



# SMĚRNICE

CAA-SL-028-n-14

pro udělení/změnu schválení pro  
*for issue/change of prior approval for*

**Provoz v maximální vzdálenosti od přiměřeného letiště pro  
dvoumotorové letouny bez oprávnění ETOPS 120–180 minut  
(v souladu s CAT.OP.MPA.140)**

*Operations at a maximum distance from an adequate aerodrome for two-  
engined aeroplanes without an ETOPS approval 120–180 minutes*

*(according to CAT.OP.MPA.140)*

Změna číslo:	Vydáno		Zpracoval:
	Pod č.j.:	Dne:	
0	311-14/OLD	1. 5. 2014	Ing. Šubín Ivan
1	255-16/OLD	31. 5. 2016	Ing. Stanislav Čejda
2	3216-19-701	15. 7. 2019	Ing. Anna Polánecká, Ph.D. MBA

Schválil:

Ing. Pavel Matoušek

.....  
ředitel SL

### SEZNAM ZMĚN

Změna číslo: n=	Datum účinnosti	Změnil	
		Datum	Příjmení/podpis
0	1. 5. 2014		
1	31. 5. 2016	31. 5. 2016	Čejda
2	1. 11. 2019	1. 11. 2019	Polánecká

### SEZNAM PLATNÝCH STRAN

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

## **OBSAH**

AKTUÁLNOST SMĚRNICE CAA-SLP-028-n-14.....	3
POUŽITELNOST SMĚRNICE CAA-SLP-028-n-14 .....	3
(a) Všeobecně.....	4
(b) Podání žádosti držitelem AOC o udělení/změnu schválení provozu v maximální vzdálenosti od přiměřeného letiště pro dvumotorové letouny bez oprávnění ETOPS 120–180 minut.....	4
(c) Provozní postupy .....	6
(d) Vyhodnocení žádosti inspektorem ÚCL .....	9
(e) Závěrečná ustanovení .....	10

### **AKTUÁLNOST SMĚRNICE CAA-SLP-028-n-14**

Za kontrolu aktuálnosti směrnice a jejích příloh odpovídá ředitel odboru OLD ÚCL. Ověřování aktuálnosti je prováděno minimálně 1x za dva roky.

### **POUŽITELNOST SMĚRNICE CAA-SLP-028-n-14**

Tato Směrnice je použitelná pro:

- (1) Žadatele o vydání Osvědčení leteckého provozovatele (AOC) pro obchodní leteckou dopravu
- (2) Provozovatele obchodní letecké dopravy (držitele AOC) v plném rozsahu.
- (3) Oddělení obchodní letecké dopravy (OOLD) sekce letové (SL) v plném rozsahu. Tato Směrnice je rovněž nedílnou součástí Příručky inspektora OOLD pro výkon funkce dozoru nad bezpečností provozovatelů letadel v obchodní letecké dopravě.

## (a) Všeobecně

Tato Směrnice je určena pro provozovatele proudových dvoumotorových letounů s maximální provozní konfigurací sedadel pro cestující 19 nebo menší a maximální vzletovou hmotností menší než 45 360 kg, kteří plánují provoz po tratích se vzdáleností přiměřeného letiště 120-180min letu na jeden motor.

Bez schválení ETOPS (dle hlavy F části SPA přílohy V) nebo bez schválení provozu ve vzdálenosti 120–180 minut rychlostí s jedním nepracujícím motorem může provozovatel provozovat dvoumotorové letouny do:

- (1) vzdálenosti proletěné za 60 minut rychlostí s jedním nepracujícím motorem (OEI) pro letouny třídy výkonnosti A s:
  - (a) maximální provozní konfigurací sedadel pro cestující (MOPSC) 20 nebo větší; nebo
  - (b) maximální vzletovou hmotností 45 360 kg nebo více;
- (2) vzdálenosti proletěné za 120 minut rychlostí s jedním nepracujícím motorem (OEI) pro letouny třídy výkonnosti A s:
  - (a) maximální provozní konfigurací sedadel pro cestující (MOPSC) 19 nebo menší; nebo
  - (b) maximální vzletovou hmotností menší než 45 360 kg;
- (3) vzdálenosti proletěné za 120 minut rychlostí s jedním nepracujícím motorem (OEI nebo 300 NM podle toho, která vzdálenost je menší, u letounů třídy výkonnosti B nebo C.

