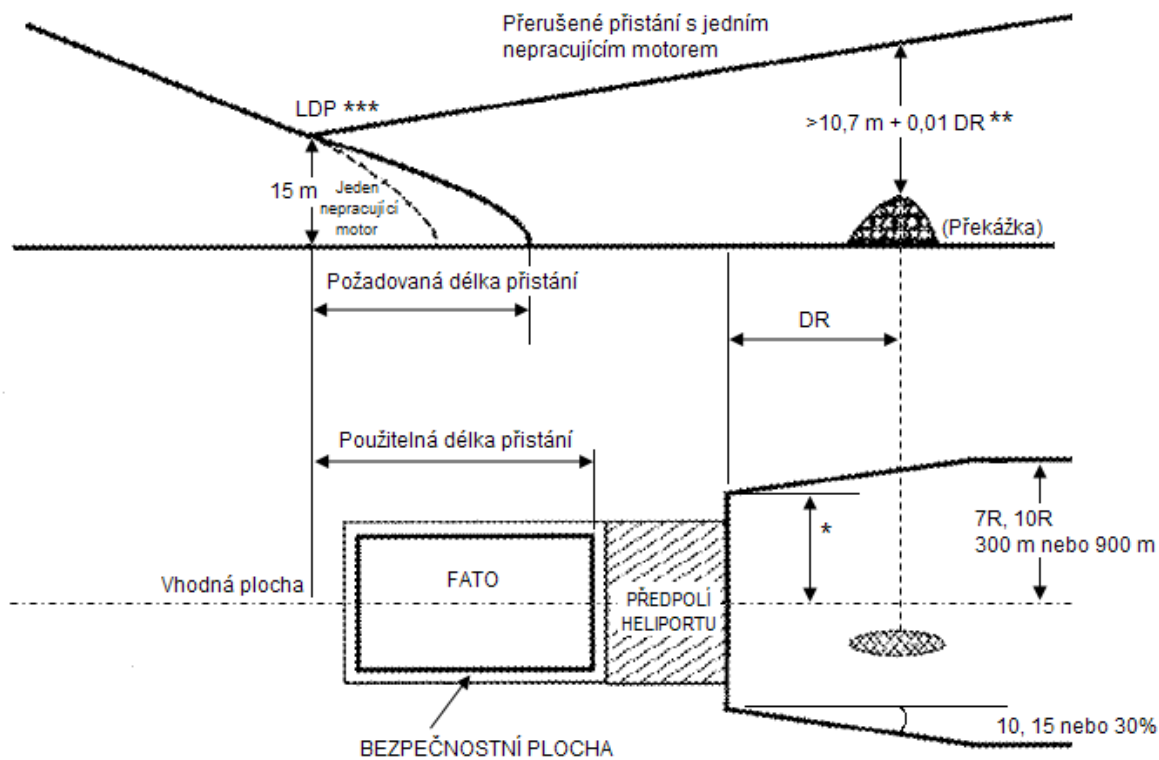
* polovina minimální šířky FATO definované v letové příručce vrtulníku (nebo, pokud není šířka definována, $0,75 \text{ D} + 0,25 \text{ D}$ (nebo 3 m podle toho co je větší) pro provoz VFR
1,5 D (nebo 30 m, podle toho co je větší) pro provoz IFR

** 10,7 m pro provoz VFR
10,7 m + 0,01 DR pro provoz IFR

Obrázek A-3

1. TŘÍDA VÝKONNOSTI

ÚROVNĚVÝ HELIPORT
PŘÍSTÁNÍ



* polovina minimální šířky FATO definované v letové příručce vrtulníku (nebo, pokud není šířka definovaná, $0,75 D + 0,25 D$ (nebo 3 m, podle toho co je větší) pro provoz VFR
1,5 D (nebo 30 m, podle toho co je větší) pro provoz IFR

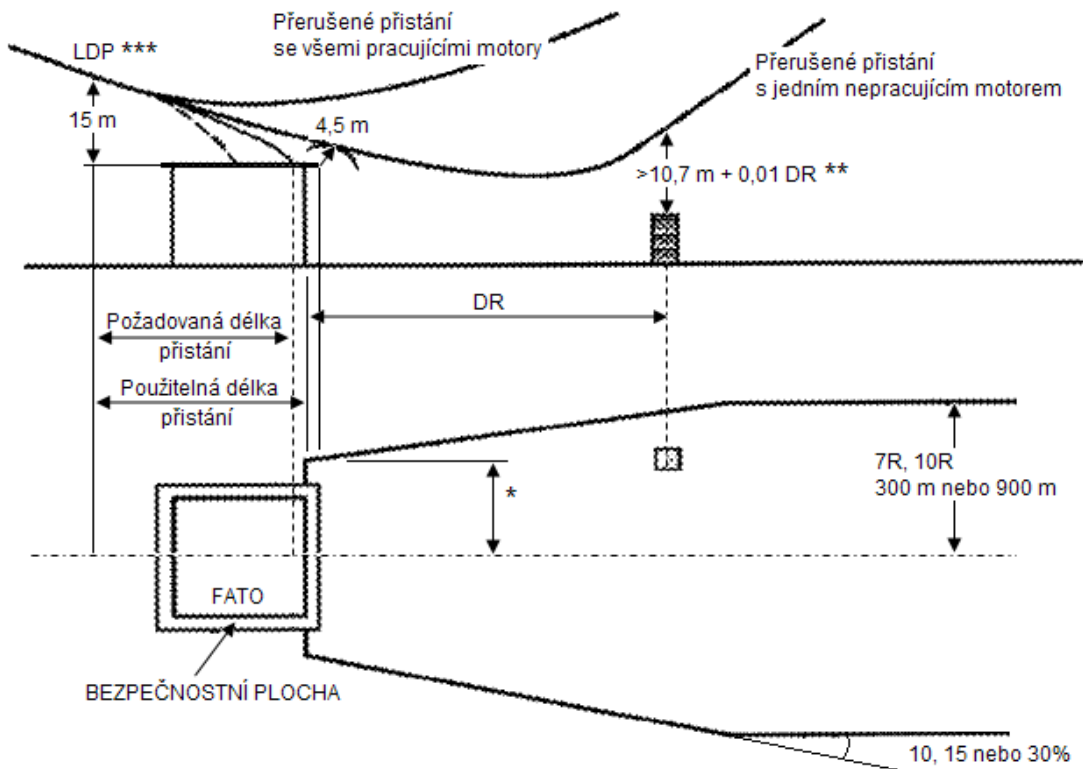
** 10,7 m pro provoz VFR
10,7 m + 0,01 DR pro provoz IFR

*** pro účely schématu vycházejí všechny dráhy letu a vzdálenosti z 50 ft (15 m) skutečná výška tohoto bodu a umístění bodu LDP by měla být získána z letové příručky vrtulníku

