

UPOZORNĚNÍ:

Tento dokument je třeba brát jako dokumentační nástroj. Nařízení jsou závazná ve znění zveřejněném v tištěném vydání Úředního věstníku Evropské unie.

NAŘÍZENÍ RADY (EHS) č. 3922/91

ze dne 16. prosince 1991

o harmonizaci technických požadavků a správních postupů v oblasti civilního letectví

(Úř. věst. L 373, 31.12.1991, s. 4)

Ve znění:

		Úřední věstník		
		Č.	Strana	Datum
▶	<u>M1</u> Commission Regulation (EC) No 2176/96 of 13 November 1996 (*)	L 291	15	14.11.1996
▶	<u>M2</u> Commission Regulation (EC) No 1069/1999 of 25 May 1999 (*)	L 130	16	26.05.1999
▶	<u>M3</u> Commission Regulation (EC) No 2871/2000 of 28 December 2000 (*)	L 333	47	29.12.2000
▶	<u>M4</u> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1592/2002 ze dne 15. července 2002	L 240	1	07.09.2002
▶	<u>M5</u> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1899/2006 ze dne 12. prosince 2006	L 377	1	27.12.2006
▶	<u>M6</u> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1900/2006 ze dne 20. prosince 2006	L 377	176	27.12.2006
▶	<u>M7</u> Nařízení Komise (ES) č. 8/2008 ze dne 11. prosince 2007	L 10	1	12.01.2008
▶	<u>M8</u> Nařízení Komise (ES) č. 859/2008 ze dne 20. srpna 2008	L 254	1	20.09.2008

(*) Tento akt nebyl nikdy publikován v češtině.

Opraveno:

▶ <u>C1</u>	Oprava (nařízení č. 859/2008)	L 175	38	10.07.2010
▶ <u>C2</u>	Oprava (nařízení č. 859/2008)	L 239	7	10.09.2010



NAŘÍZENÍ RADY (EHS) č. 3922/91

ze dne 16. prosince 1991

o harmonizaci technických požadavků a správních postupů v oblasti civilního letectví

RADA EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ,

s ohledem na Smlouvu o založení Evropského hospodářského společenství, a zejména čl. 84 odst. 2 této smlouvy,

s ohledem na návrh Komise ⁽¹⁾,

s ohledem na stanovisko Evropského parlamentu ⁽²⁾,

s ohledem na stanovisko Hospodářského a sociálního výboru ⁽³⁾,

vzhledem k tomu, že podle článku 8a Smlouvy mají být přijata opatření s cílem postupného zřízení vnitřního trhu do 31. prosince 1992; že vnitřní trh zahrnuje prostor bez vnitřních hranic, v němž je zajištěn volný pohyb zboží, osob, služeb a kapitálu;

vzhledem k tomu, že by měla být zajištěna vysoká obecná úroveň bezpečnosti civilního letectví v Evropě a stávající technické požadavky a správní postupy v členských státech by měly vzrůst na nejvyšší úroveň nyní dosahovanou ve Společenství;

vzhledem k tomu, že bezpečnost je klíčovým faktorem v letecké dopravě Společenství; že je třeba zohlednit Úmluvu o mezinárodním civilním letectví podepsanou v Chicagu dne 7. prosince 1944, která předpokládá přijetí opatření nezbytných k zajištění bezpečného provozu letadel;

vzhledem k tomu, že stávající omezení převodů letadel a leteckých produktů a určitých služeb v oblasti letectví mezi členskými státy by způsobila narušení vnitřního trhu;

vzhledem k tomu, že Sdružené letecké úřady (JAA), společný orgán Evropské konference civilního letectví (ECAC), vypracoval opatření pro spolupráci, vývoj a přijetí společných leteckých požadavků (kodexy JAR) ve všech oblastech vztahujících se k bezpečnosti letadel a jejich provozu;

vzhledem k tomu, že v rámci společné dopravní politiky by měly být technické požadavky a správní postupy vztahující se k bezpečnosti letadel a jejich provozu harmonizovány na základě kodexů JAR přijatých JAA;

⁽¹⁾ Úř. věst. C 270, 26.10.1990, s. 3.

⁽²⁾ Úř. věst. C 267, 14.10.1991, s. 154.

⁽³⁾ Úř. věst. C 159, 17.6.1991, s. 28.

- ▼ **B** vzhledem k tomu, že vstup všech členských států do JAA a účast Komise na jejích postupech by zjednodušila tuto harmonizaci;

vzhledem k tomu, že za účelem dosažení cílů Komise, pokud jde o volný pohyb osob a zboží a také společnou dopravní politiku, by členské státy měly uznávat osvědčení výrobků a subjektů a osob odpovědných za konstrukci, výrobu, údržbu a provoz výrobků, pokud výrobek, organizace nebo osoba získaly osvědčení v souladu se společnými technickými požadavky a správními postupy, a neprovádět další práce nebo technická hodnocení;

vzhledem k tomu, že mohou vzniknout bezpečnostní problémy, a v takovém případě musí členské státy urychleně přijmout nezbytná opatření; že tato opatření musí být náležitě zdůvodněna, a pokud nestačí stávající společné technické požadavky a správní postupy, je na Komisi, aby uplatnila svou pravomoc při přijímání nezbytných změn;

- ▼ **M5** Uplatňování ustanovení o omezení doby letové služby a doby služby může vést ke značnému narušení rozvrhů služeb u těch společností, jejichž provozní model je založen výhradně na nočním provozu. Komise by měla na základě průkazného materiálu, který předloží dotčené strany, provést posouzení a navrhnout změnu příslušných ustanovení o omezení doby letové služby a doby služby tak, aby uvedená ustanovení zohledňovala tyto zvláštní modely fungování;

- ▼ **B** vzhledem k tomu, že je žádoucí koordinovat financování výzkumu členskými státy k zajištění optimálního využití zdrojů a umožnění dosažení maximálního prospěchu;

- ▼ **M5** Do 16. ledna 2009 by měla Evropská agentura pro bezpečnost letectví vypracovat vědecké a lékařské vyhodnocení hlavy Q a případně hlavy O přílohy III. Na základě výsledků tohoto hodnocení a v souladu s postupem uvedeným v čl. 12 odst. 2 by měla Komise, pokud to bude nutné, neprodleně vypracovat a předložit návrhy na změnu příslušných technických ustanovení;

Při vyhodnocování některých ustanovení uvedených v článku 8a je třeba nadále směřovat k harmonizaci požadavků na výcvik palubních průvodčích, aby byl umožněn volný pohyb palubních průvodčích v rámci Společenství. V této souvislosti je třeba znovu posoudit možnost další harmonizace kvalifikace palubních průvodčích;

Opatření nezbytná k provedení tohoto nařízení by měla být přijata podle rozhodnutí Rady 1999/468/ES ze dne 28. června 1999 o postupech pro výkon prováděcích pravomocí svěřených Komisi (¹).

- ▼ **B** PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

- ▼ **M5** 1. Toto nařízení se týká harmonizace technických požadavků a správních postupů v oblasti bezpečnosti civilního letectví týkajících se provozu a údržby letadel a osob a organizací zapojených do těchto úkolů.

(¹) Úř. věst. L 184, 17.7.1999, s. 23. Rozhodnutí ve znění rozhodnutí 2006/512/ES (Úř. věst. L 200, 22.7.2006, s. 11).

- ▼ **B** 2. Harmonizované technické požadavky a správní postupy podle odstavce 1 se vztahují na všechna letadla provozovaná provozovateli ve smyslu čl. 2 písm. a) registrovaná v některém členském státě nebo ve třetí zemi.
- ▼ **M5** 3. Má se za to, že použitím tohoto nařízení pro letiště Gibraltar nejsou dotčeny právní postoje Španělského království a Spojeného království ve sporu o svrchovanost nad územím, kde se letiště nachází.
4. Použitelnost tohoto nařízení pro letiště Gibraltar se pozastavuje, dokud nebude zaveden režim stanovený ve společném prohlášení ministrů zahraničních věcí Španělského království a Spojeného království ze dne 2. prosince 1987. Vlády Španělska a Spojeného království budou Radu o tomto datu informovat.

▼ **B**

Článek 2

Pro účely tohoto nařízení se:

- a) „provozovatelem“ rozumí fyzická osoba s bydlištěm ve členském státě, nebo právnická osoba usazená v členském státě, která používá jedno nebo více letadel v souladu s předpisy platnými v tomto členském státě, nebo letecký dopravce Společenství, jak je definován právními předpisy Společenství;
- b) „výrobkem“ rozumí civilní letadlo, motor, vrtule, nebo zařízení;
- c) „zařízení“ rozumí jakýkoliv nástroj, vybavení, mechanismus, přístroj nebo příslušenství používané nebo určené k použití při provozu letadla za letu, instalované nebo určené k instalaci do civilního letadla, které však není součástí konstrukce letadla, motoru nebo vrtule;
- d) „konstrukční částí“ rozumí materiál, díl, nebo montážní podskupina, na které se nevztahují definice písmen b) nebo c) a které jsou určeny pro použití na civilních letadlech, motorech, vrtulích nebo zařízeních;
- e) „osvědčením“ (výrobku, služby, subjekty nebo osoby) rozumí jakákoli právní forma uznání, že daný výrobek, služba, subjekt nebo osoba splňují stanovené požadavky. Toto osvědčení zahrnuje dva úkony:
- i) kontrolu, že výrobek, služba, subjekt nebo osoba skutečně splňují stanovené požadavky (dále jen „provádění technických zjištění“),
- ii) formální uznání souladu s používanými požadavky vydáním osvědčení, licence, schválení nebo jiného dokumentu způsobem požadovaným vnitrostátními právními předpisy a postupy (dále jen „provádění právních zjištění“);
- f) „údržbou“ rozumí všechny kontroly, údržba, úpravy a opravy po dobu životnosti letadla potřebné pro zajištění toho, aby letadlo zůstalo v souladu s osvědčením typu a poskytovalo vysokou úroveň bezpečnosti za všech okolností; zahrnuje zejména úpravy uložené úřady k opatřením podle písmene h) v souladu s koncepcí kontroly způsobilosti k leteckému provozu;

- ▼ **B** g) „národní variantou“ rozumí požadavky nebo předpisy uložené zemí navíc k nebo místo JAR;
- h) „opatřením“ rozumí opatření vyvinutá pod záštitou Evropské konference civilního letectví (ECAC) za účelem spolupráce na vývoji a provedení společných požadavků ve všech oblastech vztahujících se k bezpečnosti a bezpečnému provozu letadla. Tato opatření jsou specifikována v příloze I;
- ▼ **M5** i) „úřadem“ v příloze III se rozumí příslušný úřad, který vydal osvědčení leteckého provozovatele (AOC).

Článek 3

1. Aniž je dotčen článek 11, odpovídají společné technické požadavky a správní postupy používané ve Společenství v oblasti obchodní letecké dopravy požadavkům a postupům uvedeným v příloze III.

2. Odkazy na přílohu III hlavu M nebo některá její ustanovení platí za odkazy na část M nařízení Komise (ES) č. 2042/2003 ze dne 20. listopadu 2003 o zachování letové způsobilosti letadel a leteckých výrobků, letadlových částí a zařízení a schvalování organizací a personálu zapojených do těchto úkolů ⁽¹⁾ nebo její příslušná ustanovení.

▼ **B**

Článek 4

- ▼ **M5** 1. Pokud jde o oblasti neuvedené v příloze III, společné technické požadavky a správní postupy budou přijaty na základě čl. 80 odst. 2 Smlouvy. Komise v případě potřeby co nejdříve předloží vhodné návrhy v těchto oblastech.
- ▼ **B** 2. Až do přijetí návrhů podle odstavce 1 mohou členské státy používat odpovídající ustanovení platných vnitrostátních právních předpisů.

Článek 5

Členské státy zajistí, aby jejich příslušné orgány civilního letectví splnily podmínky členství v JAA upřesněné v opatřeních, a podepíší tato opatření bez výhrad do 1. ledna 1992.

▼ **M5**

Článek 6

Letadla provozovaná na základě oprávnění vydaného členským státem v souladu se společnými technickými požadavky a správními postupy lze provozovat za stejných podmínek v jiných členských státech bez dalších technických požadavků nebo hodnocení ze strany těchto členských států.

Článek 7

Členské státy uznávají osvědčení vydaná na základě tohoto nařízení jiným členským státem nebo subjektem jednajícím jeho jménem subjektům nebo osobám v jeho působnosti, které se týkají údržby výrobků a provozu letadel.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 315, 28.11.2003, s. 1.

▼ **M5**

Článek 8

1. Ustanovení článků 3 až 7 nesmějí bránit členským státům, aby bezprostředně reagovaly na bezpečnostní problémy týkající se určitého výrobku, osoby nebo organizace, na které se vztahuje toto nařízení.

Je-li bezpečnostní problém důsledkem nedostatečné úrovně bezpečnosti stanovené společnými technickými požadavky a správními postupy nebo nedostatků těchto požadavků a postupů, oznámí členský stát neprodleně Komisi a ostatním členským státům přijatá opatření a důvody k jejich přijetí.

V souladu s postupem stanoveným v čl. 12 odst. 2 Komise rozhodne, zda nedostatečná úroveň bezpečnosti nebo nedostatky společných technických požadavků a správních postupů odůvodňují další uplatňování opatření přijatých podle prvního pododstavce tohoto odstavce. V tomto případě učiní Komise rovněž nutné kroky ke změně dotčených společných technických požadavků a správních postupů v souladu s článkem 4 nebo článkem 11. Zjistí-li se, že opatření členského státu nejsou odůvodněná, členský stát dotyčná opatření zruší.

2. V případě nepředvídaných naléhavých provozních okolností nebo časově omezených provozních potřeb může členský stát udělit výjimky z technických požadavků a správních postupů stanovených v tomto nařízení.

Komisi a ostatním členským státům jsou oznámeny výjimky udělené opakovaně nebo na dobu delší než dva měsíce.

Jsou-li Komise a ostatní členské státy informovány o výjimkách, které udělil některý členský stát podle druhého pododstavce, přezkoumá Komise, zda jsou tyto výjimky v souladu s bezpečnostními cíli tohoto nařízení nebo jinými právními předpisy Společenství.

Zjistí-li Komise, že udělené výjimky nejsou v souladu s bezpečnostními cíli tohoto nařízení nebo jinými právními předpisy Společenství, rozhodne o bezpečnostních opatřeních v souladu s postupem stanoveným v článku 12a.

V tomto případě dotčený členský stát výjimku zruší.

3. Lze-li úroveň bezpečnosti rovnocenné úrovni, které je dosaženo uplatněním společných technických požadavků a správních postupů stanovených v příloze III, dosáhnout jiným způsobem, mohou členské státy bez diskriminace z důvodu státní příslušnosti žadatelů a s ohledem na nutnost nenarušit hospodářskou soutěž udělit schválení odchylně od těchto ustanovení.

V těchto případech dotčený členský stát oznámí Komisi svůj úmysl udělit toto schválení, důvody tohoto udělení a předpokládané podmínky k zajištění rovnocenné úrovně bezpečnosti.

Komise ve lhůtě tří měsíců od oznámení členského státu zahájí postup uvedený v čl. 12 odst. 2 s cílem rozhodnout, zda lze navrhované schválení opatření udělit.

▼ **M6**

V takovém případě Komise oznámí své rozhodnutí všem členským státům, které jsou oprávněny toto opatření uplatnit. V souladu se článkem 11 lze rovněž změnit příslušná ustanovení přílohy III tak, aby odrážely toto opatření.

▼ **M5**

Na dotyčné opatření se vztahují články 6 a 7.

- ▼ **M5** 4. Bez ohledu na odstavce 1, 2 a 3 může členský stát přijmout nebo zachovat ustanovení týkající se OPS 1.1105 bodu 6, OPS 1.1110 bodů 1.3 a 1.4.1, OPS 1.1115 a OPS 1.1125 bodu 2.1 přílohy III hlavy Q, dokud nebudou na základě vědeckých poznatků a osvědčených postupů stanovena pravidla Společenství.

Členský stát informuje Komisi o ustanoveních, která se rozhodl zachovat.

U vnitrostátních předpisů, které se odchyľují od ustanovení OPS 1 uvedených v prvním pododstavci a které členské státy zamýšlejí přijmout po dni použitelnosti přílohy III, zahájí Komise ve lhůtě tří měsíců od oznámení členského státu postup uvedený v čl. 12 odst. 2 s cílem rozhodnout, zda jsou tyto předpisy v souladu s bezpečnostními cíli tohoto nařízení a jinými právními předpisy Společenství a zda mohou být použitelné.

- ▼ **M6** V takovém případě Komise oznámí své rozhodnutí všem členským státům, které jsou oprávněny toto opatření uplatnit. V souladu se článkem 11 lze rovněž změnit příslušná ustanovení přílohy III tak, aby odrážely toto opatření.

- ▼ **M5** Na dotyčné opatření se vztahují články 6 a 7.

Článek 8a

1. Do 16. ledna 2009 dokončí Evropská agentura pro bezpečnost letectví vědecké a zdravotní hodnocení přílohy III hlavy Q a případně hlavy O.

2. Aniž je dotčen článek 7 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1592/2002 ze dne 15. července 2002 o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Evropské agentury pro bezpečnost letectví ⁽¹⁾, je Evropská agentura pro bezpečnost letectví nápomocna Komisi při vyhotovování návrhů na změnu použitelných technických ustanovení přílohy III hlavy O a hlavy Q.

▼ **B**

Článek 9

Členské státy učiní nezbytné kroky ke koordinaci svých výzkumných programů na zvýšení bezpečnosti civilních letadel a jejich provozu a informují o nich Komisi. Po konzultaci se členskými státy může Komise přijmout veškeré iniciativy na podporu těchto programů.

Článek 10

Členské státy informují Komisi:

- a) o všech nových nebo změněných požadavcích nebo postupech aktualizovaných nebo přijatých v souladu s postupy stanovenými v opatřeních a
- b) o všech změnách v opatřeních a
- c) o výsledcích konzultací s průmyslovými kruhy a jinými zúčastněnými subjekty.

⁽¹⁾ (1) Úř. věst. L 240, 7.9.2002, s. 1. Nařízení naposledy pozměněné nařízením Komise (ES) č. 1701/2003 (Úř. věst. L 243, 27.9.2003, s. 5).

▼ **B***Článek 11*

- ▼ **M6** 1. Opatření, jež mají za účel změnit jiné než podstatné prvky tohoto nařízení jejich doplněním, týkající se společných technických požadavků a správních postupů uvedených v příloze III, vyvolané vědeckým a technickým pokrokem se přijímají regulativním postupem s kontrolou podle čl. 12 odst. 3. Ze závažných naléhavých důvodů může Komise použít postup pro naléhavé případy stanovený v čl. 12 odst. 4.
- ▼ **B** 2. Pokud změny podle odstavce 1 obsahují pro členský stát národní variantu, Komise na základě postupu podle ► **M6** čl. 12 odst. 3 ◀ rozhodne o zahrnutí této varianty do společných technických požadavků a správních postupů.

▼ **M6***Článek 12*

1. Komisi je nápomocen Výbor pro leteckou bezpečnost (dále jen „výbor“).
2. Odkazuje-li se na tento odstavec, použijí se články 5 a 7 rozhodnutí 1999/468/ES s ohledem na článek 8 zmíněného rozhodnutí.

Doba uvedená v čl. 5 odst. 6 rozhodnutí 1999/468/ES je tři měsíce.

3. Odkazuje-li se na tento odstavec, použijí se čl. 5a odst. 1 až 4 a článek 7 rozhodnutí 1999/468/ES s ohledem na článek 8 zmíněného rozhodnutí.
4. Odkazuje-li se na tento odstavec, použijí se čl. 5a odst. 1, 2, 4 a 6 a článek 7 rozhodnutí 1999/468/ES s ohledem na článek 8 zmíněného rozhodnutí.

▼ **M5***Článek 12a*

Odkazuje-li se na tento článek, použije se ochranný postup stanovený v článku 6 rozhodnutí 1999/468/ES.

Komise konzultuje výbor před schválením tohoto rozhodnutí.

Doba uvedená v čl. 6 písm. b) rozhodnutí 1999/468/ES je tři měsíce.

Postoupí-li členský stát rozhodnutí Komise Radě, Rada může kvalifikovanou většinou ve lhůtě tří měsíců přijmout jiné rozhodnutí.

▼ **B***Článek 13*

1. Členské státy si jsou navzájem nápomocny při uplatňování tohoto nařízení a při dohlížení na jeho provádění.
2. V rámci vzájemné pomoci podle odstavce 1 si příslušné orgány členských států pravidelně sdělují veškeré dostupné informace:
- o porušení tohoto nařízení osobami, které nejsou rezidenty členských států, a o sankcích za to uložených,

- ▼ **B** — o sankcích uložených členskými státy vlastním rezidentům za taková porušení, jichž se dopustili v jiném členském státě.

Článek 14

Toto nařízení vstupuje v platnost dnem 1. ledna 1992.

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

▼ **B**

PŘÍLOHA I

Opatření uvedená v čl. 2 odst. 1 písm. h)

Arrangements Concerning the Development, the Acceptance and the Implementation of Joint Aviation Requirements (Opatření o vypracovávání, přijímání a provádění JAR), uzavřené na Kypru dne 11. září 1990.

▼ **M4**

PŘÍLOHA III

Společné technické požadavky a správní postupy platné pro obchodní leteckou dopravu

OPS 1: Obchodní letecká doprava (letouny)

Obsah

[HLAVA A — Použitelnost a definice](#)

[HLAVA B — Obecně](#)

[HLAVA C — Osvědčování provozovatele a dozor nad ním](#)

[HLAVA D — Provozní postupy](#)

[HLAVA E — Provoz za každého počasí](#)

[HLAVA F — Výkonnost obecně](#)

[HLAVA G — Třída výkonnosti A](#)

[HLAVA H — Třída výkonnosti B](#)

[HLAVA I — Třída výkonnosti C](#)

[HLAVA J — Hmotnost a vyvážení](#)

[HLAVA K — Přístroje a vybavení](#)

[HLAVA L — Komunikační a navigační vybavení](#)

[HLAVA M — Údržba letounu](#)

[HLAVA N — Letová posádka](#)

[HLAVA O — Palubní průvodčí](#)

[HLAVA P — Příručky, deníky a záznamy](#)

[HLAVA Q — Omezení doby letové služby a služby a požadavky na dobu odpočinku](#)

[HLAVA R — Letecká přeprava nebezpečného zboží](#)

[HLAVA S — Bezpečnost](#)

HLAVA A

*POUŽITELNOST A DEFINICE**OPS 1.001***Použitelnost**

Část 1 OPS stanoví požadavky použitelné na provoz jakéhokoli letounu k účelům obchodní letecké dopravy kterýmkoliv provozovatelem, jehož hlavní místo obchodní činnosti a jeho sídlo (pokud existuje) se nachází v členském státě (dále jen „provozovatel“). OPS 1 neplatí:

- 1) pro letouny, jsou-li použity pro vojenské, celní a policejní služby; ani
- 2) pro výsadekové a protipožární lety a s nimi související lety na místo určení a zpět, při nichž se přepravují osoby, které se obvykle nacházejí na palubě při výsadekových nebo protipožárních letech; ani
- 3) pro lety bezprostředně před leteckými pracemi, v jejich průběhu a bezprostředně po nich, jestliže tyto lety souvisí s těmito leteckými pracemi, a při kterých, vyjma členů letové posádky, není přepravováno více než 6 osob nezbytných k provádění leteckých prací.

*OPS 1.003***Definice**

- a) Pro účely této přílohy se:
 - 1) „přijatým/přijatelným“ rozumí, že úřad nemá žádné námitky, pokud jde o vhodnost pro zamýšlený účel;
 - 2) „schváleným (úřadem)“ rozumí (úřadem) dokumentovaný jako vhodný k zamýšlenému účelu;
 - 3) „základním seznamem minimálního vybavení (MMEL)“ rozumí základní seznam (včetně preambule) podle příslušného typu letadla, který stanoví přístroje, položky vybavení nebo funkce, které při zachování úrovně bezpečnosti stanovené v příslušných certifikačních specifikacích letové způsobilosti mohou být dočasně neschopné provozu v důsledku konstrukční redundance nebo kvůli stanoveným postupům, podmínkám a omezením provozu a údržby a v souladu s platnými postupy zachování letové způsobilosti;
 - 4) „seznamem minimálního vybavení (MEL)“ rozumí seznam (včetně preambule), který pro provoz letadla za určitých podmínek stanoví konkrétní přístroje, položky vybavení nebo funkce, které jsou neschopné provozu při zahájení letu. Tento seznam vypracuje provozovatel pro příslušné letadlo při zohlednění definice letadla a příslušných podmínek provozu a údržby v souladu s postupem schváleným úřadem.
- b) Část M a část 145, na něž se v této příloze odkazuje, jsou části nařízení Komise (ES) č. 2042/2003 ⁽¹⁾.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 315, 28.11.2003, s. 1

HLAVA B

OBECNĚ

OPS 1.005

Obecně

- a) Provozovatel nesmí provozovat letoun pro účely obchodní letecké dopravy jinak než v souladu s předpisem OPS částí 1. Úlevy pro provoz letounů třídy výkonnosti B lze nalézt v dodatku 1 k OPS 1.005 a).
- b) Provozovatel musí splnit příslušné požadavky na letovou způsobilost stanovené se zpětnou platností pro letouny provozované v obchodní letecké dopravě.
- c) Každý letoun musí být provozován v souladu s podmínkami jeho osvědčení letové způsobilosti a v mezích schválených provozních omezení uvedených v jeho letové příručce.
- d) Všechna syntetická výcviková zařízení (STD), např. letové simulátory a letová výcviková zařízení (FTD), nahrazující letoun pro účely výcviku nebo přezkušování musí být způsobilá podle požadavků použitelných na syntetická výcviková zařízení. Provozovatel, který zamýšlí používat STD, musí obdržet souhlas úřadu.

OPS 1.020

Právní předpisy a postupy – odpovědnost provozovatele

Provozovatel zajistí, aby:

- 1) všichni jeho zaměstnanci byli uvědomeni o tom, že jsou povinni dodržovat právní předpisy a postupy států, v nichž se provoz uskutečňuje, a které se vztahují k plnění jejich povinností, a
- 2) všichni členové posádek byli obeznámeni s právními předpisy a postupy týkajícími se plnění jejich povinností.

OPS 1.025

Společný jazyk

- a) Provozovatel zajistí, aby se všichni členové posádky mohli dorozumívat společným jazykem.
- b) Provozovatel zajistí, aby veškerý provozní personál byl schopen rozumět jazyku, v němž jsou napsány ty části provozní příručky, které se týkají jeho povinností a odpovědností.

OPS 1.030

Seznam minimálního vybavení – odpovědnost provozovatele

- a) Provozovatel vypracuje pro každý letoun seznam minimálního vybavení (MEL) schválený úřadem, který je založený na příslušném základním seznamu minimálního vybavení (MMEL) (pokud existuje) a který klade nejméně tatáž omezení.
- b) Provozovatel nesmí provozovat letoun jinak než v souladu se seznamem minimálního vybavení, pokud mu to úřad nepovolí. Takové povolení za žádných okolností neumožňuje provoz mimo omezení uvedená v základním seznamu minimálního vybavení.

OPS 1.035

Systém jakosti

- a) Provozovatel zavede jeden systém jakosti a ustanoví jednoho vedoucího jakosti, aby sledoval dodržování a přiměřenost postupů požadovaných k zajištění bezpečného provozu a letové způsobilosti letounů. Sledování musí zahrnovat systém zpětné vazby k odpovědnému vedoucímu (viz také OPS 1.175 h)) k zajištění nápravných opatření, jsou-li nezbytná.

- b) Systém jakosti musí obsahovat program zabezpečení jakosti, v němž jsou uvedeny postupy navržené k ověření, zda jsou všechny činnosti prováděny v souladu s použitelnými požadavky, normami a postupy.
- c) Systém jakosti a vedoucí jakosti musí být přijatelný pro úřad.
- d) Systém jakosti musí být popsán v příslušné dokumentaci.
- e) Bez ohledu na výše uvedený bod a) může úřad přijmout jmenování dvou vedoucích jakosti, jednoho pro provoz a druhého pro údržbu, pokud provozovatel určil jeden útvar řízení jakosti, aby zajistil jednotné uplatňování systému v celém provozu.

*OPS 1.037***Program prevence leteckých nehod a bezpečnosti letů**

- a) Provozovatel musí stanovit a udržovat program prevence leteckých nehod a bezpečnosti letů, který může být začleněn do systému jakosti, obsahující:
 - 1) programy k získání a udržování povědomí o nebezpečí u všech osob zapojených do provozu a
 - 2) program hlášení událostí umožňující shromažďování a hodnocení příslušných hlášení o incidentech a leteckých nehodách za účelem zjištění nepříznivého vývoje nebo určení nedostatků v zájmu bezpečnosti letů. Program musí chránit totožnost toho, kdo hlášení podává, a obsahovat možnost podat toto hlášení anonymně a
 - 3) vyhodnocování příslušných informací týkajících se leteckých nehod a incidentů a rozšiřování s ním souvisejících informací, avšak bez přisuzování viny, a
 - 4) program sledování letových údajů pro letouny přesahující maximální schválenou vzletovou hmotnost 27 000 kg. Sledování letových údajů (FDM) je aktivnější využití digitálních letových údajů z běžného provozu pro zlepšení bezpečnosti letectví. Z programu sledování letových údajů nesmí být vyvozována kárná odpovědnost a musí obsahovat záruky pro ochranu zdroje(ů) poskytujícího(ích) údaje a
 - 5) jmenování osoby odpovědné za řízení programu.
- b) Návrhy nápravných opatření vyplývající z programu prevence leteckých nehod a bezpečnosti letů jsou povinností osoby odpovědné za řízení programu.
- c) Účinnost změn plynoucích z návrhů nápravných opatření zjištěných programem prevence leteckých nehod a bezpečnosti letů sleduje vedoucí jakosti.

*OPS 1.040***Členové posádky**

- a) Provozovatel zajistí, aby všichni členové letové posádky a palubní průvodčí vykonávající službu absolvovali výcvik a byli způsobilí k výkonu jim přidělených povinností.
- b) V případě členů posádky, kteří nejsou palubními průvodčími a kteří vykonávají své povinnosti v prostoru pro cestující, provozovatel zajistí, aby:
 - 1) si je cestující nepletli s palubními průvodčími;
 - 2) neobsazovali místa přidělená požadovaným palubním průvodčím;
 - 3) nebránili palubním průvodčím při plnění jejich povinností.

*OPS 1.050***Informace o pátrání a záchraně**

Provozovatel zajistí, aby v pilotním prostoru byly snadno dostupné veškeré nezbytné informace týkající se služeb pátrání a záchrany pro zamýšlený let.

*OPS 1.055***Informace o palubním nouzovém vybavení a vybavení pro přežití**

Provozovatel zajistí, aby byly k dispozici seznamy obsahující informace o palubním nouzovém vybavení a vybavení pro přežití, které je v jeho letounech, aby je mohl okamžitě sdělit koordinacním střediskům pátrání a záchrany. Informace musí obsahovat podle potřeby počty, barvy a druhy záchranných člunů, pyrotechnických prostředků, podrobnosti o zdravotnických potřebách pro případy nouze, o zásobách vody a o druhu a kmitočtech nouzového přenosného rádiového vybavení.

*OPS 1.060***Nouzové přistání na vodě**

Provozovatel nesmí provozovat letoun v konfiguraci se schváleným počtem sedadel pro cestující větším než 30 na tratích nad vodními plochami ve vzdálenosti od pevniny vhodné pro nouzové přistání větší než 120 minut letu cestovní rychlostí nebo 400 námořních mil, podle toho, která vzdálenost je menší, pokud letoun nevyhovuje požadavkům příslušného předpisu pro nouzové přistání na vodě.

*OPS 1.065***Přeprava válečných zbraní a válečného střeliva**

- a) Provozovatel nesmí přepravovat válečné zbraně a válečné střelivo letecky, pokud neobdržel povolení od všech dotčených států.
- b) Provozovatel zajistí, aby válečné zbraně a válečné střelivo byly:
 - 1) uloženy v letounu na místě nepřístupném za letu cestujícím a
 - 2) vybity v případě palných zbraní, pokud před zahájením letu neudělily všechny dotčené státy povolení, že se takové válečné zbraně a válečné střelivo smí přepravovat za podmínek, které se zčásti nebo zcela liší od podmínek stanovených tímto bodem.
- c) Provozovatel zajistí, aby byly veliteli letadla před zahájením letu oznámeny podrobnosti a umístění všech válečných zbraní a válečného střeliva určených k přepravě na palubě letounu.

*OPS 1.070***Přeprava sportovních zbraní a střeliva**

- a) Provozovatel přijme veškerá přiměřená opatření, kterými zajistí, že mu budou ohlášeny všechny sportovní zbraně určené k letecké přepravě.
- b) Provozovatel, který přijímá k letecké přepravě sportovní zbraně, zajistí, aby byly:
 - 1) uloženy v letounu na místě nepřístupném za letu cestujícím, pokud úřad nestanovil, že splnění tohoto požadavku je neproveditelné, a uznal, že lze použít jiný postup, a
 - 2) vybity v případě palných zbraní nebo jiných zbraní, které mohou obsahovat střelivo.
- c) Střelivo pro sportovní zbraně lze přepravovat v prověřených zavazadlech cestujících s určitými omezeními podle technických pokynů (viz OPS 1.1160 b) 5 podle OPS 1.1150 a) 15).

*OPS 1.075***Způsob přepravy osob**

Provozovatel přijme veškerá přiměřená opatření, kterými zajistí, že za letu nebude nikdo v žádné části letounu, která není navržena pro přepravu osob, pokud velitel letadla nepovolil dočasný přístup do kterékoliv části letounu:

- 1) za účelem provedení opatření nezbytného pro bezpečnost letounu, osoby, zvířete nebo zboží v této části letounu, nebo

- 2) v níž je uložen náklad nebo zásoby a která je navržena tak, aby umožňovala osobě přístup za letu.