Rychlost OEI: Pro výpočet maximální vzdálenosti od přiměřeného letiště pro každý typ nebo variantu provozovaného dvoumotorového letounu provozovatel stanoví rychlost nepřekračující V<sub>MO</sub> (maximální provozní rychlost), založenou na skutečné rychlosti letu, kterou může letoun udržovat s jedním nepracujícím motorem (viz CAT.OP.MPA.140(b)). Tuto rychlost může provozovatel zvolit libovolnou s přihlédnutím k výkonnostním charakteristikám letounu, proto musí být stanovena a nelze odkazovat na AFM či jiný dokument výrobce, který stanovuje limitní rychlosti a doporučené techniky letu s jedním nepracujícím motorem, avšak nezakazuje volbu jiných režimů letu. Tato rychlost musí být vyjádřena jako TAS (průměrná po celou dobu uvažovaného profilu letu po vysazení pohonné jednotky), aby bylo možné určit vzdálenost od přiměřeného letiště. S ohledem na proměnnou průměrnou TAS při klesání z různých cestovních hladin a následující let v hladině udržitelné s jedním nepracujícím motorem musí provozovatel k výpočtu přistupovat konzervativně, tj. předpokládat maximální hmotnosti a minimální výšky, ve kterých lze očekávat, že dojde k vysazení motoru. Provozovatel může určit rozdílné průměrné rychlosti pro let do 120 minut a 180 minut, nebo použít jednu průměrnou konzervativní rychlost, tj. takovou, kterou lze dosáhnout při letu na přiměřené letiště vzdálené jak 120 minut, tak 180 minut.

## (b) Podání žádosti držitelem AOC o udělení/změnu schválení provozu v maximální vzdálenosti od přiměřeného letiště pro dvoumotorové letouny bez oprávnění ETOPS 120–180 minut

- (1) Žádost o udělení/změnu schválení provozu v maximální vzdálenosti od přiměřeného letiště pro dvoumotorové letouny bez oprávnění ETOPS 120–180 minut předkládejte na formuláři uvedeném v [Příloze 1](#):
  - prostřednictvím datové schránky (ID: v8gaaz5),
  - nebo na adresu: Úřad pro civilní letectví ČR, K letišti 1149/23, 160 08 Praha 6,
  - nebo na emailovou adresu: [podatelna@caa.cz](mailto:podatelna@caa.cz) se zaručeným elektronickým podpisem,
  - a nebo osobně na podatelnu ÚCL.
- (2) K žádosti provozovatel přiloží následující přílohy:

- (a) Průkaz, že má kombinace letounu/motoru typový návrh a schválení spolehlivosti k provozu dvoumotorových letounů se zvětšenou vzdáleností od přiměřeného letiště (ETOPS) pro zamýšlený provoz (CAT.OP.MPA.140 (d) (1)). Tento průkaz lze obvykle doložit příslušnými ustanoveními AFM letounu, doplňkem AFM nebo podobným dokumentem od výrobce/držitele typového certifikátu. Přijatelnost průkazu posuzuje sekce technická ÚCL.
- (b) Průkaz, že je uplatňován soubor podmínek s cílem zajistit, aby letoun a jeho motory byly udržovány tak, že splňují potřebná kritéria spolehlivosti (CAT.OP.MPA.140 (d) (2)). Tento průkaz lze obvykle doložit příslušným programem údržby nebo návrhem jeho změny, přijatelnost průkazu posuzuje sekce technická ÚCL.
- (c) Návrh změny OM D zahrnující výcvik posádek a výcvik provozního personálu pro tento druh provozu (CAT.OP.MPA.140 (d) (3)).
- (d) Žádost o změnu MEL (dle Směrnice CAA-SL-044-n-14) zahrnující omezení tohoto provozu s položkami, které ovlivňují způsobilost letadla k provozu ETOPS (taktéž označováno jako ER, extended range operations apod. v MMEL).
- (e) Vyhodnocení rizik spojených s provozem ve vzdálenosti 120–180 minut od přiměřeného letiště a s řízením změny zahrnující zavedení takového provozu.
- (f) Návrh změn provozních příruček a jiných dokumentů (např. manuálu pro dispečery) obsahujících provozní postupy k tomuto provozu. Následující přehled je informativní a uvádí ty části provozních příruček, které obvykle zahrnují požadované postupy, avšak konkrétní uspořádání příruček a postupů závisí na celkové struktuře příruček každého jednotlivého provozovatele.