Obrázek A-4

1. TŘÍDA VÝKONNOSTI

VYVÝŠENÝ HELIPORT/HELIDEK
PŘÍSTÁNÍ



* polovina minimální šířky FATO definované v letové příručce vrtulníku (nebo, pokud není šířka definovaná, $0,75D + 0,25D$ (nebo 3 m, podle toho co je větší) pro provoz VFR
1,5 D (nebo 30 m, podle toho co je větší) pro provoz IFR

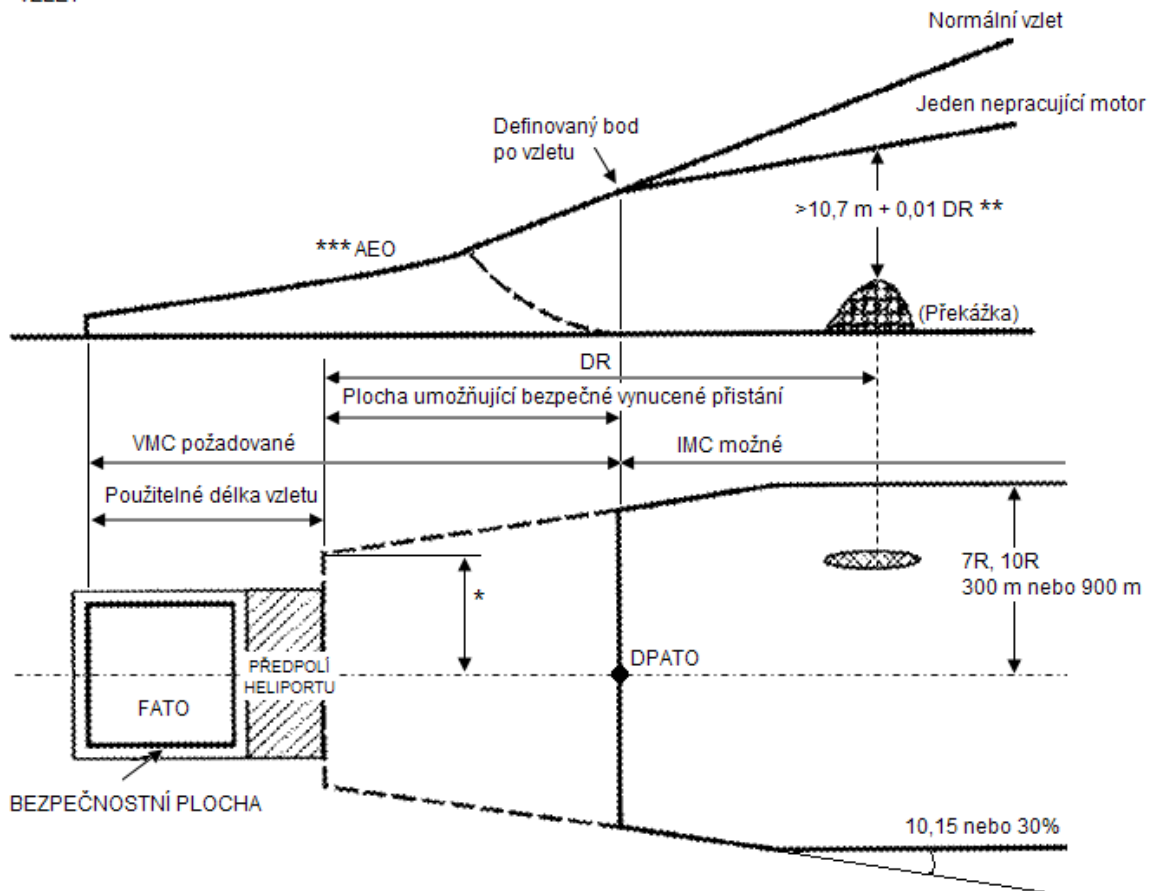
** 10,7 m pro provoz VFR
10,7 m + 0,01 DR pro provoz IFR

*** pro účely schématu vycházejí všechny dráhy letu a vzdálenosti z 50 ft (15 m) skutečná výška tohoto bodu a umístění bodu LDP by měla být získána z letové příručky vrtulníku

Obrázek A-5

2. TŘÍDA VÝKONNOSTI

ÚROVNĚVÝ HELIPORT
VZLET



* $0,75 D + [0,25 D (\text{nebo } 3 \text{ m, podle toho co je větší})]$ pro provoz VFR
 $0,5 D (\text{nebo } 30 \text{ m, podle toho co je větší})]$ pro provoz IFR

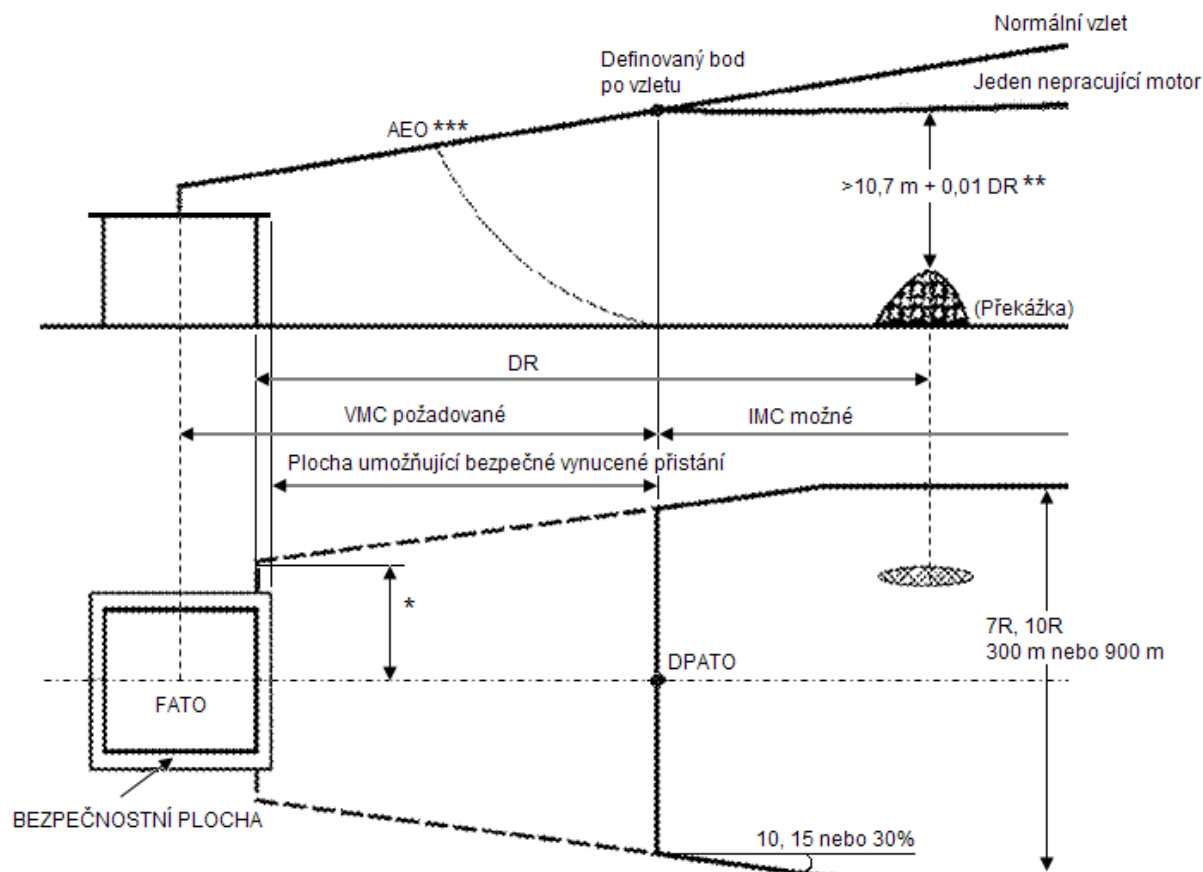
** 10,7 m pro provoz VFR
 $10,7 \text{ m} + 0,01 DR$ pro provoz IFR