OPS 1.080

Úmyslně vynecháno

OPS 1.085

Odpovědnost posádky

- a) Člen posádky odpovídá za správný výkon svých povinností, které:
- 1) souvisejí s bezpečností letounu a osob na jeho palubě a
 - 2) jsou stanoveny v pokynech a postupech, které jsou uvedeny v provozní příručce.
- b) Člen posádky musí:
- 1) hlásit veliteli letadla každé selhání, poruchu, nesprávnou činnost nebo závadu, o níž je přesvědčen, že může ovlivnit letovou způsobilost nebo bezpečný provoz letounu včetně nouzových systémů;
 - 2) hlásit veliteli letadla každý incident, který ohrožuje nebo by mohl ohrozit bezpečnost provozu;
 - 3) využívat provozovatelův program hlášení událostí v souladu s OPS 1.037 a) 2. Ve všech těchto případech musí být kopie takového hlášení předána dotčenému veliteli letadla.
- c) Výše uvedený bod b) nijak nezavazuje člena posádky hlásit událost, která již byla nahlášena jiným členem posádky.
- d) Člen posádky nesmí vykonávat službu v letounu:
- 1) je-li pod vlivem léku/drogy, který(á) by mohl(a) ovlivnit jeho schopnosti způsobem snižujícím bezpečnost;
 - 2) po hloubkovém potápění, jestliže neuplynula přiměřená doba;
 - 3) po darování krve, jestliže neuplynula přiměřená doba;
 - 4) nejsou-li splněny příslušné zdravotní požadavky nebo je-li jakákoliv pochybnost, že může vykonávat přidělené povinnosti, nebo
 - 5) jestliže ví nebo má podezření, že trpí únavou nebo se natolik necítí dobře, že by let mohl být ohrožen.
- e) Na člena posádky se vztahují příslušné požadavky týkající se požívání alkoholických nápojů, které stanoví provozovatel, které jsou přijatelné pro úřad a zahrnují alespoň toto:
- 1) nesmí požit alkoholický nápoj v době kratší než 8 hodin před stanoveným časem, v němž se má hlásit do služby nebo letové zálohy;
 - 2) nesmí zahájit službu na palubě s obsahem alkoholu v krvi větším než 0,2 promile;
 - 3) nesmí požit alkoholický nápoj ve službě na palubě nebo v letové záloze.
- f) Velitel letadla:
- 1) odpovídá za bezpečnost všech členů posádky, cestujících a nákladu na palubě, jakmile přijde na palubu až do doby, kdy na konci letu opustí letoun;
 - 2) odpovídá za provoz a bezpečnost letounu od okamžiku, kdy je letoun poprvé připraven k pohybu za účelem pojíždění před vzletem až do chvíle, kdy se naposled zastaví na konci tohoto letu a motor(y) používaný(é) jako hlavní pohonná(é) jednotka(y) je(jsou) vypnut(y);
 - 3) je oprávněn vydat jakýkoliv rozkaz, který považuje za nezbytný k zajištění bezpečnosti letounu a osob nebo majetku na jeho palubě;

- 4) je oprávněn nechat vystoupit kteroukoli osobu nebo vyložit jakoukoli část nákladu, které podle jeho názoru mohou představovat potenciální ohrožení bezpečnosti letounu nebo osob na jeho palubě;
 - 5) nesmí dovolit v letounu přepravu osoby, která je zřejmě natolik pod vlivem alkoholu nebo drog, že by pravděpodobně ohrozila bezpečnost letounu nebo osob na jeho palubě;
 - 6) má právo odmítnout přepravu nežádoucích cestujících, osob deportovaných nebo ve vazbě, jestliže by jejich přeprava představovala jakékoliv riziko pro bezpečnost letounu nebo osob na jeho palubě;
 - 7) zajistí, aby všichni cestující byli seznámeni s umístěním nouzových východů a s umístěním a použitím důležitého bezpečnostního a nouzového vybavení;
 - 8) zajistí, aby byly dodrženy všechny provozní postupy a kontrolní seznamy v souladu s provozní příručkou;
 - 9) nesmí dovolit žádnému členu posádky vykonávat v průběhu vzletu, počátečního stoupání, konečného přiblížení a přistání jinou činnost než povinnosti požadované pro bezpečný provoz letounu;
 - 10) nesmí dovolit:
 - i) vyřadit z činnosti, vypnout nebo vymazat za letu zapisovač letových údajů ani vymazat zapsané údaje po letu v případě letecké nehody nebo incidentu, které musí ohlásit,
 - ii) vyřadit z činnosti nebo vypnout za letu zapisovač hlasu v pilotním prostoru, ledaže by se domníval, že by zapsané údaje, které by byly jinak automaticky vymazány, měly být zachovány pro vyšetřování incidentu nebo letecké nehody, ani nesmí dovolit ručně vymazat za letu nebo po letu zapsané údaje v případě letecké nehody nebo incidentu, které musí ohlásit;
 - 11) rozhodne, zda převezme nebo nepřevzme letoun se závadami povolenými seznamem povolených odchylek na draku (CDL) nebo seznamem minimálního vybavení (MEL), a
 - 12) zajistí, aby byla provedena předletová prohlídka.
- g) Velitel letadla nebo pilot pověřený prováděním letu přijme v nouzové situaci, která vyžaduje okamžité rozhodnutí a činnost, jakékoli opatření, které považuje za daných okolností za nezbytné. V takových případech se může v zájmu bezpečnosti odchýlit od platných pravidel, provozních postupů a metod.

*OPS 1.090***Pravomoc velitele letadla**

Provozovatel přijme veškerá přiměřená opatření, aby zajistil, že všechny osoby na palubě letounu uposlechnou všech oprávněných rozkazů udělených velitelem letadla k zajištění bezpečnosti letounu, osob a majetku na jeho palubě.

*OPS 1.095***Pravomoc k pojíždění letounem**

Provozovatel provede všechny přiměřené kroky, aby zajistil, že s letounem, za který je odpovědný, neprovádí pojíždění na pohybové ploše letiště osoba jiná než člen letové posádky, ledaže tato osoba sedící za řízením:

- 1) byla řádně oprávněna provozovatelem nebo určeným zástupcem a je způsobilá k:
 - i) pojíždění letounem,
 - ii) používání radiotelefonu a

- 2) obdržela pokyn vzhledem k plánu letiště, trasám, znakům, značení, návěstidlům, signálům a pokynům řízení letového provozu, frazeologii a postupům a může vyhovět provozním standardům požadovaným pro bezpečný pohyb letounu na letišti.

*OPS 1.100***Přístup do pilotního prostoru**

- a) Provozovatel zajistí, aby žádná osoba kromě členů letové posádky pověřených provedením letu neměla přístup do pilotního prostoru nebo v něm byla přepravována, pokud není:
- 1) členem provozní posádky;
 - 2) zástupcem úřadu odpovědného za certifikaci, vydávání průkazů způsobilosti nebo inspekci, jehož výkon úředních povinností vyžaduje přístup do pilotního prostoru, nebo
 - 3) osobou, jejíž přeprava v tomto prostoru je povolena pokyny obsaženými v provozní příručce.
- b) Velitel letadla zajistí, aby:
- 1) v zájmu bezpečnosti přístup do pilotního prostoru neodváděl pozornost nebo nenarušoval provádění letu a
 - 2) všechny osoby v pilotním prostoru byly seznámeny s příslušnými bezpečnostními postupy.
- c) Za konečné rozhodnutí o přístupu do pilotního prostoru odpovídá velitel letadla.

*OPS 1.105***Neoprávněná přeprava**

Provozovatel přijme veškerá přiměřená opatření, aby zajistil, že se na palubě letounu tajně neukryje žádná osoba ani náklad.

*OPS 1.110***Přenosná elektronická zařízení**

Provozovatel nesmí dovést nikomu používat přenosné elektronické zařízení, které může nepříznivě ovlivnit výkonnost palubních systémů a vybavení, a musí přijmout veškerá přiměřená opatření, aby zajistil, že je nikdo na palubě letounu nepoužije.

*OPS 1.115***Alkohol a drogy**

Provozovatel nesmí povolit žádné osobě vstup do letounu nebo přítomnost v něm a musí přijmout veškerá přiměřená opatření, aby zajistil, že žádná osoba nevstoupí do letounu, je-li natolik pod vlivem alkoholu nebo drog, že by pravděpodobně ohrozila bezpečnost letounu nebo osob na palubě.

*OPS 1.120***Ohrožování bezpečnosti**

Provozovatel přijme veškerá přiměřená opatření, aby zajistil, že nikdo nebude jednat nebezpečně nebo nedbale, nebo že opomene provést úkon, a tím:

- 1) ohrozí letoun nebo osobu na jeho palubě;
- 2) způsobí nebo dovolí, aby letoun ohrozil osobu nebo majetek.

*OPS 1.125***Dokumenty, které mají být na palubě**

- a) Provozovatel zajistí, aby při každém letu byly na palubě tyto dokumenty nebo jejich kopie:
- 1) osvědčení o zápisu do leteckého rejstříku;
 - 2) osvědčení letové způsobilosti;
 - 3) originál nebo kopie osvědčení hlukové způsobilosti (je-li vyžadováno), včetně anglického překladu, byl-li poskytnut úřadem odpovědným za vydávání osvědčení hlukové způsobilosti;
 - 4) originál nebo kopie osvědčení leteckého provozovatele (AOC);
 - 5) povolení rádiové stanice a
 - 6) originál nebo kopie osvědčení o pojištění zákonné odpovědnosti.
- b) Každý člen letové posádky musí mít při každém jednotlivém letu u sebe platný průkaz způsobilosti s příslušnou(ými) kvalifikací(emi) pro účely daného letu.

*OPS 1.130***Příručky, které mají být na palubě**

Provozovatel zajistí, aby:

- 1) na palubě byly při každém letu platné části provozní příručky, které jsou důležité pro povinnosti posádky;
- 2) na palubě letounu byly pro posádku za letu snadno přístupné ty části provozní příručky, které jsou požadovány k provedení letu, a
- 3) na palubě každého letounu byla platná letová příručka, pokud úřad neuznal, že veškeré důležité informace pro tento letoun obsahuje provozní příručka předepsaná v části B dodatku 1 k OPS 1.1045.

*OPS 1.135***Další informace a formuláře, které mají být na palubě**

- a) Provozovatel zajistí, aby kromě dokumentů a příruček předepsaných v OPS 1.125 a OPS 1.130 byly na palubě při každém letu následující informace a formuláře, které jsou důležité pro daný druh a oblast provozu:
- 1) provozní letový plán obsahující alespoň informace požadované v OPS 1.1060;
 - 2) technický deník letounu obsahující alespoň informace požadované v části M bodu M.A. 306, vedení technického deníku provozovatele;
 - 3) podrobnosti vyplněného letového plánu letových provozních služeb;
 - 4) příslušná instruuující dokumentace NOTAM/AIS (letecké informační služby);
 - 5) příslušné meteorologické informace;
 - 6) dokumentace o hmotnosti a vyvážení uvedená v hlavě J;
 - 7) ohlášení zvláštních kategorií cestujících, jako jsou pracovníci bezpečnosti, nejsou-li pokládáni za členy posádky, postižené osoby, nežádoucí cestující, deportované osoby a osoby ve vazbě;
 - 8) ohlášení zvláštních nákladů, včetně nebezpečného zboží, obsahující písemné informace pro velitele letadla stanovené v OPS 1.1215 c);
 - 9) platné mapy a plánky s původní dokumentací, jak jsou stanoveny v OPS 1.290 b) 7;
 - 10) jakákoliv jiná dokumentace, kterou mohou požadovat dotčené státy, např. seznamy nákladu, seznamy cestujících apod., a

- 11) formuláře pro hlášení z letu ke splnění požadavků úřadu a provozovatele.
- b) Úřad může povolit, aby informace uvedené podrobně výše v bodu a) nebo jeho části byly předloženy v jiné než tištěné podobě. Musí být zajištěna přiměřená dostupnost, použitelnost a spolehlivost.

*OPS 1.140***Informace uchovávané na zemi**

- a) Provozovatel zajistí, aby:
- alespoň po dobu každého letu nebo řady letů:
- i) byly na zemi uchovávány informace týkající se letu, příslušné pro daný druh provozu, a
 - ii) informace byly uchovány nejméně do doby, než jsou zhotoveny jejich kopie v místě, kde budou uloženy v souladu s OPS 1.1065, nebo, nelze-li to provést,
 - iii) tytéž informace byly přepravovány v ohnivzdorném pouzdře v letounu.
- b) Informace uvedené v bodu a) výše zahrnují:
- 1) kopii provozního letového plánu, je-li to vhodné;
 - 2) kopie příslušné(ých) částí(i) technického deníku letounu;
 - 3) dokumentaci NOTAM přesně vymezenou pro danou trať, je-li vydána provozovatelem;
 - 4) dokumentaci o hmotnosti a vyvážení, je-li požadována (viz OPS 1.625), a
 - 5) ohlášení zvláštních nákladů.

*OPS 1.145***Zmocnění ke kontrolám**

Provozovatel zajistí, aby osobě zmocněné úřadem bylo kdykoli dovoleno vstoupit na palubu a letět v kterémkoli letounu provozovaném v souladu s AOC, které vydal tento úřad, stejně jako vstoupit do pilotního prostoru a setrvat v něm s tím, že velitel letadla může odmítnout vstup do pilotního prostoru, pokud by tím podle jeho názoru byla ohrožena bezpečnost letounu.

*OPS 1.150***Předkládání dokumentů a záznamů**

- a) Provozovatel:
- 1) umožní každé osobě zmocněné úřadem přístup ke všem dokladům a záznamům, které se vztahují k letovému provozu nebo údržbě, a
 - 2) předloží v přiměřené době veškeré doklady a záznamy, které se vztahují k letovému provozu nebo údržbě, pokud k tomu byl úřadem vyzván.
- b) Velitel letadla předloží dokumenty, které je předepsáno mít na palubě, osobě zmocněné úřadem v přiměřené době od okamžiku, kdy byl k tomu touto osobou vyzván.

*OPS 1.155***Uchovávání dokumentů**

Provozovatel zajistí, aby:

- 1) veškeré originální doklady nebo jejich kopie, jejichž uchovávání se požaduje, byly uchovávány po požadovanou dobu i v případě, že přestává být provozovatelem letounu, a

- 2) pokud se člen posádky, o němž provozovatel vedl záznamy doby letové služby, služby a odpočinku, stává členem posádky jiného provozovatele, byly tyto záznamy postoupeny novému provozovateli.

*OPS 1.160***Uchovávání, předkládání a použití záznamů letových zapisovačů**

- a) Uchovávání záznamů:
- 1) Provozovatel letounu, na jehož palubě je letový zapisovač, musí uchovat po nehodě letounu v možném rozsahu původní záznamy pořízené zapisovačem, které se týkají této letecké nehody, po dobu nejméně 60 dnů, pokud vyšetřující úřad nenařídil jinak.
 - 2) Jestliže úřad nevydal předchozí povolení, musí provozovatel letounu, na jehož palubě je letový zapisovač, uchovat po incidentu, na nějž se vztahuje povinné hlášení, v možném rozsahu původní záznamy pořízené zapisovačem po dobu nejméně 60 dnů, pokud vyšetřující úřad nenařídil jinak.
 - 3) Kromě toho musí provozovatel letounu, na jehož palubě je letový zapisovač, nařídí-li to úřad, uchovat původní zaznamenané údaje po dobu 60 dnů, pokud vyšetřující úřad nenařídil jinak.
 - 4) Jestliže je předepsáno mít na palubě letounu zapisovač letových údajů, musí provozovatel tohoto letounu:
 - i) uchovat záznamy po dobu provozní lhůty stanovené v OPS 1.715, 1.720 a 1.725, vyjma toho, že pro účely zkoušení a údržby zapisovačů letových údajů může být při zkoušení zapisovače smazána nejvýše hodina nejstaršího zaznamenaného materiálu, a
 - ii) uchovávat dokument poskytující informace nezbytné k získání uložených údajů a jejich převedení do technických jednotek.
- b) Předkládání záznamů:
Provozovatel letounu, na jehož palubě je letový zapisovač, předloží v přiměřené lhůtě od okamžiku, kdy k tomu byl úřadem vyzván, záznam ze zapisovače, který je k dispozici nebo byl uschován.
- c) Použití záznamů:
- 1) Záznamy zapisovače hlasu v pilotním prostoru nesmí být použity k jiným účelům než vyšetřování letecké nehody nebo incidentu, na nějž se vztahuje povinné hlášení, vyjma případů, kdy s tím souhlasí všichni členové dotčené posádky.
 - 2) Záznamy zapisovače letových údajů se nesmí použít k jiným účelům než vyšetřování letecké nehody nebo incidentu, na nějž se vztahuje povinné hlášení, vyjma případů, kdy tyto záznamy jsou:
 - i) použity provozovatelem výhradně pro účely letové způsobilosti nebo údržby nebo
 - ii) zbaveny informací umožňujících jejich identifikaci nebo
 - iii) zpřístupněny zabezpečenými postupy.

*OPS 1.165***Nájem/pronájem letounů**

- a) Terminologie
Pojmy použité v tomto bodu mají tento význam:
- 1) Nájem/pronájem bez posádky (dry lease) – je případ nájmu/pronájmu, kdy je letoun provozován na AOC nájemce.

- 2) Nájem/pronájem s posádkou (wet lease) – je případ nájmu/pronájmu, kdy je letoun provozován na AOC pronajímatele.
- b) Nájem/pronájem letounů mezi provozovateli Společností:
- 1) Pronájem letounů s posádkou (wet lease-out). Provozovatel Společností, který poskytne letoun s kompletní posádkou jinému provozovateli Společností v souladu s nařízením Rady (EHS) č. 2407/92 ze dne 23. července 1992 o vydávání licencí leteckým dopravcům ⁽¹⁾ a který si ponechá všechny funkce a odpovědnosti stanovené v hlavě C, zůstává provozovatelem letounu.
 - 2) Všechny nájmy/pronájmy s výjimkou pronájmu letounu s posádkou:
 - i) s výjimkou výše uvedeného bodu b) 1 musí provozovatel Společností využívající nebo poskytující letoun jinému provozovateli Společností obdržet předchozí souhlas od příslušného úřadu. Všechny podmínky, které jsou součástí tohoto souhlasu, musí být obsaženy v nájemní smlouvě,
 - ii) prvky nájemních smluv schválených úřadem jiných než nájemních smluv zahrnujících letoun a kompletní posádku, při nichž nedochází k přenosu funkcí a odpovědností, je nutno vzhledem k najímanému letounu pokládat za odchylky od AOC, podle kterého budou prováděny lety.
- c) Nájem/pronájem letounů mezi provozovatelem Společností a právnickou nebo fyzickou osobou jinou než provozovatelem Společností.
- 1) Nájem letounu bez posádky:
 - i) provozovatel Společností nesmí najmout bez schválení úřadu letoun bez posádky od jiné právnické nebo fyzické osoby než od jiného provozovatele Společností. Všechny podmínky, které jsou součástí tohoto souhlasu, musí být obsaženy v nájemní smlouvě,
 - ii) provozovatel Společností zajistí, aby byly všechny odchylky od požadavků stanovených v hlavách K, L nebo v OPS 1.005 b) týkající se najímaných letounů bez posádky oznámeny úřadu a byly pro něj přijatelné.
 - 2) Nájem letounu s posádkou:
 - i) provozovatel Společností nesmí bez schválení úřadu najmout letoun s posádkou od jiné právnické nebo fyzické osoby než od jiného provozovatele Společností,
 - ii) provozovatel Společností zajistí, aby s ohledem na letouny najímané s posádkou:
 - A) bezpečnostní normy pronajímatele týkající se údržby a provozu byly rovnocenné normám stanoveným tímto nařízením;
 - B) pronajímatel byl držitelem AOC vydaného státem, který je smluvní stranou Chicagské úmluvy;
 - C) letoun měl standardní osvědčení letové způsobilosti vydané v souladu s přílohou 8 ICAO. Standardní osvědčení letové způsobilosti vydaná jiným členským státem, než je stát odpovědný za vydání AOC, budou uznána bez dalšího dokazování, jsou-li vydána v souladu s částí 21, a
 - D) byl splněn jakýkoli požadavek uplatněný úřadem nájemce.
 - 3) Pronájem letounu bez posádky:

Provozovatel Společností může pronajmout letoun bez posádky pro účely obchodní letecké dopravy jinému provozovateli smluvního státu Chicagské úmluvy, pokud jsou splněny tyto podmínky:

⁽¹⁾ Úř. věst. L 240, 24.8.1992, s. 1.

- A) úřad osvobodil provozovatele od příslušných ustanovení části 1 OPS, když poté, co cizí úřad převzal písemně odpovědnost za dohled nad údržbou a provozem letoun(ů), vyňal letoun(y) z jeho AOC, a
 - B) letoun je udržován v souladu se schváleným programem údržby.
- 4) Pronájem letounu s posádkou:
- Provozovatel Společenství, který pronajímá letoun s úplnou posádkou jiné právnické nebo fyzické osobě v souladu s nařízením (EHS) č. 2407/92 a který si ponechává všechny funkce a odpovědnosti stanovené v hlavě C, zůstává provozovatelem letounu.

Dodatek 1 k OPS 1.005 a)

Provoz letounů třídy výkonnosti B

- a) Terminologie
- 1) Provoz z bodu A do bodu A – vzlet a přistání se uskutečňují na stejném místě.
 - 2) Provoz z bodu A do bodu B – vzlet a přistání se uskutečňují na různých místech.
 - 3) Noc – doba mezi koncem občanského soumraku a začátkem občanského svítání nebo jiný takový časový úsek mezi západem a východem slunce, který může stanovit příslušný úřad.
- b) Provoz, na který se tento dodatek vztahuje, může být prováděn s níže uvedenými úlevami.
- 1) OPS 1.035 Systém jakosti: v případě velmi malého provozovatele může funkci vedoucího jakosti zastávat jmenovaný vedoucí pracovník, jsou-li používáni externí auditoři. Totéž platí, jestliže odpovědný vedoucí zastává jednu nebo více vedoucích funkcí.
 - 2) Vyhrazeno
 - 3) OPS 1.075 Způsoby přepravy osob: Nepožaduje se pro provoz VFR jednomotorových letounů.
 - 4) OPS 1.100 Přístup do pilotního prostoru:
 - i) provozovatel stanoví pravidla pro přepravu cestujících na sedadle pilota,
 - ii) velitel letadla zajistí, aby:
 - A) přeprava cestujících na sedadle pilota neodváděla pozornost nebo nenarušovala provádění letu a
 - B) cestující na sedadle pilota byl obeznámen s příslušnými omezeními a bezpečnostními postupy.
 - 5) OPS 1.105 Neoprávněná přeprava: Nepožaduje se pro provoz VFR jednomotorových letounů.
 - 6) OPS 1.135 Další informace a formuláře, které mají být na palubě:
 - i) pro provoz VFR jednomotorových letounů z bodu A do bodu A ve dne nemusí být na palubě následující dokumenty:
 - A) provozní letový plán;
 - B) technický deník letounu;
 - C) příslušná instrující dokumentace NOTAM/AIS (letecké informační služby);
 - D) meteorologické informace;
 - E) ohlášení zvláštních kategorií cestujících atd. a
 - F) ohlášení zvláštních nákladů včetně nebezpečného zboží atd.,
 - ii) pro provoz VFR jednomotorových letounů z bodu A do bodu B ve dne se nemusí provádět ohlášení zvláštních kategorií cestujících, jak je uvedeno v OPS 1.135 a) 7,
 - iii) pro provoz VFR z bodu A do bodu B za dne může být provozní letový plán ve zjednodušené podobě a musí obsahovat potřebné údaje o druhu provozu.
 - 7) OPS 1.215 Využívání letových provozních služeb (ATS): Pro provoz VFR jednomotorových letounů ve dne je nutno udržovat nezávazné spojení s ATS v rozsahu odpovídajícím druhu provozu. Služba pátrání a záchrany musí být zajištěna podle OPS 1.300.

- 8) OPS 1.225 Letištní provozní minima: Pro provoz VFR budou tento požadavek normálně pokrývat standardní provozní minima VFR. Je-li to nutné, provozovatel stanoví dodatečné požadavky, které berou v úvahu faktory jako rádiové pokrytí, terén, povaha míst pro vzlety a přistání, letové podmínky a kapacita ATS.
- 9) OPS 1.235 Postupy omezování hluku: Nepoužijí se pro provoz VFR jednomotorových letounů.
- 10) OPS 1.240 Tratě a oblasti provozu:
Bod a) 1 se nepoužije pro provoz VFR jednomotorových letounů z bodu A do bodu A ve dne.
- 11) OPS 1.250 Stanovení minimálních výšek letu:
Pro provoz VFR ve dne se tento požadavek uplatňuje takto: Provozovatel zajistí, aby provoz byl prováděn pouze na tratích nebo v těch oblastech, ve kterých může být udržována bezpečná vzdálenost od terénu, a musí brát v úvahu takové faktory, jako teplota, terén a nepříznivé meteorologické podmínky (např. silná turbulence a sestupné vzdušné proudění, opravy na odchylky teploty a tlaku od standardních hodnot).
- 12) OPS 1.255 Zásady určování množství paliva:
- i) pro lety z bodu A do bodu A – Provozovatel stanoví minimální množství paliva, při jehož dosažení musí být let ukončen. Toto minimum, konečná záloha paliva, nesmí být menší, než je množství potřebné k letu s dobou trvání 45 minut.
 - ii) pro lety z bodu A do bodu B – Provozovatel zajistí, aby předletový výpočet použitelného paliva požadovaného pro let zahrnoval:
 - A) palivo pro pojezdění – palivo spotřebované před vzletem, je-li významné, a
 - B) traťové palivo (palivo potřebné k dosažení cílového letiště) a
 - C) záložní palivo
 - 1) palivo pro nepředvídané okolnosti: palivo, jehož množství není menší než 5 % plánovaného traťového paliva nebo v případě přeplánování za letu 5 % traťového paliva pro zbytek letu, a
 - 2) konečná záloha paliva: palivo potřebné pro let po dobu dalších 45 minut (pístové motory) nebo 30 minut (turbínové motory) a
 - D) palivo k letu na náhradní letiště: palivo potřebné k dosažení náhradního letiště přes letiště cílové, je-li požadováno náhradní letiště, a
 - E) mimořádné palivo: palivo, které může velitel letadla požadovat navíc k palivu podle bodů A) až D).
- 13) OPS 1.265 Přeprava nežádoucích cestujících, osob deportovaných nebo ve vazbě: Pro provoz VFR jednomotorových letounů a jestliže se nezamýšlí přeprava nežádoucích cestujících, osob deportovaných nebo ve vazbě, se od provozovatele nevyžaduje, aby stanovil postupy pro přepravu těchto cestujících.
- 14) OPS 1.280 Rozsazování cestujících: Nepoužije se pro provoz VFR jednomotorových letounů.
- 15) OPS 1.285 Instruktaž cestujících: Názorná ukázka a instruktaž musí být přiměřené druhu provozu. Při jednopilotním provozu nemohou být pilotu přiděleny úkoly, které odvádějí jeho pozornost od letových povinností.
- 16) OPS 1.290 Příprava letu:
- i) provozní letový plán pro provoz z bodu A do bodu A – nepožaduje se,

- ii) pro provoz VFR z bodu A do bodu B ve dne – provozovatel zajistí, aby pro každý let byla vyplněna zjednodušená podoba provozního letového plánu odpovídající druhu provozu.
- 17) OPS 1.295 Výběr letišť: Nepoužije se pro provoz VFR. Nezbytné pokyny pro použití letišť a míst pro vzlety a přistání jsou vydány prostřednictvím odkazu na OPS 1.220.
- 18) OPS 1.310 Členové posádky na pracovních místech:
Pro provoz VFR jsou pokyny k této záležitosti vyžadovány pouze tehdy, je-li provoz prováděn ve dvoupilotní posádce.
- 19) OPS 1.375 Řízení palivového systému za letu:
Uplatňování dodatku 1 k OPS 1.375 se nepožaduje pro provoz VFR jednomotorových letounů ve dne.
- 20) OPS 1.405 Zahájení a pokračování přiblížení:
Nepoužije se pro provoz VFR.
- 21) OPS 1.410 Provozní postupy – výška přeletu prahu dráhy:
Nepoužije se pro provoz VFR.
- 22) OPS 1.430 až 1.460, včetně dodatků:
Nepoužije se pro provoz VFR.
- 23) OPS 1.530 Vzlet:
- i) bod a) se použije s tímto doplněním. Úřad může případ od případu uznat jiné údaje o výkonnosti zpracované provozovatelem a založené na předvedení nebo doložených zkušenostech. Body b) a c) platí s tímto doplněním. Nelze-li požadavky tohoto bodu splnit z důvodů fyzikálních omezení týkajících se délky dráhy a existuje-li zřejmý veřejný zájem a nutnost provozu, může úřad uznat případ od případu jiné údaje o výkonnosti zpracované provozovatelem a založené na předvedení nebo doložených zkušenostech, které nejsou v rozporu s letovou příručkou letounu týkající se zvláštních postupů,
 - ii) provozovatel, který chce uskutečnit provoz podle bodu i), musí obdržet předchozí souhlas úřadu, který vydal AOC. Tento souhlas bude:
 - A) specifikovat typ letounu;
 - B) specifikovat druh provozu;
 - C) specifikovat letiště a příslušné dráhy;
 - D) omezovat vzlet, který má být proveden za VMC;
 - E) specifikovat kvalifikaci posádky a
 - F) omezen na letouny, kterým bylo osvědčení typu vydáno poprvé před 1. lednem 2005,
 - iii) provoz musí být přijat státem, na jehož území se letiště nachází.
- 24) OPS 1.535 Bezpečná výška nad překážkami při vzletu – vícemotorové letouny:
- i) body a) 3, a) 4, a) 5, b) 2, c) 1, c) 2 a dodatek se nepoužijí pro provoz VFR ve dne,
 - ii) pro provoz IFR nebo VFR ve dne se použijí body b) a c) s těmito odchylkami:
 - A) vizuální výcvikové vedení je považováno za použitelné, jestliže letová dohlednost je 1 500 m nebo větší;
 - B) maximální požadovaná šířka koridoru je 300 m, jestliže letová dohlednost je 1 500 m nebo větší.
- 25) OPS 1.545 Přistání – cílové a náhradní letiště:

- i) bod se použije s tímto doplněním. Nelze-li požadavky tohoto bodu splnit z důvodů fyzikálních omezení týkajících se délky dráhy a existuje-li zřejmý veřejný zájem a nutnost provozu, může úřad uznat případ od případu jiné údaje o výkonnosti zpracované provozovatelem a založené na předvedení nebo doložených zkušenostech, které nejsou v rozporu s letovou příručkou letounu týkající se zvláštních postupů,
 - ii) provozovatel, který chce uskutečnit provoz podle bodu i), musí obdržet předchozí souhlas úřadu, který vydal AOC. Tento souhlas bude:
 - A) specifikovat typ letounu;
 - B) specifikovat druh provozu;
 - C) specifikovat letiště a příslušné dráhy;
 - D) omezovat konečné přiblížení a přistání, které má být provedeno za VMC;
 - E) specifikovat kvalifikaci posádky a
 - F) omezen na letouny, kterým bylo osvědčení typu vydáno poprvé před 1. lednem 2005,
 - iii) provoz musí být přijat státem, na jehož území se letiště nachází.
- 26) OPS 1.550 Přistání – suché dráhy:
- i) bod se použije s tímto doplněním. Nelze-li požadavky tohoto bodu splnit z důvodů fyzikálních omezení týkajících se délky dráhy a existuje-li zřejmý veřejný zájem a nutnost provozu, může úřad uznat případ od případu jiné údaje o výkonnosti zpracované provozovatelem a založené na předvedení nebo doložených zkušenostech, které nejsou v rozporu s letovou příručkou letounu týkající se zvláštních postupů,
 - ii) provozovatel, který chce uskutečnit provoz podle bodu i), musí obdržet předchozí souhlas úřadu, který vydal AOC. Tento souhlas bude:
 - A) specifikovat typ letounu;
 - B) specifikovat druh provozu;
 - C) specifikovat letiště a příslušné dráhy;
 - D) omezovat konečné přiblížení a přistání, které má být provedeno za VMC;
 - E) specifikovat kvalifikaci posádky a
 - F) omezen na letouny, kterým bylo osvědčení typu vydáno poprvé před 1. lednem 2005,
 - iii) provoz musí být přijat státem, na jehož území se letiště nachází.
- 27) Vyhrazeno
- 28) OPS 1.650 Denní provoz VFR:
- Bod 1.650 se použije s tímto doplněním. Jednomotorové letouny, kterým bylo vydáno poprvé jednotlivé osvědčení letové způsobilosti před 22. květnem 1995, může úřad osvobodit od požadavků bodů f), g), h) a i), jestliže by jejich splnění vyžadovalo dodatečné vybavení.
- 29) Část M bod M.A.704, výklad řízení zachování letové způsobilosti:
- Výklad řízení zachování letové způsobilosti může být přizpůsoben provozu, který má být prováděn.
- 30) Část M bod M. A. 306, vedení technického deníku provozovatele:
- Úřad může schválit zjednodušenou podobu vedení technického deníku odpovídající druhu prováděného provozu.