#### 1. Provozní příručka část A

- i. 8.1.2 Criteria and responsibilities for determining the adequacy of aerodromes to be used, zahrnující výběr trati, pro kterou existují přiměřená náhradní letiště ve vzdálenosti do 180 minut letu rychlostí s jedním nepracujícím motorem, a výběr letišť, která lze považovat pro daný let za přiměřená<sup>1</sup>.
- ii. 8.1.3 Methods of establishing operating minima, zahrnující plánovací minima v souladu s AMC1 CAT.OP.MPA.140(d) (h) (4) nebo vyšší.
- iii. 8.1.6 Interpretation of meteorological information, zahrnující vyhodnocení předpovědi počasí pro náhradní letiště po trati v souladu s GM2 CAT.OP.MPA.185.
- iv. 8.1.8 Determination of quantities of fuel, oil and water methanol carried, zahrnující výpočet kritického bodu na trati, určení minimálního požadovaného paliva z kritického bodu na náhradní letiště v souladu s CAT.OP.MPA.140(d) (h) (1) stejně jako v souladu s AMC1 CAT.OP.MPA.150(b) (a) (6).
- v. 8.1.10 Operational flight plan, zahrnující specifické části pro tento druh provozu jako vyznačení náhradních letišť po trati, kritický palivový scénář, kritický bod apod.
- vi. 8.3.7 Policy and procedures for in-flight fuel management, zahrnující pokyny pro vyhodnocování kritického paliva.
- vii. 11 Handling, notifying and reporting accidents, incidents and occurrences, zahrnující postupy hlášení závad systémů a odchylek v plánování letu s dopadem na

<sup>1</sup> V souladu s CAT.OP.MPA.107 je za přiměřené letiště považované takové letiště, které je v době předpokládaného použití použitelné (tj. otevřené) a jsou na něm k dispozici letové provozní služby, osvětlení, komunikační a navigační prostředky, meteorologická hlášení a požární a záchranné služby.

bezpečnost letu provozovateli stejně jako hlášení závad pohonné jednotky a systémů ovlivňujících schválení tohoto provozu ÚCL.

## 2. Provozní příručka část B

- i. 1 Limitations, omezení systémů požadovaných pro provoz ETOPS (např. spouštění APU před vstupem do oblasti nad 120 minut od přiměřeného letiště, zkouška palivového systému atd.).
- ii. 2 Normal procedures, zahrnující kontrolu technického deníku a závad systémů požadovaných pro provoz ETOPS či dalšího vybavení pro daný druh provozu (např. komunikačního) a postup předletové prohlídky se zvýšenou pozorností věnovanou kritickým systémům, postupy přípravy letu a postupy za letu (např. vyhodnocování a aktualizace počasí, použití druhé trati v FMS, zobrazení kritického bodu atd.).
- iii. 3 Abnormal and emergency procedures, včetně seznamu vybavení, které musí být funkční před vstupem do oblasti vzdálené více jak 120 minut letu od přiměřeného letiště, pokyny posádce při závadách ETOPS kritických systémů nebo kombinaci závad.
- iv. 4 Performance, zahrnující průměrnou TAS s jedním nepracujícím motorem, odpovídající vzdálenost od přiměřeného letiště, informace o technice klesání při vysazení jednoho motoru.
- v. 5 Flight planning, zahrnující informace o spotřebě při letu provozovatelem zvolenou OEI rychlostí a informace pro výpočet kritického paliva.
- vi. 8/9 MEL/CDL, zahrnující podmínky pro provoz s položkami vztahujícími se ke ETOPS kritickým systémům a dalšímu, např. komunikačnímu vybavení, které je nezbytné pro splnění provozních požadavků uvedených v ostatních částech příručky či zajištění spojení s letovými provozními službami.