*** Je ukázána pouze dráha letu se všemi pracujícími motory (AEO - all-engines operating)

Obrázek A-6

2. TŘÍDA VÝKONNOSTI

VYVÝŠENÝ HELIPORT/HELIDEK
VZLET



* $0,75 D + [0,25 D (\text{nebo } 3 \text{ m, podle toho co je větší})]$ pro provoz VFR
 $1,5 D$ (nebo 30 m, podle toho co je větší) pro provoz IFR

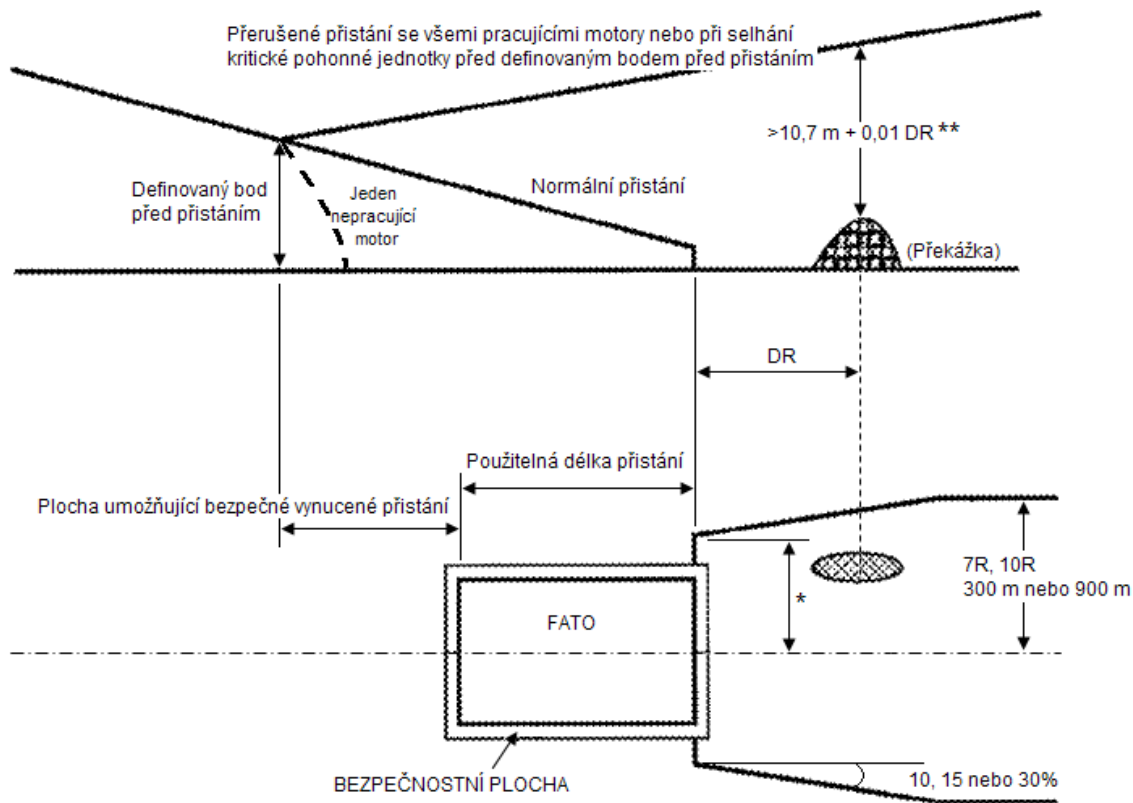
** 10,7 m pro provoz VFR
 $10,7 \text{ m} + 0,01 DR$ pro provoz IFR