- 31) OPS 1.940 Složení letové posádky:
Body a) 2, a) 4 a b) se nepoužijí pro provoz VFR ve dne, jestliže však OPS 1 požaduje 2 piloty, je nutno použít v plném rozsahu bod a) 4.
- 32) OPS 1.945 Přeškolovací výcvik a přezkušování:
i) bod a) 7 – Traťové lety pod dozorem (LIFUS) lze provádět na jakémkoli letounu použitelné třídy. Počet požadovaných LIFUS závisí na složitosti provozu, který má být prováděn,
ii) bod a) 8 se nepožaduje.
- 33) OPS 1.955 Jmenování do funkce velitele letadla:
Bod b) se použije následovně: Úřad může uznat zkrácení velitelského kurzu v závislosti na druhu prováděného provozu.
- 34) OPS 1.960 Velitelé letadel s průkazem způsobilosti obchodního pilota:
Bod a) 1 i) se použije pro VFR provoz ve dne.
- 35) OPS 1.965 Opakovací výcvik a přezkušování:
i) bod a) 1 se použije pro provoz VFR ve dne takto: Celý výcvik a přezkušování musí odpovídat druhu provozu a třídě letounu, na kterém člen letové posádky létá, přičemž se patřičně přihlédně k používání zvláštního vybavení,
ii) bod a) 3 ii) se použije následovně: Výcvik na letounu může provádět examinátor třídní kvalifikace (CRE), letový examinátor (FE) nebo examinátor typové kvalifikace (TRE),
iii) bod a) 4 i) se použije následovně: Přezkoušení odborné způsobilosti provozovatelem může provádět examinátor typové kvalifikace (TRE), examinátor třídní kvalifikace (CRE) nebo vhodně kvalifikovaný velitel letadla jmenovaný provozovatelem a přijatelný pro úřad, vyškolený pro CRM a posuzování dovedností CRM,
iv) bod b) 2 se použije pro provoz VFR ve dne následovně: Uskutečňuje-li se provoz v průběhu období, které není delší než osm po sobě následujících měsíců, postačuje jedno přezkoušení odborné způsobilosti provozovatelem. Toto přezkoušení odborné způsobilosti musí být provedeno před zahájením letů obchodní letecké dopravy.
- 36) OPS 1.968 Způsobilost pilota řídit z kteréhokoli pilotního sedadla:
Dodatek 1 se nepoužije pro provoz VFR jednomotorových letounů ve dne.
- 37) OPS 1.975 Traťová a letištní kvalifikace:
i) pro provoz VFR ve dne se nepoužijí body b), c) a d), vyjma toho, kdy provozovatel zajistí, aby v případech, kdy se vyžaduje zvláštní povolení státu, v němž se letiště nachází, byly dodrženy související požadavky,
ii) pro provoz IFR nebo provoz VFR v noci jako alternativa k bodům b) až d) může být traťová a letištní kvalifikace obnovena následovně:
A) vyjma provozu na nejnáročnější letiště dokončením nejméně 10 úseků v oblastech provozu během posledních dvanácti měsíců navíc k případnému požadavku samostatné přípravy;
B) provoz na nejnáročnější letiště může být prováděn pouze tehdy, jestliže:
1) velitel letadla byl kvalifikován pro letiště v průběhu předchozích 36 měsíců, návštěvou za letu jako člen letové posádky nebo jako pozorovatel;
2) přiblížení je provedeno za VMC z příslušné minimální sektorové nadmořské výšky a

- 3) před letem byla provedena odpovídající samostatná předletová příprava.
- 38) OPS 1.980 Létání na více typech nebo variantách:
- i) nepoužije se, jestliže je provoz omezen na jednopilotní třídy pístových letounů provozovaných podle VFR ve dne,
 - ii) pro provoz IFR a VFR v noci se požadavek uvedený v dodatku 1 k OPS 1.980 bodu d) 2 i) týkající se 500 hodin na odpovídajícím místě posádky před využitím práv 2 potvrzení průkazu způsobilosti snižuje na 100 hodin nebo úseků, jestliže se jedno z potvrzení vztahuje na třídu. Předtím, než pilot převezme povinnosti spojené s výkonem funkce velitele letadla, musí být proveden kontrolní let.
- 39) OPS 1.981 Létání na vrtulnících a letounech:
- Bod a) 1 se nepoužije, jestliže je provoz omezen na jednopilotní třídy pístových letounů.
- 40) Vyhrazeno
- 41) OPS 1.1060 Provozní letový plán:
- Nepožaduje se pro provoz VFR ve dne z bodu A do bodu A. Pro provoz VFR ve dne z bodu A do bodu B se požaduje, ale letový plán může mít zjednodušenou podobu odpovídající druhu prováděného provozu. (srov. OPS 1.135).
- 42) OPS 1.1070 Výklad řízení zachování letové způsobilosti:
- Výklad řízení zachování letové způsobilosti může být upraven na provoz, který má být prováděn.
- 43) OPS 1.1071 Technický deník letounu:
- Použije se, jak je uvedeno pro část M bod M. A. 306, vedení technického deníku provozovatele.
- 44) Vyhrazeno
- 45) Vyhrazeno
- 46) OPS 1.1240 Výcvikové programy:
- Výcvikové programy musí být upraveny podle druhu prováděného provozu. Samostatný výcvikový program je přijatelný pro provoz VFR.
- 47) OPS 1.1250 Kontrolní seznam postupů prohledávání letounu:
- Nepoužije se pro provoz VFR ve dne.

Dodatek 1 k OPS 1.125

Dokumenty, které mají být na palubě

Viz OPS 1.125

V případě ztráty nebo odcizení dokumentů uvedených v OPS 1.125 je povoleno pokračovat v letu až na základnu nebo do místa, kde může být poskytnut náhradní dokument.

HLAVA C

OSVĚDČOVÁNÍ PROVOZOVATELE A DOZOR NAD NÍM

OPS 1.175

Obecná pravidla pro osvědčování leteckého provozovatele

Poznámka 1: Dodatek 1 k tomuto bodu vymezuje obsah a podmínky osvědčení leteckého provozovatele (AOC).

Poznámka 2: Dodatek 2 k tomuto bodu vymezuje požadavky na řízení a organizaci.

- a) Provozovatel nesmí provozovat letoun pro účely obchodní letecké dopravy jinak než v souladu s požadavky a podmínkami osvědčení leteckého provozovatele (AOC).
- b) Žadatel o AOC nebo o jeho změnu musí umožnit úřadu přezkoumat všechna bezpečnostní hlediska navrhovaného provozu.
- c) Žadatel o AOC:
 - 1) nesmí být držitelem AOC vydaného jiným úřadem, není-li to výslovně schváleno dotčenými úřady;
 - 2) musí mít hlavní místo obchodní činnosti a sídlo, pokud existuje, ve státě odpovědném za vydání AOC;
 - 3) musí přesvědčit úřad, že je schopen provádět bezpečné lety.
- d) Má-li provozovatel zapsány letouny v různých členských státech, musí být přijata vhodná opatření, aby byl zajištěn odpovídající dozor nad bezpečností.
- e) Provozovatel musí úřadu umožnit přístup do své organizace a do svých letounů a s ohledem na údržbu i do organizace schválené podle části-145 zapojené do údržby jeho letounů, aby mohl úřad rozhodnout, že průběžně splňuje požadavky OPS 1.
- f) Úřad AOC pozmění, pozastaví jeho platnost nebo je zruší, není-li nadále přesvědčen, že provozovatel může zachovat bezpečný provoz.
- g) Provozovatel musí úřad přesvědčit, že:
 - 1) jeho organizace a řízení jsou vhodné a patřičně přizpůsobené rozsahu a oblasti provozu a
 - 2) byly stanoveny postupy pro dozor nad provozem.
- h) Provozovatel musí jmenovat odpovědného vedoucího, který je přijatelný pro úřad a který bude mít statutární pravomoc zajišťovat, aby se veškeré provozní činnosti a údržba financovaly a prováděly v souladu s normami požadovanými úřadem.
- i) Provozovatel musí jmenovat vedoucí pracovníky, kteří jsou přijatelní pro úřad a kteří odpovídají za řízení a dozor v těchto oblastech:
 - 1) letový provoz;
 - 2) systém údržby;
 - 3) výcvik posádek a
 - 4) pozemní provoz.
- j) Jedna osoba může zastávat více než jednu vedoucí funkci, je-li to přijatelné pro úřad, avšak u provozovatelů, kteří zaměstnávají na plný úvazek 21 a více zaměstnanců, se požadují nejméně dvě osoby k pokrytí všech čtyř oblastí odpovědnosti.
- k) U provozovatelů, kteří zaměstnávají na plný úvazek 20 a méně zaměstnanců, lze jednu nebo více jmenovaných funkcí obsadit odpovědným vedoucím, jestliže je to přijatelné pro úřad.
- l) Provozovatel zajistí, aby byl každý let prováděn v souladu s ustanoveními provozní příručky.

- m) Provozovatel musí zařídit vhodné zařízení pozemní obsluhy k zajištění bezpečné obsluhy svých letů.
- n) Provozovatel zajistí, aby jeho letouny byly vybaveny a jeho posádky měly kvalifikaci, jak je požadováno pro oblast a druh provozu.
- o) Provozovatel musí splnit požadavky na údržbu v souladu s částí M u všech letounů provozovaných za podmínek jeho AOC.
- p) Provozovatel musí úřadu poskytnout kopii provozní příručky stanovené v hlavě P a všech jejích změn nebo revizí.
- q) Provozovatel musí udržovat na své hlavní provozní základně podpůrná zařízení vhodná pro danou oblast a druh provozu.

*OPS 1.180***Vydávání, změny a zachování platnosti AOC**

- a) Provozovateli nebude vystaveno AOC nebo nebude provedena změna AOC a jeho AOC pozbude platnosti, pokud:
 - 1) provozované letouny nemají standardní osvědčení letové způsobilosti vydané členským státem v souladu s nařízením Komise (ES) č. 1702/2003 ze dne 24. září 2003, kterým se stanoví prováděcí pravidla pro certifikaci letové způsobilosti letadel a souvisejících výrobků, letadlových částí a zařízení a certifikaci ochrany životního prostředí, jakož i pro certifikaci projekčních a výrobních organizací ⁽¹⁾. Standardní osvědčení letové způsobilosti vydaná jiným členským státem, než je stát odpovědný za vydání AOC, budou uznána bez dalšího dokazování, jsou-li vydána v souladu s částí 21;
 - 2) systém údržby nebyl schválen úřadem v souladu s částí M hlavou G a
 - 3) provozovatel úřad nepřesvědčil, že je schopen:
 - i) zavést a udržovat přiměřenou organizaci,
 - ii) zavést a udržovat systém jakosti v souladu s OPS 1.035,
 - iii) splnit požadované výcvikové programy,
 - iv) splnit požadavky na údržbu odpovídající povaze a rozsahu stanoveného provozu, včetně příslušných požadavků stanovených v OPS 1.175 g) až o), a
 - v) splnit OPS 1.175.
- b) Bez ohledu na ustanovení OPS 1.185 f) musí provozovatel úřadu oznámit co nejdříve každou změnu informací předložených podle OPS 1.185 a).
- c) Úřad může požadovat provedení jednoho nebo více předváděcích letů provedených jako obchodní dopravní lety, není-li přesvědčen o tom, že byly splněny požadavky výše uvedeného bodu a).

*OPS 1.185***Správní požadavky**

- a) Provozovatel zajistí, aby prvotní žádost o AOC a případně o jakoukoliv jeho změnu nebo obnovení, obsahovala tyto informace:
 - 1) úřední a obchodní název, sídlo a poštovní adresu žadatele;
 - 2) popis navrhovaného provozu;
 - 3) popis organizace řízení;
 - 4) jméno odpovědného vedoucího;

⁽¹⁾ Úř. věst. L 243, 27.9.2003, s. 6.

- 5) jména osob ve významných vedoucích funkcích, včetně osob odpovědných za letový provoz, systém údržby, výcvik posádek a pozemní provoz spolu s jejich kvalifikací a praxí, a
 - 6) provozní příručku.
- b) Prvotní žádost o AOC, případně o jeho změnu nebo obnovení, musí s ohledem pouze na systém údržby provozovatele obsahovat pro každý typ letounu, který má být provozován, tyto informace:
- 1) výklad řízení zachování letové způsobilosti provozovatele;
 - 2) program(y) údržby letounů provozovatele;
 - 3) technický deník letounu;
 - 4) případně technickou(é) specifikaci(e) smlouvy(smluv) o údržbě mezi provozovatelem a organizací oprávněnou k údržbě podle části-145;
 - 5) počet letounů.
- c) Žádost o prvotní vydání AOC musí být předložena nejméně 90 dnů před datem zamýšleného provozu s tím, že provozní příručka může být předložena nejpozději 60 dnů před datem zamýšleného provozu.
- d) Žádost o změnu AOC musí být předložena nejméně 30 dnů před datem zamýšleného provozu, nebylo-li dohodnuto jinak.
- e) Žádost o obnovení AOC musí být předložena nejméně 30 dnů před skončením doby jeho platnosti, nebylo-li dohodnuto jinak.
- f) S výhradou mimořádných okolností musí být úřad informován o navrhované změně jmenovaného vedoucího pracovníka nejméně 10 dnů předem.

*Dodatek 1 k OPS 1.175***Obsah a podmínky osvědčení leteckého provozovatele**

AOC obsahuje tyto údaje:

- a) název a sídlo (hlavní místo obchodní činnosti) provozovatele;
- b) datum vydání a dobu platnosti;
- c) popis druhu schváleného provozu;
- d) typ(y) letounu(ů) schválených k použití;
- e) poznávací značky schváleného(ých) letounu(ů) s tím, že provozovatelům může být schválen systém poskytování informací úřadu o poznávacích značkách letounů provozovaných na jejich AOC;
- f) oblasti, v nichž se povoluje provoz;
- g) zvláštní omezení a
- h) zvláštní oprávnění/schválení, např.:
 - kategorie II/III (včetně schválených minim),
 - (MNPS) specifikace minimální navigační výkonnosti,
 - (ETOPS) provoz dvoumotorových letounů se zvětšenou vzdáleností od přiměřeného letiště,
 - (RNAV) prostorová navigace,
 - (RVSM) snížená minima vertikálních rozstupů,
 - přeprava nebezpečného zboží,
 - oprávnění poskytovat palubním průvodčím základní bezpečnostní výcvik a případně vydávat osvědčení podle hlavy O u těch provozovatelů, kteří takovýto výcvik poskytují přímo či nepřímo.

Dodatek 2 k OPS 1.175

Organizace držitele AOC a její řízení

- a) **Obecně**
- Provozovatel musí mít dobrou a účinnou strukturu řízení, aby mohl zajistit bezpečné provádění letů. Jmenovaní vedoucí pracovníci musí mít manažerské schopnosti společně s odpovídajícími technickými/provozními kvalifikacemi v letectví.
- b) **Jmenovaní vedoucí pracovníci**
- 1) Provozní příručka musí obsahovat popis činností a odpovědnosti jmenovaných vedoucích pracovníků včetně jejich jmen. Úřadu musí být písemně oznámena každá zamýšlená nebo provedená změna jmenování do funkce nebo činností.
 - 2) Provozovatel zařídí, aby v nepřítomnosti jmenovaných vedoucích pracovníků byla zajištěna nepřetržitost dozoru.
 - 3) Jmenovaný vedoucí pracovník držitele AOC nesmí být jmenovaným vedoucím pracovníkem žádného jiného držitele AOC, není-li to přijatelné pro dotčené úřady.
 - 4) Jmenovaní vedoucí pracovníci musí mít smluvně dohodnutý dostatečný počet hodin práce, aby mohli plnit řídicí funkce spojené s rozsahem a zaměřením provozu.
- c) **Přiměřený počet pracovníků a dozor nad nimi**
- 1) Členové posádky. Provozovatel musí zaměstnávat pro plánovaný provoz dostatek letových posádek a palubních průvodčích, kteří absolvovali výcvik a byli přezkoušeni v souladu s hlavou N, případně hlavou O.
 - 2) **Pozemní personál**
 - i) Počet pozemního personálu závisí na povaze a rozsahu provozu. Především provozní oddělení a oddělení pozemní obsluhy musí být obsazena vyškolenými pracovníky, kteří důkladně znají svou odpovědnost v rámci organizaci.
 - ii) Provozovatel, který uzavírá smlouvy s jinými organizacemi za účelem poskytování určitých služeb, zůstává odpovědný za dodržování patřičných norem. V těchto případech má jmenovaný vedoucí pracovník za úkol zajistit, aby každý subdodavatel splňoval požadované normy.
 - 3) **Dozor**
 - i) Počet dozorujících pracovníků, které je nutno ustanovit, závisí na organizační struktuře provozovatele a na počtu jeho zaměstnanců.
 - ii) Povinnosti a odpovědnost těchto dozorujících pracovníků musí být stanoveny a jejich úvazky upraveny tak, aby mohli vykonávat své povinnosti v oblasti dozoru.
 - iii) Dozor nad členy posádek a pozemním personálem musí provádět osoby, které mají dostatečné zkušenosti a osobní kvality, aby mohly zajistit dosažení norem uvedených v provozní příručce.
- d) **Pracovní prostory**
- 1) Provozovatel zajistí, aby pracovní prostor, který je k dispozici na každé provozní základně, byl dostatečný pro personál, jehož činnost se týká bezpečnosti letového provozu. Je nutno vzít v úvahu potřeby pozemního personálu zabývajících se provozním řízením, uchováváním a předkládáním důležitých záznamů a potřeby posádek v souvislosti s jejich přípravou na let.
 - 2) Administrativní služby musí být schopny distribuovat neprodleně provozní pokyny a jiné informace všem, kterých se týkají.

▼ **M8**

e) Dokumentace

Provozovatel zajistí systém vypracování příruček, jejich změn a jiné dokumentace.

HLAVA D

PROVOZNÍ POSTUPY

OPS 1.192

Terminologie

V souvislosti s tímto nařízením se používají tyto pojmy:

- a) Přiměřené letiště. Letiště, které provozovatel považuje za vyhovující, přičemž se zohlední platné požadavky na výkonnost a charakteristiky dráhy; v očekávané době použití bude letiště dostupné a vybavené nezbytnými pomocnými službami, mezi něž patří např. ATS, dostatečné osvětlení, komunikační zařízení, meteorologické zprávy, navigační zařízení a záchranné služby.
- b) ETOPS (provoz dvoumotorových letounů se zvětšenou vzdáleností od přiměřeného letiště). Provoz ETOPS je provoz dvoumotorových letounů schválený úřadem (oprávnění provozovatele k provozu ETOPS) pro provoz za prahovou vzdáleností stanovenou podle OPS 1.245 a) z přiměřeného letiště.
- c) Přiměřené náhradní letiště na trati při provozu ETOPS. Přiměřené letiště, které má v očekávané době použití navíc zařízení ATS a alespoň jeden postup přiblížení podle přístrojů.
- d) Náhradní letiště na trati (ERA). Přiměřené letiště na trati, jež může být požadováno již během fáze plánování.
- e) 3 % ERA. Náhradní letiště na trati vybrané ► **C1** za účelem snížení paliva ◀ pro nepředvídané okolnosti na 3 %.
- f) Osamocené letiště. Je-li to pro úřad přijatelné, může být cílové letiště považováno za osamocené letiště, pokud je potřeba paliva (traťové plus konečná záloha) na nejbližší přiměřené náhradní cílové letiště větší než:

u letounů s pístovými motory množství paliva na dobu letu 45 minut plus 15 % plánované doby letu v cestovní rychlosti nebo dvě hodiny, podle toho, v kterém případě je množství menší, nebo

u letounů s turbínovými motory množství paliva na dobu letu dvou hodin při normální spotřebě při cestovní rychlosti nad cílovým letištem, včetně konečné zálohy paliva.
- g) ► **C1** Rovnocenná poloha. Poloha, kterou lze stanovit pomocí vzdálenosti DME, vhodně umístěného fixu NDB nebo VOR, SRE nebo PAR nebo jakéhokoliv jiného vhodného fixu, který nezávisle stanoví polohu letounu v rozmezí 3 až 5 mil od prahu dráhy. ◀
- h) ► **C1** Kritické fáze letu. Kritické fáze letu jsou rozjezd, let po dráze vzletu, konečné přiblížení, přistání včetně dojezdu a všechny ostatní fáze letu podle rozhodnutí velitele letadla. ◀
- i) Palivo pro nepředvídané okolnosti. Palivo potřebné na vyrovnání nepředvídaných faktorů, které by mohly mít vliv na spotřebu paliva do cílového letiště, jako např. odchylky daného letounu od plánovaných údajů o spotřebě paliva, odchylky od předpovídaných meteorologických podmínek a odchylky od plánovaných tras a/nebo cestovní hladiny/výšky letu.
- j) Samostatné dráhy. Dráhy na tomtéž letišti, které představují samostatné přistávací plochy. Tyto dráhy se mohou překrývat nebo křížovat tak, aby ► **C1** zablokování jedné z drah nebránilo ◀ plánovanému druhu provozu na druhé dráze. Každá dráha má samostatný postup přiblížení založený na samostatném navigačním zařízení.
- k) Povolená cestovní rychlost s jedním nepracujícím motorem. Povolená cestovní rychlost s jedním nepracujícím motorem pro zamýšlenou oblast provozu je v případě ETOPS rychlost v rámci osvědčených limitů letounu, ► **C1** kterou zvolil provozovatel a schválil regulační úřad. ◀

- l) ► **C1** Oblast ETOPS. Oblast ETOPS je oblast zahrnující vzdušný prostor, v jehož rámci zůstává letoun schválený pro provoz ETOPS při překročení stanovené doby letu, v bezvětří (za standardních podmínek) při povolené cestovní rychlosti pro let s jedním nepracujícím motorem, v dané vzdálenosti od přiměřeného náhradního letiště na trati ETOPS. ◀
- m) Odbavení. Plánovací minima při provozu ETOPS platí až do odbavení. Odbavení se uskutečňuje v okamžiku, kdy se letoun poprvé vlastním pohonem pohne za účelem vzletu.

*OPS 1.195***Provozní řízení**

Provozovatel musí:

- a) zavést a dodržovat metodu výkonu provozního řízení schválenou úřadem a
- b) vykonávat provozní řízení u každého letu, který je prováděn podle podmínek jeho AOC.

*OPS 1.200***Provozní příručka**

Provozovatel poskytne provozní příručku podle hlavy P, kterou používá provozní personál jako vodítko.

*OPS 1.205***Způsobilost provozního personálu**

Provozovatel zajistí, aby veškerý personál, který je přidělen nebo který se přímo podílí na pozemním a letovém provozu, byl správně vyškolen, prokázal své schopnosti při plnění konkrétních povinností a aby si byl vědom své odpovědnosti a vztahu těchto povinností k provozu jako celku.

*OPS 1.210***Zavedení postupů**

- a) Provozovatel zavede pro každý typ letounu postupy a pokyny obsahující povinnosti pozemního personálu a posádek pro všechny druhy provozu na zemi i za letu.
- b) Provozovatel zavede systém kontrolních seznamů, které mají členové posádky používat ve všech fázích letu letounu za normálních, mimořádných a nouzových podmínek, aby bylo zajištěno dodržení provozních postupů uvedených v provozní příručce.
- c) Provozovatel nesmí od členů posádky vyžadovat, aby vykonávali v kritických fázích letu jiné činnosti než činnosti nezbytné pro bezpečný provoz letounu (viz OPS 1.192).

*OPS 1.215***Využívání letových provozních služeb**

Provozovatel zajistí, aby se letové provozní služby využívaly pro všechny lety vždy, jsou-li dostupné.

*OPS 1.216***Provozní pokyny za letu**

Provozovatel zajistí, aby jeho provozní pokyny za letu týkající se změny letového plánu byly v případě, že je to možné, před přenosem do letounu koordinovány s příslušným stanovištěm letových provozních služeb.

*OPS 1.220***Schvalování letišť provozovatelem**

(viz OPS 1.192)

Provozovatel schválí použití pouze takových letišť, která jsou přiměřená pro daný(é) typ(y) letounu(ů) a daný druh provozu.

*OPS 1.225***Letištní provozní minima**

- a) Provozovatel stanoví letištní provozní minima podle OPS 1.430 pro každé letiště odletu, cílové nebo náhradní, schválené k použití v souladu s OPS 1.220.
- b) Jakékoli zvýšení uložené úřadem musí být přidáno k minimu stanovenému v souladu s výše uvedeným bodem a).
- c) Minima pro určitý druh postupu přiblížení a přistání jsou považována za použitelná, jestliže:
 - 1) pozemní zařízení znázorněná na příslušné mapce, která jsou nezbytná pro zamýšlený postup, jsou provozuschopná;
 - 2) palubní systémy nezbytné pro daný druh přiblížení jsou provozuschopné;
 - 3) jsou splněna stanovená kritéria výkonnosti letounu a
 - 4) posádka má odpovídající kvalifikaci.

*OPS 1.230***Postupy odletů a přiblížení podle přístrojů**

- a) Provozovatel zajistí, aby byly používány postupy odletů a přiblížení podle přístrojů stanovené státem, v němž se letiště nachází.
- b) Bez ohledu na výše uvedený bod a) může velitel letadla využít povolení řízení letového provozu odchýlit se od zveřejněné odletové nebo příletové trati za předpokladu, že budou dodržena kritéria bezpečných výšek nad překážkami a vzaty plně v úvahu provozní podmínky. Konečné přiblížení musí být provedeno vizuálně nebo v souladu se stanoveným postupem přiblížení podle přístrojů.
- c) Postupy, které se liší od postupů požadovaných podle výše uvedeného bodu a), smí provozovatel zavést pouze tehdy, byly-li schváleny státem, v němž se letiště nachází, je-li to požadováno, a jestliže byly uznány úřadem.

*OPS 1.235***Postupy omezování hluku**

(viz OPS 1.192)

Provozovatel stanoví vhodné provozní postupy pro odlety a přilet/přiblížení pro každý typ letadla v souladu s těmito požadavky:

- a) provozovatel zajistí, aby bezpečnost měla přednost před omezováním hluku, a
- b) tyto postupy jsou stanoveny tak, aby byly jednoduše a bezpečně proveditelné bez výrazného zvýšení pracovního zatížení posádky během kritických fází letu, a
- c) pro každý typ letounu se definují dva postupy pro odlety v souladu s dokumentem ICAO č. 8168 (postupy pro letecké navigační služby, „PANS-OPS“), svazek I:
 - 1) ► **C1** postup omezování hluku 1 (NADP 1), navržený ke splnění cíle omezování hluku v blízkosti letišť a ◀

- 2) ► **C1** postup omezování hluku 2 (NADP 2), navržený ke splnění cíle omezování hluku v určité vzdálenosti od letiště a ◀
- 3) ► **C1** kromě toho může mít každý profil stoupání pro NADP pouze jedno pořadí činností. ◀

*OPS 1.240***Trati a oblasti provozu**

- a) Provozovatel zajistí, aby lety byly prováděny pouze po takových tratích a v takových oblastech, pro které:
 - 1) jsou k dispozici pozemní zařízení a služby, včetně meteorologických, které jsou přiměřené pro plánovaný provoz;
 - 2) výkonnost letounu, který se má použít, je přiměřená ke splnění požadavků týkajících se minimální výšky letu;
 - 3) vybavení letounu, který se má použít, splňuje minimální požadavky pro plánovaný provoz;
 - 4) jsou k dispozici vhodné mapy a plánky (viz OPS 1.135 a) 9);
 - 5) jsou k dispozici přiměřená letiště v rámci časových/vzdálenostních omezení podle OPS 1.245, jsou-li použity dvoumotorové letouny;
 - 6) jsou k dispozici plochy umožňující provést bezpečné vynucené přistání, jsou-li použity jednomotorové letouny.
- b) Provozovatel zajistí, aby lety byly prováděny při dodržení všech omezení na tratích nebo v oblastech provozu, které uložil úřad.

*OPS 1.241***Provoz ve vymezeném vzdušném prostoru se sníženými minimy vertikálních rozstupů (RVSM)**

Provozovatel nesmí provozovat letoun ve vymezených částech vzdušného prostoru, v nichž na základě regionální letecké navigační dohody platí minimum vertikálního rozstupu 300 m (1 000 ft), pokud k tomu nebyl oprávněn úřadem (oprávnění RVSM). (viz také OPS 1.872).

*OPS 1.243***Provoz v oblastech se stanovenými požadavky navigační výkonnosti**

- a) Provozovatel zajistí, aby byl letoun provozovaný ve vymezených oblastech nebo ve vymezené části stanoveného vzdušného prostoru, v nichž jsou na základě regionálních leteckých navigačních dohod stanoveny požadavky minimální navigační výkonnosti, certifikován podle těchto požadavků a v případě potřeby aby úřad poskytl příslušné provozní oprávnění (viz také OPS 1.865 c) 2, OPS 1.870 a OPS 1.872).
- b) Provozovatel letounu provozovaného v oblastech uvedených v bodu a) zajistí, aby všechny postupy pro nepředvídané okolnosti stanovené úřadem odpovědným za dotčený vzdušný prostor byly zahrnuty do provozní příručky.

*OPS 1.245***Maximální vzdálenost od přiměřeného letiště pro dvoumotorové letouny bez oprávnění ETOPS**

(viz OPS 1.192)

- a) Bez výslovného oprávnění úřadu v souladu s OPS 1.246 a) (oprávnění ETOPS) nesmí provozovatel provozovat dvoumotorový letoun na trati zahrnující bod ve vzdálenosti od přiměřeného letiště (za standardních podmínek v bezvětří) větší, než je v případě:
 - 1) letounů třídy výkonnosti A buď:

- i) s konfigurací s maximálním schváleným počtem sedadel pro cestující 20 nebo více, nebo
 - ii) s maximální vzletovou hmotností 45 360 kg nebo více, vzdálenost proletěná za 60 minut při cestovní rychlosti s jedním nepracujícím motorem stanovené podle níže uvedeného bodu b);
- 2) letounů třídy výkonnosti A:
- i) s konfigurací s maximálním schváleným počtem sedadel pro cestující 19 nebo menším a
 - ii) s maximální vzletovou hmotností menší než 45 360 kg, vzdálenost proletěná za 120 minut nebo, je-li to schváleno úřadem, za 180 minut u proudových letounů při cestovní rychlosti s jedním nepracujícím motorem stanovené podle níže uvedeného bodu b);
- 3) letouny třídy výkonnosti B nebo C:
- i) vzdálenost proletěná za 120 minut při cestovní rychlosti s jedním nepracujícím motorem stanovené podle níže uvedeného bodu b); nebo
 - ii) 300 námořních mil podle toho, která vzdálenost je menší.
- b) Provozovatel stanoví pro výpočet maximální vzdálenosti od přiměřeného letiště pro každý typ nebo variantu provozovaného dvoumotorového letounu rychlost nepřekračující VMO založenou na pravé vzdušné rychlosti, kterou může letoun udržovat s jedním nepracujícím motorem.
- c) Provozovatel zajistí, aby v jeho provozní příručce byly uvedeny pro každý typ nebo variantu tyto údaje:
- 1) cestovní rychlost s jedním nepracujícím motorem stanovená podle výše uvedeného bodu b) a
 - 2) maximální vzdálenost od přiměřeného letiště stanovená v souladu s výše uvedenými body a) a b).

Poznámka: Rychlosti uvedené výše jsou určeny pouze k použití při stanovování maximální vzdálenosti od přiměřeného letiště.

OPS 1.246

Provoz dvoumotorových letounů se zvětšenou vzdáleností od přiměřeného letiště (ETOPS)

(viz OPS 1.192)

- a) Provozovatel nesmí uskutečňovat provoz za prahovou vzdáleností stanovenou podle OPS 1.245, pokud k tomu nebyl oprávněn úřadem (oprávnění ETOPS).
- b) Před prováděním letu ETOPS provozovatel zajistí, aby bylo k dispozici přiměřené náhradní letiště ETOPS na trati buď v mezích schválené doby letu na náhradní letiště, nebo doby letu na náhradní letiště stanovené na základě provozuschopnosti letounu podle toho, která vzdálenost je kratší (viz také OPS 1.297 d)).

OPS 1.250

Stanovení minimálních výšek letu

- a) Provozovatel stanoví minimální výšky letu a způsoby určení těchto výšek, které zajišťují požadovanou bezpečnou výšku nad terénem s přihlédnutím k požadavkům hlav F až I pro všechny úseky tratí, které mají být létány.
- b) Způsob stanovení minimálních výšek letu musí schválit úřad.
- c) Jsou-li minimální výšky letu stanovené přelétávanými státy vyšší než ty, které stanovil provozovatel, platí vyšší hodnoty.
- d) Provozovatel při stanovení minimálních výšek letu vezme v úvahu tyto faktory:

- 1) přesnost, s níž lze stanovit polohu letounu;
 - 2) pravděpodobné nepřesnosti údajů použitých výškoměrů;
 - 3) charakteristiky terénu na tratích nebo v oblastech provozu (např. náhlé změny nadmořské výšky);
 - 4) pravděpodobnost výskytu nepříznivých meteorologických podmínek (např. silná turbulence a sestupné vzdušné proudy) a
 - 5) možné nepřesnosti leteckých map.
- e) Při plnění požadavků výše uvedeného bodu d) je nutno věnovat pozornost:
- 1) opravám na odchylky teploty a tlaku od standardních hodnot;
 - 2) požadavkům řízení letového provozu a
 - 3) možným nepředvídatelným nahodilostem na plánované trati.

*OPS 1.255***Zásady určování množství paliva**

(viz dodatek 1 a dodatek 2 k OPS 1.255)

- a) Provozovatel stanoví zásady určování množství paliva pro účely plánování letů a přeplánování za letu, aby při každém letu zabezpečil na palubě dostatek paliva pro plánovaný let a zálohu k pokrytí odchylek od plánovaného letu.
- b) Provozovatel zajistí, aby plánování letů bylo založeno alespoň na níže uvedených bodech 1 a 2:
 - 1) postupech, které jsou obsaženy v provozní příručce, a údajích odvozených z:
 - i) údajů poskytnutých výrobcem letounu nebo
 - ii) platných specifických údajů o letounu odvozených ze systému sledování spotřeby paliva;
 - 2) provozních podmínkách, za nichž má být let proveden, včetně:
 - i) reálných údajů o spotřebě paliva letounu,
 - ii) předpokládané hmotnosti,
 - iii) očekávaných meteorologických podmínek a
 - iv) postupů a omezení daných provozovatelem (provozovateli) leteckých navigačních služeb.
- c) Provozovatel zajistí, aby předletový výpočet použitelného paliva potřebného pro let zahrnoval:
 - 1) palivo pro pojíždění a
 - 2) traťové palivo a
 - 3) záložní palivo, které se skládá z:
 - i) paliva pro nepředvídané okolnosti (viz OPS 1.192) a
 - ii) paliva k letu na náhradní letiště, je-li požadováno náhradní letiště cílového letiště (Tím není vyloučena volba letiště odletu jako náhradního cílového letiště.), a
 - iii) konečné zálohy paliva a
 - iv) dodatečného paliva, vyžaduje-li je daný druh provozu (např. ETOPS), a
 - 4) mimořádné palivo, vyžaduje-li je velitel letadla.
- d) Provozovatel zajistí, aby postupy pro výpočet použitelného paliva požadovaného při přeplánování za letu, kdy let má pokračovat po jiné trati nebo na jiné cílové letiště, než bylo původně plánováno, zahrnovaly:

- 1) traťové palivo pro zbytek letu a
- 2) záložní palivo, které se skládá z:
 - i) paliva pro nepředvídané okolnosti a
 - ii) paliva k letu na náhradní letiště, je-li požadováno náhradní letiště cílového letiště (Tím není vyloučena volba letiště odletu jako náhradního cílového letiště.), a
 - iii) konečné zálohy paliv: a
 - iv) dodatečného paliva, vyžaduje-li je daný druh provozu (např. ETOPS), a
- 3) mimořádné palivo, vyžaduje-li je velitel letadla.