## 3. Provozní příručka část C

- i. Kategorizace letišť a případné pokyny k využití letiště jako přiměřeného (omezení otevírací doby, nutnost získání souhlasu nebo výjimky s použitím letiště atd.).

### (c) Provozní postupy

#### (1) Výběr přiměřených letišť

- (a) Přiměřená letiště používaná jako náhradní letiště po trati musí být provozovatelem kategorizována dle AMC1 ORO.FC.105(b)(2);(c) a posádka na ně musí mít odpovídající výcvik, pokud je požadován.
- (b) Přiměřené letiště musí být v době plánovaného použití otevřené, mít zajištěné služby ATS, požární a záchranné složky, navigační a letištní služby, dále musí splňovat výkonnostní požadavky pro daný letoun s předpokládanou hmotností a v předpovídaných meteorologických podmínkách, jelikož se předpokládá, že jej může posádka využít k diverzi nejen v nouzové situaci, ale i v situaci, kdy se pokračování letu nejeví jako bezpečné nebo provozně vhodné (např. zdravotní obtíže cestujících). U letišť, která nesplňují tyto podmínky, avšak provozovatel se domnívá, že je možné získat od letiště výjimku, musí být tato výjimka publikována v AIP (např. otevření letiště do 30 minut od nahlášení úmyslu letiště použít), nebo musí provozovatel zavést takové postupy, které zajistí plánování a použití takového letiště jako přiměřeného až po získání výjimky (např. info o potvrzené výjimce v OFP).

(2) Kritický palivový scénář

(a) V souladu s požadavky CAT.OP.MPA.140(d) (h) (1) určí provozovatel pro každý let kritický bod, a to takový, ze kterého je nejdelší doba letu na přiměřené letiště s uvážením předpovědi větru a atmosférických podmínek:

1. pro letadla s maximální provozní hladinou FL450 a níže: při letu rychlostí pro let s jedním nepracujícím motorem a zároveň ztrátě přetlaku;
2. pro letadla s maximální provozní hladinou nad FL450: při letu rychlostí pro let s jedním nepracujícím motorem.

(b) Z vybraného kritického bodu provozovatel stanoví minimální množství paliva, které je potřebné let na vybrané náhradní letiště po trati, klesání a vyčkávání ve výšce 1 500 ft nad letištěm po dobu 15 minut v podmínkách ISA, klesání do použitelné MDA/DA, přiblížení, nezdařené přiblížení po celé trati nezdařeného přiblížení a další přiblížení a přistání. Výpočet paliva pro let na náhradní letiště musí být proveden při uvážení spotřeby při dvumotorovém i jednomotorovém letu, a to v hladině:

1. 10 000 ft u letadel, která nesplňují jednu z následujících podmínek (tj. nemají dodatečnou zásobu kyslíku nad minimální předpisové požadavky a v případě ztráty přetlaku musí klesat do 10 000 ft);
2. udržitelné s jedním nepracujícím motorem, avšak ne výše než FL 250, u letadel, která jsou certifikovaná pro provoz v maximální hladině FL 450 nebo níže a mají dostatečnou zásobu kyslíku, aby při ztrátě přetlaku mohla pokračovat v této hladině až na náhradní letiště;
3. udržitelné s jedním nepracujícím motorem u letadel, která jsou certifikovaná pro provoz v maximální hladině nad FL 450.