*** Je ukázána pouze dráha letu se všemi pracujícími motory (AEO - all-engines operating)

Obrázek A-7

2. TŘÍDA VÝKONNOSTI

ÚROVNĚVÝ HELIPORT
PŘÍSTÁNÍ

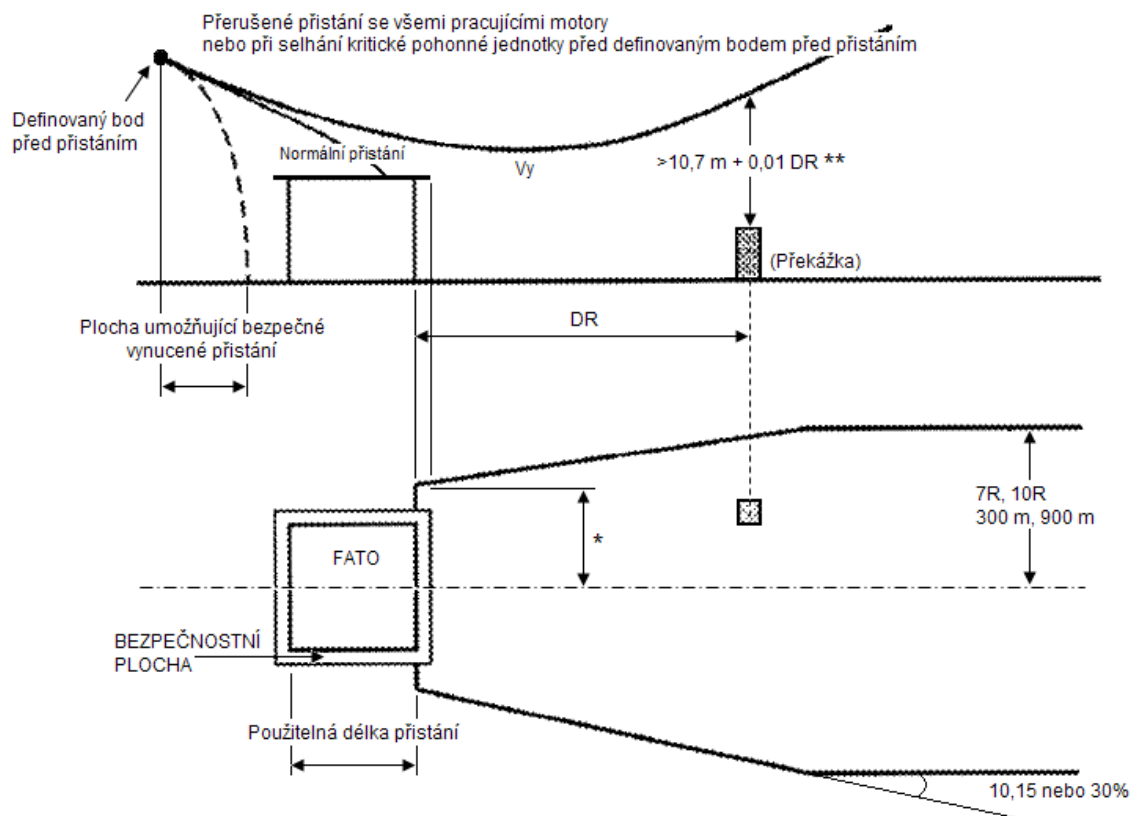


* $0,75 D + [0,25 D \text{ (nebo } 3 \text{ m, podle toho co je větší)}]$ pro provoz VFR
 $1,5 D \text{ (nebo } 30 \text{ m, podle toho co je větší)}$ pro provoz IFR

** $10,7 \text{ m}$ pro provoz VFR
 $10,7 \text{ m} + 0,01 \text{ DR}$ pro provoz IFR

Obrázek A-8

2. TŘÍDA VÝKONNOSTI

VYVÝŠENÝ HELIPORT/HELIDEK
PŘÍSTÁNÍ

* $0,75 D + [0,25 D$ (nebo 3 m, podle toho co je větší)] pro provoz VFR
 $1,5 D$ (nebo 30 m, podle toho co je větší) pro provoz IFR

** 10,7 m pro provoz VFR
 $10,7 \text{ m} + 0,01 \text{ DR}$ pro provoz IFR

Obrázek A-9

DODATEK B – OMEZENÍ DOBY LETU A DOBY LETOVÉ SLUŽBY

Poznámka:

Tento Dodatek je promítnut do vyhlášky Ministerstva dopravy č. 466/2006 Sb., o bezpečnostní letové normě, ve znění pozdějších předpisů, kterou se provádí zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů, ve znění pozdějších předpisů, a nařízení Rady (EHS) č. 3922/91 ze dne 16. prosince 1991 o harmonizaci technických požadavků a správních postupů v oblasti civilního letectví, ve znění pozdějších změn a doplnění.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

DODATEK C – ZDRAVOTNICKÉ PROSTŘEDKY
(Doplněk k Oddílu II, Hlavě 4, ust. 4.2.2, písm. a))

Souprava první pomoci:

Souprava první pomoci přepravovaná na palubě vrtulníku by měla obsahovat následující položky:

- Seznam položek
- Sterilní dezinfekční tampóny (10 ks/balíček)
- Obvazy: náplasti
- Obvazy: gáza (7,5 cm x 4,5 cm)
- Obvazy: trojčipý šátek, spínací špendlíky
- Krytí: při popálení (10 cm x 10 cm)
- Krytí: kompresní, sterilní (7,5 cm x 7,5 cm)
- Krytí, gáza, sterilní (10,4 cm x 10,4 cm)
- Náplast: lepicí, šíře 2,5 cm (cívka)
- Sterilní náplastové stehy (Steri-strip) (nebo rovnocenné lepicí náplasti)
- Čisticí prostředek na ruce nebo čisticí ubrousky
- Oční tampón v ochranném obalu nebo náplast
- Nůžky: 10 cm (pokud jsou povoleny národními předpisy)
- Náplast: lepicí, chirurgická (1,2 cm x 4,6 cm)
- Pinzeta: na třísky
- Jednorázové rukavice (více párů)
- Teploměry (bez rtuti)
- Masky pro resuscitaci z úst do úst s jednocestným ventilem
- Příručka první pomoci (platné vydání)
- Formulář pro hlášení incidentu.

Soupravy první pomoci mohou, pokud je to povoleno národními předpisy, obsahovat následující léky:

- Nepříliš silné až středně silné léky proti bolesti
- Léky proti zvracení a nevolnosti
- Léky k uvolnění nosních dýchacích cest
- Léky proti zažívacím potížím (antacida)
- Antihistaminika

Univerzální souprava pro ochranu zdraví

Univerzální souprava pro ochranu zdraví by měla být přepravována na palubě vrtulníku, který je určen pro provoz alespoň s jedním palubním průvodčím. Taková souprava může být použita k odstranění jakéhokoliv potenciálně infekčního obsahu těla, jako je krev, moč, zvratky a výkaly a k ochraně palubního průvodčího, který je nápomocen při případech onemocnění spojených s možností infekční nákazy.

Typický obsah soupravy:

- Suchý prášek, který může přeměnit malé kapalné skvrny ve sterilní krystalický gel
- Germicidní (antibakteriální) dezinfekční prostředek pro povrchové čištění
- Čisticí ubrousky (na pokožku)
- Obličejová/oční ochranná maska (samostatná nebo kombinovaná)
- Rukavice (jednorázové)
- Ochranná zástěra
- Velký savý ručník
- Lopatka se škrabkou
- Pytel na odstranění biologického odpadu
- Pokyny k použití.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

DODATEK D - SEZNAM MINIMÁLNÍHO VYBAVENÍ (MEL)
(Doplňující Oddíl II, Hlavu 4, ust. 4.1.3)

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

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

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

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

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

6. Provozovatelé mají zajistit, že žádný let nebude zahájen s vícenásobnými nepracujícími

položkami MEL, aniž by se zjistilo, zda jakýkoliv vzájemný vztah mezi nepracujícími systémy nebo letadlovými celky nezpůsobí nepřijatelné snížení úrovně bezpečnosti a/nebo nepatřičné zvýšení pracovní zátěže letové posádky.

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

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

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

10. Odpovědnosti velitele letadla, který přejímá letoun do provozu se závadami v souladu s MEL, jsou stanoveny v Oddílu II, Hlavě 2, ust. 2.3.1.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

DODATEK E - OSVĚDČOVÁNÍ LETECKÉHO PROVOZOVATELE A PLATNOST

(Doplňující Oddíl II, 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.

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 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 schválení nebo přijetí v závislosti na povaze reakce Úřadu na záležitost předloženou k přezkoumání.

2.1.2 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.

2.1.3 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.

2.1.4 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.

2.1.5 Úřad by měl před vydáním 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 hodnocení procesu praktické prokázání současné schopnosti leteckého provozovatele provádět daný provoz.

2.2 Prokazování nezbytná před některými schváleními

2.2.1 Ustanovení 2.2.1.4 zavazuje Úřad, aby před osvědčením provozovatele požadoval dostatečné prokázání provozovatelem, že je Státu umožněno vyhodnotit přijatelnost organizace provozovatele, metody řízení a dozoru letového provozu a zajištění údržby. Tato prokázání by měla doplňovat přezkoumání nebo kontrolu příruček, záznamů, provozních prostor a vybavení. Některá schválení požadovaná touto Částí, taková, jako je schválení pro provoz Kategorie III, 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 náležitě 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, 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 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, prokazování, schválení a přijetí 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 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 schválení nebo přijetí v Části III, Oddílu II budou vyžadovat vyhodnocení provozu a letové způsobilosti. Například schválení minim pro provádění přiblížení Kategorie II a III ILS 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 schválení.