*OPS 1.260***Přeprava osob se sníženou pohyblivostí**

- a) Provozovatel stanoví postupy pro přepravu osob se sníženou pohyblivostí.
- b) Provozovatel zajistí, aby osobám se sníženou pohyblivostí nebyla přidělována sedadla ani aby neobsazovaly sedadla, kde by jejich přítomnost mohla překážet:
 - 1) posádce při plnění jejich povinností;
 - 2) přístupu k nouzovému vybavení nebo
 - 3) nouzové evakuaci letounu.
- c) Veliteli letadla musí být oznámeno, že na palubě budou přepravovány osoby se sníženou pohyblivostí.

*OPS 1.265***Přeprava nežádoucích cestujících, osob deportovaných nebo ve vazbě**

Provozovatel stanoví postupy pro dopravu nežádoucích cestujících, osob deportovaných nebo ve vazbě, aby zajistil bezpečnost letounu a osob na jeho palubě. Veliteli letadla musí být oznámeno, že výše uvedené osoby mají být přepravovány na palubě.

*OPS 1.270***Uložení zavazadel a nákladu**

(viz dodatek 1 k OPS 1.270)

- a) Provozovatel stanoví postupy, aby zajistil, že do kabin pro cestující budou brána pouze taková příruční zavazadla, která tam lze přiměřeně a bezpečně uložit.
- b) Provozovatel stanoví postupy, aby zajistil, že veškerá zavazadla a náklad na palubě, který by mohl způsobit zranění nebo škody, zatarasit uličky nebo východy při změně polohy, je v úložných prostorech konstruovaných tak, aby se zabránilo jeho pohybu.

OPS 1.275

Úmyslně vynecháno

*OPS 1.280***Rozsazování cestujících**

Provozovatel stanoví postupy, kterými zajistí, aby cestující byli rozsazováni tak, aby v případě nutnosti nouzové evakuace mohli být co nejlépe nápomocni a nepřekáželi v evakuaci letounu.

OPS 1.285

Instruktaž cestujících

Provozovatel zajistí, aby:

- a) obecně
 - 1) cestující byli ústně informováni o otázkách bezpečnosti. Celá instruktáž nebo její části mohou být provedeny audiovizuálně;
 - 2) cestujícím byla poskytnuta karta s bezpečnostními pokyny, na níž jsou formou vyobrazení uvedeny informace o činnosti nouzového vybavení a o nouzových východech, které by cestující pravděpodobně použili;
- b) před vzletem
 - 1) cestující byli podle potřeby informováni o těchto záležitostech:
 - i) o pravidlech týkajících se kouření,
 - ii) o nastavení opěradel sedadel do svislé polohy a uložení stolků,
 - iii) o umístění nouzových východů,
 - iv) o umístění a použití únikové cesty vyznačené v blízkosti podlahy,
 - v) o ukládání příručních zavazadel,
 - vi) o omezeních při používání přenosných elektronických zařízení a
 - vii) o umístění a obsahu karty s bezpečnostními pokyny a
 - 2) cestujícím se názorně předvedlo:
 - i) používání dvou- nebo vícebodových bezpečnostních pásů, včetně jejich zapínání a rozepínání,
 - ii) umístění a použití kyslíkového vybavení, je-li požadováno (viz OPS 1.770 a OPS 1.775). Cestující musí být rovněž instruováni, aby uhasili veškeré kuřivo, používá-li se kyslík, a
 - iii) umístění a použití plovacích vest, jsou-li požadovány (viz OPS 1.825);
- c) po vzletu
 - 1) cestující byli podle potřeby upozorněni na:
 - i) pravidla týkající se kouření a
 - ii) používání dvou- nebo vícebodových bezpečnostních pásů včetně přínosů zapnutých bezpečnostních pásů z hlediska bezpečnosti, když sedí, bez ohledu na rozsvícené tablo „Připoutejte se“;
- d) před přistáním
 - 1) cestující byli podle potřeby upozorněni na:
 - i) pravidla týkající se kouření,
 - ii) používání dvou- nebo vícebodových bezpečnostních pásů,
 - iii) nastavení opěradel sedadel do svislé polohy a uložení stolků,
 - iv) ukládání příručních zavazadel a
 - v) omezení při používání přenosných elektronických zařízení;
- e) po přistání
 - 1) cestující byli upozorněni na:
 - i) pravidla týkající se kouření a
 - ii) používání dvou- nebo vícebodových bezpečnostních pásů;

- f) při nouzových situacích během letu byli cestující instruováni o nouzových úkonech vhodných pro dané okolnosti.

*OPS 1.290***Příprava letu**

- a) Provozovatel zajistí, aby pro každý zamýšlený let byl vyplněn provozní letový plán.
- b) Velitel letadla nesmí zahájit let, dokud se nepřesvědčil, že:
- 1) letoun je způsobilý k letu;
 - 2) letoun není provozován v rozporu s ustanovením seznamu povolených odchylek na draku (CDL);
 - 3) pro let, který má být proveden, jsou k dispozici přístroje a vybavení požadované podle hlavy K a L;
 - 4) přístroje a vybavení je v provozuschopném stavu, kromě výjimek uvedených v seznamu minimálního vybavení (MEL);
 - 5) jsou k dispozici ty části provozní příručky, které jsou požadovány k provedení daného letu;
 - 6) na palubě jsou dokumenty, doplňkové informace a formuláře podle OPS 1.125 a OPS 1.135;
 - 7) na palubě jsou platné mapy, plánky a související dokumenty nebo rovnocenné informace nutné k zabezpečení zamýšleného provozu letounu včetně případné odchylky, kterou lze přiměřeně předpokládat. To zahrnuje případné převodní tabulky nezbytné k podpoře provozu v případě, že je nutno použít metrické výšky, nadmořské výšky a letové hladiny;
 - 8) jsou k dispozici přiměřená pozemní zařízení a služby požadované pro plánovaný let;
 - 9) při plánovaném letu lze splnit ustanovení provozní příručky s ohledem na požadavky týkající se paliva, oleje, kyslíku, minimálních bezpečných výšek, provozních minim letišť a dostupnosti náhradních letišť;
 - 10) náklad je správně rozložen a bezpečně upevněn;
 - 11) hmotnost letounu na začátku rozjezdu je taková, aby let mohl být proveden v souladu s příslušnými hlavami F až I, a
 - 12) lze splnit případná další provozní omezení kromě těch, která jsou uvedena v bodech 9 a 11.

*OPS 1.295***Výběr letišť**

- a) Provozovatel stanoví pro plánování letu postupy výběru cílového nebo náhradního letiště podle OPS 1.220.
- b) Provozovatel musí v provozním letovém plánu vybrat a určit náhradní letiště pro vzlet, pokud by nebylo možné z meteorologických nebo výkonnostních důvodů vrátit se na letiště odletu. Náhradní letiště pro vzlet musí s ohledem na letiště odletu ležet ve vzdálenosti nejvýše:
- 1) pro dvoumotorové letouny buď:
 - i) jedné hodiny letu cestovní rychlostí stanovenou v letové příručce pro skutečnou vzletovou hmotnost a pro let s jedním nepracujícím motorem za standardních podmínek v bezvětrí, nebo
 - ii) provozovatelova schváleného prahového času ETOPS s výhradou případného omezení podle MEL až do nejvýše dvou hodin cestovní rychlostí stanovenou v letové příručce pro danou vzletovou hmotnost a pro let s jedním

- nepracujícím motorem za standardních podmínek v bezvětrí, jestliže letoun i posádka jsou oprávněny k provozu ETOPS, nebo
- 2) dvou hodin letu cestovní rychlostí stanovenou v letové příručce pro danou vzletovou hmotnost a pro let s jedním nepracujícím motorem za standardních podmínek v bezvětrí pro tří- a čtyřmotorové letouny, a
 - 3) pokud letová příručka nestanoví cestovní rychlost s jedním nepracujícím motorem, musí se pro výpočet vzdálenosti použít rychlost, které bude dosaženo při nastavení zbývajících motorů na maximální trvale přípustný výkon.
- c) ► **C2** Provozovatel musí zvolit alespoň jedno náhradní letiště cílového letiště pro každý let za podmínek letu podle přístrojů, pokud:
- 1) jsou splněny obě níže uvedené podmínky:
 - i) doba plánovaného letu od vzletu do přistání nebo, v případě přeplánování za letu v souladu s OPS 1.255 d), zbývajících doba letu do cílového letiště je delší než šest hodin a
 - ii) na cílovém letišti nejsou k dispozici a použitelné dvě samostatné dráhy (viz OPS 1.192) a příslušné meteorologické zprávy nebo předpovědi pro cílové letiště či jejich kombinace nenaznačují, že v době jedné hodiny před předpokládaným přiletem na cílové letiště a hodinu po něm základna oblačnosti bude alespoň 2 000 ft nebo okružová výška bude +500 ft podle toho, která hodnota je vyšší, a dohlednost bude nejméně 5 km,

nebo
 - 2) cílové letiště není osamocené. ◀
- d) Provozovatel musí zvolit dvě náhradní letiště cílového letiště, jestliže:
- 1) příslušné meteorologické zprávy nebo předpovědi pro cílové letiště či jejich kombinace naznačují, že v době začínající hodinu před předpokládanou dobou přiletu a končící hodinu po předpokládaném přiletu budou meteorologické podmínky horší než použitelná plánovací minima (viz OPS 1.297 b), nebo
 - 2) nejsou k dispozici žádné meteorologické informace.
- e) Provozovatel určí v provozním letovém plánu případná požadovaná náhradní letiště.

OPS 1.297

Plánovací minima pro lety IFR

- a) Plánovací minima pro náhradní letiště při vzletu. Provozovatel vybere letiště jako náhradní letiště při vzletu, pouze pokud příslušné meteorologické zprávy nebo předpovědi či jejich kombinace naznačují, že v době začínající hodinu před předpokládanou dobou přiletu a končící hodinu po předpokládaném přiletu na toto letiště budou meteorologické podmínky stejné nebo lepší než použitelná minima pro přistání stanovená podle OPS 1.225. ► **C2** Jestliže je jediným použitelným přiblížením nepřesné přístrojové přiblížení ◀ nebo přiblížení okruhem, je nutno vzít v úvahu nejnížší základnu oblačnosti. Je nutno přihlídnout k veškerým omezením vztahujícím se k letům s jedním nepracujícím motorem.
- b) Plánovací minima pro cílové letiště (kromě osamocených cílových letišť): Provozovatel vybere cílové letiště, pouze pokud:
 - 1) příslušné meteorologické zprávy nebo předpovědi pro cílové letiště či jejich kombinace naznačují, že v době začínající hodinu před předpokládanou dobou přiletu a končící hodinu po předpokládaném přiletu na letiště budou meteorologické podmínky stejné nebo lepší než použitelná plánovací minima:
 - i) dráhová dohlednost (RVR)/dohlednost stanovená podle OPS 1.225 a
 - ii) ► **C2** nejnížší základna oblačnosti pro nepřesné přístrojové přiblížení ◀ nebo přiblížení okruhem stejná nebo vyšší než minimální výška pro klesání (MDH) nebo

- 2) jsou vybrána dvě náhradní cílová letiště podle OPS 1.295 d).
- c) Plánovací minima pro:
 náhradní cílové letiště nebo
 osamocené letiště nebo
 letiště 3 % ERA nebo
 náhradní letiště na trati požadované během fáze plánování.

Provozovatel vybere letiště pro jeden z uvedených účelů, pouze pokud příslušné meteorologické zprávy nebo předpovědi či jejich kombinace naznačují, že v době začínající hodinu před předpokládanou dobou příletu a končící hodinu po předpokládaném příletu na toto letiště budou meteorologické podmínky stejné nebo lepší než plánovací minima v tabulce 1.

Tabulka 1

Plánovací minima – náhradní cílové letiště, osamocené cílové letiště, letiště 3 % ERA a náhradní letiště na trati

Druh přiblížení	Plánovací minima
Kat. II a III	Kat. I (<i>poznámka 1</i>)
Kat. I	► C2 Nepřesné přístrojové přiblížení ◀ (<i>poznámka 1 a 2</i>)
► C2 Nepřesné přístrojové přiblížení ◀	► C2 Nepřesné přístrojové přiblížení ◀ (<i>poznámka 1 a 2</i>) větší o 200 ft/1 000 m
Přiblížení okruhem	Přiblížení okruhem
<i>Poznámka 1:</i> Dráhová dohlednost (RVR). <i>Poznámka 2:</i> Nejnižší základna oblačnosti musí být stejná nebo vyšší než minimální výška pro klesání (MDH).	

- d) Plánovací minima pro náhradní letiště na trati při provozu ETOPS. Provozovatel zvolí letiště jako náhradní letiště na trati při provozu ETOPS, pouze pokud příslušné meteorologické zprávy nebo předpovědi či jejich kombinace naznačují, že v době začínající hodinu před předpokládanou dobou příletu a končící hodinu po nejpozdější možné době příletu budou existovat podmínky vypočtené přidáním dodatečných limitů uvedených v tabulce 2. Provozovatel uvede v provozní příručce způsob stanovení provozních minim pro plánované náhradní letiště na trati při provozu ETOPS.

Tabulka 2

Plánovací minima – ETOPS

Zařízení pro přiblížení	Základna oblačnosti – náhradní letiště	Meteorologická minima Dohlednost/RVR
Postup přesného přístrojového přiblížení	Povolená DH/DA zvětšená o 200 ft	Povolená dohlednost zvětšená o 800 metrů

Zařízení pro přiblížení	Základna oblačnosti – náhradní letiště	Meteorologická minima Dohlednost/RVR
► C2 Nepřesné přístrojové přiblížení nebo přiblížení okruhem ◀	Povolená MDH/MDA zvětšená o 400 ft	Povolená dohlednost zvětšená o 1 500 metrů

*OPS 1.300***Předkládání letového plánu letových provozních služeb**

Provozovatel zajistí, aby let nebyl zahájen, pokud nebyl předložen letový plán letových provozních služeb nebo nebyly uloženy přiměřené informace, které by umožnily uvést do pohotovosti pohotovostní služby, pokud by byly požadovány.

*OPS 1.305***Plnění/odčerpávání paliva, když cestující nastupují, vystupují nebo jsou na palubě**

(viz dodatek 1 k OPS 1.305)

Provozovatel zajistí, aby letoun nebyl plněn nebo aby z něj nebyl odčerpáván letecký benzin nebo palivo se širokým rozsahem destilačních teplot (např. Jet-B nebo rovnocenné palivo), nebo může-li dojít ke směsi těchto druhů paliva, jestliže cestující nastupují, jsou na palubě nebo vystupují. Ve všech ostatních případech musí být přijata nezbytná bezpečnostní opatření a na palubě letounu musí být přítomen kvalifikovaný personál, který je připraven zahájit a řídit evakuaci letounu nejúčelnějším a nejrychlejším způsobem.

*OPS 1.307***Plnění/odčerpávání paliva se širokým rozsahem destilačních teplot**

Provozovatel stanoví postupy pro plnění/odčerpávání paliva se širokým rozsahem destilačních teplot (např. Jet-B nebo rovnocenné palivo), pokud je toto palivo požadováno.

*OPS 1.308***Vytlačování a vlečení**

- a) Provozovatel zajistí, aby všechny postupy vytlačování a vlečení splňovaly příslušné letecké normy a postupy.
- b) Provozovatel zajistí, aby umístování letounu před pojezděním a po něm nebylo prováděno vlečným tahačem bez tyče, pokud:
 - 1) letoun není vlastní konstrukcí chráněn před poškozením systému řízení předového podvozku následkem vlečení tahačem bez tyče nebo
 - 2) systém/postup nevaruje letovou posádku, že k takovému poškození může dojít nebo že k němu došlo, nebo
 - 3) vlečný tahač bez tyče je navržen tak, aby zabránil poškození daného typu letounu.

*OPS 1.310***Členové posádky na pracovních místech**

- a) Členové letové posádky
 - 1) Každý člen letové posádky, který je ve službě v pilotním prostoru, musí být v průběhu vzletu a přistání na svém pracovním místě.

- 2) Každý člen letové posádky, který je ve službě, musí být ve všech ostatních fázích letu na svém pracovním místě, pokud jeho nepřítomnost není nezbytná k výkonu jeho povinností v souvislosti s provozem nebo z fyziologických důvodů za předpokladu, že nejméně jeden pilot s příslušnou kvalifikací je v každém okamžiku u řízení letounu.
 - 3) Každý člen letové posádky, který je ve službě, musí být ve všech fázích letu pozorný. Jestliže dojde ke ztrátě pozornosti, je nutno přijmout příslušná protipatření. Pociťuje-li neočekávanou únavu, lze použít postup řízeného odpočinku organizovaný velitelem letadla, pokud to dovolí pracovní zatížení. Řízený odpočinek provedený tímto způsobem nelze nikdy považovat za část doby odpočinku pro účely výpočtu omezení doby letu, ani použít k určení doby ve službě.
- b) Palubní průvodčí: Během kritických fází letu musí na všech palubách letounu obsazených cestujícími sedět na určených pracovních místech požadovaný počet palubních průvodčích.

*OPS 1.311***Minimální počet palubních průvodčích, který je požadován na palubě letadla během pozemního provozu s cestujícími**

(viz dodatek 1 k OPS 1.311)

Provozovatel zajistí, aby vždy, jsou-li na palubě letadla cestující, byl v kabině cestujících minimální počet palubních průvodčích požadovaný podle OPS 1.990 a), b), c) a d), s výjimkou těchto případů:

- a) je-li letadlo na zemi v parkovacím stání, může být počet palubních průvodčích v kabině cestujících nižší než počet stanovený OPS 1.990 a), b) a c). Minimální počet palubních průvodčích požadovaný za těchto okolností je jeden pár palubních průvodčích na jeden pár nouzových východů na úrovni podlahy na každé palubě cestujících, nebo jeden na každých 50, nebo část 50 cestujících přítomných na palubě podle toho, která hodnota je vyšší, za předpokladu, že:
 - 1) provozovatel stanovil postup pro evakuaci cestujících při tomto sníženém počtu palubních průvodčích, který byl schválen úřadem jako postup, jenž zajistí rovnocennou úroveň bezpečnosti, a
 - 2) neprovádí se plnění/odčerpávání paliva a
 - 3) vedoucí palubní průvodčí poskytl před nastupováním palubním průvodčím bezpečnostní pokyny a
 - 4) v kabině cestujících je přítomen vedoucí palubní průvodčí a
 - 5) byly dokončeny kontroly kabiny před nastupováním.

Toto snížení počtu není povoleno, je-li počet palubních průvodčích stanoven podle OPS 1.990 d);
- b) je-li počet cestujících na palubě nižší než 20, může být minimální počet palubních průvodčích přítomných v kabině cestujících během vystupování cestujících nižší než minimální počet palubních průvodčích požadovaný podle OPS 1.990 a), b), c) a d) za předpokladu, že:
 - 1) provozovatel stanovil postup pro evakuaci cestujících při tomto nižším počtu palubních průvodčích, který byl schválen úřadem jako postup, jenž zajistí rovnocennou úroveň bezpečnosti, a
 - 2) v kabině cestujících je přítomen vedoucí palubní průvodčí.

*OPS 1.313***Použití náhlavní soupravy**

- a) Každý člen letové posádky vykonávající službu v pilotním prostoru nosí náhlavní soupravu s raménkovým mikrofonom nebo rovnocenným mikrofonom požadovaným podle OPS 1.650 p) a/nebo 1.652 s) a používá ji jako základní přístroj pro hlasovou komunikaci s letovými provozními službami:

- na zemi,
 - při přijímání povolení řízení letového provozu při odletu prostřednictvím hlasové komunikace,
 - při spuštěných motorech,
 - při letu pod převodní výškou nebo ► **C1** 10 000 ft ◀ podle toho, která je vyšší, a
 - vždy, považuje-li to velitel letadla za nezbytné.
- b) Za podmínek uvedených výše v odstavci 1 musí být raménkový mikrofon nebo rovnocenný mikrofon v poloze, která umožňuje obousměrnou rádiovou komunikaci.

*OPS 1.315***Pomocné prostředky pro nouzovou evakuaci**

Provozovatel stanoví postupy, kterými zajistí, aby před pojížděním, vzletem a přistáním a kdykoli je to proveditelné a bezpečné, byl uveden do pohotovosti pomocný prostředek pro evakuaci letadla, který se automaticky uvádí do pracovní polohy.

*OPS 1.320***Sedadla, dvou- a vícebodové bezpečnostní pásy**

- a) Členové posádky
- 1) Během vzletu a přistání a kdykoli to velitel letadla považuje v zájmu bezpečnosti za nezbytné, musí být každý člen posádky řádně upoután všemi určenými dvou- a vícebodovými bezpečnostními pásy.
 - 2) Každý člen letové posádky, pokud je na svém pracovním místě v pilotním prostoru, musí být během ostatních fází letu upoután bezpečnostními pásy.
- b) Cestující
- 1) Velitel letadla zajistí, aby před vzletem, přistáním, v průběhu pojíždění a kdykoli je to nutné v zájmu bezpečnosti, byl každý cestující na palubě na svém sedadle nebo lůžku a aby byl řádně upoután dvou- nebo vícebodovým bezpečnostním pásem, pokud je jím jeho místo vybaveno.
 - 2) Provozovatel přijme opatření a velitel letadla zajistí, aby vícenásobné obsazení sedadel letounu bylo přípustné pouze u sedadel k tomu určených, a to pouze jednou dospělou osobou a jedním malým dítětem, které bude bezpečně upoutáno doplňujícím dětským pásem nebo jiným poutacím zařízením.

*OPS 1.325***Zajištění kabiny cestujících a palubních bufetů**

- a) Provozovatel stanoví postupy, kterými zajistí, aby před pojížděním, vzletem a přistáním byly všechny východy a únikové cesty prosty překážek.
- b) Velitel letadla zajistí, aby před vzletem a přistáním a kdykoli je to považováno za nezbytné v zájmu bezpečnosti, byla veškeré vybavení a zavazadla správně zajištěna.

*OPS 1.330***Dostupnost nouzového vybavení**

Velitel letadla zajistí, aby veškeré nouzové vybavení bylo snadno dostupné k okamžitému použití.

*OPS 1.335***Kouření na palubě**

- a) Velitel letadla zajistí, aby žádné osobě na palubě nebylo dovoleno kouřit:
- 1) považuje-li se to v zájmu bezpečnosti za nezbytné;
 - 2) po dobu, kdy je letoun na zemi, není-li to dovoleno v souladu s postupy uvedenými v provozní příručce;
 - 3) mimo vyznačené kuřácké prostory, v uličkách a na toaletách;
 - 4) v nákladových prostorech nebo v jiných prostorech, kde je přepravován náklad, který není uložen v ohnivzdorných kontejnerech nebo zakryt ohnivzdornou plachtou, a
 - 5) v prostorách kabiny, v nichž je poskytován kyslík.

*OPS 1.340***Meteorologické podmínky**

- a) Při letu IFR velitel letadla smí:
- 1) začít vzlet nebo
 - 2) pokračovat v letu za bod, od něžž platí změněný letový plán v případě přeplánování za letu, pokud má k dispozici informace, že očekávané meteorologické podmínky na cílovém letišti nebo požadovaném(ých) náhradním(ích) letišti(ích) stanoveném(ých) v OPS 1.295 jsou v době přiletu stejné nebo lepší než plánovací minima podle OPS 1.297.
- b) Při letu IFR smí velitel letadla pokračovat v letu k plánovanému cílovému letišti, pouze pokud poslední dostupné informace udávají, že v předpokládané době přiletu budou meteorologické podmínky na cílovém letišti nebo alespoň jednom náhradním letišti cílového letiště stejné nebo lepší než provozní minima příslušného letiště.
- c) Při letu IFR velitel letadla smí pokračovat za:
- 1) bod rozhodnutí, používá-li se postup snížení paliva pro nepředvídané okolnosti (viz dodatek 1 k OPS 1.255), nebo
 - 2) bod rozhodnutí, používá-li se postup s předem stanoveným bodem (viz dodatek 1 k OPS 1.255),
- pokud má k dispozici informace, že očekávané meteorologické podmínky na cílovém letišti nebo požadovaném(ých) náhradním(ích) letišti(ích) stanoveném(ých) v OPS 1.295 jsou v době přiletu stejné nebo lepší než platná letištní provozní minima podle OPS 1.225.
- d) Při letu VFR smí velitel letadla zahájit vzlet, pouze pokud příslušné meteorologické zprávy nebo předpovědi nebo jejich kombinace naznačují, že meteorologické podmínky na trati nebo na té části trati, která bude prolétuta podle pravidel letu za viditelnosti, budou v příslušném čase takové, aby bylo možno vyhovět těmto pravidlům.

*OPS 1.345***Led a jiná znečištění – postupy na zemi**

- a) Provozovatel stanoví postupy, jež je nutno dodržet, pokud je nezbytné provést pozemní odmrazování a ochranu proti námraze a s tím spojené příslušné prohlídky letounu(ů).
- b) Velitel letadla nesmí zahájit vzlet, pokud vnější povrchy nejsou zbaveny všech nánosů, které by mohly nepříznivě ovlivnit výkonnost nebo ovladatelnost letounu vyjma v míře povolené letovou příručkou.

*OPS 1.346***Led a jiná znečištění – postupy za letu**

- a) Provozovatel stanoví postupy pro lety v předpokládaných nebo skutečných podmínkách námrazy.
- b) ► **C1** Velitel letadla nesmí zahájit let ◀ ani úmyslně letět v předpokládaných nebo skutečných podmínkách námrazy, není-li letoun certifikován a vybaven tak, aby se mohl s těmito podmínkami vyrovnat.

*OPS 1.350***Zásoba paliva a oleje**

Velitel letadla smí zahájit let nebo pokračovat v případě přeplánování za letu, pouze pokud se přesvědčí, že na palubě letounu je alespoň plánované množství paliva a oleje, které umožňuje bezpečně dokončit let s přihlédnutím k očekávaným provozním podmínkám.

*OPS 1.355***Podmínky vzletu**

Velitel letadla se musí před zahájením vzletu přesvědčit, že podle jemu dostupných informací jsou počasí na letišti a stav dráhy, které má být použito, takové, aby nebránily bezpečnému vzletu a odletu.

*OPS 1.360***Použití provozních minim pro vzlet**

Před zahájením vzletu se velitel letadla musí přesvědčit, že dráhová dohlednost nebo dohlednost ve směru vzletu letounu je před zahájením vzletu stejná nebo lepší než použitelné minimum.

*OPS 1.365***Minimální výšky letu**

Velitel letadla nebo pilot pověřený prováděním letu nesmí letět v menší výšce, než jsou stanovené minimální nadmořské výšky letu vyjma toho, kdy je to nezbytné pro vzlet nebo přistání.

*OPS 1.370***Simulované mimořádné situace za letu**

Provozovatel stanoví postupy, kterými zajistí, aby mimořádné nebo nouzové situace vyžadující použití částí nebo všech mimořádných nebo nouzových postupů a simulace IMC umělými prostředky nebyly prováděny při obchodních dopravních letech.

*OPS 1.375***Řízení palivového systému za letu**

Provozovatel stanoví postup, kterým zajistí provádění kontrol množství paliva a řízení palivového systému za letu v souladu s těmito kritérii:

- a) Kontroly množství paliva za letu
 - 1) Velitel letadla musí zajistit provádění kontrol množství paliva za letu v pravidelných intervalech. Množství použitelného zbývajících paliva musí být zaznamenáno a vyhodnocováno k:
 - i) porovnání skutečné a plánované spotřeby,
 - ii) provedení kontroly, zda použitelné zbývajících palivo postačuje k dokončení letu, v souladu s bodem b) „Řízení palivového systému za letu“ a

- iii) určení očekávaného zbytku použitelného paliva po přeletu na cílové letiště.
- 2) Musí se zaznamenávat důležité údaje o palivu.
- b) Řízení palivového systému za letu
 - 1) Let se musí vykonat tak, aby očekávané množství použitelného paliva zbývajících při přeletu na cílové letiště nebylo menší než:
 - i) ► **C1** palivo požadované k letu na náhradní letiště plus konečná záloha paliva ◀, nebo
 - ii) konečná záloha paliva, není-li požadováno náhradní letiště.
 - 2) Jestliže se však při kontrole množství paliva za letu zjistí, že by očekávaný použitelný zbytek po přeletu na cílové letiště byl menší než:
 - i) ► **C1** palivo požadované k letu na náhradní letiště plus konečná záloha paliva ◀, musí velitel letadla vzít v úvahu letový provoz a provozní podmínky převládající na cílovém letišti, náhradním cílovém letišti a na jakémkoli jiném přiměřeném letišti, přičemž musí rozhodnout, zda pokračovat na cílové nebo náhradní letiště, aby bezpečně přistál s množstvím větším, než je konečná záloha paliva, nebo
 - ii) konečná záloha paliva, není-li požadováno náhradní letiště, velitel letadla musí přijmout vhodné opatření a pokračovat v letu na přiměřené letiště tak, aby se vykonalo bezpečné přistání s množstvím paliva vyšším, než je konečná záloha paliva.
 - 3) Velitel letadla vyhlásí stav nouze, je-li vypočtené množství použitelného paliva při přistání na nejbližším přiměřeném letišti, na němž je možné vykonat bezpečné přistání, menší než požadovaná konečná záloha paliva.
 - 4) Dodatečné podmínky pro zvláštní postupy:
 - i) ► **C1** V případě letu, při kterém se používá postup snižování množství paliva pro nepředvídané okolnosti (RCF), ◀ aby bylo možné pokračovat do cílového letiště 1, musí velitel letadla zajistit, aby použitelné množství paliva zbývajících v bodě rozhodnutí bylo alespoň souhrnem:
 - traťového paliva z bodu rozhodnutí do cílového letiště 1 a
 - paliva pro nepředvídané okolnosti odpovídajícího 5 % traťového paliva z bodu rozhodnutí do cílového letiště 1 a
 - náhradního paliva do cílového letiště 1, je-li požadováno náhradní cílové letiště 1, a
 - konečné zálohy paliva.
 - ii) ► **C1** V případě letu, při kterém se používá postup předem stanoveného bodu (PDP), ◀ aby bylo možné pokračovat do cílového letiště, musí velitel letadla zajistit, aby použitelné množství paliva zbývajících v PDP bylo alespoň souhrnem:
 - traťového paliva z PDP do cílového letiště a
 - paliva pro nepředvídané okolnosti z PDP do cílového letiště vypočítaného v souladu s dodatkem 1 k OPS 1.255 odst. 1.3 a
 - paliva požadovaného v souladu s dodatkem 1 k OPS 1.255 odst. 3.1.d.

OPS 1.380

Úmyslně vynecháno

*OPS 1.385***Použití doplňkové dodávky kyslíku**

Velitel letadla zajistí, aby členové letové posádky vykonávající povinnosti nezbytné k bezpečnému provozu letounu za letu používali trvale doplňkovou dodávku kyslíku, je-li kabinová výška větší než 10 000 ft po dobu delší než 30 minut nebo je-li větší než 13 000 ft.

*OPS 1.390***Kosmické záření**

- a) Provozovatel musí vzít v úvahu vystavení všech členů posádky kosmickému záření za letu při plnění jejich povinností během služby (včetně těch, kteří za letu odpočívají nebo se pouze přemísťují) a musí provést níže uvedená opatření pro ty posádky, u nichž je vystavení ozáření větší než 1 mSv za rok:
- 1) vyhodnocovat jejich dávky ozáření;
 - 2) vzít v úvahu vyhodnocené dávky ozáření při plánování pracovních rozvrhů za účelem snížení dávek u těch členů posádek, kteří jsou vysoce vystaveni ozáření;
 - 3) informovat dotčené členy posádek o zdravotních rizicích, která jejich práce přináší;
 - 4) zajistit, aby plánované pracovní rozvrhy žen v posádkách, které provozovateli oznámily, že jsou těhotné, odpovídaly co nejnižším dosaženým dávkám ozáření pro plod a v každém případě zajišťovaly, že dávka nepřekročí 1 mSv po zbytek těhotenství;
 - 5) zajistit vedení individuálních záznamů pro ty členy posádky, kteří jsou vystaveni vysokému ozáření. Tato ozáření jsou každému jednotlivci oznamována pravidelně jednou za rok a rovněž při jejich odchodu od provozovatele.
- b)
- 1) Provozovatel nesmí provozovat letoun ve výšce větší než 15 000 m (49 000 ft), jestliže vybavení stanovené v OPS 1.680 a) 1 není provozuschopné nebo nejsou-li splněny postupy stanovené v OPS 1.680 a) 2.
 - 2) Velitel letadla nebo pilot pověřený prováděním letu zahájí sestup, jakmile je to proveditelné, jsou-li překročeny mezní hodnoty dávek kosmického záření uvedené v provozní příručce.

*OPS 1.395***Zjištění blízkosti země**

Velitel letadla nebo pilot pověřený prováděním letu zajistí okamžité zahájení nápravného opatření k obnovení podmínek bezpečného letu, jestliže člen letové posádky nebo systém signalizace nebezpečného přiblížení k zemi zjistí nepatřičnou blízkost země.

*OPS 1.398***Použití palubního protisrážkového systému (ACAS)**

Provozovatel stanoví postupy, kterými zajistí, že:

- a) jestliže je ACAS instalován a provozuschopný, musí být za letu používán v režimu, který umožňuje vždy vyvolat radu k vyhnutí (RA), ledaže by to nebylo za stávajících momentálních podmínek přijatelné;
- b) jestliže je systémem ACAS zjištěna nepřiměřená blízkost k jinému letadlu (RA), velitel letadla nebo pilot pověřený prováděním letu musí zajistit, aby bylo ihned zahájeno jakékoli nápravné opatření stanovené RA, ledaže by to ohrozilo bezpečnost letounu.