(c) Přestože bod (b) (3) výše nepožaduje výpočet kritického palivového scénáře při ztrátě přetlaku pro letadla certifikovaná pro provoz nad FL 450, provozovatelům se připomíná, že pro každý let včetně letu v maximální vzdálenosti od přiměřeného letiště 120–180 minut rychlostí s jedním nepracujícím motorem je povinnost mít na palubě palivo pro dokončení letu po ztrátě přetlaku, a to dle ustanovení AMC1 CAT.OP.MPA.150(b) (a) (6). Toto dodatečné palivo je v běžném provozu pokryto ostatními složkami paliva (zbytek traťového paliva, palivo pro nepředvídané okolnosti, palivo na záložní letiště, konečná zálohou paliva) a není tedy nutné množství paliva před letem navyšovat, neboť v běžných oblastech provozu je obvykle použitelné nějaké letiště v blízkosti trati. Při provozu ve vzdálenosti 120–180 od přiměřeného letiště může nastat situace, že jediné použitelné letiště je právě až 180 minut letu od trati, po ztrátě přetlaku tak může být let nucen pokračovat v hladině, ve které je dostatečná zásoba kyslíku pro všechny osoby na palubě, až na toto letiště, čímž dochází k navýšení potřebného dodatečného paliva. Stejně tak může být zásoba kyslíku pro všechny osoby na palubě pro let ve vyšší hladině omezená, tj. po určité době letu nelze pokračovat v takové hladině, a je nutné klesat do 10 000 ft. Z hlediska výpočtu kritického paliva pro letadla s maximální certifikovanou hladinou nad FL 450 tak mohou nastat dva scénáře:

1. náhradní letiště po trati nominované pro daný let je zároveň jediným použitelným letištěm v oblasti: dodatečné palivo, pokud není dostatečné zbývající palivo pro normální let, musí pokrývat spotřebu při jedno- a dvumotorovém letu, a to jak v maximální hladině udržitelné s jedním nepracujícím motorem, tak v takové hladině nebo hladinách, které lze udržovat po ztrátě přetlaku až do zahájení klesání na náhradním letišti s ohledem na zásobu kyslíku pro všechny osoby na palubě;

2. náhradní letiště po trati nominované pro daný let není jediné použitelné letiště v oblasti (např. bližší letiště s ohledem na meteorologickou předpověď nespĺňuje plánovací minima, ale splňuje použitelná minima pro přistání): dodatečné palivo, pokud není dostatečné zbývající palivo pro normální let, musí pokrývat spotřebu pro jedno- a dvoumotorový let v maximální hladině udržitelné s jedním nepracujícím motorem na náhradní letiště a také v hladině nebo hladinách, které lze udržovat po ztrátě přetlaku s ohledem na zásobu kyslíku pro všechny osoby na palubě, na libovolné další použitelné letiště v blízkosti trati.

(3) Předletová prohlídka a vyhodnocení technického deníku letadla

- (a) Z hlediska letové způsobilosti jsou na tento druh provozu kladeny stejné nároky jako na provoz ETOPS. Mohou existovat systémy, které mohou být neprovozuschopné při běžném provozu, avšak musí být provozuschopné pro lety s maximální vzdáleností od přiměřeného letiště 120–180 minut. Těmto systémům a jejich stavu by měla být věnována zvláštní pozornost. MEL provozovatele definuje ty systémy, jejichž závada vylučuje tento druh provozu. Posádka však musí věnovat zvýšenou pozornost historii závad těchto systémů stejně jako předletové prohlídce, která může odhalit dosud neznámá poškození či chyby takových celků a systémů nebo stav, který není závadou, ale může být neslučitelný s delším letem. Předletová prohlídka, pokud ji provádí posádka, by měla obsahovat dodatečné prvky nad rozsah běžné předletové prohlídky, jako např. kontrolu náplně provozních kapalin. Historie závad s občasnými projevy by měla být uvážena s ohledem na nutnost kontroly stavu systémů před vstupem do oblasti nad 120 minut letu od přiměřeného letiště a případné vynucené diverze i s ohledem na možnost letu v oblasti s omezenými přehledovými a komunikačními službami ATS.