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 schváleními a přijetími Státu zápisu do rejstříku. Podle těchto ustanovení by měl Stát provozovatele zajistit, že jeho činnosti jsou shodné se schváleními a přijetími Státu zápisu do rejstříku a že letecký provozovatel vyhovuje požadavkům Státu zápisu do rejstříku.

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

Poznámka: Návod týkající se 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 Guidance on the Implementation of Article 83 bis of the Convention on International Civil Aviation (ICAO Circular 295).

3. Činnosti schvalování

3.1 Schválení

Výraz „schválení“ znamená 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.

3.2 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 Doplnku 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 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.

- a) **Seznam povolených odchylek na draku (CDL) (Definice)
- b) **Základní seznam minimálního vybavení (MMEL) (Definice)
- c) Metoda určování minimálních výšek letu (ust. 2.2.6.3)
- d) Metoda určení provozních minim heliportu (ust. 2.2.7.1)
- e) Doba letu, letové služby a doba odpočinku (ust. 2.2.9.2)
- f) Seznam minimálního vybavení (MEL) pro konkrétní vrtulník (ust. 4.1.2)
- g) Provoz s navigací založenou na výkonnosti (ust. 5.2.2 b)
- h) *Organizace oprávněná k údržbě (ust. 6.1.2)
- i) *Program údržby pro konkrétní vrtulník (ust. 6.3.1)
- j) Programy výcviku pro letovou posádku (ust. 7.3.1)
- k) Výcvik v dopravě nebezpečného zboží (ust. 7.3.1, Poznámka 5)
- l) Použití zařízení pro výcvik letové simulace (ust. 7.3.2 a), ust. 7.4.2 a ust. 7.4.4, Poznámka)
- m) Metoda řízení a dozoru letového provozu (ust. 2.2.1.4 a ust. 8.1)
- n) **Závazné úkoly údržby a časové intervaly (ust. 9.3.2) a
- o) Programy výcviku palubních průvodčů (ust. 10.3)

3.4 Ustanovení, která vyžadují odborné vyhodnocení

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

- a) Podrobnosti o kontrolních seznamech pro konkrétní 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. 2.2.2.2 a Doplňk 1)
- 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 průvodčů přidělených na konkrétní letadlo (ust. 10.1).

4. Činnosti přijetí

4.1 Přijetí

4.1.1 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.

4.1.2 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 koncepce 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.

4.1.3 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.

4.2 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.

4.3 Provozní příručky a příručky údržby

4.3.1 Provozní příručky a příručky údržby a jakékoliv následné změny by měly být předloženy Úřadu (ust. 2.2.2.2, 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 1). 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.

4.3.2 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 1, ust. 2.1.15) by měly poskytnout návod pro postupné vyplnění, s nezbytností vyhovět ust. 2.3 týkající se obsahu a uchování těchto plánů.

4.3.3 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.

5. 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) Bezpečnostní program (ust. 1.1.7)
- b) Metoda pro získání leteckých údajů (ust. 2. 1.1)
- c) Dostatečnost záznamů o palivu a oleji (ust. 2.2.8)
- d) Dostatečnost záznamů o době letu, letové služby a době odpočinku (ust. 2.2.9.3, 7.6, 10.4)
- e) Dostatečnost deníku údržby letadla (ust. 2.3.1 a) b) a c))
- f) Dostatečnost prohlášení o nákladu (ust. 2.3.1 d), e) a f))
- g) Dostatečnost provozního plánu (ust. 2.3.1 g))
- h) Metoda pro získání meteorologických údajů (ust. 2.3.5.1 a 2.3.5.2)
- i) Metoda vyhovující uložení příručních zavazadel (ust. 2.7)
- j) Provozní omezení výkonnosti vrtulníku (ust. 3.2.4)
- k) Metoda získávání a používání údajů o překážkách na heliportu (ust. 3.3)
- l) Dostatečnost karet s informacemi pro cestující (ust. 4.2.2 d))
- m) Postupy pro dálkovou navigaci (5.2.1 d))
- n) Obsah palubního deníku (ust. 9.4); a
- o) Obsah bezpečnostního výcvikového programu (ust. 11.2)

6. Ověření standardu provozu

Standard 2.2.1.5 stanoví, že platnost AOC musí záviset na udržování původních standardů pro osvědčení ze strany provozovatele (ust. 2.2.1.4) pod dozorem Úřadu. Toto dozоровání vyžaduje, aby byl stanoven systém průběžného dozoru, který zajistí, že požadované standardy provozu jsou udržovány (ust. 2.2.1.7). Vhodným výchozím bodem v rozvoji takového systému je vyžádání roční nebo pololetní kontroly, pozorování a zkoušek k ověření platnosti požadovaných činností týkajících se schvalování osvědčování a přijetí.

7. Změna Osvědčení leteckého provozovatele

Osvědčování provozovatele je nepřetržitý proces. Jen málo provozovatelů bude během času spokojeno s prvními oprávněními vydanými společně s jejich AOC. Možnosti rozvíjejícího se trhu způsobí, že provozovatel změní modely letadel a bude požadovat schválení pro nové oblasti provozu, které vyžadují další doplňkové schopnosti. Stát by měl vyžadovat doplňková odborná vyhodnocení před vydáním formálních písemných dokumentů, které schvalují jakékoliv změny původního AOC a dalších oprávnění. Tam, kde je to možné, by měla být každá žádost „překlenuta“, použitím původního oprávnění jako základu k určení rozsahu nastávajícího hodnocení Úřadem před vydáním formálního dokumentu.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

DODATEK F – SYSTÉM DOKUMENTACE BEZPEČNOSTI LETŮ

(Doplňující k Oddílu II, Hlava 1, ust. 1.3.6)

1. Úvod

1.1 Následující materiál poskytuje návod na organizaci a tvorbu systému dokumentace bezpečnosti letů provozovatele. Je třeba chápat, že tvorba systému dokumentace bezpečnosti letů je kompletní proces a změny jednotlivých dokumentů začleněných do systému mohou ovlivnit systém celý. Návodů použitelných pro tvorbu provozní dokumentace mají být vytvářeny orgány státní správy a průmyslem a být dostupné provozovatelům. Nicméně pro provozovatele může být obtížné vybrat nejvhodnější použití těchto návodů, protože jsou distribuovány prostřednictvím řady publikací.