Nápravné opatření:

- i) nesmí být opačného smyslu, než je opatření stanovené RA;

- ii) musí být ve správném smyslu stanoveno RA, i kdyby to bylo v rozporu s vertikálním prvkem pokynu řízení letového provozu (ATC);
- iii) musí být minimem možným ke splnění indikace RA;
- c) předepsaná komunikace ACAS ATC je stanovena;
- d) jakmile je konfliktní situace vyřešena, letoun se okamžitě vrátí k podmínkám pokynů nebo povolení ATC.

*OPS 1.400***Podmínky pro přiblížení a přistání**

Velitel letadla se musí před zahájením přiblížení na přistání přesvědčit na základě jemu dostupných informací, že meteorologické podmínky na letišti a stav dráhy, která má být použita, nebudou bránit bezpečnému přiblížení, přistání ani nezdařenému přiblížení s ohledem na informace o výkonnosti uvedené v provozní příručce.

*OPS 1.405***Zahájení a pokračování přiblížení**

- a) Velitel letadla nebo pilot pověřený prováděním letu může zahájit přiblížení bez ohledu na hlášenou dráhovou dohlednost/dohlednost, ale v přiblížení nesmí pokračovat za vnější návěstidlo nebo za rovnocennou polohu, jestliže hlášená dráhová dohlednost/dohlednost je menší než použitelná minima (viz OPS 1.192).
- b) Není-li dráhová dohlednost k dispozici, lze hodnotu dráhové dohlednosti odvodit převodem hlášené dohlednosti podle dodatku 1 k OPS 1.430 bodu h).
- c) Jestliže po průletu vnějšího návěstidla nebo rovnocenné polohy podle bodu a) poklesne hlášená dráhová dohlednost/dohlednost pod použitelná minima, v přiblížení se smí pokračovat do výšky rozhodnutí (DA/H) nebo do minimální výšky pro klesání (MDA/H).
- d) Není-li vnější návěstidlo ani rovnocenná poloha, velitel letadla nebo pilot pověřený prováděním letu rozhodne, zda bude pokračovat nebo zda přeruší přiblížení na úseku konečného přiblížení, dříve než sestoupí pod výšku 1 000 ft nad letištem. Jestliže minimální výška pro klesání (MDA/H) je ve výšce 1 000 ft nebo výše nad letištem, provozovatel stanoví pro každý postup přiblížení výšku, pod kterou nesmí přiblížení pokračovat, je-li dráhová dohlednost/dohlednost menší než použitelná minima.
- e) Přiblížení smí pokračovat pod výšku rozhodnutí (DA/H) nebo pod minimální výšku pro klesání (MDA/H) a přistání může být dokončeno, pokud je ve výšce rozhodnutí nebo v minimální výšce pro klesání získána a udržována vizuální reference.
- f) Dráhová dohlednost v pásmu bodu dotyku je vždy závazná. Dráhová dohlednost ve středu a na konci dráhy je rovněž závazná, pokud je hlášená a relevantní. Minimální hodnota dráhové dohlednosti pro střed dráhy je 125 m nebo požadovaná hodnota dráhové dohlednosti v pásmu bodu dotyku, pokud je nižší, a na konci dráhy je minimální hodnota dráhové dohlednosti 75 m. Pro letouny vybavené systémem řízení dojezdu nebo povelovým systémem pro dojezd je minimální hodnota dráhové dohlednosti pro střed dráhy 75 m.

Poznámka: Výrazem „relevantní“ se v této souvislosti rozumí ta část dráhy použité ve fázi vysoké rychlosti při přistání až do rychlosti přibližně 60 kt.

*OPS 1.410***Provozní postupy – výška přeletu prahu dráhy**

Provozovatel stanoví provozní postupy navržené tak, aby zajistily, že letoun používaný k provádění přesných přístrojových přiblížení bude přelétávat práh dráhy v bezpečné výšce a v konfiguraci a letové poloze letounu předepsané pro přistání.

*OPS 1.415***Palubní deník**

Velitel letadla zajistí, aby byl vyplněn palubní deník.

*OPS 1.420***Hlášení událostí**

- a) Terminologie
- 1) Incident. Událost jiná než letecká nehoda spojená s provozem letadla, která ovlivňuje nebo by mohla ovlivnit bezpečnost provozu.
 - 2) Vážný incident. Incident, jehož okolnosti naznačují, že téměř došlo k letecké nehodě.
 - 3) Letecká nehoda. Událost spojená s provozem letadla, která se stala mezi dobou, kdy kterákoli osoba nastoupila do letadla s úmyslem letět, a dobou, kdy všechny takovéto osoby letadlo opustily, a při které:
 - i) osoba byla smrtelně nebo těžce zraněna následkem:
 - A) přítomnosti v letadle;
 - B) přímého kontaktu s kteroukoli částí letadla, včetně částí, které se od letadla oddělily, nebo
 - C) přímého vystavení proudu plynů (vytvořených letadlem);

s výjimkou případů, kdy ke zranění došlo přirozeným způsobem nebo způsobila-li si ho osoba sama nebo bylo-li způsobeno jinou osobou nebo jestliže šlo o černého pasažéra ukrývajícího se mimo prostory normálně používané pro cestující a posádku, nebo
 - ii) letadlo bylo tak poškozeno nebo utrpělo takovou konstrukční poruchu, že byla nepříznivě ovlivněna pevnost konstrukce, výkonnost nebo letové charakteristiky letadla, což si obvykle vyžádá významnou opravu nebo výměnu postižených částí s výjimkou poruchy nebo poškození motoru, jestliže je toto poškození omezeno pouze na motor, jeho kryty nebo příslušenství; nebo došlo k poškození vrtulí, koncových oblouků křidel, antén, pneumatik, brzd, aerodynamických krytů nebo k malým vrypům nebo proražením potahu nebo
 - iii) letadlo je nezávěsné nebo je na zcela nepřístupném místě.
- b) Hlášení incidentů. Provozovatel stanoví postupy pro hlášení incidentů, které berou v úvahu níže popsanou odpovědnost a okolnosti popsané v bodu d).
- 1) OPS 1.085 b) upřesňuje odpovědnost členů posádky týkající se hlášení incidentů, které ohrožují nebo by mohly ohrozit bezpečnost provozu.
 - 2) Velitel letadla nebo provozovatel předloží úřadu hlášení každého incidentu, který ohrozil nebo mohl ohrozit bezpečné provedení letu.
 - 3) Hlášení musí být odeslána do 72 hodin od doby, kdy se incident udál, pokud tomu nebrání výjimečné okolnosti.
 - 4) Velitel letadla zajistí, aby do technického deníku letounu byly zapsány všechny technické závady a překročení technických omezení, k nimž došlo v době, kdy byl odpovědný za let. Jestliže závady nebo překročení technických omezení ohrožují nebo by mohly ohrozit bezpečné provedení letu, musí velitel letadla navíc podat hlášení úřadu v souladu s bodem b) 2.
 - 5) V případě incidentů hlášených podle bodů b) 1, b) 2 a b) 3, které plynou z jakékoli poruchy, nesprávné činnosti nebo závady na letounu, jeho vybavení nebo jakéhokoli pozemního pomocného vybavení nebo se jich týkají nebo které ovlivňují nebo by mohly nepříznivě ovlivnit zachování letové způsobilosti letounu, musí provozovatel ve stejné době, kdy je podáno hlášení úřadu, informovat rovněž organizaci

odpovědnou za projekci či vývoj nebo odpovědného dodavatele nebo případně organizaci odpovědnou za zachování letové způsobilosti.

c) Hlášení leteckých nehod a vážných incidentů

Provozovatel stanoví postupy pro hlášení leteckých nehod a vážných incidentů, přičemž přihlédne k níže popsané odpovědnosti a k okolnostem popsaným níže v bodu d).

- 1) Velitel letadla ohlásí provozovateli každou leteckou nehodu nebo vážný incident, k nimž došlo v době, kdy byl odpovědný za let. Není-li velitel letadla schopen toto hlášení podat, převezme tento úkol jiný člen posádky, který je způsobilý tak učinit, přičemž se bere v úvahu posloupnost ve velení stanovená provozovatelem.
- 2) Provozovatel zajistí, aby úřadu státu provozovatele nebo nejbližšímu příslušnému úřadu (není-li úřad ve státě provozovatele) a jakékoli jiné organizaci požadované státem provozovatele, která má být informována, byla oznámena nejrychlejším dostupným způsobem jakákoli letecká nehoda nebo vážný incident a – pouze v případě letecké nehody – nejméně předtím, než se letounem pohne, pokud tomu nebrání výjimečné okolnosti.
- 3) Velitel letadla nebo provozovatel letounu předloží úřadu ve státě provozovatele hlášení ve lhůtě 72 hodin od doby, kdy k letecké nehodě nebo vážnému incidentu došlo.

d) Zvláštní hlášení

Události, pro které se musí použít zvláštní oznámení a způsoby hlášení, jsou uvedeny níže:

- 1) Incidentsy v letovém provozu. Velitel letadla oznámí neprodleně incident dotyčnému stanovišti řízení letového provozu a informuje je o svém úmyslu podat hlášení o incidentu v letovém provozu po skončení letu pokaždé, bylo-li letadlo za letu ohroženo:
 - i) nebezpečím srážky s jiným létajícím zařízením,
 - ii) chybnými postupy v letovém provozu nebo neplněním příslušných postupů letovými provozními službami nebo letovou posádkou,
 - iii) poruchou zařízení letových provozních služeb.
 Kromě toho oznámí velitel letadla incident úřadu.
- 2) Palubní protisrážkový systém (ACAS) – rada k vyhnutí (RA). Velitel letadla oznámí dotčenému stanovišti řízení letového provozu a podá hlášení ACAS úřadu, kdykoli bylo letadlo za letu nuceno provést manévry v důsledku rady k vyhnutí ACAS.
- 3) Nebezpečí střetu a střety s ptáky
 - i) Velitel letadla informuje neprodleně místní stanoviště řízení letového provozu, kdykoli zpozoruje možné nebezpečí střetu s ptáky.
 - ii) Jestliže si je vědom, že došlo ke střetu s ptákem, podá velitel letadla po přistání písemné hlášení o střetu s ptákem úřadu, kdykoli se letadlo, za které odpovídá, střetne s ptákem a tento střet má za následek značné poškození letadla nebo ztrátu či selhání funkce kteréhokoli důležitého zařízení. Jestliže je střet s ptákem zjištěn v nepřítomnosti velitele letadla, odpovídá za podání hlášení provozovatel.
- 4) Incidentsy a letecké nehody s nebezpečným zbožím. Provozovatel nahlásí incidentsy a letecké nehody s nebezpečným zbožím úřadu a příslušnému úřadu ve státě, v němž došlo k letecké nehodě nebo incidentu, jak je stanoveno v dodatku 1 k OPS 1.1225. První hlášení se odešle do 72 hodin od události, nebrání-li tomu výjimečné okolnosti, a zahrne podrobnosti známé v té době. Případně se musí co nejdříve podat následná zpráva uvádějící jakékoli dodatečně zjištěné informace (viz také OPS 1.1225).
- 5) Protiprávní vměšování. Velitel letadla, nebo v jeho nepřítomnosti provozovatel, musí po činu protiprávního vměšování na palubě podat neprodleně hlášení o tomto činu určenému místnímu úřadu nebo úřadu ve státě provozovatele (viz také OPS 1.1245).

- 6) Setkání s potenciálně nebezpečnými podmínkami. Velitel letadla oznámí příslušnému stanovišti řízení letového provozu okamžitě, jakmile je to možné, setká-li se za letu s potenciálně nebezpečnými podmínkami, např. s nesprávnou činností pozemního nebo navigačního zařízení, meteorologickým jevem nebo oblakem tvořeným vulkanickým popelem.

OPS 1.425

Vyhrazeno

*Dodatek 1 k OPS 1.255***Zásady určování množství paliva**

Provozovatel musí vypracovat zásady určování množství paliva společnosti, včetně výpočtu množství paliva pro odlet, které musí být na palubě k dispozici, na základě těchto plánovacích kritérií:

1. Základní postup

Použitelné množství paliva na palubě pro odlet musí zahrnovat:

 - 1.1 Palivo pro pojiždění, jehož množství není menší než množství paliva, jež se pravděpodobně spotřebuje před vzletem. Zohlední se místní podmínky na letišti odletu a spotřeba APU.
 - 1.2 Traťové palivo, včetně:
 - a) ► **C1** paliva pro vzlet a stoupání z letiště do počáteční cestovní hladiny/výšky letu, přičemž se zohlední plánované směřování odletu a ◀
 - b) paliva z vrcholu stoupání do vrcholu klesání, včetně jakéhokoli postupného stoupání/klesání, a
 - c) palivo z vrcholu klesání do bodu, kdy je zahájeno přiblížení, přičemž se zohlední plánovaný postup přiletu, a
 - d) paliva na přiblížení a přistání na cílovém letišti.
 - 1.3 ► **C1** Palivo pro nepředvídané okolnosti, pokud není v odstavci 2 ‚Snížování množství paliva pro nepředvídané okolnosti‘ stanoveno jinak, jehož množství musí odpovídat množství většímu podle bodů a) nebo b) níže: ◀
 - a) buď:
 - i) 5 % plánovaného traťového paliva nebo v případě přeplánování za letu 5 % traťového paliva pro zbytek letu, nebo
 - ii) nejméně 3 % plánovaného traťového paliva nebo v případě přeplánování za letu 3 % traťového paliva pro zbytek letu, za předpokladu, že je k dispozici náhradní letiště na trati v souladu s dodatkem 2 k OPS 1.255, nebo
 - iii) množství paliva postačující na 20 minut doby letu založené na spotřebě plánovaného traťového paliva za předpokladu, že provozovatel stanovil program sledování spotřeby paliva pro jednotlivé letouny a na výpočet množství paliva využívá platné údaje zjištěné pomocí takového programu, nebo
 - iv) množství paliva založené na statistické metodě schválené úřadem, která zaručuje přiměřené statistické pokrytí odchylky od plánovaného ke skutečnému traťovému palivu. Tato metoda se používá ke sledování spotřeby paliva u každé dvojice měst/kombinace letounů a provozovatel používá tyto údaje ke statistické analýze s cílem vypočítat palivo pro nepředvídané okolnosti pro danou dvojici měst/kombinaci letounů;
 - b) ► **C1** množství na dobu letu pěti minut vyčkávací rychlostí ve výšce 1 500 ft (450 m) nad cílovým letištem za standardních podmínek. ◀
 - 1.4 Náhradní palivo, které:
 - a) zahrnuje:
 - i) ► **C1** palivo pro nezdařené přiblížení z použitelné MDA/DH na cílovém letišti do nadmořské výšky nezdařeného přiblížení, přičemž se zohlední celý postup nezdařeného přiblížení, a ◀
 - ii) ► **C1** palivo pro stoupání z nadmořské výšky nezdařeného přiblížení do cestovní hladiny/výšky letu, přičemž se zohlední plánované směřování odletu, a ◀
 - iii) ► **C1** palivo pro let z vrcholu stoupání do vrcholu klesání, přičemž se zohlední plánované směřování, a ◀

- iv) palivo pro klesání z vrcholu klesání do bodu, kdy je zahájeno přiblížení, přičemž se zohlední plánovaný postup příletu, a
 - v) palivo pro vykonání přiblížení a přistání na náhradním cílovém letišti zvoleném podle OPS 1.295;
- b) jsou-li podle OPS 1.295 d) požadována dvě náhradní cílová letiště, musí být množství paliva dostatečné pro pokračování do náhradního cílového letiště, pro které je potřebné větší množství náhradního paliva.
- 1.5 Konečnou zálohu paliva, která:
- a) v případě letounů s pístovými motory představuje množství paliva na dobu letu 45 minut, nebo
 - b) ► **C1** v případě letounů s proudovými motory představuje množství paliva na dobu letu 30 minut vyčkávací rychlostí ve výšce 1 500 ft (450 m) nad nadmořskou výškou letiště za standardních podmínek, vypočítané na základě odhadovaného množství při příletu na náhradní cílové letiště nebo cílové letiště, pokud se náhradní cílové letiště nepožaduje. ◀
- 1.6 Minimální dodatečné palivo, jež umožňuje:
- a) aby letoun podle potřeby klesal a pokračoval do přiměřeného náhradního letiště v případě poruchy motoru nebo ztráty přetlaku, podle toho, co vyžaduje větší množství paliva na základě předpokladu, že k takovému selhání dojde v nejkritičtějším bodě na trati, a
 - i) ► **C1** vyčkával 15 minut ve výšce 1 500 ft (450 m) nad nadmořskou výškou letiště za standardních podmínek a ◀
 - ii) vykonal přiblížení a přistání,
 s výjimkou případu, kdy se dodatečné palivo požaduje pouze, nepostačuje-li v těchto případech minimální množství paliva vypočítané ► **C1** v souladu s body 1.2 až 1.5, a ◀
 - b) ► **C1** vyčkávat 15 minut ve výšce 1 500 ft (450 m) nad nadmořskou výškou cílového letiště za standardních podmínek, provádí-li se let bez náhradního cílového letiště. ◀
- 1.7 Mimořádné palivo, vyžaduje-li ho velitel letadla.
2. ► **C1** Postup snižování množství paliva pro nepředvídané okolnosti (RCF)
- Pokud zásady určování množství paliva provozovatelem zahrnují plánování před letem do cílového letiště 1 (obchodní destinace) při postupu se snižováním množství paliva pro nepředvídané okolnosti, přičemž se používá bod rozhodnutí na trati a cílové letiště 2 (volitelné cílové letiště pro doplnění paliva), musí být množství použitelného paliva na palubě pro odlet větší než je uvedeno v bodech 2.1 nebo 2.2 níže: ◀
- 2.1 ► **C1** Součet: ◀
- a) paliva pro pojištění a
 - b) traťového paliva do cílového letiště 1 přes bod rozhodnutí a
 - c) paliva pro nepředvídané okolnosti odpovídajícího nejméně 5 % odhadované spotřeby paliva z bodu rozhodnutí do cílového letiště 1 a
 - d) náhradního paliva nebo žádného paliva, je-li bod rozhodnutí vzdálený méně než šest hodin od cílového letiště 1 a jsou-li splněny požadavky OPS 1.295 c) 1) ii), a
 - e) konečné zálohy paliva a
 - f) dodatečného paliva a
 - g) mimořádného paliva, vyžaduje-li ho velitel letadla.
- 2.2 ► **C1** Součet: ◀
- a) paliva pro pojištění a

- b) traťového paliva do cílového letiště 2 přes bod rozhodnutí a
- c) paliva pro nepředvídané okolnosti v množství minimálně takovém, jaké bylo vypočítáno v souladu s bodem 1.3 z letiště odletu na cílové letiště 2, a
- d) náhradního paliva, je-li požadováno náhradní cílové letiště 2, a
- e) konečné zálohy paliva a
- f) dodatečného paliva a
- g) mimořádného paliva, vyžaduje-li ho velitel letadla.

3. ► **C1** Postup předem stanoveného bodu (PDP) ◀

Pokud zásady určování množství paliva provozovatelem zahrnují plánování před letem do náhradního cílového letiště a je-li vzdálenost mezi cílovým letištěm a náhradním cílovým letištěm taková, že let lze směřovat pouze přes předem stanovený bod na jedno z těchto letišť, musí být množství použitelného paliva na palubě pro odlet větší, než je uvedeno v bodech 3.1 nebo 3.2:

3.1 ► **C1** Součet: ◀

- a) paliva pro poježdění a
- b) traťového paliva z letiště odletu na cílové letiště přes předem stanovený bod a
- c) paliva pro nepředvídané okolnosti v množství vypočteném v souladu s bodem 1.3 a
- d) dodatečného paliva, je-li vyžadováno, alespoň však:
 - i) u letounů s pístovými motory množství paliva na dobu letu 45 minut plus 15 % plánované doby letu v cestovní hladině nebo dvě hodiny, podle toho, v kterém případě je množství menší, nebo
 - ii) u letounů s turbínovými motory množství paliva na dobu letu dvou hodin při normální cestovní spotřebě nad cílovým letištěm.

Toto množství nesmí být menší než konečná záloha paliva a

- e) mimořádného paliva, vyžaduje-li ho velitel letadla, nebo

3.2 ► **C1** Součet: ◀

- a) paliva pro poježdění a
- b) traťového paliva z letiště odletu na náhradní cílové letiště přes předem stanovený bod a
- c) paliva pro nepředvídané okolnosti v množství vypočteném v souladu s bodem 1.3 a
- d) dodatečného paliva, je-li vyžadováno, alespoň však:
 - i) u letounů s pístovými motory: množství paliva na dobu letu 45 minut, nebo
 - ii) ► **C1** u letounů s turbínovými motory: množství paliva na dobu letu 30 minut vyčkávací rychlostí ve výšce 1 500 ft (450 m) nad nadmořskou výškou náhradního cílového letiště za standardních podmínek. ◀

Toto množství nesmí být menší než konečná záloha paliva a

- e) mimořádného paliva, vyžaduje-li ho velitel letadla.

4. Postup v případě osamocенého letiště

Pokud zásady určování množství paliva provozovatelem zahrnují plánování před letem na osamocенé letiště, poslední možný bod, z něhož ještě lze letět na jakékoli dostupné náhradní letiště na trati, se použije jako předem stanovený bod. Viz bod 3.

Dodatek 2 k OPS 1.255

Zásady určování množství paliva

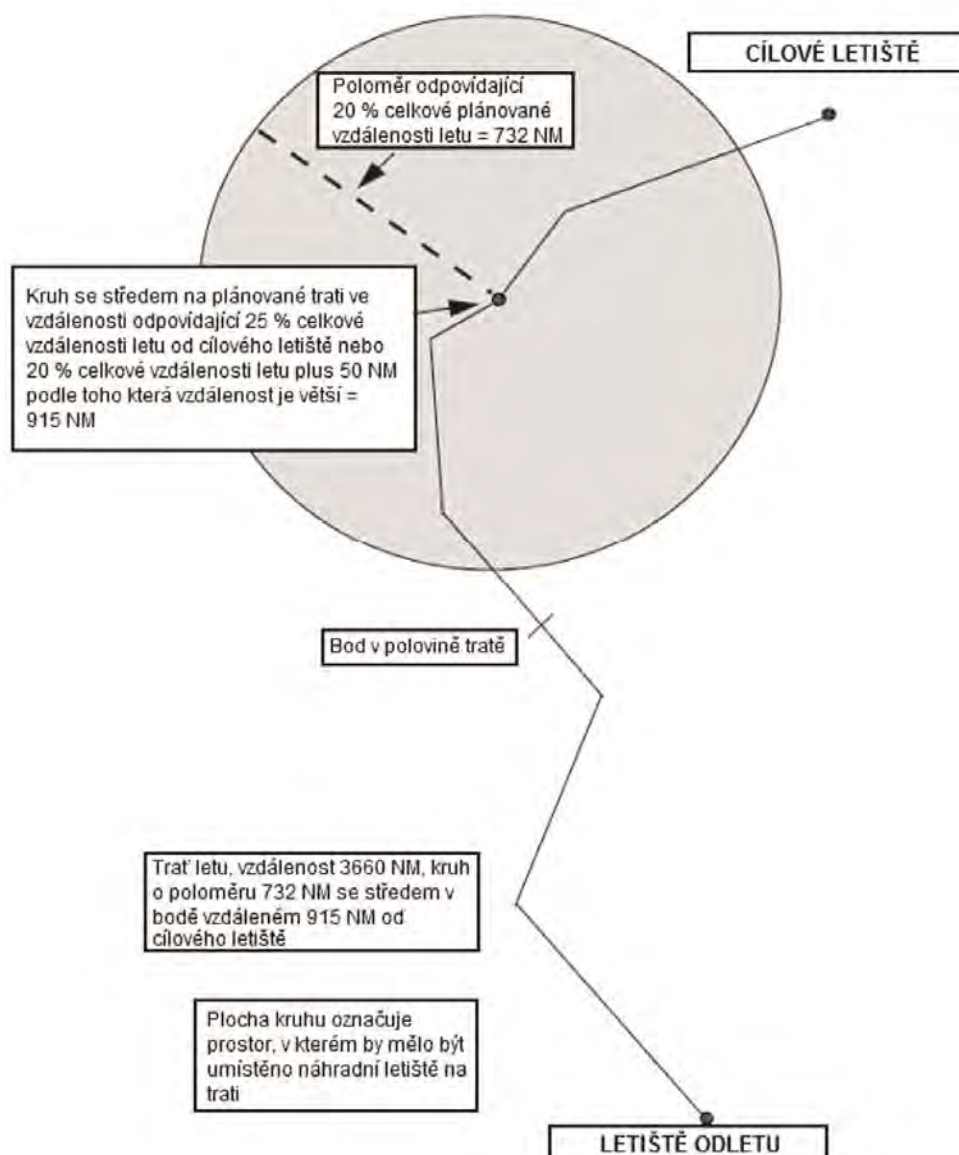
- **C1** Poloha 3 % náhradního letiště na trati (3 % ERA) pro účely snižování množství paliva pro nepředvídané okolnosti na 3 % (viz dodatek 1 k OPS 1.255 1.3 a) ii) a OPS 1.192).

Letiště 3 % ERA musí ležet v kruhu s poloměrem rovnajícím se 20 % celkové vzdálenosti podle letového plánu, jehož střed leží na plánované trati ve vzdálenosti 25 % vzdálenosti podle letového plánu od cílového letiště nebo alespoň 20 % celkové vzdálenosti podle letového plánu plus 50 NM, podle toho, která hodnota je větší, přičemž všechny vzdálenosti je třeba vypočítat za podmínek bezvětří (viz obrázek 1).

Obrázek 1

Poloha 3 % náhradního letiště na trati (3 % ERA) pro účely snižování množství paliva pro nepředvídané okolnosti na 3 % ◀

- **C1**



*Dodatek 1 k OPS 1.270***Uložení zavazadel a nákladu**

Postupy, které provozovatel stanoví s cílem zajistit, aby příruční zavazadla a náklad byly přiměřeně a bezpečně uloženy, musí brát v úvahu tyto požadavky:

- 1) každý předmět přepravovaný v kabině musí být uložen pouze na místě, které je s to omezit jeho pohyb;
- 2) nesmí být překročena omezení týkající se hmotnosti označená štítky v úložných prostorech nebo v jejich blízkosti;
- 3) nesmí být použito úložných prostorů pod sedadly, pokud sedadlo není opatřeno zádržkou a velikost zavazadla nedovoluje jeho přiměřené zajištění tímto vybavením;
- 4) předměty nesmí být ukládány na toaletách nebo opírány o přepážky, které nejsou schopny omezit jejich pohyb vpřed, do strany nebo nahoru, a pokud přepážky nejsou opatřeny štítky, na nichž je uvedena největší hmotnost, která tam smí být umístěna;
- 5) zavazadla a náklad umístěný ve skříňkách či přihrádkách nesmí mít velikost, která by bránila bezpečnému zajištění dvířek v zavřené poloze;
- 6) zavazadla a náklad nesmí být uloženy tak, aby bránily v přístupu k nouzovému vybavení, a
- 7) před vzletem, před přistáním a kdykoli se rozsvítí tabla „Připoutejte se“ nebo je to přikázáno jinak, musí být provedeny kontroly, aby bylo zajištěno, že zavazadla jsou uložena tak, že s ohledem na odpovídající fázi letu nemohou překážet evakuaci letounu ani způsobit zranění pádem (nebo jiným pohybem).

*Dodatek 1 k OPS 1.305***Plnění/odčerpávání paliva, když cestující nastupují, vystupují nebo jsou na palubě**

Provozovatel stanoví provozní postupy pro plnění a odčerpávání paliva, když cestující nastupují, vystupují nebo jsou na palubě, aby zajistil tato bezpečnostní opatření:

- 1) při plnění a odčerpávání paliva s cestujícími na palubě musí na předepsaném místě zůstat kvalifikovaná osoba. Tato kvalifikovaná osoba musí být schopna zvládnout nouzové postupy týkající se požární ochrany a hašení požáru, udržování spojení, zahájení a řízení evakuace;
- 2) mezi pozemním personálem, který dohlíží na plnění paliva, a kvalifikovaným personálem na palubě letadla musí být zajištěna oboustranná komunikace a musí být neustále k dispozici prostřednictvím vnitřní komunikace letounu nebo jiných vhodných prostředků;
- 3) posádka, personál a cestující musí být upozorněni, že se bude plnit nebo odčerpávat palivo;
- 4) tabla „Připoutejte se“ musí být zhasnuta;
- 5) tabla „Nekuřte“ musí být spolu s osvětlením kabin rozsvícena, aby bylo možno rozpoznat nouzové východy;
- 6) cestující musí být instruováni, aby si rozepli bezpečnostní pásy a nekouřili;
- 7) na palubě musí být ► **C1** minimální požadovaný počet palubních průvodčích ◀ uvedený v OPS 1.990 připravených k okamžité nouzové evakuaci;
- 8) plnění paliva musí být okamžitě zastaveno, jestliže se během plnění/odčerpávání uvnitř letounu zjistí přítomnost jeho výparů či vyvstane jakékoli jiné nebezpečí;
- 9) prostor na zemi pod východy určenými k nouzové evakuaci a pro uvedení skluzů do pracovní polohy musí zůstat volný a
- 10) je stanoveno opatření k bezpečné a rychlé evakuaci.

Dodatek 1 k OPS 1.311

Minimální počet palubních průvodčích, který je požadován na palubě letadla během pozemního provozu s cestujícími

Při provozu podle OPS 1.311 provozovatel stanoví provozní postupy s cílem zajistit, aby:

- 1) ► **C1** v letounu byl k dispozici zdroj elektrické energie; ◀
- 2) vedoucí palubní průvodčí měl k dispozici prostředky na zahájení evakuace, nebo aby byl v pilotním prostoru přítomen alespoň jeden člen letové posádky;
- 3) v provozní příručce byla upřesněna pracovní místa palubních průvodčích a související povinnosti a
- 4) palubní průvodčí byli informovaní o ► **C1** umístění obslužných a nakládacích prostředků ◀ u východů a v jejich blízkosti.

HLAVA E

*PROVOZ ZA KAŽDÉHO POČASÍ**OPS 1.430***Letištní provozní minima – obecně**

(viz dodatek 1 (starý) a dodatek 1 (nový) k OPS 1.430)

- a) 1) Provozovatel stanoví letištní provozní minima pro každé letiště, jehož použití plánuje, která nesmí být nižší než hodnoty uvedené podle potřeby v dodatku 1 (starý) nebo dodatku 1 (nový). Způsob stanovení těchto minim musí být přijatelný pro úřad. Tato minima nesmí být nižší, než jsou minima stanovená pro tato letiště státem, na jehož území se letiště nachází, vyjma zvláštního souhlasu tohoto státu. Použití HUD, HUDLS nebo EVS může umožnit provoz při nižší dohlednosti, než je dohlednost běžně požadovaná na základě letištních provozních minim. Státy, které zveřejní letištní provozní minima, mohou rovněž zveřejnit předpisy týkající se minim pro provoz při snížené dohlednosti s ohledem na používání HUD nebo EVS.
- a) 2) Bez ohledu na ustanovení a) 1 se výpočet provozních minim během letu pro neplánovaná náhradní letiště a/nebo pro přiblížení s použitím EVS provede v souladu s postupem přijatelným pro úřad.
- b) Provozovatel musí při stanovování letištních provozních minim pro konkrétní let vzít plně v úvahu:
- 1) typ, výkon a charakteristiky ovládnání letounu;
 - 2) složení letové posádky, způsobilost a zkušenosti jejích členů;
 - 3) rozměry a vlastnosti drah, jejichž použití lze zvolit;
 - 4) přiměřenost a výkonnost pozemních prostředků, které jsou dostupné pro přiblížení za podmínek letu za viditelnosti a podle přístrojů (viz dodatek 1 (nový) k OPS 1.430 tabulka 6a));
 - 5) vybavení, které je na palubě podle potřeby k dispozici pro navigaci nebo k řízení dráhy letu při vzletu, přiblížení, podrovnání, přistání, dojezdu a při nezdařeném přiblížení;
 - 6) překážky v prostorech přiblížení, nezdařeného přiblížení, počátečního stoupání pro provedení nepředvídaných postupů a nezbytné bezpečné výšky nad překážkami;
 - 7) bezpečnou nadmořskou výšku/výšku nad překážkami pro postupy přiblížení podle přístrojů;
 - 8) prostředky k určení a hlášení meteorologických podmínek a
 - 9) techniku letu, která se má použít během konečného přiblížení.
- c) Kategorie letounů, na něž se v této hlavě odkazuje, musí být odvozeny podle metodiky uvedené v dodatku 2 k OPS 1.430 c).
- d) 1) Všechna přiblížení se vykonají jako stabilizovaná přiblížení (SAp), pokud úřad neschválil pro konkrétní přiblížení na konkrétní dráhu jinak.
- d) 2) ► **C2** Všechna nepřesná přístrojová přiblížení ◄ se vykonají s použitím techniky konečného přiblížení stálým klesáním (CDFA), pokud úřad neschválil pro konkrétní přiblížení na konkrétní dráhu jinak. Při výpočtu minim v souladu s dodatkem 1 (nový) provozovatel zajistí, aby se v případě letounů kategorie A/B zvýšilo použitelné minimum RVR o 200 metrů (m) a v případě letounů kategorie C/D o 400 metrů pro přiblížení nevykonávané s použitím techniky CDFa za předpokladu, že výsledná hodnota RVR/-CMV nepřesáhne 5 000 m.
- d) 3) Bez ohledu na požadavky uvedené v d) 2 může úřad osvobodit provozovatele od požadavku zvýšit RVR, pokud se neuplatňuje technika CDFa.