(4) Výcvik letových posádek a provozního personálu

- (a) Provoz v maximální vzdálenosti 120–180 minut od přiměřeného letiště je jedním z druhů provozu, které má provozovatel schválený, tj. měly by s ním být seznámeny všechny posádky v rámci přeškoleního výcviku provozovatele a měl by být dle potřeb provozovatele zahrnut do opakovacího výcviku (např. formou LOFT scénáře s takovým letem jednou za provozovatelem stanovenou dobu). Pokud se provozovatel rozhodne neposkytnout výcvik všem členům posádek, je vhodné stanovit traťovou kvalifikaci požadující odpovídající výcvik pro tento provozu a kvalifikovat pro takové tratě jen požadovaný počet posádek.

- (b) Výcvik posádek musí v souladu s AMC1 CAT.OP.MPA.140(d) (e) a (f) zahrnovat:

1. postupy pro řízení paliva ve fázi přípravy letu a za letu;
2. postupy pro rozhodování v případě závad systémů, pokračování v letu/diverze;
3. použití dat o výkonnosti s jedním nepracujícím motorem, technika letu s jedním nepracujícím motorem;
4. vyhodnocení zpráv o počasí a použitelnosti letišť;
5. předletovou prohlídku.

- (c) Výcvik provozního personálu by měl být zaměřen na:

1. přípravu letu (výběr tratě, požadované informace v OFP, vyhodnocení použitelnosti letišť a meteorologických předpovědí);
2. údržbu kritických celků a předletovou prohlídku, pokud je prováděna organizací údržby.



## (d) Vyhodnocení žádosti inspektorem ÚCL

(1) Inspektor SL ÚCL při vyhodnocení žádosti posuzuje:

- (a) úplnost žádosti, tj. správné vyplnění [Přílohy 1](#) (žádost), předložení navrhovaných změn provozní dokumentace (OM A, B, C, D), předložení vyhodnocení rizik a stanovisko ST ÚCL k technické způsobilosti letadla pro tento provoz;
- (b) analýzu rizik a přiměřenost předchozích provozních zkušeností provozovatele ve smyslu AMC1 CAT.OP.MPA.140(d) (a);
- (c) zavedení odpovídajících provozních postupů minimálně v oblasti:
  1. stanovení rychlosti pro let s jedním nepracujícím motorem a odpovídající maximální vzdálenosti od přiměřeného letiště dle AMC1 CAT.OP.MPA.140 (b) a (c);
  2. výcvikového programu letových posádek dle AMC1 CAT.OP.MPA.140(d) odstavce (e);
  3. výcvikového programu provozního personálu dle AMC1 CAT.OP.MPA.140 (d);
  4. postupů předletové prohlídky dle AMC1 CAT.OP.MPA.140(d) odstavce (f);
  5. zohlednění kritických systémů a provozních postupů v příslušných položkách MEL dle AMC1 CAT.OP.MPA.140(d) odstavce (g);
  6. plánování paliva, výběru náhradních letišť a tvorby OFP dle AMC1 CAT.OP.MPA.140(d) odstavce (h).

(d) V případě posouzení žádosti jako vyhovující:

1. zaznamená inspektor splnění požadavků do seznamu kontrolních úkonů ([Příloha 2](#));
2. zpracuje Oznámení o schválení provozních postupů a výcvikových programů ([Příloha 3](#)), pokud jde o počáteční schválení nebo změnu postupů či výcviku, a zajistí jeho elektronický podpis příslušným nadřízeným a odeslání datovou schránkou provozovateli;
3. po doložení provedení výcviku a vyhodnocení změn provozních příruček zaslaných provozovatelem, nebo pokud výcvik a změny provozních příruček nejsou požadovány při změně schválení, zpracuje Rozhodnutí o schválení/změně schválení pro provoz v maximální vzdálenosti od přiměřeného letiště pro dvoumotorové letouny bez oprávnění ETOPS 120–180 minut;
4. připraví aktualizovanou Přílohu k AOC (označí schválení provozu, aktualizuje datum vystavení přílohy stejně jako datum vydání Rozhodnutí);
5. zajistí podpis/elektronický podpis Rozhodnutí a Přílohy k AOC příslušným nadřízeným a vypravení rozhodnutí datovou schránkou a přílohy k AOC poštou;
6. zkompletuje složku žádosti k archivaci (žádost, checklist, Rozhodnutí a doručenkou z datové schránky), přílohy žádosti a korespondence s provozovatelem jsou archivovány pouze elektronicky.

(e) V případě posouzení žádosti jako nevyhovující inspektor:

1. zpracuje Oznámení o přerušení řízení a Výzvu k odstranění nedostatků, zajistí jejich podpis/elektronický podpis příslušným nadřízeným a jejich odeslání provozovateli datovou schránkou;
2. v případě, že provozovatel do 30 dnů od doručení Oznámení o přerušení řízení a Výzvy k odstranění nedostatků nezašle doplňující/opravené přílohy nebo jiné požadované

dokumenty, a to jednou z forem uvedených v článku b) Podání žádosti a s uvedeným číslem jednacím přiděleným ÚCL, zpracuje inspektor Usnesení o zastavení řízení a zkompletuje složku žádosti k archivaci (žádost, checklist s uvedenými vadami, Usnesení, doručenkou z datové schránky), přílohy a korespondence s provozovatelem se archivují elektronicky;

3. v případě, že provozovatel opakovaně neodstraní nedostatky žádosti, tj. ke stejnému nedostatku po třetí výzvě předloží nedostatečně zpracované nebo nepřijatelné opatření, odstraní pouze některé nedostatky, neprokáže dostatečné vyhodnocení rizik a přijetí dodatečných opatření k jejich zmínění apod., může inspektor rozhodnout o zastavení řízení, pak postupuje inspektor dle odstavce (b) výše.

#### **(e) Závěrečná ustanovení**

- (1) Na základě provedeného vyhodnocení ÚCL ČR a uspokojivých výsledků z vyhodnocení provozních postupů a výcvikových programů obdrží žadatel/provozovatel Oznámení o schválení provozních postupů a výcvikových programů na předepsaném formuláři.
- (2) Na základě tohoto Oznámení o schválení provozních postupů a výcvikových programů zařadí provozovatel schválené provozní postupy a výcvikové programy do příslušných částí provozní příručky jako řádnou revizi v souladu s AMC3 ORO.MLR.100 nebo formou samostatné přílohy s odkazem v patřičných kapitolách provozních příruček v souladu s GM1 ORO.GEN.200(a)(5).
- (3) Podle schválených programů výcviku provozovatel zahájí výcvik provozního personálu. Termín a místo konání výcviku pilotů oznámit nejméně 3 pracovní dny předem řediteli odboru OLD ÚCL ČR na [slp\\_old@caa.cz](mailto:slp_old@caa.cz).
- (4) Po ukončení výcviku provozního personálu zašle provozovatel kopie záznamů o výcviku provozního personálu na výše uvedenou adresu v ustanovení (b) Podání žádosti nebo krátkou cestou na e-mailovou adresu ředitele odboru OLD ÚCL ČR [slp\\_old@caa.cz](mailto:slp_old@caa.cz).
- (5) Na základě předložených záznamů o výcviku udělí následně OOLD ÚCL konečné schválení formou Rozhodnutí o schválení.
- (6) Udělené schválení se vztahuje pouze na konkrétní letouny.
- (7) V případě, že žadatel žádá o změnu již uděleného schválení (změna provozních postupů, nebo programu výcviku), odbor OLD ÚCL vydá Rozhodnutí o schválení změny na základě posouzení navrhovaných změn.