1.2 Kromě toho, vhodné návody tvorby provozní dokumentace se zaměřují na jednotlivé aspekty dokumentů, jako například formátování a typografie. Návody někdy nepokrývají celkový proces tvorby provozní dokumentace. Je důležité, aby byla provozní dokumentace vzájemně konzistentní a odpovídala předpisům, požadavkům výrobců a zásadám lidských činitelů. Rovněž je nezbytné zajistit konzistenci mezi jednotlivými úseky organizace a rovněž jednotné používání dokumentace. Z toho vyplývá důraz na sjednocený přístup založený na vnímání provozní dokumentace jako kompletního systému.

1.3 Poradenský materiál uvedený v tomto dodatku se vztahuje k hlavním aspektům tvorby systému dokumentace bezpečnosti letů provozovatelů s cílem zajistit vyhovění Oddílu II, Hlavě 1, ust. 1.3.6. Poradenský materiál není založen pouze na vědeckém výzkumu, ale rovněž na v současnosti nejlepších poznatcích z průmyslu s důrazem na vysoký stupeň provozní důležitosti.

2. Uspořádání

2.1 Systém dokumentace bezpečnosti letů by měl být uspořádán podle kritérií, která zajistí snadný přístup k informacím požadovaným pro letový a pozemní provoz, obsaženým v různých provozních dokumentech zahrnutých v systému a rovněž řídit distribuci a změnování provozní dokumentace.

2.2 Informace obsažené v systému dokumentace bezpečnosti letů by měly být uspořádány podle důležitosti a použitelnosti informací takto:

- a) časově kritické informace, např. informace, které mohou ohrozit bezpečnost provozu, nebudou-li okamžitě k dispozici;
- b) časově citlivé informace, např., které mohou mít vliv na úroveň bezpečnosti nebo zpoždění provozu nejsou-li k dispozici v krátké době;
- c) často používané informace;
- d) odkazující informace, např. informace, která se požaduje pro provoz, avšak nespadá pod b) nebo c) výše uvedené; a

e) informace, které mohou být uspořádány podle fáze provozu, v které jsou použity.

2.3 Časově kritické informace by měly být v systému dokumentace bezpečnosti letů zařazeny nejdříve a přednostně.

2.4 Časově kritické informace, časově citlivé informace a často používané informace by měly být zařazeny na kartách a vodítkách rychlých odkazů.

3. Ověření

3.1 Systém dokumentace bezpečnosti letů by měl být ověřen před jeho zavedením v reálných podmínkách. Ověření by mělo zahrnovat kritická hlediska použitých informací za účelem prokázání jejich účelnosti. Vzájemné ovlivnění mezi všemi skupinami, které může nastat v průběhu provozu, může být rovněž začleněno do ověřovacího procesu.

4. Návrh

4.1 Systém dokumentace bezpečnosti letů by měl udržovat shodnost v terminologii a v používání standardních termínů pro společné položky a činnosti.

4.2 Provozní dokumentace by měla obsahovat glosáře termínů, akronymů a jejich pravidelně aktualizovaných standardních definic, aby byl zajištěn přístup nejnovějšímu názvosloví. Měly by být definovány všechny význačné termíny, akronymy a zkratky začleněné do systému letové dokumentace.

4.3 Systém dokumentace bezpečnosti letů by měl zajistit standardizaci všech typů dokumentů včetně stylu psaní, názvosloví, grafického zpracování, symbolů a formátů dokumentů. To zahrnuje shodné umístění specifických druhů informací, shodné používání měřících jednotek a shodné používání kódů.

4.4 Systém dokumentace bezpečnosti letů by měl obsahovat hlavní seznam umístění informace začleněné do více než jednoho provozního dokumentu podle časové posloupnosti.

Poznámka: Hlavní seznam musí být umístěn před všemi dokumenty a být složen ne z více než tří úrovní členění. Stránky, které obsahují mimořádné a nouzové informace musí být označeny štítkem k přímému přístupu.

4.5 Systém dokumentace bezpečnosti letů by měl, je-li to možné, odpovídat požadavkům systému jakosti provozovatele.

5. Rozmístění

Provozovatelé by měli monitorovat rozmístění systému dokumentace bezpečnosti letů, aby bylo zajištěno vhodné a reálné použití dokumentů,

založené na charakteristikách provozního prostředí a způsobem jak provozně závažným, tak výhodným pro provozní personál. Toto monitorování by mělo obsahovat metodický systém zpětné vazby pro získání vstupů od provozního personálu.

6. Změnování

6.1 Provozovatelé by měli vytvořit systém sběru informací, posuzování, distribuce a systém řízení změn/oprav k zapracování informací a údajů získaných ze všech zdrojů důležitých pro druh prováděného provozu včetně, ale neomezuující se na zdroje od Státu provozovatele, Státu projekce, Státu zápisu do rejstříku, výrobce a prodejce vybavení.

Poznámka: Výrobci poskytují informace pro provoz určitých letadel s důrazem na letadlové systémy a postupy za podmínek, které se nemohou plně rovnat požadavkům provozovatelů. Provozovatelé by měli zajistit, že tyto informace splní jejich specifické potřeby i potřeby místních leteckých úřadů.

6.2 Provozovatelé by měli vytvořit systém sběru informací, posuzování a distribuce k zapracování informací vyplývajících ze změn, které pochází od provozovatele a to včetně:

- a) změn vycházejících ze zástavby nového vybavení;
- b) změn reagujících na provozní zkušenosti;
- c) změn v politice a postupech provozovatele;
- d) změn v osvědčení provozovatele; a
- e) změn z důvodů dodržení standardizace průřezu parku letadel společnosti.

Poznámka: Provozovatelé by měli zajistit, že filozofie, politika a postupy koordinace posádek odpovídají jejich provozu.

6.3 Systém dokumentace bezpečnosti letů by měl být posuzován:

- a) pravidelně (nejméně jednou ročně)
- b) po významných událostech (jako jsou fúze, akvizice, přírůstek, prudkého nárůstu, snížení provozu, atd.);
- c) po změnách technologie (zavedení nového vybavení); a
- d) po změnách bezpečnostních předpisů.

6.4 Provozovatelé by měli stanovit způsob rozšiřování nových informací. Konkrétní metody by měly odrážet stupeň naléhavosti distribuce.

Poznámka: Časté změny snižují důležitost nových nebo modifikovaných postupů, je proto žádoucí minimalizovat změny systému dokumentace bezpečnosti letů.

6.5 Nové informace by měly být posouzeny a měly by být zváženy jejich účinky na celý systém dokumentace bezpečnosti letů.

6.6 Metoda rozšiřování nových informací by měla být doplněna systémem sledování k zajištění povědomí u provozního personálu. Systém sledování by měl obsahovat postup ověření, že provozní personál obdržel nejnovější změny.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

DODATEK G - 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 Oddílu II, Hlavy 2, ust. 2.2.3.1 by měla obsahovat alespoň následující části:

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

1.2 Od 1. ledna 2006 Provozní příručka, která může být vydána v oddělených částech odpovídajících zvláštním požadavkům provozu, podle Hlavy 2, ust. 2.2.3.1 musí odpovídat následující 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 a 1.2 musí obsahovat alespoň následující:

2.1 Všeobecná část

2.1.1 Vymezení odpovědnosti provozního personálu zúčastněného na letovém provozu.

2.1.2 Pravidla omezující dobu letu a dobu letové služby a zajišťující postačující doby odpočinku pro členy letové posádky a palubní průvodčí.