- d) 4) Výjimky uvedené v d) 3 musí být omezeny na místa, kde existuje zřejmý veřejný zájem udržet stávající provoz. V případě výjimek je třeba vycházet ze zkušeností provozovatele, výcvikového programu a ► **C2** kvalifikace letové posádky. ◀ Výjimky se musí pravidelně přezkoumávat a musí být ukončeny, jakmile jsou zařízení vylepšena natolik, že umožní používání techniky CDFA.
- e) 1) Provozovatel musí zajistit, aby se uplatňoval buď dodatek 1 (starý), nebo dodatek 1 (nový) k OPS 1.430. Provozovatel však musí zajistit, aby se dodatek 1 (nový) k OPS 1.430 uplatňoval nejpozději tři roky po datu zveřejnění.
- e) 2) Bez ohledu na požadavky uvedené v e) 1 může úřad osvobodit provozovatele od požadavku zvýšit RVR nad 1 500 m (letouny kategorie A/B) nebo nad 2 400 m (letouny kategorie C/D), jestliže je schvalován provoz na konkrétní dráze, na níž nelze vykonat přiblížení s použitím techniky CDFA, nebo není-li možné splnit kritéria uvedená v bodu c) dodatku 1 (nový) k OPS 1.430.
- e) 3) Výjimky uvedené v bodu e) 2 musí být omezeny na místa, kde existuje zřejmý veřejný zájem udržet stávající provoz. V případě výjimek je třeba vycházet ze zkušeností provozovatele, výcvikového programu a ► **C2** kvalifikace letové posádky. ◀ Výjimky se musí pravidelně přezkoumávat a musí být ukončeny, jakmile jsou zařízení vylepšena natolik, že umožní používání techniky CDFA.

*OPS 1.435***Terminologie**

Pojmy použité v této hlavě mají tento význam:

- 1) Přiblížení okruhem. Fáze letu za viditelnosti pro přiblížení podle přístrojů pro přivedení letadla do polohy vhodné pro přistání na dráze, která není vhodně umístěna pro přímé přiblížení.
- 2) Postupy za podmínek nízké dohlednosti (LVP). Postupy používané na letišti k zajištění bezpečného provozu při přiblížení za provozních podmínek horších než standardní I. kategorie, jiných než standardní II. kategorie, II. a III. kategorie a při vzletech za podmínek nízké dohlednosti.
- 3) Vzlet za podmínek nízké dohlednosti (LVTO). Vzlet, při kterém je dráhová dohlednost (RVR) nižší než 400 m.
- 4) Systém řízení letu. Systém, do něž patří systém automatického přistání nebo hybridní systém přistání.
- 5) Systém řízení letu pasivní při poruše. Systém řízení letu, u něhož nedojde při poruše ke stavu významného rozvážení, k odchylce od dráhy letu nebo výšky, ale přistání se nedokončí v automatickém režimu. U tohoto systému přejímá po poruše řízení letounu pilot.
- 6) Systém řízení letu provozuschopný po poruše. Systém řízení letu, kde při poruše pod varovnou výškou může zbývající část automatického systému dokončit přiblížení, podrovnání a přistání. V případě poruchy se bude systém automatického přistání chovat jako systém pasivní při poruše.
- 7) Hybridní systém přistání provozuschopný po poruše. Systém, který se skládá z hlavního systému automatického přistání pasivního při poruše a z vedlejšího nezávislého systému navádění letadla, který pilotovi umožňuje dokončit po poruše hlavního systému přistání při ručním řízení.
- 8) Přiblížení za viditelnosti. Přiblížení, při němž se část nebo celý postup přiblížení podle přístrojů nedokončí a přiblížení se provede s vizuální referencí podle terénu.
- 9) Konečné přiblížení stálým klesáním (CDFA). ► **C2** Zvláštní technika pro let v úseku konečného přiblížení postupem nepřesného přístrojového přiblížení jako stálé klesání bez přechodu do horizontálního letu, z nadmořské výšky / výšky, která odpovídá nadmořské výšce / výšce fixu konečného přiblížení nebo je nad ní až do bodu přibližně 15 m (50 ft) nad prahem přistávací dráhy nebo do bodu, v němž by měl být započat manévr podrovnání pro daný typ letounu. ◀

- 10) Stabilizované přiblížení (SAp). Přiblížení vykonané kontrolovaným a vhodným způsobem s ohledem na konfiguraci, energii a kontrolu trasy letu z předem stanoveného bodu nebo nadmořské výšky/výšky nad překážkou do bodu ve výšce 50 stop nad prahem nebo bodu, v němž je započat manévr podrovnání, je-li tento bod výše položený.
- 11) Průhledový displej (HUD). Systém zobrazování, který promítá informace o letu do vnějšího zorného pole pilota a který výrazně neomezuje výhled.
- 12) Průhledový navigační systém přistávání (HUDLS). Úplný palubní systém, který poskytuje pilotovi během přiblížování a přistávání a/nebo opakování okruhu průhledové vedení. Zahrnuje všechny snímače, počítače, napájecí zdroje, ovládací prvky a signály. HUDLS se zpravidla využívá pro prvotní navigační pro přiblížení do výšky rozhodnutí 50 ft.
- 13) Hybridní průhledový navigační systém přistávání (hybridní HUDLS). Systém, který se skládá z hlavního systému automatického přistání pasivního při poruše a z vedlejšího nezávislého systému HUD/HUDLS, který pilotovi umožňuje dokončit po poruše hlavního systému přistání při ručním řízení.
- Poznámka:* Vedlejší nezávislý HUD/HUDLS provádí navigační, které má zpravidla podobu příkazu, může však mít i podobu informace o situaci (nebo o odchylce).
- 14) ► **C1** Systém pro zlepšení viditelnosti (EVS) ◀. Elektronický prostředek zobrazování obrazu vnější scény v reálném čase prostřednictvím obrazových snímačů.
- 15) Převedená meteorologická dohlednost (CMV). Hodnota (ekvivalent k RVR) odvozená od nahlášené meteorologické dohlednosti, která je převedená v souladu s požadavky v této hlavě.
- 16) ► **C1** Provoz za provozních podmínek horších než standardní I. kategorie. Přiblížení podle přístrojů I. kategorie a přistání za provozních podmínek I. kategorie s použitím DH za podmínek I. kategorie, s RVR nižší, než je běžná pro použitelnou DH. ◀
- 17) ► **C1** Provoz za provozních podmínek jiných než standardní II. kategorie. Přiblížení podle přístrojů II. kategorie a přistání za provozních podmínek II. kategorie na přistávací dráze, u které nejsou dostupné některé nebo žádné prvky světelné soustavy pro přesné přístrojové přiblížení za provozních podmínek II. kategorie uvedené v příloze 14 ICAO. ◀
- 18) Systém přistávání GNSS (GLS). Přiblížení s použitím rozšířených informací GNSS s cílem poskytnout navigační letounu na základě jeho boční a vertikální polohy GNSS. (Systém používá geometrický odkaz na nadmořskou výšku pro naklonění při konečném přiblížení.)

*OPS 1.440***Provoz za podmínek nízké dohlednosti – obecná provozní pravidla**

(viz dodatek 1 k OPS 1.440)

- a) Provozovatel nesmí provádět provoz za provozních podmínek II. kategorie, provozních podmínek jiných než standardní II. kategorie nebo III. kategorie, pokud:
- 1) nejsou všechny letouny uvažované pro tento druh provozu certifikovány pro provoz s výškou rozhodnutí menší než 200 ft nebo bez výšky rozhodnutí a pokud nejsou vybaveny v souladu s CS-AWO pro provoz za každého počasí nebo podle rovnocenného předpisu schváleného úřadem;
 - 2) není zaveden vhodný systém záznamu úspěšných a neúspěšných přiblížení nebo automatických přistání, který umožňuje monitorovat celkovou bezpečnost tohoto provozu;
 - 3) provoz není schválen úřadem;
 - 4) letovou posádku tvoří alespoň dva piloti a
 - 5) výška rozhodnutí se neurčuje rádiovým výškoměrem.
- b) Provozovatel nesmí provádět vzlety při dráhové dohlednosti nižší než 150 m (letouny kategorie A, B a C) nebo 200 m (letouny kategorie D), nebyly-li schváleny úřadem.
- c) Provozovatel nesmí provádět provoz za provozních podmínek horších než standardní I. kategorie, nebyl-li schválen úřadem.

*OPS 1.445***Provoz za podmínek nízké dohlednosti – význam letišť**

- a) Provozovatel nesmí použít letiště k provozu za provozních podmínek II. nebo III. kategorie, pokud není pro tento provoz schváleno státem, v němž se nachází.
- b) Provozovatel ověří, zda jsou na letištích, na nichž má být prováděn provoz za podmínek nízké dohlednosti (LVP), stanoveny a prosazovány postupy provozu za podmínek nízké dohlednosti.

*OPS 1.450***Provoz za podmínek nízké dohlednosti – výcvik a kvalifikace**

(viz dodatek 1 k OPS 1.450)

Provozovatel před prováděním vzletů za podmínek nízké dohlednosti, provozu za provozních podmínek horších než standardní I. kategorie, jiných než standardní II. kategorie, provozních podmínek II. a III. kategorie nebo přiblížení, při nichž se používá EVS, zajistí, aby:

- 1) každý člen letové posádky:
 - i) dokončil výcvik a přezkoušení podle dodatku 1, včetně výcviku na letovém simulátoru v provozu za mezních hodnot RVR/CMV a výšky rozhodnutí podle oprávnění provozovatele, a
 - ii) měl kvalifikaci v souladu s dodatkem 1;
- 2) výcvik a přezkoušení bylo prováděno v souladu s podrobnými osnovami schválenými úřadem a zahrnutými do provozní příručky. Tento výcvik se požaduje kromě výcviku stanoveného v hlavě N a
- 3) kvalifikace letové posádky byla přesně vymezena pro druh provozu a typ letounu.

*OPS 1.455***Provoz za podmínek nízké dohlednosti – provozní postupy**

(viz dodatek 1 k OPS 1.455)

- a) Provozovatel musí stanovit postupy a pokyny k použití pro vzlety za podmínek nízké dohlednosti, přiblížení s využitím EVS a provoz za provozních podmínek horších než standardní I. kategorie, jiných než standardní II. kategorie a provozních podmínek II. a III. kategorie. Tyto postupy musí být zapracovány do provozní příručky a musí obsahovat podle potřeby povinnosti členů letové posádky při pojezdění, vzletu, přiblížení, podrovnání, přistání, dojezdu a nezdařeném přiblížení.
- b) Velitel letadla se přesvědčí, že:
 - 1) stav vizuálních a nevizuálních zařízení je dostatečný pro zahájení vzletu za podmínek nízké dohlednosti nebo zahájení přiblížení s využitím EVS, za provozních podmínek horších než standardní I. kategorie, jiných než standardní II. kategorie nebo přiblížení za provozních podmínek II. nebo III. kategorie;
 - 2) podle informací letových provozních služeb jsou v platnosti příslušné postupy pro provoz za podmínek nízké dohlednosti před zahájením vzletu za podmínek nízké dohlednosti nebo přiblížení za provozních podmínek horších než standardní I. kategorie, jiných než standardní II. kategorie nebo provozních podmínek II. nebo III. kategorie; a
 - 3) členové letové posádky mají potřebnou kvalifikaci před zahájením vzletu za podmínek nízké dohlednosti s dráhovou dohledností menší než 150 m (letouny kategorie A, B a C) nebo 200 m (letouny kategorie D) nebo přiblížení s využitím EVS, za provozních podmínek horších než standardní I. kategorie, jiných než standardní II. kategorie nebo provozních podmínek II. nebo III. kategorie.

OPS 1.460

Provoz za podmínek nízké dohlednosti – minimální vybavení

- a) Provozovatel musí v provozní příručce uvést minimální vybavení, které musí být provozuschopné při zahájení vzletu za podmínek nízké dohlednosti nebo přiblížení s využitím EVS, za provozních podmínek horších než standardní I. kategorie, jiných než standardní II. kategorie nebo provozních podmínek II. nebo III. kategorie v souladu s letovou příručkou nebo jiným schváleným dokumentem.
- b) Velitel letadla se přesvědčí, zda stav letounu a jeho palubních systémů příslušných pro daný druh provozu je přiměřený druhu provozu, který má být proveden.

OPS 1.465

Provozní minima pro lety VFR

(viz dodatek 1 k OPS 1.465)

Provozovatel zajistí, aby:

- 1) lety VFR byly prováděny v souladu s pravidly letu za viditelnosti a podle tabulky v dodatku 1 k OPS 1.465;
- 2) nebyly zahajovány zvláštní lety VFR, je-li dohlednost nižší než 3 km, a aby nebyly dále prováděny, je-li dohlednost nižší než 1,5 km.

*Dodatek 1 (starý) k OPS 1.430***Letištní provozní minima**

- a) Minima pro vzlet
- 1) Obecně
 - i) Minima pro vzlet stanovená provozovatelem musí být vyjádřena limity dohlednosti nebo dráhové dohlednosti s přihlédnutím ke všem významným vlivům na každém letišti, jehož použití je plánováno, a k vlastnostem letounu. Na letištích, na nichž je přesně stanovena potřeba vidět a vyhnout se překážkám při vzletu nebo při vynuceném přistání, musí být stanoveny další podmínky (např. nejnižší základna oblačnosti).
 - ii) Velitel letadla nesmí zahájit vzlet, pokud meteorologické podmínky na letišti odletu nejsou stejné nebo lepší než platná minima pro přistání na tomto letišti, není-li k dispozici vhodné náhradní letiště při vzletu.
 - iii) Je-li hlášena meteorologická dohlednost nižší, než se požaduje pro vzlet, a dráhová dohlednost není hlášena, smí být vzlet zahájen pouze tehdy, může-li velitel letadla určit, že dráhová dohlednost/-dohlednost ve směru vzletové dráhy je stejná nebo lepší než požadované minimum.
 - iv) Není-li k dispozici hlášení meteorologické dohlednosti ani dráhová dohlednost, vzlet smí být zahájen pouze tehdy, může-li velitel letadla určit, že dráhová dohlednost/dohlednost ve směru vzletové dráhy je stejná nebo lepší než požadované minimum.
 - 2) Vizuální reference. Minima pro vzlet musí být zvolena tak, aby zajišťovala orientaci postačující k řízení letounu jak v případě přerušeno vzletu za nepříznivých okolností, tak i v případě pokračování ve vzletu po poruše kritické pohonné jednotky.
 - 3) Požadovaná dráhová dohlednost/dohlednost
 - i) Minima stanovená provozovatelem pro vzlet vícemotorových letounů s takovou výkonností, že v případě selhání kritické pohonné jednotky v libovolném bodu vzletu mohou buď zastavit, nebo pokračovat ve vzletu, dosáhnout výšky 1 500 ft nad letištem a přeltnout všechny překážky v požadované bezpečné výšce, musí být vyjádřena hodnotami dráhové dohlednosti/dohlednosti, které nesmí být nižší než hodnoty uvedené v tabulce 1 s výjimkami uvedenými v bodu 4 níže:

*Tabulka 1***Dráhová dohlednost/dohlednost pro vzlet**

Dráhová dohlednost/dohlednost pro vzlet	
► C1 Zařízení ◀	Dráhová dohlednost/dohlednost (poznámka 3)
Žádné (pouze ve dne)	500 m
Dráhová postranní světla nebo osová značky	250/300 m (poznámky 1 a 2)
Dráhová postranní světla, osová dráhová řada	200/250 m (poznámka 1)
Dráhová postranní světla, osová dráhová řada a vícenásobné informace o dráhové dohlednosti	150/200 m (poznámky 1 a 4)

<i>Poznámka 1:</i> Vyšší hodnoty platí pro letouny kategorie D.
<i>Poznámka 2:</i> Pro noční lety se požadují alespoň dráhová postranní světla a koncová světla dráhy.
<i>Poznámka 3:</i> Hlášenou dráhovou dohlednost/dohlednost pro počáteční část rozjezdu může nahradit odhad pilota.
<i>Poznámka 4:</i> Požadované hodnoty dráhové dohlednosti musí být dosaženo na všech příslušných měřicích místech s výjimkou uvedenou v poznámce 3.

- ii) Pro vícemotorové letouny, jejichž výkonnost jim neumožňuje splnit podmínky výše uvedeného bodu a) 3 i) v případě poruchy kritické pohonné jednotky, může být nezbytné okamžitě znovu přistát, vidět překážky v prostoru vzletu a vyhnout se jim. Takové letouny smí být provozovány s použitím níže uvedených minim pro vzlet za předpokladu, že jsou schopny dodržet platné bezpečné výšky nad překážkami v případě selhání motoru ve stanovené výšce. Minima pro vzlet stanovená provozovatelem musí být založena na výšce, z níž lze konstruovat čistou dráhu vzletu s jednou nepracující pohonnou jednotkou. Použitá minima dráhové dohlednosti nesmí být nižší než libovolná ze dvou hodnot uvedených v tabulce 1 výše nebo v následující tabulce 2.

Tabulka 2

Předpokládaná výška nad dráhou při poruše motoru v závislosti na dráhové dohlednosti/dohlednosti

Dráhová dohlednost/dohlednost pro vzlet – dráha letu	
Předpokládaná výška nad dráhou při poruše motoru	Dráhová dohlednost/dohlednost (poznámka 2)
< 50 ft	200 m
51–100 ft	300 m
101–150 ft	400 m
151–200 ft	500 m
201–300 ft	1 000 m
> 300 ft	1 500 m (poznámka 1)
<i>Poznámka 1:</i> 1 500 m se rovněž použije, nelze-li zkonstruovat přesnou dráhu vzletu.	
<i>Poznámka 2:</i> Hlášenou dráhovou dohlednost/dohlednost pro počáteční část rozjezdu může nahradit odhad pilota.	

- iii) Není-li k dispozici hlášení dráhové dohlednosti ani meteorologické dohlednosti, nesmí velitel letadla zahájit vzlet, pokud nemůže určit, zda aktuální podmínky splňují použitelná vzletová minima.
- 4) Výjimky z bodu a) 3 i):
- i) Provozovatel smí snížit minima pro vzlet na 125 m dráhové dohlednosti (letouny kategorie A, B a C) nebo na 150 m (letouny kategorie D), jsou-li splněny požadavky uvedené v bodech A) až E) a s výhradou schválení úřadu, jestliže:
- A) jsou v platnosti postupy provozu za podmínek nízké dohlednosti;

- B) jsou v činnosti dráhová osová světla velké svítivosti s roztečemi 15 m nebo menšími a dráhová postranní světla velké svítivosti s roztečemi 60 m nebo menšími;
- C) členové letových posádek úspěšně dokončili výcvik na letovém simulátoru;
- D) na začátku rozjezdu je z pilotního prostoru vidět úsek 90 m a
- E) požadované hodnoty dráhové dohlednosti bylo dosaženo na všech příslušných měřicích místech.
- ii) Provozovatel letounu vybaveného schváleným systémem bočního vedení při vzletu smí snížit minima dráhové dohlednosti pro vzlet pod 125 m (letouny kategorie A, B a C) nebo 150 m (letouny kategorie D), avšak nikoliv pod 75 m, pokud je k dispozici ochrana dráhy a prostředky jako pro přistání za provozních podmínek III. kategorie s podmínkou, že snížení minim schválí úřad.
- b) ► **C2** Nepřesné přístrojové přiblížení ◀
- 1) Minima systému
- i) Provozovatel zajistí, aby minima systému pro postupy ► **C2** nepřesného přístrojového přiblížení ◀ založená na použití ILS bez sestupového majáku (pouze kurzový maják), na VOR, NDB, SRA a VDF nebyla nižší než hodnoty minimální výšky pro klesání (MDH) uvedené v tabulce 3.

Tabulka 3

Minima systému pro ► C2 nepřesné přístrojové přiblížení ◀

► C1 Minima systému ◀	
► C1 Zařízení ◀	Nejnižší MDH
ILS (bez sestupového majáku – LLZ)	250 ft
SRA (končící v 1/2 NM)	250 ft
SRA (končící ve 1 NM)	300 ft
SRA (končící ve 2 NM)	350 ft
VOR	300 ft
VOR/DME	250 ft
NDB	300 ft
VDF (QDM a QGH)	300 ft

- 2) Minimální výška pro klesání. Provozovatel zajistí, aby minimální výška pro klesání pro ► **C2** nepřesné přístrojové přiblížení ◀ nebyla menší než buď:
- i) bezpečná výška/hladina nad překážkami (OCH/OCL) pro danou kategorii letounu, nebo
- ii) minimum systému.

- 3) Vizuální reference. Pilot nesmí pokračovat v přiblížení pod MDA/MDH, jestliže zřetelně nevidí alespoň jednu z těchto vizuálních referencí jím rozlišitelných pro zamýšlenou dráhu:
- i) prvky přibližovací světelné soustavy,
 - ii) práh dráhy,
 - iii) prahové značky,
 - iv) prahová světla,
 - v) světla označení prahu dráhy,
 - vi) sestupový vizuální indikátor,
 - vii) dotykové pásmo nebo značky dotykového pásma,
 - viii) světla dotykového pásma,
 - ix) dráhovou postranní řadu nebo
 - x) jiné vizuální reference schválené úřadem.
- 4) Požadovaná dráhová dohlednost. Nejnižší minima, která provozovatel může použít pro ► **C2** nepřesné přístrojové přiblížení ◀, jsou:

Tabulka 4a

Dráhová dohlednost pro ► **C2 nepřesné přístrojové přiblížení ◀ – úplná zařízení**

Minima pro ► C2 nepřesné přístrojové přiblížení ◀ Úplná zařízení (poznámka 1, 5, 6 a 7)				
MDH	Dráhová dohlednost/kategorie letounu			
	A	B	C	D
250–299 ft	800 m	800 m	800 m	1 200 m
300–449 ft	900 m	1 000 m	1 000 m	1 400 m
450–649 ft	1 000 m	1 200 m	1 200 m	1 600 m
650 ft a více	1 200 m	1 400 m	1 400 m	1 800 m

Tabulka 4b

Dráhová dohlednost pro ► **C2 nepřesné přístrojové přiblížení ◀ – neúplná zařízení**

Minima pro ► C2 nepřesné přístrojové přiblížení ◀ Neúplná zařízení (poznámka 2, 5, 6 a 7)				
MDH	Dráhová dohlednost/kategorie letounu			
	A	B	C	D
250–299 ft	1 000 m	1 100 m	1 200 m	1 400 m
300–449 ft	1 200 m	1 300 m	1 400 m	1 600 m

Minima pro ► C2 nepřesné přístrojové přiblížení ◀ Neúplná zařízení (poznámka 2, 5, 6 a 7)				
MDH	Dráhová dohlednost/kategorie letounu			
	A	B	C	D
450–649 ft	1 400 m	1 500 m	1 600 m	1 800 m
650 ft a více	1 500 m	1 500 m	1 800 m	2 000 m

Tabulka 4c

Dráhová dohlednost pro ► **C2 nepřesné přístrojové přiblížení ◀ – základní zařízení**

Minima pro ► C2 nepřesné přístrojové přiblížení ◀ Základní zařízení (poznámka 3, 5, 6 a 7)				
MDH	Dráhová dohlednost/kategorie letounu			
	A	B	C	D
250–299 ft	1 200 m	1 300 m	1 400 m	1 600 m
300–449 ft	1 300 m	1 400 m	1 600 m	1 800 m
450–649 ft	1 500 m	1 500 m	1 800 m	2 000 m
650 ft a více	1 500 m	1 500 m	2 000 m	2 000 m

Tabulka 4d

Dráhová dohlednost pro ► **C2 nepřesné přístrojové přiblížení ◀ – bez světelných přiblížovacích zařízení**

Minima pro ► C2 nepřesné přístrojové přiblížení ◀ Bez světelných přiblížovacích zařízení (poznámka 4, 5, 6 a 7)				
MDH	Dráhová dohlednost/kategorie letounu			
	A	B	C	D
250–299 ft	1 500 m	1 500 m	1 600 m	1 800 m
300–449 ft	1 500 m	1 500 m	1 800 m	2 000 m
450–649 ft	1 500 m	1 500 m	2 000 m	2 000 m
650 ft a více	1 500 m	1 500 m	2 000 m	2 000 m

Poznámka 1: Úplnými zařízeními se rozumí dráhové značky, 720 m nebo více dlouhá světelná přiblížovací soustava se světly velké nebo střední svítivosti, dráhová postranní řada, prahová světla a koncová světla dráhy. Světla musí být rozsvícena.

<i>Poznámka 2:</i>	Neúplnými zařízeními se rozumí dráhové značky, 420–719 m dlouhá světelná přibližovací soustava se světly velké nebo střední svítivosti, dráhová postranní řada, prahová světla a koncová světla dráhy. Světla musí být rozsvícena.
<i>Poznámka 3:</i>	Základními zařízeními se rozumí dráhové značky, světelná přibližovací soustava kratší než 420 m se světly velké nebo střední svítivosti, libovolná délka světelné přibližovací soustavy se světly malé svítivosti, dráhová postranní řada, prahová a koncová světla dráhy. Světla musí být rozsvícena.
<i>Poznámka 4:</i>	Bez světelných přibližovacích zařízení znamená, že jsou k dispozici dráhové značky, dráhová postranní řada, prahová a koncová světla dráhy nebo nejsou k dispozici vůbec žádná světla.
<i>Poznámka 5:</i>	Tabulky lze použít pouze pro obvyklá přiblížení s jmenovitým sklonem sestupu nejvýše 4°. Při větších sklonech sestupu se obvykle požaduje, aby v minimální výšce pro klesání bylo vidět vizuální sestupové naváděcí zařízení (např. PAPI).
<i>Poznámka 6:</i>	Výše uvedená čísla jsou buď hlášené dráhové dohlednosti, nebo meteorologické dohlednosti převedené na dráhovou dohlednost jako v bodu h) níže.
<i>Poznámka 7:</i>	Minimální výška pro klesání uvedená v tabulkách 4a, 4b, 4c a 4d se vztahuje k prvotnímu výpočtu minimální výšky pro klesání. Při výběru s ní spojené dráhové dohlednosti není nutné brát v úvahu zaokrouhlování na nejbližších deset stop, které se může provádět z provozních důvodů, např. při přepočtech na minimální nadmořskou výšku pro klesání (MDA).

- 5) Noční provoz. Pro noční provoz musí být rozsvícena minimálně dráhová postranní řada, prahová a koncová světla dráhy.
- c) Přesné přístrojové přiblížení – provozní podmínky I. kategorie
- 1) Obecně. Provozem za provozních podmínek I. kategorie je přesné přístrojové přiblížení a přistání s použitím ILS, MLS nebo PAR s výškou rozhodnutí nejméně 200 ft a s dráhovou dohledností nejméně 550 m.
 - 2) Výška rozhodnutí. Provozovatel zajistí, aby výška rozhodnutí pro přesné přístrojové přiblížení I. kategorie nebyla menší než:
 - i) nejmenší výška rozhodnutí určená letovou příručkou letounu, pokud je v ní uvedena,
 - ii) nejmenší výška, do níž lze použít prostředek pro přesné přístrojové přiblížení bez požadované vizuální reference,
 - iii) bezpečná výška/hladina nad překážkami (OCH/OCL) pro danou kategorii letounu, nebo
 - iv) 200 ft.
 - 3) Vizuální reference. Pilot nesmí pokračovat v přiblížení pod výškou rozhodnutí pro provozní podmínky I. kategorie stanovenou podle bodu c) 2, jestliže zřetelně nevidí alespoň jednu z těchto vizuálních referencí jím rozlišitelných pro zamýšlenou dráhu:
 - i) prvky přibližovací světelné soustavy,
 - ii) práh dráhy,
 - iii) prahové značky,
 - iv) prahová světla,
 - v) světla označení prahu dráhy,
 - vi) sestupový vizuální indikátor,
 - vii) dotykové pásmo nebo značky dotykového pásma,
 - viii) světla dotykového pásma, nebo
 - ix) dráhovou postranní řadu.
 - 4) Požadovaná dráhová dohlednost. Nejnižší minima, která provozovatel může použít při provozu za provozních podmínek I. kategorie, jsou:

Tabulka 5

Dráhová dohlednost pro přiblížení za provozních podmínek I. kategorie v závislosti na zařízeních a výšce rozhodnutí

Minima I. kategorie				
Výška rozhodnutí (poznámka 7)	Zařízení/dráhová dohlednost (poznámka 5)			
	► C1 úplné ◀ (poznámka 1 a 6)	neúplné (poznámka 2 a 6)	základní (poznámka 3 a 6)	žádné (poznámka 4 a 6)
200 ft	550 m	700 m	800 m	1 000 m
201–250 ft	600 m	700 m	800 m	1 000 m
251–300 ft	650 m	800 m	900 m	1 200 m
301 ft a více	800 m	900 m	1 000 m	1 200 m

Poznámka 1: Úplnými zařízeními se rozumí dráhové značky, 720 m nebo více dlouhá světelná přiblížovací soustava se světly velké nebo střední svítivosti, dráhová postranní řada, prahová světla a koncová světla dráhy. Světla musí být rozsvícena.

Poznámka 2: Neúplnými zařízeními se rozumí dráhové značky, 420–719 m dlouhá světelná přiblížovací soustava se světly velké nebo střední svítivosti, dráhová postranní řada, prahová světla a koncová světla dráhy. Světla musí být rozsvícena.

Poznámka 3: Základními zařízeními se rozumí dráhové značky, světelná přiblížovací soustava kratší než 420 m se světly velké nebo střední svítivosti, libovolná délka světelné přiblížovací soustavy se světly malé svítivosti, dráhová postranní řada, prahová a koncová světla dráhy. Světla musí být rozsvícena.

Poznámka 4: Bez světelných přiblížovacích zařízení znamená, že jsou k dispozici dráhové značky, dráhová postranní řada, prahová a koncová světla dráhy nebo nejsou k dispozici vůbec žádná světla.

Poznámka 5: Výše uvedená čísla jsou buď hlášené dráhové dohlednosti, nebo meteorologické dohlednosti převedené na dráhovou dohlednost podle bodu h) níže.

Poznámka 6: Tabulka platí pro obvyklá přiblížení s úhlem sklonu klesání do 4° (stupňů) včetně.

Poznámka 7: Výška rozhodnutí uvedená v tabulce 5 se vztahuje k počátečnímu výpočtu výšky rozhodnutí. Při výběru s ní spojené dráhové dohlednosti není nutné brát v úvahu zaokrouhlování na nejbližších deset stop, které se může provádět z provozních důvodů (např. při vyjádření výšky rozhodnutí nadmořskou výškou).

- 5) Jednopilotní provoz. Pro jednopilotní provoz musí provozovatel vypočítat minimální dráhovou dohlednost pro všechna přiblížení podle OPS 1.430 a tohoto dodatku. Dráhová dohlednost pod 800 m není přípustná, vyjma případy použití vhodného autopilota připojeného na ILS nebo MLS, kdy se použijí normální minima. Použitá výška rozhodnutí nesmí být menší než $1,25 \times$ nejmenší výška použitý autopilota.
- 6) Noční provoz. Pro noční provoz musí být rozsvícena minimálně dráhová postranní řada, prahová a koncová světla dráhy.
- d) Přesné přístrojové přiblížení – provozní podmínky II. kategorie
- 1) Obecně. Provozem za provozních podmínek II. kategorie je přesné přístrojové přiblížení a přistání s použitím ILS nebo MLS při:
 - i) výšce rozhodnutí menší než 200 ft, avšak větší než 100 ft, a
 - ii) dráhové dohlednosti nejméně 300 m.
 - 2) Výška rozhodnutí. Provozovatel zajistí, aby výška rozhodnutí pro provoz za provozních podmínek II. kategorie, nebyla menší než:

- i) nejmenší výška rozhodnutí určená letovou příručkou letounu, pokud je v ní uvedena,
 - ii) nejmenší výška, do níž lze použít prostředek pro přesné přístrojové přiblížení bez požadované vizuální reference,
 - iii) bezpečná výška/hladina nad překážkami (OCH/OCL) pro danou kategorii letounu,
 - iv) výška rozhodnutí, pro niž má letová posádka oprávnění, nebo
 - v) 100 ft.
- 3) Vizuální reference. Pilot nesmí pokračovat v přiblížení pod výšku rozhodnutí kategorie II stanovenou podle bodu d) 2, pokud nemá trvalou vizuální referenci podle segmentu nejméně tří po sobě jdoucích světél osové řady přiblížovací světelné soustavy, osové dráhové řady, světél dotykového pásma dráhy nebo postranní dráhové řady či jejich kombinace. Tato vizuální reference musí obsahovat příčný prvek přiblížovací soustavy, tj. její příčku, práh nebo krátkou příčku osvětlení dotykového pásma.
 - 4) Požadovaná dráhová dohlednost. Nejnižší minima, která provozovatel může použít při provozu za provozních podmínek II. kategorie, jsou:

Tabulka 6

Dráhová dohlednost (RVR) pro přiblížení za provozních podmínek II. kategorie v závislosti na výšce rozhodnutí

Minima II. kategorie		
	V automatickém režimu do výšky menší než výška rozhodnutí (viz poznámka 1)	
Výška rozhodnutí	RVR/kategorie letounu A, B a C	RVR/kategorie letounu D
100 ft–120 ft	300 m	300 m (poznámka 2)/350 m
121 ft–140 ft	400 m	400 m
141 ft a více	450 m	450 m
<p><i>Poznámka 1:</i> Odkaz na „automatický režim do výšky menší než výška rozhodnutí“ znamená trvalé zapnutí systému automatického řízení do výšky, která není větší než 80 % použitelné výšky rozhodnutí. Požadavky na letovou způsobilost mohou tedy ovlivnit použitelnou výšku rozhodnutí prostřednictvím minimální schválené výšky použití autopilota.</p> <p><i>Poznámka 2:</i> 300 m lze použít pro letoun kategorie D provádějící přistání v automatickém režimu.</p>		

- e) Přesné přístrojové přiblížení – provozní podmínky III. kategorie
 - 1) Obecně. Provoz za provozních podmínek III. kategorie se člení takto:
 - i) Provozní podmínky kategorie III A Přesné přístrojové přiblížení a přistání s použitím ILS nebo MLS při:
 - A) výšce rozhodnutí nižší než 100 ft a
 - B) dráhové dohlednosti nejméně 200 m.

- ii) Provozní podmínky kategorie III B. Přesné přístrojové přiblížení a přistání s použitím ILS nebo MLS při:
 - A) výšce rozhodnutí nižší než 50 ft nebo bez stanovené výšky rozhodnutí a
 - B) dráhové dohlednosti nižší než 200 m, nejméně však 75 m.

Poznámka: Pokud výška rozhodnutí (DH) a dráhová dohlednost (RVR) nepatří do stejné kategorie, RVR bude určovat kategorii, v níž se provoz zvažuje.