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 zpozoruje 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 zdržování civilních letadel, obsahující:

- a) postupy pro velitele zdržovaného letadla, předepsané Předpisem L 2
- b) vizuální signály, používané zdržujícím a zdržovaným 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, Hlava 11, ust. 11.1.

2.1.31 Pokyny a požadavky na výcvik pro používání průhledových zobrazovačů (HUD) a systémů pro zlepšení viditelnosti (EVS), co je 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. 4.1.3.

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. 4.1.3.

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 nadmožské 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 jsou využívány systémy HUD a EVS.

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 průvodčí 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. 8.2.

DODATEK H - DOPLŇUJÍCÍ PORADNÍ INFORMACE PRO PROVOZ VRTULNÍKŮ 3. TŘÍDY VÝKONNOSTI V METEOROLOGICKÝCH PODMÍNKÁCH PRO LET PODLE PŘÍSTROJŮ (IMC)

(Doplňující Oddíl II, Hlavu 3, ust. 3.4 a Doplňek 2)

1. Účel a rozsah

Účel tohoto dodatku je poskytnutí doplňujících poradních informací o požadavcích letové způsobilosti a provozních požadavcích předepsaných v ust. 3.4 a Doplňku 2, které byly navrženy, aby byla splněna celková úroveň bezpečnosti, předpokládaná pro schválený provoz 3. třídy výkonnosti v podmínkách IMC.

2. Spolehlivost motoru

2.1 Četnost poklesu výkonu požadovaná v ust. 3.4.1 a Doplňku 2 by měla být stanovena na základě údajů z obchodní letecké dopravy doplněných vhodnými údaji z ostatní dopravy s podobně zaměřeným provozem. Jsou potřebné provozní zkušenosti, z kterých vychází posouzení, a ty by měly zahrnovat počet hodin, přijatelný pro Stát provozovatele, na současně provozované kombinaci vrtulník/motor, pokud nebude provedeno doplňující zkoušení nebo nejsou dostupné zkušenosti s dostatečně podobnou variantou motoru.

2.2 Při hodnocení spolehlivosti motoru, může být registr získán z databáze světové flotily, která zahrnuje tak velký vzorek provozu jaký je možný, považovaný za reprezentativní, shromážděný příslušnými držiteli Typového osvědčení a přezkoumán Státem projekce. Jelikož hlášení letových hodin není povinné pro mnoho provozovatelů s daným druhem provozu, mohou být pro získání údajů o spolehlivosti motoru použity příslušné statistické odhady. Údaje pro jednotlivé provozovatele schválené pro tento provoz včetně sledování vývoje a hlášení událostí by měly být také sledovány a přezkoumávány Státem provozovatele k zajištění toho, že neexistují žádné známky, že zkušenosti provozovatele jsou nedostatečné.

2.2.1 Sledování vývoje stavu motoru by mělo zahrnovat následující:

- program spotřeby oleje založený na doporučeních výrobců;
- program sledování stavu motoru popisující parametry, které mají být sledovány, metodu sběru údajů a postup nápravného opatření; toto by mělo být založeno na doporučeních výrobců. Sledování je určeno k zjištění zhoršení stavu motoru v časném stadiu, aby bylo zajištěno nápravné opatření dříve, než je ovlivněn bezpečný provoz.

2.2.2 Měl by být vytvořen program spolehlivosti, který pokrývá motor a související systémy. Program spolehlivosti motoru by měl obsahovat odlétané motorové hodiny za určité období a četnost poklesu výkonu ze všech důvodů stanovenou podle vhodné statistické základny. Postup

hlášení událostí by měl pokrývat všechny položky vztahující se ke schopnosti bezpečného provozu v podmínkách IMC. Údaje by měly být dostupné pro použití držiteli Typového osvědčení a Státy projekce, aby se stanovilo, že předpokládaných úrovní spolehlivosti bylo dosaženo. Jakékoliv přetrvávání nepříznivého vývoje by mělo vést k okamžitému zhodnocení v rámci konzultace se Státem (Státy) projekce a držitelem Typového osvědčení za účelem určení opatření k obnovení předpokládané úrovně bezpečnosti.

Poznámka – Skutečně zvolené období by mělo odrážet celkové využití a důležitost zahrnutých zkušeností (např. údaje ze začátku provozu nemusí být významné kvůli následným modifikacím, které ovlivnily četnost poklesu výkonu). Po zavedení nové varianty motoru a zatímco je celková využitelnost relativně nízká, mohly být použity celkové dostupné zkušenosti ke snaze dosáhnout statisticky významného průměru.

2.3 Četnost poklesu výkonu by měla být určena jako klouzavý průměr za stanovené období. Byla použita četnost poklesu výkonu, spíše než četnost vysazení motoru, poněvadž je považovaná za nejvhodnější pro vrtulník provozovaný v 3. třídě výkonnosti. Jestliže dojde k poruše na vrtulníku provozovaném v 1. nebo 2. třídě výkonnosti, která způsobí významný, ale ne úplný, pokles výkonu jednoho motoru, je pravděpodobné, že motor bude vysazen, zatímco je pozitivní výkonnost vysazeného motoru stále dostupná, kdežto na vrtulníku provozovaném v 3. třídě výkonnosti může být lepší rozhodnutí použít zbývající výkon pro prodloužení sestupové vzdálenosti.

3. Provozní příručka

Provozní příručka by měla obsahovat všechny nezbytné informace týkající se provozu vrtulníků v 3. třídě výkonnosti v podmínkách IMC. Měla by obsahovat veškeré dodatečné vybavení, postupy a výcvik požadovaný pro takový provoz, trať a/nebo oblast provozu a pravděpodobné přistávací plochy (včetně plánovacích a provozních minim).

4. Osvědčování provozovatele nebo platnost

Postup osvědčování provozovatele nebo uvedení v platnost stanovený Státem provozovatele by měl zajistit přijatelnost postupů provozovatele pro normální, mimořádný a nouzový provoz, včetně opatření následujících po poruchách motoru, systému nebo vybavení. Navíc k obvyklým požadavkům pro osvědčování provozovatele nebo uvedení v platnost by měly být splněny tyto položky ve vztahu k provozu vrtulníků provozovaných v 3. třídě výkonnosti:

- a) schválení dosažené spolehlivosti motoru kombinace vrtulník motor (viz Doplněk 2, odst. 1);
- b) postupy zvláštního a příslušného výcviku a přezkoušení popsaných v Doplněku 2, odst. 7;
- c) program údržby, který je rozšířen, aby se vztahoval k vybavením a systémům stanoveným v Doplněku 2, odst. 2;
- d) Seznam minimálního vybavení (MEL) upravený ve vztahu k vybavení a systémům nezbytným pro provoz v podmínkách IMC;
- e) plánovací a provozní minima příslušná pro provoz v podmínkách IMC;
- f) postupy odletů a přiletů a jakákoliv traťová/oblastní omezení;
- g) kvalifikace pilotů a zkušenosti; a
- h) provozní příručku, včetně omezení, nouzových postupů, schválených tratí a oblastí provozu a normální postupy vztahující se k vybavení stanoveném v Doplněku 2, odst. 2.