- 2) Výška rozhodnutí. Provozovatel zajistí, aby výška rozhodnutí pro provoz s výškou rozhodnutí nebyla menší než:
 - i) nejmenší výška rozhodnutí určená letovou příručkou letounu, pokud je v ní uvedena,
 - ii) nejmenší výška, do níž lze použít prostředek pro přesné přístrojové přiblížení bez požadované vizuální reference, nebo
 - iii) výška rozhodnutí, pro níž má letová posádka oprávnění.
- 3) Provoz bez stanovené výšky rozhodnutí. Provoz bez stanovené výšky rozhodnutí lze provádět pouze tehdy, pokud:
 - i) je provoz bez stanovené výšky rozhodnutí povolen letovou příručkou,
 - ii) prostředek pro přiblížení a zařízení letiště umožňují provoz bez stanovené výšky rozhodnutí a
 - iii) provozovatel má oprávnění k provozu za provozních podmínek III. kategorie bez stanovené výšky rozhodnutí.

Poznámka: V případě dráhy pro provoz za provozních podmínek III. kategorie lze předpokládat, že umožňuje provoz bez stanovené výšky rozhodnutí, pokud takový provoz není výslovně omezen ve vydané letecké informační příručce (AIP) nebo NOTAMem.

- 4) Vizuální reference
 - i) Pilot nesmí pokračovat při letu za provozních podmínek kategorie IIIA a IIIB s pasivními systémy řízení letu při poruše v přiblížení pod výšku rozhodnutí stanovenou podle bodu e) 2, pokud nemá trvalou vizuální referenci nejméně podle segmentu tří po sobě jdoucích světelných osové řady přibližovací světelné soustavy, osové dráhové řady, světelné dotykové pásma dráhy nebo postranní dráhové řady či jejich kombinace.
 - ii) Pilot nesmí pokračovat při letu za provozních podmínek kategorie IIIB se systémy řízení letu provozuschopnými při poruše v přiblížení pod výšku rozhodnutí stanovenou podle bodu e) 2, pokud nemá trvalou vizuální referenci zahrnující nejméně jedno světlo dráhové osové řady.
 - iii) Při provozu za provozních podmínek III. kategorie bez stanovené výšky rozhodnutí se nepožaduje, aby pilot viděl dráhu před dotykem.
- 5) Požadovaná dráhová dohlednost. Nejnížší minima, která provozovatel může použít při provozu za provozních podmínek III. kategorie, jsou:

Tabulka 7

Dráhová dohlednost (RVR) pro přiblížení III. kategorie v závislosti na DH a systému řízení/vedení dojezdu

Minima III. kategorie			
Kategorie přiblížení	Výška rozhodnutí (ft) (poznámka 2)	Systém řízení/vedení dojezdu	RVR (m)
III A	Méně než 100 ft	Nepožaduje se	200 m
III B	Méně než 100 ft	Pasivní při poruše	150 m (poznámka 1)
III B	Méně než 50 ft	Pasivní při poruše	125 m
III B	Méně než 50 ft nebo bez výšky rozhodnutí	Provozoschopný při poruše	75 m
<p><i>Poznámka 1:</i> Pro letouny certifikované podle CS-AWO pro provoz za každého počasí 321 b) 3. <i>Poznámka 2:</i> Nezbytnost vybavení řízením letů je stanovena v CS-AWO pro provoz za každého počasí podle minimální certifikované výšky rozhodnutí.</p>			

- f) Přiblížení okruhem
- 1) Nejnižší minima pro provozovatele pro přiblížení okruhem jsou:

Tabulka 8

Dohlednost a minimální výška pro klesání (MDH) při přiblížení okruhem v závislosti na kategorii letounu

	Kategorie letounu			
	A	B	C	D
MDH	400 ft	500 ft	600 ft	700 ft
Minimální meteorologická dohlednost	1 500 m	1 600 m	2 400 m	3 600 m

- 2) Přiblížení okruhem s předepsanými dráhami letu je přípustným postupem ve smyslu tohoto bodu.
- g) Přiblížení za viditelnosti. Provozovatel nesmí pro přiblížení za viditelnosti použít dráhovou dohlednost nižší než 800 m.
- h) Převod hlášené meteorologické dohlednosti na dráhovou dohlednost
- 1) Provozovatel zajistí, aby se převod meteorologické dohlednosti na dráhovou dohlednost nepoužíval při výpočtu minim pro vzlet, minim II. a III. kategorie, nebo je-li k dispozici hlášená dráhová dohlednost.

Poznámka: Jestliže je RVR hlášena větší než maximální hodnota stanovená provozovatelem letiště, např. „RVR více než 1 500 metrů“, není považována za hlášenou RVR v této souvislosti a je možno použít převodní tabulku.

- 2) Provozovatel zajistí, aby při převádění meteorologické dohlednosti na dráhovou dohlednost za všech ostatních okolností, než jsou uvedeny v bodu h) 1, byla používána tato tabulka:

Tabulka 9

Převod dohlednosti na dráhovou dohlednost (RVR)

Prvky osvětlení v provozu	RVR = hlášená ► C1 meteorologická dohlednost ◀ x	
	Den	Noc
Přibližovací soustava velké svítivosti	1,5	2,0
Jiný než výše uvedený druh osvětlení	1,0	1,5
Žádné osvětlení	1,0	Nepoužije se

*Dodatek I (nový) k OPS 1.430***Letištní provozní minima**

- a) Minima pro vzlet
- 1) Obecně
 - i) Minima pro vzlet stanovená provozovatelem musí být vyjádřena limity dohlednosti nebo dráhové dohlednosti s přihlédnutím ke všem významným faktorům každého letiště, jehož použití je plánováno, a k vlastnostem letounu. Na letištích, na nichž je přesně stanovena potřeba vidět a vyhnout se překážkám při vzletu nebo při vynuceném přistání, musí být stanoveny další podmínky (např. nejnižší základna oblačnosti).
 - ii) Velitel letadla nesmí zahájit vzlet, pokud meteorologické podmínky na letišti odletu nejsou stejné nebo lepší než platná minima pro přistání na tomto letišti, není-li k dispozici vhodné náhradní letiště při vzletu.
 - iii) Je-li hlášená meteorologická dohlednost nižší, než se požaduje pro vzlet, a dráhová dohlednost není hlášena, smí být vzlet zahájen pouze tehdy, může-li velitel letadla určit, že dráhová dohlednost/- dohlednost ve směru vzletové dráhy je stejná nebo lepší než požadované minimum.
 - iv) Není-li k dispozici hlášení meteorologické dohlednosti ani dráhová dohlednost, vzlet smí být zahájen pouze tehdy, může-li velitel letadla určit, že dráhová dohlednost/dohlednost ve směru vzletové dráhy je stejná nebo lepší než požadované minimum.
 - 2) Vizualní reference. Minima pro vzlet musí být zvolena tak, aby zajišťovala orientaci postačující k řízení letounu jak v případě přerušeno vzletu za nepříznivých okolností, tak i v případě pokračování ve vzletu po poruše kritické pohonné jednotky.
 - 3) Požadovaná dráhová dohlednost/dohlednost
 - i) Minima stanovená provozovatelem pro vzlet vícemotorových letounů s takovou výkonností, že v případě selhání kritické pohonné jednotky v libovolném bodu vzletu mohou buď zastavit, nebo pokračovat ve vzletu, dosáhnout výšky 1 500 ft nad letištem a přelétnout všechny překážky v požadované bezpečné výšce, musí být vyjádřena hodnotami dráhové dohlednosti/dohlednosti, které nesmí být nižší než hodnoty uvedené v tabulce 1 s výjimkami uvedenými v bodu 4 níže:

*Tabulka 1***Dráhová dohlednost/dohlednost pro vzlet**

Dráhová dohlednost/dohlednost pro vzlet	
► C1 Zařízení ◀	Dráhová dohlednost/dohlednost (poznámka 3)
Žádné (pouze ve dne)	500 m
Dráhová postranní světla a/nebo osové značky	250/300 m (poznámky 1 a 2)
Dráhová postranní světla, osová dráhová řada	200/250 m (poznámka 1)
Dráhová postranní světla, osová dráhová řada a vícenásobné informace o dráhové dohlednosti	150/200 m (poznámky 1 a 4)

<i>Poznámka 1:</i>	Vyšší hodnoty platí pro letouny kategorie D.
<i>Poznámka 2:</i>	Pro noční lety se požadují alespoň dráhová postranní světla a koncová světla dráhy.
<i>Poznámka 3:</i>	Hlášenou dráhovou dohlednost/dohlednost pro počáteční část rozjezdu může nahradit odhad pilota.
<i>Poznámka 4:</i>	Požadované hodnoty dráhové dohlednosti musí být dosaženo na všech příslušných měřicích místech s výjimkou uvedenou v poznámce 3.

- ii) Pro vícemotorové letouny, jejichž výkonnost jim neumožňuje splnit podmínky výše uvedeného bodu a) 3 i) v případě poruchy kritické pohonné jednotky, může být nezbytné okamžitě znovu přistát, vidět překážky v prostoru vzletu a vyhnout se jim. Takové letouny smí být provozovány s použitím níže uvedených minim pro vzlet za předpokladu, že jsou schopny dodržet platné bezpečné výšky nad překážkami v případě selhání motoru ve stanovené výšce. Minima pro vzlet stanovená provozovatelem musí být založena na výšce, z níž lze konstruovat čistou dráhu vzletu s jednou nepracující pohonnou jednotkou. Použitá minima dráhové dohlednosti nesmí být nižší než libovolná ze dvou hodnot uvedených v tabulce 1 výše nebo v následující tabulce 2.

Tabulka 2

Předpokládaná výška nad dráhou při poruše motoru v závislosti na dráhové dohlednosti/dohlednosti

Dráhová dohlednost/dohlednost pro vzlet	
Předpokládaná výška nad dráhou při poruše motoru	Dráhová dohlednost/dohlednost (poznámka 2)
< 50 ft	200 m
51–100 ft	300 m
101–150 ft	400 m
151–200 ft	500 m
201–300 ft	1 000 m
> 300 ft	1 500 m (poznámka 1)
<i>Poznámka 1:</i> 1 500 m se rovněž použije, nelze-li zkonstruovat přesnou dráhu vzletu.	
<i>Poznámka 2:</i> Hlášenou dráhovou dohlednost/dohlednost pro počáteční část rozjezdu může nahradit odhad pilota.	

- iii) Není-li k dispozici hlášení dráhové dohlednosti ani meteorologické dohlednosti, nesmí velitel letadla zahájit vzlet, pokud nemůže určit, zda aktuální podmínky splňují použitelná vzletová minima.
- 4) Výjimky z bodu a) 3 i):
- i) Provozovatel smí snížit minima pro vzlet na 125 m dráhové dohlednosti (letouny kategorie A, B a C) nebo na 150 m (letouny kategorie D), jsou-li splněny požadavky uvedené v bodech A) až E) a s výhradou schválení úřadu, jestliže:
- A) jsou v platnosti postupy provozu za podmínek nízké dohlednosti;

- B) jsou v činnosti dráhová osová světla velké svítivosti s roztečemi 15 m nebo menšími a dráhová postranní světla velké svítivosti s roztečemi 60 m nebo menšími;
 - C) členové letových posádek úspěšně dokončili výcvik na letovém simulátoru;
 - D) na začátku rozjezdu je z pilotního prostoru vidět úsek 90 m a
 - E) požadované hodnoty dráhové dohlednosti bylo dosaženo na všech příslušných měřicích místech.
- ii) S výhradou schválení úřadem smí provozovatel letounu vybaveného:
- A) schváleným systémem bočního vedení při vzletu nebo
 - B) schváleným HUD/HUDLS pro vzlet snížit minima dráhové dohlednosti pro vzlet pod 125 m (letouny kategorie A, B a C) nebo 150 m (letouny kategorie D), avšak nikoliv pod 75 m, pokud je k dispozici ochrana dráhy a prostředky jako pro přistání za provozních podmínek III. kategorie s podmínkou, že snížení minim schválí úřad.
- b) Přiblížení za provozních podmínek I. kategorie, APV a ► **C2** nepřesné přístrojové přiblížení ◀
- 1) Přiblížení za provozních podmínek I. kategorie je přesné přístrojové přiblížení a přistání s použitím ILS, MLS GLS (GNSS/GBAS) nebo PAR s výškou rozhodnutí nejméně 200 ft a s dráhovou dohledností nejméně 550 m, pokud úřad neschválil nižší hodnotu.
 - 2) ► **C2** Nepřesné přístrojové přiblížení (NPA) je přiblížení podle přístrojů ◀ s použitím některého z prostředků uvedených v tabulce 3 (minima pro systém), s MDH nebo DH nejméně 250 ft a RVR/CMV nejméně 750 m, pokud úřad neschválil nižší hodnotu.
 - 3) Přiblížení APV je přístrojové přiblížení využívající boční a vertikální navádění, které však nesplňuje požadavky stanovené pro přesné přístrojové přiblížení a přistání, s DH nejméně 250 ft a dráhovou dohledností nejméně 600 m, pokud úřad neschválil nižší hodnotu.
 - 4) Výška rozhodnutí (DH). Provozovatel zajistí, aby výška rozhodnutí pro přiblížení nebyla nižší než:
 - i) minimální výška, do níž lze použít prostředek pro přiblížení bez požadované vizuální reference, nebo
 - ii) bezpečná výška (OCH) pro danou kategorii letounu, nebo
 - iii) zveřejněná výška rozhodnutí pro postup přiblížení, je-li to zapotřebí, nebo
 - iv) 200 ft pro přiblížení za provozních podmínek I. kategorie, nebo
 - v) minimum pro systém uvedené v tabulce 3, nebo
 - vi) nejnižší výška rozhodnutí určená letovou příručkou letounu nebo rovnocenným dokumentem, pokud je v ní uvedena, podle toho, která hodnota je vyšší.
 - 5) Minimální výška pro klesání (MDH). Provozovatel zajistí, aby minimální výška pro klesání pro přiblížení nebyla nižší než:
 - i) bezpečná výška (OCH) pro danou kategorii letounu, nebo
 - ii) minimum pro systém uvedené v tabulce 3, nebo
 - iii) minimální výška klesání určená letovou příručkou letounu, pokud je v ní uvedena,
 podle toho, která hodnota je vyšší.

- 6) Vizuální reference. Pilot nesmí pokračovat v přiblížení pod MDA/MDH, jestliže zřetelně nevidí alespoň jednu z těchto vizuálních referencí jím rozlišitelných pro zamýšlenou dráhu:
- i) prvky přibližovací světelné soustavy,
 - ii) práh dráhy,
 - iii) prahové značky,
 - iv) prahová světla,
 - v) světla označení prahu dráhy,
 - vi) sestupový vizuální indikátor,
 - vii) dotykové pásmo nebo značky dotykového pásma,
 - viii) světla dotykového pásma,
 - ix) dráhovou postranní řadu nebo
 - x) jiné vizuální reference schválené úřadem.

Tabulka 3

Minima pro systém v závislosti na zařízeních

Minima pro systém	
► C1 Zařízení ◀	Nejnižší DH/MDH
Lokalizátor s DME nebo bez DME	250 ft
SRA (končící v 1/2 NM)	250 ft
SRA (končící v 1 NM)	300 ft
SRA (končící ve 2 NM nebo více)	350 ft
RNAV/LNAV	300 ft
VOR	300 ft
VOR/DME	250 ft
NDB	350 ft
NDB/DME	300 ft
VDF	350 ft

- c) Kritéria stanovení dráhové dohlednosti/převedená meteorologická dohlednost (viz tabulka 6)
- 1) Aby splňovalo nejnižší povolené hodnoty RVR/CMV uvedené v tabulce 6 (použitelné pro každou skupinu přiblížení), musí přístrojové přiblížení splňovat alespoň tyto požadavky na zařízení a s tím související podmínky:
- i) přístrojové přiblížení se stanoveným vertikálním profilem do 4,5° včetně pro letouny kategorie A a B, nebo 3,77° pro letouny kategorie C a D, pokud úřad neschválil jiné přibližovací úhly, přičemž zařízení jsou:
 - A) ILS/MLS/GLS/PAR nebo

- B) APV,
pokud trasa konečného přiblížení není odkloněná více než 15 stupňů v případě letounů kategorie A a B nebo více než 5 stupňů v případě letounů kategorie C a D.
- ii) přístrojové přiblížení s použitím techniky CDFA s nominálním vertikálním profilem do 4,5° včetně v případě letounů kategorie A a B, nebo 3,77° v případě letounů kategorie C a D, pokud úřad neschválil jiné přibližovací úhly, přičemž zařízení jsou NDB, NDB/DME, VOR, VOR/DME, LLZ, LLZ/DME, VDF, SRA nebo RNAV/LNAV, segment konečného přiblížení nejméně 3NM, přičemž jsou splněna i tato kritéria:
- A) trasa konečného přiblížení není odkloněná více než 15 stupňů v případě letounů kategorie A a B nebo ne více než 5 stupňů v případě letounů kategorie C a D a
- B) na začátku klesání je k dispozici FAF nebo jiný vhodný fix, nebo vzdálenost k THR je k dispozici přes FMS/RNAV nebo DME a
- C) pokud MAPt je určen načasováním, vzdálenost od FAF k THR je ≤ 8 NM;
- iii) přístrojová přiblížení se zařízeními NDB, NDB/DME, VOR, VOR/DME, LLZ, LLZ/DME, VDF, SRA nebo RNAV/LNAV, která nesplňují kritéria uvedená v bodě c) 1 ii) nebo s MDH $\geq 1\ 200$ ft.
- 2) Nezdařené přiblížení po přiblížení s použitím techniky CDFA se provede po dosažení nadmořské výšky rozhodnutí (výšky) nebo MAPt, podle toho, co nastane dříve. Boční část postupu nezdařeného přiblížení musí být vykonána přes MAPt, pokud není uvedeno jinak ve schématu přiblížení.
- d) Určení RVR/CMV/minim dohlednosti pro přiblížení za provozních podmínek I. kategorie, APV a ► **C2** nepřesné přístrojové přiblížení ◀
- 1) Hodnoty pro minimální RVR/CMV/dohlednost jsou nejvyšší z hodnot vyplývajících z tabulky 5 nebo 6, ale v příslušných případech nejsou vyšší než maximální hodnoty uvedené v tabulce 6.
- 2) Hodnoty v tabulce 5 jsou odvozeny z tohoto vzorce:
Požadovaná dráhová dohlednost/dohlednost (m) = $[(DH/MDH \text{ (ft)}) \times 0.3048] / \tan \alpha$ – délka přibližovací světelné soustavy (m)
Poznámka 1: α je úhel výpočtu se standardní hodnotou 3,00 stupně, která se postupně zvyšuje.
- 3) Se souhlasem úřadu lze do vzorce dosadit skutečný sklon přibližování a/nebo skutečnou délku přibližovací světelné soustavy dané dráhy.
- 4) Je-li přiblížení vykonáváno s horizontálním letovým segmentem rovným nebo vyšším než MDA/H, pro letoun kategorie A a B se přidá 200 metrů a pro letouny kategorie C a D se přidá 400 metrů k minimální hodnotě RVR/CMV vyplývající z tabulek 5 a 6.
Poznámka: Přidaná hodnota odpovídá době/vzdálenosti potřebné na navedení letadla na konečné klesání.
- 5) RVR menší než 750 metrů, jak je uvedeno v tabulce 5, lze použít:
- i) pro přiblížení za provozních podmínek I. kategorie na dráhy s FALS (viz dále) světly dotykového pásma dráhy (RTZL) a světly osové dráhové řady (RCLL) za předpokladu, že DH je nižší než 200 ft, nebo
- ii) pro přiblížení za provozních podmínek I. kategorie na dráhy bez RTZL a RCLL s použitím schváleného HUDLS nebo rovnocenného schváleného systému, nebo při vykonávání zdvojeného přiblížení nebo přiblížení s řízením k DH, které se rovná nebo je vyšší než 200 ft. ILS nesmí být prohlášen za omezené zařízení, nebo

- iii) pro přiblížení APV na dráhy s FALS, RTZL a RCLL s použitím schváleného HUD.
- 6) Úřad může schválit hodnoty RVR nižší než ty, které jsou uvedeny v tabulce 5, v případě použití HUDLS a přiblížení v automatickém režimu v souladu s bodem e) tohoto dodatku.
- 7) Vizualní prostředky zahrnují standardní dráhové značky a přibližovací světelnou soustavu (dráhová postranní řada, prahová světla a koncová světla dráhy a v některých případech rovněž světla dotykového pásma dráhy a/nebo dráhová osová světla). Přípustné konfigurace přibližovací světelné soustavy jsou uvedeny v tabulce 4.
- 8) Bez ohledu na požadavky bodu d) 7) může úřad schválit, že hodnoty RVR relevantní pro základní přibližovací světelnou soustavu (BALS) se použijí na drahách tam, kde je přibližovací světelná soustava omezena na délku pod 210 m kvůli terénu nebo vodě, ale kde je k dispozici alespoň jedna světelná příčka.
- 9) Při nočním provozu nebo jakémkoli jiném provozu, kdy je potřeba rozsvítit dráhová světla a přibližovací světelnou soustavu, musí být světla rozsvícená a provozuschopná, není-li v tabulce 6a stanoveno jinak.

Tabulka 4

Přibližovací světelné soustavy

Třída OPS zařízení	Délka, konfigurace a intenzita přibližovací světelné soustavy
FALS (Full Approach Light System – úplná přibližovací světelná soustava)	ICAO: Světelná soustava přesného přístrojového přiblížení za provozních podmínek I. kategorie (HIALS 720 m \geq) kódování vzdálenosti na ose, krátká příčka na ose
IALS (Inter-mediate Approach Light System – neúplná přibližovací světelná soustava)	ICAO: Simple Approach Lighting System (HIALS 420–719 m) jediný zdroj, krátká příčka
BALS (Basic Approach Light System – základní přibližovací světelná soustava)	Jakákoli jiná přibližovací světelná soustava (HIALS, MIALS nebo ALS 210–419 m)
NALS (No Approach Light System – žádná přibližovací světelná soustava)	Jakákoli jiná přibližovací světelná soustava (HIALS, MIALS nebo ALS < 210 m) nebo žádná přibližovací světelná soustava

Tabulka 5

RVR/CMV (viz tabulka 11) v závislosti na DH/MDH

DH nebo MDH			Třída světelného zařízení			
			FALS	IALS	BALS	NALS
			Viz bod d) 5), d) 6) a d) 10) o RVR < 750 m			
Ft			Metry			
200	—	210	550	750	1 000	1 200

DH nebo MDH			Třída světelného zařízení			
			FALS	IALS	BALS	NALS
			Viz bod d) 5), d) 6) a d) 10) o RVR < 750 m			
Ft			Metry			
211	—	220	550	800	1 000	1 200
221	—	230	550	800	1 000	1 200
231	—	240	550	800	1 000	1 200
241	—	250	550	800	1 000	1 300
251	—	260	600	800	1 100	1 300
261	—	280	600	900	1 100	1 300
281	—	300	650	900	1 200	1 400
301	—	320	700	1 000	1 200	1 400
321	—	340	800	1 100	1 300	1 500
341	—	360	900	1 200	1 400	1 600
361	—	380	1 000	1 300	1 500	1 700
381	—	400	1 100	1 400	1 600	1 800
401	—	420	1 200	1 500	1 700	1 900
421	—	440	1 300	1 600	1 800	2 000
441	—	460	1 400	1 700	1 900	2 100
461	—	480	1 500	1 800	2 000	2 200
481	—	500	1 500	1 800	2 100	2 300
501	—	520	1 600	1 900	2 100	2 400
521	—	540	1 700	2 000	2 200	2 400
541	—	560	1 800	2 100	2 300	2 500
561	—	580	1 900	2 200	2 400	2 600
581	—	600	2 000	2 300	2 500	2 700
601	—	620	2 100	2 400	2 600	2 800
621	—	640	2 200	2 500	2 700	2 900
641	—	660	2 300	2 600	2 800	3 000

DH nebo MDH			Třída světelného zařízení			
			FALS	IALS	BALS	NALS
Ft			Metry			
Viz bod d) 5), d) 6) a d) 10) o RVR < 750 m						
661	—	680	2 400	2 700	2 900	3 100
681	—	700	2 500	2 800	3 000	3 200
701	—	720	2 600	2 900	3 100	3 300
721	—	740	2 700	3 000	3 200	3 400
741	—	760	2 700	3 000	3 300	3 500
761	—	800	2 900	3 200	3 400	3 600
801	—	850	3 100	3 400	3 600	3 800
851	—	900	3 300	3 600	3 800	4 000
901	—	950	3 600	3 900	4 100	4 300
951	—	1 000	3 800	4 100	4 300	4 500
1 001	—	1 100	4 100	4 400	4 600	4 900
1 101	—	1 200	4 600	4 900	5 000	5 000
1 201 a více			5 000	5 000	5 000	5 000

Tabulka 6

Minimální a maximální použitelné hodnoty pro RVR/převedenou meteorologickou dohlednost (viz tabulka 11) pro všechna přístrojová přiblížení až po minima pro provozní podmínky I. kategorie (dolní a horní mezní hodnoty)

Zařízení/podmínky	RVR/CMV (m)	Kategorie letounu			
		A	B	C	D
ILS, MLS, GLS, PAR a APV	Min.	V souladu s tabulkou 5			
	Max.	1 500	1 500	2 400	2 400
NDB, NDB/DME, VOR, VOR/DME, LLZ, LLZ/DME, VDF, SRA, RNAV/LNAV s postupem splňujícím kritéria uvedená v bodě c) 1 ii):	Min.	750	750	750	750
	Max.	1 500	1 500	2 400	2 400

Zařízení/podmínky	RVR/CMV (m)	Kategorie letounu			
		A	B	C	D
Pro NDB, NDB/DME, VOR, VOR/DME, LLZ, LLZ/DME, VDF, SRA, RNAV/LNAV: — nesplňující kritéria uvedená v bodě c) 1 ii) nebo — s DH nebo MDH \geq 1 200 ft	Min.	1 000	1 000	1 200	1 200
	Max.	Podle tabulky 5 s použitím techniky CDFA, jinak se k hodnotám v tabulce 5 přidá 200/400 metrů, výsledná hodnota však nesmí přesahovat 5 000 m			

Tabulka 6a

Selhání nebo porucha zařízení – dopad na minima pro přistání:

Selhání nebo porucha zařízení (poznámka 1)	Dopad na minima pro přistání				
	CAT IIIB (poznámka 2)	CAT IIIA	CAT II	CAT I	Přístrojové přiblížení
Záložní vysílač ILS	Nepovoleno		Žádný dopad		
Vnější návěstidlo	Žádný dopad, je-li nahrazeno zveřejněnou rovnocennou polohou				Nepoužije se
Středové návěstidlo	Žádný dopad				Žádný dopad, nepoužívá-li se jako MAPT
System pro vyhodnocení dráhové dohlednosti dotykového pásma	Lze dočasně nahradit RVR střední části, je-li to schváleno státem, v němž se letiště nachází. RVR lze nahlásit pozorováním lidským okem			Žádný dopad	
Dráhová dohlednost střední části nebo konce dráhy	Žádný dopad				
Anemometr pro používanou dráhu	Žádný dopad, je-li k dispozici jiný pozemní zdroj				
Celiometr	Žádný dopad				
Přibližovací světelná soustava	Není povoleno pro operace s DH > 50 ft	Nepovoleno		Minima jako v případě žádného zařízení	
Přibližovací světelná soustava s výjimkou posledních 210 m	Žádný dopad		Nepovoleno		Minima jako v případě žádného zařízení
Přibližovací světelná soustava s výjimkou posledních 420 m	Žádný dopad			Minima jako v případě neúplných zařízení	
Záložní zdroj pro přibližovací světelnou soustavu	Žádný dopad				

Selhání nebo porucha zařízení (poznámka 1)	Dopad na minima pro přistání				
	CAT IIIB (poznámka 2)	CAT IIIA	CAT II	CAT I	Přístrojové přiblížení
Světelná soustava pro celou dráhu	Nepovoleno			Ve dne – minima jako v případě žádného zařízení V noci – nepovoleno	
Dráhová postranní světla	Pouze ve dne; v noci – nepovoleno				
Osová dráhová řada	Ve dne – RVR 300 m V noci – nepovoleno		Ve dne – RVR 300 m V noci – 550 m	Žádný dopad	
Rozteč osových světél zvýšena na 30 m	RVR 150 m	Žádný dopad			
Světla dotykového pásma	Ve dne – RVR 200 m V noci – 300 m	Ve dne – RVR 300 m V noci – 550 m		Žádný dopad	
Záložní zdroj pro dráhová světla	Nepovoleno			Žádný dopad	
Světelná soustava pro pojždění	Žádný dopad – s výjimkou zpoždění v důsledku snížené pohyblivosti				
<p><i>Poznámka 1:</i> Podmínky týkající se tabulky 6a:</p> <ol style="list-style-type: none"> Několikanásobná selhání dráhové světelné soustavy jiná než ta, která jsou uvedena v tabulce 6a, nejsou přípustná. Výpadky přiblížovací a dráhové světelné soustavy se řeší samostatně. Provoz za provozních podmínek II. nebo III. kategorie. Kombinace poruch dráhové světelné soustavy a zařízení pro vyhodnocení dráhové dohlednosti není povolena. Selhání jiná než ILS mají dopad pouze na dráhovou dohlednost, a nikoli na DH. <p><i>Poznámka 2:</i> Při provozu za provozních podmínek kategorie IIIB bez DH provozovatel zajistí, aby se na letouny, které mohou být provozovány bez DH s nejnižšími omezeními dráhové dohlednosti, vztahovalo kromě údajů v tabulce 6a rovněž toto:</p> <ol style="list-style-type: none"> Dráhová dohlednost (RVR). Na letišti musí být k dispozici alespoň jedna hodnota RVR. Dráhová světelná soustava <ol style="list-style-type: none"> žádná světla postranní dráhové řady nebo žádná osová světla – ve dne – RVR 200 m; v noci – nepovoleno; žádná světla TDZ – bez omezení; žádný záložní zdroj pro dráhová světla – ve dne – RVR 200 m; v noci – nepovoleno. 					

- 10) Jednopilotní provoz. Pro jednopilotní provoz musí provozovatel vypočítat minimální dráhovou dohlednost/dohlednost pro všechna přiblížení podle OPS 1.430 a tohoto dodatku.
- RVR menší než 800 metrů, jak je uvedeno v tabulce 5, lze použít pro přiblížení za provozních podmínek I. kategorie za předpokladu, že se některý z uvedených údajů použije alespoň po platnou DH:
 - vhodný autopilot připojený na ILS nebo MLS, který není prohlášen za omezený, nebo

- B) schválený HUDLS (v případě potřeby včetně EVS), nebo rovnocenný schválený systém.
- ii) Nejsou-li k dispozici RTZL a/nebo RCLL, nesmí být minimální hodnota RVR/CMV nižší než 600 m.
- iii) RVR nižší než 800 metrů, jak je uvedeno v tabulce 5, lze použít pro provoz APV na dráhy s FALS, RTZL a RCLL při použití schváleného HUDLS nebo rovnocenného schváleného systému, nebo při vykonávání zdvojeného přiblížení na DH rovnou nebo vyšší než 250 ft.
- e) Provoz za provozních podmínek horších než standardní I. kategorie.
- 1) Výška rozhodnutí.
Výška rozhodnutí pro provoz za provozních podmínek horších než standardní I. kategorie nesmí být nižší než:
- i) minimální výška rozhodnutí určená letovou příručkou letounu, pokud je v ní uvedena, nebo
- ii) minimální výška, do níž lze použít prostředek pro přesné přístrojové přiblížení bez požadované vizuální reference, nebo
- iii) bezpečná výška (OCH) pro danou kategorii letounu, nebo
- iv) výška rozhodnutí, pro kterou má letová posádka oprávnění, nebo
- v) 200 ft,
podle toho, která hodnota je vyšší.
- 2) Druh zařízení.
ILS/MLS, který podporuje provoz za provozních podmínek horších než standardní I. kategorie, musí být neomezené zařízení s přímočarým kurzem ($\leq 3\sigma$ odchylka) a ILS musí být schválené pro:
- i) třídu I/T/1 pro provoz až do minimální hodnoty RVR 450 m, nebo
- ii) třídu II/D/2 pro provoz až do RVR menší než 450 m.
- Jednotlivá zařízení ILS jsou přípustná pouze tehdy, je-li zajištěna výkonnost do úrovně 2.
- 3) Požadovaná RVR/CMV.
Nejnižší minima, která smí používat provozovatel pro provoz za provozních podmínek horších než standardní I. kategorie, jsou stanovena v tabulce 6b:

Tabulka 6b

Minimální hodnoty pro RVR/CMV pro provoz za provozních podmínek horších než standardní I. kategorie v závislosti na přiblížovací světelné soustavě

Minima pro provoz za provozních podmínek horších než standardní I. kategorie						
DH (ft)			Třída světelného zařízení			
			FALS	IALS	BALS	NALS
			RVR/CMV (v metrech)			
200	—	210	400	500	600	750
211	—	220	450	550	650	800

Minima pro provoz za provozních podmínek horších než standardní I. kategorie						
DH (ft)			Třída světelného zařízení			
			FALS	IALS	BALS	NALS
			RVR/CMV (v metrech)			
221	—	230	500	600	700	900
231	—	240	500	650	750	1 000
241	—	249	550	700	800	1 100

Poznámka 1: Vizualní prostředky zahrnují standardní dráhové značky, přibližovací světelnou soustavu, dráhová postranní světla, prahová světla a koncová světla dráhy a pro provoz pod 450 m rovněž zahrnují světla dotykového pásma dráhy a/nebo dráhová osová světla.