5. Požadavky na provozní oprávnění a program údržby

5.1 Oprávnění k provádění provozu vrtulníku v 3. třídě výkonnosti v podmínkách IMC určené v Osvědčení leteckého provozovatele nebo rovnocenném dokumentu by mělo obsahovat příslušnou kombinaci drak/motor, včetně platného standardu typového návrhu pro takový provoz, specifická schválení vrtulníku a oblasti nebo tratě pro takový provoz.

5.2 Příručka řízení údržby provozovatele by měla obsahovat prohlášení o certifikaci požadovaného dodatečného vybavení a program údržby a spolehlivosti pro takové vybavení, včetně motoru.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

ČR:

**DODATEK N - PROVOZ LETADEL SE ZVLÁŠTNÍM OSVĚDČENÍM LETOVÉ ZPŮSOBILOSTI (ZOLZ)
V KATEGORII EXPERIMENTÁLNÍ A KATEGORII PRO OMEZENÉ POUŽITÍ**

1. Provoz letadel se ZOLZ v kategorii experimentální

1.1 Provozní omezení

1.1.1 Provoz letadel se ZOLZ v kategorii experimentální se omezuje na:

- a) zkoušení nových koncepcí, nového vybavení, nových zástaveb, nových provozních metod, nebo nového použití letadla schváleného typu;
- b) průkaz plnění požadavků předpisu letové způsobilosti, včetně letů k průkazu plnění požadavků pro vydání typového osvědčení, letů k ověření větších změn konstrukce, letů k průkazu požadavků předpisu letové způsobilosti na funkci a spolehlivost;
- c) výcvik posádek žadatele;
- d) předvádění letadla, včetně přeletů k předvádění a zpět;
- e) účast na leteckých závodech, včetně přeletů k závodům a zpět;
- f) průzkum trhu; a
- g) provoz amatérsky postavených letadel užívaných pouze pro vlastní vzdělání a rekreaci.

1.1.2 Letadlo se nesmí provozovat:

- a) k jinému účelu, než vyznačenému v jeho ZOLZ;
- b) k žádnému obchodnímu provozu;
- c) mimo prostor pro zkušební lety, určený Úřadem pro civilní letectví (dále jen ÚCL), dokud mu nebylo prokázáno splnění požadavků uvedených v ust. 1.1.4;
- d) nad hustě osídlenými prostory nebo v letových cestách s hustým provozem, pokud ÚCL na základě žádosti provozovatele nestanoví jinak;
- e) v noci, pokud ÚCL na základě žádosti provozovatele nestanoví jinak;
- f) podle pravidel IFR, pokud ÚCL na základě žádosti provozovatele nestanoví jinak;
- g) na publikovaných tratích letových provozních služeb, pokud ÚCL na základě žádosti provozovatele nestanoví jinak; a
- h) bez štítku označujícího výrazně jeho experimentální povahu.

1.1.3 ÚCL může předepsat další omezení, shledá-li to nezbytným opatřením z hlediska zajištění a dodržení úrovně bezpečnosti provozu stanovené tímto předpisem.

1.1.4 Provoz letadla musí být omezen na prostor pro zkušební lety určený ÚCL, pokud nebylo prokázáno výsledky zkušebních letů podle programu schváleného ÚCL, že:

- a) letadlo je plně ovladatelné v celém rozsahu svých provozních rychlostí a povolených obrátů;
- b) letadlo nemá žádné nebezpečné provozní vlastnosti nebo znaky konstrukce.

1.1.5 ÚCL nepovolí provoz letadla mimo vymezený prostor pro zkušební lety, pokud:

- a) nebylo prokázáno splnění požadavků ust. 1.1.4;
- b) letadlo nenalétalo nejméně 25 hodin, bylo-li k zástavbě použito spojení motoru a vrtule, jejichž letová způsobilost byla ověřena na základě vydaných typových osvědčení; a
- c) letadlo nenalétalo nejméně 40 hodin, nebyl-li splněn požadavek ust. 1.1.4 b).

1.2 Povinnosti velitele letadla

1.2.1 Velitel letadla je povinen:

- a) informovat před letem každou osobu na palubě o experimentální povaze letadla; a
- b) informovat letištní řídicí věž o experimentální povaze letadla před odletem nebo při příletu na letiště, kde je takové stanoviště ATS v provozu.

2. Provoz letadel se ZOLZ v kategorii pro omezené použití

2.1 Provozní omezení

2.1.1 Provoz letadel se ZOLZ v kategorii pro omezené použití se omezuje na:

- a) lety za účelem ověření letové způsobilosti;
- b) lety za účelem přeškolení na typ posádek žadatele;
- c) lety za účelem udržování kvalifikace a přezkoušení posádek;

- d) předvádění letadla, včetně přeletů k předvádění a zpět;
- e) účast na leteckých závodech, včetně přeletů k závodům a zpět; a
- f) další lety, vymezené ve Zvláštní specifikaci letové způsobilosti vydané ÚCL.

2.1.2 Letadlo se nesmí provozovat:

- a) k jinému účelu, než vyznačenému v jeho ZOLZ;
- b) k žádnému obchodnímu provozu, pokud na základě žádosti provozovatele ÚCL nestanoví jinak;
- c) mimo prostor určený ÚCL k provozování letadla, byl-li omezen;
- d) nad hustě osídlenými prostory nebo nad shromážděním osob, pokud na základě žádosti provozovatele ÚCL nestanoví jinak;
- e) v noci, pokud na základě žádosti provozovatele ÚCL nestanoví jinak;
- f) podle pravidel IFR, pokud na základě žádosti provozovatele ÚCL nestanoví jinak;

g) na publikovaných tratích letových provozních služeb, pokud na základě žádosti provozovatele ÚCL nestanoví jinak;

h) v rozporu s dalšími omezeními stanovenými v ZOLZ; a

i) bez štítku označujícího jeho zvláštní kategorii letové způsobilosti.

2.1.3 ÚCL může předepsat další omezení, shledá-li to nezbytným opatřením z hlediska zajištění a dodržení úrovně bezpečnosti provozu stanovené tímto předpisem.

2.2 Povinnosti velitele letadla

2.2.1 Velitel letadla je povinen:

a) informovat před letem každou osobu na palubě o zvláštní kategorii letové způsobilosti letadla; a

b) informovat letištní řídicí věž o zvláštní kategorii letové způsobilosti letadla před odletem nebo při příletu na letiště, kde je takové stanoviště ATS v provozu.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ

Tento předpis nabývá účinnosti dnem vyhlášení.