- 4) Vizualní reference. Pilot nesmí pokračovat v přiblížení pod výšku rozhodnutí, pokud nemá trvalou vizualní referenci obsahující segment nejméně tří po sobě jdoucích světel osové řady přibližovací světelné soustavy, světel dotykového pásma dráhy, dráhových osových světel nebo dráhové postranní řady či jejich kombinace. Tato vizualní reference musí obsahovat boční prvek přibližovací soustavy, tj. její příčku, práh nebo krátkou příčku osvětlení dotykového pásma, pokud se provoz nevykonává s použitím schváleného HUDLS použitelného na nejméně 150 ft.
- 5) Schválení.
- Pro provoz za provozních podmínek horších než standardní I. kategorie:
- přiblížení se vykoná v automatickém režimu, po němž následuje automaticky řízené přistání, nebo se použije schválený HUDLS na nejméně 150 ft nad prahem;
 - letadlo je certifikované v souladu s CS-AWO pro provoz za provozních podmínek II. kategorie;
 - systém automaticky řízeného přistání je schválený pro provoz za provozních podmínek kategorie IIIA;
 - požadavky na provozuschopnost se ověřují v souladu s dodatkem 1 k OPS 1.440 h);
 - vykoná se výcvik uvedený v dodatku 1 k OPS 1.450 h), který zahrnuje výcvik a přezkušování na letovém simulátoru s použitím vhodných pozemních a vizualních pomůcek na nejnižší použitelnou RVR;
 - provozovatel musí zajistit stanovení a fungování postupů pro nízkou dohlednost na plánovaném letišti přistání a
 - provozovatel musí být schválen úřadem.
- f) Přístrojové přiblížení – provoz za provozních podmínek II. kategorie a provoz za provozních podmínek jiných než standardní II. kategorie
- Obecně.
 - Provozem za provozních podmínek II. kategorie je přesné přístrojové přiblížení a přistání s použitím ILS nebo MLS při:
 - výšce rozhodnutí nižší než 200 ft, avšak ne nižší než 100 ft, a
 - dráhové dohlednosti nejméně 300 m.

- ii) Provozem za provozních podmínek jiných než standardní II. kategorie je přesné přístrojové přiblížení a přistání s použitím ILS nebo MLS, který splňuje požadavky na zařízení podle iii):
 - A) výška rozhodnutí nižší než 200 ft, avšak ne nižší než 100 ft (viz tabulka 7b), a
 - B) dráhová dohlednost nejméně 350/400 m (viz tabulka 7b).
- iii) ILS/MLS, který podporuje provoz za provozních podmínek jiných než standardní II. kategorie, je neomezené zařízení s přímočarým kurzem ($\leq 3^\circ$ odchylka) a ILS musí být schválený pro:
 - A) třídu I/T/1 pro provoz do RVR 450 m a DH 200 ft nebo více, nebo
 - B) třídu II/D/2 pro provoz s RVR pod 450 m RVR nebo DH pod 200 ft.

Jednotlivá zařízení ILS jsou přípustná pouze tehdy, je-li zajištěna výkonnost do úrovně 2.

- 2) Výška rozhodnutí. Provozovatel musí zajistit, aby výška rozhodnutí pro:
 - i) provoz za provozních podmínek jiných než standardní II. kategorie a II. kategorie nebyla nižší než:
 - A) minimální výška rozhodnutí určená letovou příručkou letounu, pokud je v ní uvedena, nebo
 - B) minimální výška, do níž lze použít prostředek pro přesné přístrojové přiblížení bez požadované vizuální reference, nebo
 - C) bezpečná výška (OCH) pro danou kategorii letounu, nebo
 - D) výška rozhodnutí, pro kterou má letová posádka oprávnění, nebo
 - E) 100 ft,
 podle toho, která hodnota je vyšší.
- 3) Vizuální reference. Pilot nesmí pokračovat v přiblížení pod výšku rozhodnutí provozu za provozních podmínek II. kategorie nebo jiných než standardní II. kategorie stanovenou podle bodu d) 2, pokud nemá trvalou vizuální referenci obsahující segment nejméně tří po sobě jdoucích světelných řad přibližovací světelné soustavy, světelného pásma dráhy, dráhových osových světelných řad či jejich kombinace. Tato vizuální reference musí obsahovat boční prvek přibližovací soustavy, tj. její příčku, práh nebo krátkou příčku osvětlením dotykového pásma, pokud se provoz nevykonává až po dotyk s použitím schváleného HUDLS.
- 4) i) Požadovaná dráhová dohlednost. Nejnižší minima, která provozovatel může použít pro provoz za provozních podmínek II. kategorie, jsou:

Tabulka 7a

Dráhová dohlednost (RVR) pro provoz za provozních podmínek II. kategorie v závislosti na výšce rozhodnutí

Minima pro provoz za provozních podmínek II. kategorie		
DH (ft)	Automatické řízení/schválený HUDLS do výšky nižší než DH (poznámka 1a)	
	Dráhová dohlednost (RVR) Kategorie letounu A, B a C	Dráhová dohlednost (RVR) Kategorie letounu D
100–120	300 m	300/350m (poznámka 2a)
121–140	400 m	400 m
141 a více	450 m	450m
<p><i>Poznámka 1a:</i> Odkaz na „automatický režim do výšky menší než výška rozhodnutí“/schváleného HUDLS v této tabulce znamená trvalé zapnutí systému automatického řízení do výšky 80 % výšky rozhodnutí. Požadavky na letovou způsobilost mohou tedy ovlivnit použitelnou výšku rozhodnutí prostřednictvím minimální schválené výšky použití autopilota.</p> <p><i>Poznámka 2a:</i> 300 m lze použít pro letoun kategorie D provádějící přistání v automatickém režimu.</p>		

- ii) Požadovaná dráhová dohlednost. Nejnižší minima, která provozovatel může použít při provozu za provozních podmínek jiných než standardní II. kategorie, jsou:

Tabulka 7b

Minimální hodnoty pro RVR pro provoz za provozních podmínek jiných než standardní II. kategorie v závislosti na přibližovací světelné soustavě

Minima pro provoz za provozních podmínek jiných než standardní II. kategorie					
DH (ft)	Automaticky řízené přistání nebo schválený HUDLS až po dotyk				
	Třída světelného zařízení				
	FALS	IALS	BALS	NALS	
	Viz d) 5), d) 6) a d) 10) o RVR < 750m				
	CAT A–C	CAT D	CAT A–D	CAT A–D	CAT A–D
RVR v metrech					
100–120	350	400	450	600	700
121–140	400	450	500	600	700
141–160	450	500	500	600	750
161–199	450	500	550	650	750

Poznámka: Vizualní prostředky požadované pro provoz za provozních podmínek jiných než standardní II. kategorie zahrnují standardní dráhové značky a přibližovací a dráhovou světelnou soustavu (dráhová postranní světla, prahová světla a koncová světla dráhy). Pro provoz při RVR 400 m nebo méně musí být k dispozici osová řada světel. Konfigurace přibližovací světelné soustavy jsou uvedeny v tabulce 4.

- iii) Pro provoz za provozních podmínek jiných než standardní II. kategorie provozovatel musí zajistit stanovení a fungování postupů pro nízkou dohlednost na plánovaném letišti přistání.
- g) Přesné přístrojové přiblížení – provoz za provozních podmínek III. kategorie
 - 1) Obecně. Provoz za provozních podmínek III. kategorie se člení takto:
 - i) Provoz za provozních podmínek kategorie III A. Přesné přístrojové přiblížení a přistání s použitím ILS nebo MLS při:
 - A) výšce rozhodnutí nižší než 100 ft a
 - B) dráhové dohlednosti nejméně 200 m.
 - ii) Provoz za provozních podmínek kategorie III B. Přesné přístrojové přiblížení a přistání s použitím ILS nebo MLS při:
 - A) výšce rozhodnutí nižší než 100 ft nebo bez stanovené výšky rozhodnutí a
 - B) dráhové dohlednosti nižší než 200 m, avšak ne nižší než 75 m.

Poznámka: Pokud výška rozhodnutí (DH) a dráhová dohlednost (RVR) nespádají do stejné kategorie, určí se na základě RVR, do které kategorie bude patřit daný typ provozu.
 - 2) Výška rozhodnutí. Provozovatel zajistí, aby výška rozhodnutí v případě provozu s výškou rozhodnutí nebyla nižší než:
 - i) minimální výška rozhodnutí určená letovou příručkou letounu, pokud je v ní uvedena, nebo
 - ii) minimální výška, do níž lze použít prostředek pro přesné přístrojové přiblížení bez požadované vizuální reference, nebo
 - iii) výška rozhodnutí, pro kterou má letová posádka oprávnění.
 - 3) Provoz bez stanovené výšky rozhodnutí. Provoz bez stanovené výšky rozhodnutí lze provádět pouze tehdy, pokud:
 - i) je provoz bez stanovené výšky rozhodnutí povolen letovou příručkou a
 - ii) prostředek pro přiblížení a zařízení letiště umožňují provoz bez stanovené výšky rozhodnutí a
 - iii) provozovatel má oprávnění k provozu za provozních podmínek III. kategorie bez stanovené výšky rozhodnutí.

Poznámka: V případě dráhy pro provoz za provozních podmínek III. kategorie lze předpokládat, že umožňuje provoz bez stanovené výšky rozhodnutí, pokud takový provoz není výslovně omezen ve vydané letecké informační příručce (AIP) nebo NOTAMem.
 - 4) Vizualní reference
 - i) Pilot nesmí pokračovat při letu za provozních podmínek kategorie IIIA a IIIB s pasivními systémy řízení letu ani s použitím schváleného HUDLS v přiblížení pod výšku rozhodnutí stanovenou podle bodu g) 2, pokud nemá trvalou vizuální referenci obsahující segment nejméně tří po sobě jdoucích světel osové řady přibližovací světelné soustavy, světel dotykového pásma dráhy, dráhových osových světel nebo postranní dráhové řady či jejich kombinace.

- ii) Pilot nesmí pokračovat při letu za provozních podmínek kategorie IIIB se systémy řízení letu provozuschopnými při poruše nebo s hybridním systémem přistání provozuschopným při poruše (obsahujícím např. HUDLS) v přiblížení pod výšku rozhodnutí stanovenou podle bodu e) 2, pokud nemá trvalou vizuální referenci zahrnující nejméně jedno světlo dráhové osové řady.
- 5) Požadovaná dráhová dohlednost. Nejnižší minima, která provozovatel může použít pro provoz za provozních podmínek III. kategorie, jsou:

Tabulka 8

Dráhová dohlednost (RVR) pro provoz za provozních podmínek III. kategorie v závislosti na výšce rozhodnutí a systému řízení/vedení dojezdu

Minima pro provoz za provozních podmínek III. kategorie			
Kategorie	Výška rozhodnutí (ft) (poznámka 2)	Systém řízení/vedení dojezdu	RVR (m)
IIIA	Méně než 100 ft	Nepožaduje se	200 m
IIIB	Méně než 100 ft	Pasivní při poruše	150 m (poznámka 1)
IIIB	Méně než 50 ft	Pasivní při poruše	125 m
IIIB	Méně než 50 ft nebo bez stanovené výšky rozhodnutí	Provozuschopný při poruše (poznámka 3)	75 m

Poznámka 1: Pro letouny certifikované podle CS-AWO 321 b) 3) nebo rovnocenné.
Poznámka 2: Nezbytnost vybavení řízením letů je stanovena v CS-AWO podle minimální certifikované výšky rozhodnutí.
Poznámka 3: Uvedený systém provozuschopný při poruše může sestávat z hybridního systému provozuschopného při poruše.

- h) Systémy zvýšené dohlednosti
- 1) Pilot používající systém zvýšené viditelnosti certifikovaný pro účely tohoto odstavce a používaný v souladu postupy a omezeními schválené letové příručky může:
- i) pokračovat v přiblížení pod DH nebo MDH do 100 ft nad prahovou nadmořskou výškou dráhy za předpokladu, že na systému zvýšené dohlednosti je zobrazena a je rozpoznatelná alespoň jedna z těchto vizuálních referencí:
- A) prvky přibližovací světelné soustavy, nebo
- B) práh dráhy, identifikovatelný alespoň jedním z těchto prvků: začátek přistávací plochy dráhy, osvětlení prahu, světla označení prahu dráhy a dotykové pásmo, identifikovatelné alespoň jedním z těchto prvků: přistávací plocha dotykového pásma dráhy, světla dotykového pásma, značky dotykového pásma nebo dráhová světla;
- ii) snížit vypočtenou RVR/CMV pro přiblížení z hodnoty ve sloupci 1 tabulky 9 na hodnotu ve sloupci 2:

Tabulka 9

Přiblížení s použitím EVS při snížení RVR/CMV v závislosti na běžné RVR/CMV

Běžně požadovaná RVR/CMV	RVR/CMV pro přiblížení s použitím EVS
550	350
600	400
650	450
700	450
750	500
800	550
900	600
1 000	650
1 100	750
1 200	800
1 300	900
1 400	900
1 500	1 000
1 600	1 100
1 700	1 100
1 800	1 200
1 900	1 300
2 000	1 300
2 100	1 400
2 200	1 500
2 300	1 500
2 400	1 600
2 500	1 700
2 600	1 700
2 700	1 800

Běžně požadovaná RVR/CMV	RVR/CMV pro přiblížení s použitím EVS
2 800	1 900
2 900	1 900
3 000	2 000
3 100	2 000
3 200	2 100
3 300	2 200
3 400	2 200
3 500	2 300
3 600	2 400
3 700	2 400
3 800	2 500
3 900	2 600
4 000	2 600
4 100	2 700
4 200	2 800
4 300	2 800
4 400	2 900
4 500	3 000
4 600	3 000
4 700	3 100
4 800	3 200
4 900	3 200
5 000	3 300

- 2) Bod h) 1 lze použít pouze pro provoz ILS, MLS, PAR, GLS a APV s DH nejméně 200 ft nebo přiblížení s použitím schváleného navádění pro vertikální letovou trasu pro MDH nebo DH nejméně 250 ft.
- 3) Pilot nemůže pokračovat v přiblížení pod 100 stop nad prahovou nadmořskou výškou pro plánovanou dráhu, pokud na systému zvýšené dohlednosti není zobrazena a jím rozlišitelná alespoň jedna z těchto vizuálních referencí:
 - A) prahová světla nebo značky, nebo

- B) světla nebo značky dotykového pásma.
- i) Úmyslně vynecháno
- j) Přiblížení okruhem
- 1) Minimální výška pro klesání (MDH). MDH pro přiblížení okruhem je vyšší hodnota z těchto hodnot:
 - i) zveřejněná OCH pro přiblížení okruhem pro danou kategorii letounu, nebo
 - ii) minimální výška přiblížení okruhem podle tabulky 10, nebo
 - iii) DH/MDH předcházejícího postupu přístrojového přiblížení.
 - 2) Minimální nadmořská výška pro klesání (MDA). MDA pro přiblížení okruhem se vypočte připočtením zveřejněného stoupání na letišti k MDH stanovené podle bodu 1.
 - 3) Dohlednost. Minimální dohlednost pro přiblížení okruhem je vyšší hodnota z těchto hodnot:
 - i) dohlednost pro přiblížení okruhem pro danou kategorii letounu, je-li zveřejněna, nebo
 - ii) minimální dohlednost podle tabulky 10, nebo
 - iii) RVR/CMV podle tabulky 5 a 6 pro předcházející postup přístrojového přiblížení.
 - 4) Bez ohledu na požadavky uvedené v bodě d) 3 může úřad osvobodit provozovatele od požadavku zvýšit dohlednost nad hodnotu stanovenou podle tabulky 10.
 - 5) Výjimky uvedené v bodě 4 musí být omezeny na místa, kde existuje zřejmý veřejný zájem udržet stávající provoz. V případě výjimek je třeba vycházet ze zkušeností provozovatele, výcvikového programu a ► **C2** kvalifikace letové posádky. ◀ Výjimky je třeba v pravidelných intervalech přezkoumávat.

Tabulka 10

Minimální dohlednost a MDH pro přiblížení okruhem v závislosti na kategorii letounu

	Kategorie letounu			
	A	B	C	D
MDH (ft)	400	500	600	700
Minimální meteorologická dohlednost (m)	1 500	1 600	2 400	3 600

- 6) Přiblížení okruhem s předepsanými dráhami letu je přípustným postupem ve smyslu tohoto bodu.
- k) Přiblížení za viditelnosti. Provozovatel nesmí pro přiblížení za viditelnosti použít dráhovou dohlednost nižší než 800 m.
- l) Převod hlášené meteorologické dohlednosti na RVR/CMV.
- 1) ► **C2** Provozovatel musí zajistit, aby se převod meteorologické dohlednosti na RVR/CMV nepoužíval pro vzlet, pro výpočet jakékoliv jiné požadované minimální RVR menší než 800 m, nebo je-li k dispozici hlášená dráhová dohlednost. ◀

Poznámka: Jestliže je RVR hlášena větší než maximální hodnota stanovená provozovatelem letiště, např. „RVR více než 1 500 metrů“, není považována za hlášenou hodnotu pro účely tohoto odstavce.

- 2) Provozovatel zajistí, aby při převádění meteorologické dohlednosti na dráhovou dohlednost za všech ostatních okolností, než jsou uvedeny v bodu l) 1, byla používána tato tabulka:

Tabulka 11

Převod hlášené meteorologické dohlednosti na RVR/CMV

Prvky osvětlení v provozu	RVR/CMV = hlášená ► C1 meteorologická dohlednost ◀ ×	
	Den	Noc
Přibližovací soustava velké svítivosti	1,5	2,0
Jiný než výše uvedený druh osvětlení	1,0	1,5
Žádné osvětlení	1,0	Nepoužije se

Dodatek 2 k OPS 1.430 c)

Kategorie letounů – provoz za každého počasí

a) Klasifikace letounů

Kritériem pro klasifikaci letounů a jejich zařazení do jednotlivých kategorií je indikovaná rychlost nad prahem (VAT), která se rovná pádové rychlosti (VSO) vynásobené 1,3 nebo VS1G vynásobené 1,23 v přistávací konfiguraci a s maximální schválenou přistávací hmotností. Je-li k dispozici VSO i VS1G, použije se ta, která dává vyšší VAT. Kategorie letounů odpovídající hodnotám VAT jsou uvedeny v této tabulce:

Kategorie letounu	VAT
A	menší než 91 kt
B	od 91 do 120 kt
C	od 121 do 140 kt
D	od 141 do 165 kt
E	od 166 do 210 kt

Přistávací konfiguraci, kterou je nutno vzít v úvahu, definuje provozovatel nebo výrobce letounu.

b) Trvalá změna kategorie (maximální přistávací hmotnosti)

- 1) Provozovatel smí trvale omezit maximální přistávací hmotnost a použít této hmotnosti ke stanovení VAT, pokud to schválí úřad.
- 2) Kategorie vymezená určitému letounu musí být trvalá a nezávislá na měnících se podmínkách každodenního provozu.

*Dodatek 1 k OPS 1.440***Provoz za podmínek nízké dohlednosti – obecná provozní pravidla**

- a) Obecně. Pro zavádění a schvalování provozu za podmínek nízké dohlednosti platí tyto postupy.
- b) Prokázání provozuschopnosti. Účelem prokázání provozuschopnosti je zjistit nebo potvrdit použití a efektivnost příslušných systémů vedení letadla, včetně HUDLS v případě potřeby, výcviku, postupů letových posádek, programů údržby a příruček k uplatnění schváleného programu kategorie II/III.
- 1) Pokud je požadována DH 50 ft nebo vyšší, musí být uskutečněno nejméně 30 přiblížení a přistání v provozu za použití systémů kategorie II/III instalovaných v každém typu letadla. Je-li DH nižší než 50 ft, pak je nutno provést nejméně 100 přiblížení a přistání, pokud úřad neschválí jinak.
 - 2) Jestliže má provozovatel různé varianty téhož typu letounu, využívající tytéž základní systémy řízení letu a zobrazování letových údajů, nebo různé základní systémy řízení letu a zobrazování letových údajů na tomtéž typu letadla, musí prokázat, že tyto varianty splňují základní kritéria výkonnosti systému, ale nemusí provádět úplné prokázání provozuschopnosti pro každou variantu. Úřad může rovněž uznat snížení počtu přiblížení a přistání v závislosti na uznání zkušeností získaných jiným provozovatelem s AOC vydaným podle OPS 1, který používá stejný typ nebo variantu letounu a stejné postupy.
 - 3) Překračuje-li počet neúspěšných přiblížení 5 % z celkového počtu (např. neuspokojivé přistání, odpojení systému), program vyhodnocování musí být postupně rozšířen o alespoň 10 přiblížení a přistání, dokud není celkový počet výskytu selhání nižší než 5 %.
- c) Shromažďování údajů pro prokázání provozuschopnosti. Každý žadatel vypracuje způsob shromažďování údajů (např. formulář, který používá letová posádka) k zaznamenávání výkonnosti přiblížení a přistání. Výsledné údaje a shrnutí údajů z prokazování musí být poskytnuty úřadu k vyhodnocení.
- d) Rozbor údajů. Neuspokojivá přiblížení nebo automatická přistání musí být dokumentována a vyhodnocena.
- e) Nepřetržité monitorování
- 1) Provozovatel musí po získání počátečního povolení nepřetržitě monitorovat provoz, aby zjistil jakékoli nežádoucí tendence dříve, než se stanou nebezpečnými. K tomuto účelu lze využít hlášení letových posádek.
 - 2) Po dobu dvanácti měsíců je nutno uchovávat tato hlášení:
 - i) celkový počet přiblížení provedených typem letounu, jehož palubní vybavení pro II. nebo III. kategorii bylo použito k provedení uspokojivých skutečných nebo cvičných přiblížení do příslušných minim II. nebo III. kategorie a
 - ii) hlášení neuspokojivých přiblížení nebo přistání v automatickém režimu rozdělených podle letiště a poznávací značky letounu v tomto členění:
 - A) závady palubního vybavení;
 - B) potíže zaviněné pozemním zařízením;
 - C) nezdařená přiblížení vlivem pokynů řízení letového provozu nebo
 - D) jiné příčiny.
 - 3) Provozovatel stanoví postup monitorování výkonnosti systému automatického přistání nebo případně HUDLS až po dotyk každého letounu.
- f) Přechodná období

- 1) Provozovatelé bez předchozích zkušeností s provozem za provozních podmínek II. nebo III. kategorie
 - i) Provozovatel bez předchozích zkušeností s provozem za provozních podmínek II. nebo III. kategorie může získat oprávnění k provozu kategorie II nebo IIIA až po nejméně šestiměsíční praxi s provozem daného typu letounu za provozních podmínek I. kategorie.
 - ii) Provozovatel může získat oprávnění k provozu za provozních podmínek kategorie IIIB po ukončení šesti měsíců provozu za provozních podmínek kategorie II nebo IIIA na daném typu letounu. Úřad může při vydávání takového oprávnění požadovat po další období dodržování vyšších minim, než jsou nejnižší použitelná minima. Zvyšování minim se bude normálně vztahovat na dráhovou dohlednost nebo na omezování provozu bez výšky rozhodnutí a musí být zvoleno tak, aby nevyžadovalo žádnou změnu provozních postupů.
- 2)
 - i) Provozovatelé s předchozími zkušenostmi s provozem za provozních podmínek II. nebo III. kategorie. Úřad může povolit provozovateli s předchozími zkušenostmi s provozem za provozních podmínek II. nebo III. kategorie na jeho žádost kratší přechodné období.
 - ii) Provozovatel schválený pro provoz za provozních podmínek II. nebo III. kategorie používající postupy přiblížení v automatickém režimu s automaticky řízeným přistáním nebo bez automaticky řízeného přistání a následně ► **C1** zavádějící ručně vykonávaný provoz ◀ za provozních podmínek II. nebo III. kategorie s použitím HUDLS se pro účely ustanovení demonstračního období považuje za „nového provozovatele pro provoz za podmínek kategorie II/III“.
- g) Údržba vybavení pro provoz II. a III. kategorie a pro vzlety za podmínek nízké dohlednosti. Provozovatel společně s výrobcem stanoví pokyny pro údržbu palubních navigačních systémů a zařadí je do svého programu údržby letounu uvedeného v části M bodu M.A.302, který musí být schválen úřadem.
- h) Způsobilost letišť a drah
 - 1) Každý letoun v kombinaci typ/dráha musí být ověřen úspěšným dokončením nejméně jednoho přiblížení a přistání za podmínek kategorie II nebo lepších, které předchází zahájení provozu kategorie III.
 - 2) Pro dráhy s nerovným terénem před prahem dráhy nebo s jinými předvídatelnými nebo známými nedostatky musí být každý z letounů v kombinaci typ/dráha ověřen provozem za provozních podmínek I. kategorie nebo lepších, které předchází zahájení provozu za provozních podmínek horších než standardní I. kategorie, provozních podmínek II. kategorie nebo jiných než standardní II. kategorie nebo za provozních podmínek III. kategorie.
 - 3) Jestliže má provozovatel různé varianty téhož typu letadla v souladu s bodem 4 využívající tytéž základní systémy řízení letu a zobrazování letových údajů nebo různé základní systémy řízení letu a zobrazování letových údajů na tomtéž typu letadla v souladu s bodem 4, musí prokázat, že tyto varianty splňují požadavky na provozní výkonnost systému, ale nemusí provádět úplné prokázání provozu pro každou kombinaci varianty/dráhy.
 - 4) Pro účely bodu h) je typ nebo varianta typu letounu považována za stejný typ/variantu letounu, pokud uvedený typ/varianta má stejné či podobné:
 - i) Úroveň technologie; včetně:
 - A) FGS a příslušné displeje a řízení;
 - B) FMS a úroveň integrace s FGS;
 - C) použití HUDLS.
 - ii) Provozní postupy; včetně:
 - A) varovné výšky;

▼ **M8**

- B) ručně řízeného přistání/automaticky řízeného přistání;
 - C) provozu bez stanovené výšky rozhodnutí;
 - D) použití HUD/HUDLS v hybridním provozu.
- iii) Charakteristiky ovládání letounu, včetně:
- A) ručně řízeného přistání z automaticky řízeného přiblížení či přiblížení řízeného HUDLS;
 - B) ručně řízeného průletu z přiblížení v automatickém režimu;
 - C) automaticky řízeného/ručně řízeného dojezdu.
- 5) Provozovatelé používající stejný typ/třídu letounu nebo variantu typu letounu v souladu s odstavcem 4 mohou získat výhody ze zkušeností jiných a ze záznamů, jež jsou v souladu s tímto odstavcem.
- 6) Provozovatelé vykonávající provoz za provozních podmínek jiných než standardní II. kategorie musí dodržovat dodatek 1 k OPS 1.440 – provoz za podmínek nízké dohlednosti – obecná provozní pravidla použitelná pro provoz za provozních podmínek II. kategorie.

Dodatek 1 k OPS 1.450

Provoz za podmínek nízké dohlednosti – výcvik a kvalifikace

- a) Obecně: Provozovatel zajistí, aby programy výcviku letových posádek v provozu za podmínek nízké dohlednosti obsahovaly výcvik členěný na výcvikové kurzy na zemi, na letovém simulátoru nebo letový výcvik. Provozovatel může zkrátit obsah kurzu stanoveného v níže uvedených bodech 2 a 3, pokud je zkrácený obsah přijatelný pro úřad.
- 1) Členové letových posádek bez zkušeností s lety za provozních podmínek II. nebo III. kategorie musí dokončit nezkrácený program výcviku uvedený v bodech b), c) a d).
 - 2) Členové letových posádek se zkušeností s lety za provozních podmínek s podobným druhem provozu (automatický režim/automaticky řízené přistání, HUDLS/hybridní HUDLS nebo EVS) nebo s provozem za provozních podmínek II. kategorie s ručně řízeným přistáním mohou v případě potřeby s jiným provozovatelem Společenství vykonat:
 - i) zkrácený kurz výcviku na zemi, pokud provozují jiný typ/třídu než je typ/třída letounu, na němž byla získána předchozí zkušenost s provozem za provozních podmínek II. nebo III. kategorie;
 - ii) zkrácený kurz výcviku na zemi, na letovém simulátoru a/nebo letového výcviku, pokud provozují stejný typ/třídu jako je typ/třída letounu, na němž byla získána předchozí zkušenost s provozem za provozních podmínek II. nebo III. kategorie. Zkrácený kurz musí obsahovat alespoň požadavky bodů d) 1, d) 2 i) nebo případně d) 2 ii) a d) 3 i). Se souhlasem úřadu může provozovatel snížit počet přiblížení/přistání požadovaných v bodě d) 2 i), pokud má typ/třída nebo varianta typu či třídy stejné nebo podobné:
 - A) úroveň technologie – systém řízení/vedení letu (FGS) a
 - B) provozní postupy;
 - C) charakteristiky ovládání letounu (viz odstavec 4),
jako předtím provozovaný typ nebo třída, jinak musí být v plném rozsahu splněn požadavek d) 2 i).
 - D) použití HUDLS/hybridního HUDLS;
 - E) použití EVS.
 - 3) Členové letových posádek se zkušenostmi s lety za provozních podmínek II. nebo III. kategorie u provozovatele mohou absolvovat zkrácený kurz výcviku na zemi, na letovém simulátoru nebo letového výcviku.
Zkrácený kurz, pokud se mění:
 - i) typ/třída letounu, zahrnou se podle potřeby alespoň požadavky bodů d) 1), d) 2 i) nebo případně d) 2 ii) a d) 3 i);
 - ii) na jinou variantu letounu v rámci stejného typu nebo třídy, které mají stejné nebo podobné:
 - A) úroveň technologie – systém řízení/vedení letu (FGS) a
 - B) provozní postupy – úplnost;
 - C) charakteristiky ovládání letounu (viz odstavec 4);
 - D) použití HUDLS/hybridního HUDLS;
 - E) použití EVS,
jako předtím provozovaný typ nebo třída, pak požadavky na zkrácený kurz splňuje diferenční kurz nebo seznámení se úměrné změně varianty.

- iii) na jinou variantu letounu v rámci stejného typu nebo třídy, které mají výrazně odlišné:
 - A) úroveň technologie – systém řízení/vedení letu (FGS) a
 - B) provozní postupy – úplnost;
 - C) charakteristiky ovládání letounu (viz odstavec 4);
 - D) použití HUDLS/hybridního HUDLS;
 - E) použití EVS,

jsou splněny požadavky bodů d) 1, d) 2 i) nebo případně d) 2 ii) a d) 3 i). Se souhlasem úřadu může provozovatel snížit počet přiblížení/přistání požadovaný bodem d) 2 i).
- 4) Provozovatel musí při provozu za provozních podmínek II nebo III. kategorie s různými variantami letounu v rámci stejného typu nebo třídy zajistit, aby rozdíly a/nebo podobné charakteristiky dotčených letounů ► **C1** k takovému provozu opravňovaly ◀, přičemž zohlední alespoň toto:
 - i) úroveň technologie; včetně:
 - A) FGS a příslušné displeje a řízení;
 - B) Systém řízení letu a jeho integrace s FGS, nebo ne;
 - C) použití HUD/HUDLS s hybridními systémy a/nebo EVS;
 - ii) provozní postupy; včetně:
 - A) varovné výšky pasivní při poruše/provozoschopné při poruše;
 - B) ručně řízeného přistání/automaticky řízeného přistání;
 - C) provozu bez stanovené výšky rozhodnutí;
 - D) použití HUD/HUDLS s hybridními systémy;
 - iii) charakteristiky ovládání letounu, včetně:
 - A) ručně řízeného přistání z přiblížení řízeného HUDLS a/nebo EVS;
 - B) ručně řízeného průletu z přiblížení v automatickém režimu;
 - C) automaticky řízeného/ručně řízeného dojezdu.
- b) Pozemní výcvik. Provozovatel zajistí, aby počáteční pozemní výcvik v provozu za podmínek nízké dohlednosti obsahoval alespoň:
 - 1) charakteristiku a omezení ILS nebo MLS;
 - 2) charakteristiku vizuálních prostředků;
 - 3) charakteristiku mlhy;
 - 4) provozní schopnosti a omezení daného palubního systému, podle potřeby na začlenění symboliky HUD a EVS;
 - 5) účinky srážek, tvoření a narůstání námrazy, stříh větru a turbulenci v nízkých hladinách;
 - 6) účinek charakteristických nesprávných činností letounu/systému;
 - 7) používání a omezení systémů pro vyhodnocení dráhové dohlednosti;
 - 8) principy požadavků bezpečné výšky nad překážkami;
 - 9) rozpoznání poruchy pozemního zařízení a činnosti, které je nutno v tomto případě provést;
 - 10) postupy a bezpečnostní opatření, která je nutno dodržet při pohybu po zemi za provozu při dráhové dohlednosti 400 m nebo nižší, a všechny další postupy požadované pro vzlet v podmínkách pod 150 m (200 m pro letouny kategorie D);

- 11) význam výšek rozhodnutí založených na údajích rádiového výškoměru a vliv profilu terénu v prostoru přiblížení na údaje rádiového výškoměru a na systémy pro přiblížení/přistání v automatickém režimu;
 - 12) důležitost a význam varovné výšky, pokud se používá, a činnost v případě jakékoli poruchy nad a pod varovnou výškou;
 - 13) kvalifikační požadavky pro piloty k získání a zachování oprávnění provádět vzlety za podmínek nízké dohlednosti a provoz za provozních podmínek II. nebo III. kategorie a
 - 14) důležitost správného sezení a polohy očí.
- c) Výcvik na letovém simulátoru nebo letový výcvik
- 1) Provozovatel zajistí, aby výcvik na letovém simulátoru nebo letový výcvik provozu za podmínek nízké dohlednosti obsahoval:
 - i) kontroly správné činnosti vybavení jak na zemi, tak za letu;
 - ii) účinek změn stavu pozemních prostředků na minima;
 - iii) sledování:
 - A) systémů automatického řízení letu a signalizace režimu automatického přistání s důrazem na činnosti, které je nutno provádět při poruchách takových systémů, a
 - B) stav HUD/HUDLS/EVS a hlásiče podle potřeby s cílem začlenit průhledové displeje;
 - iv) úkony, které je nutno provádět při poruchách jako poruchy motorů, elektrických systémů, hydrauliky nebo systémů řízení letu;
 - v) důsledky známých neschopností k provozu a použití seznamů minimálního vybavení;
 - vi) provozní omezení vyplývající z osvědčení letové způsobilosti;
 - vii) navádění podle vizuálních podnětů požadované ve výšce rozhodnutí spolu s informacemi o největších přípustných odchylkách od paprsku kurzového nebo sestupového majáku a
 - viii) důležitost a význam varovné výšky, pokud se používá, a činnost v případě jakékoli poruchy nad a pod varovnou výškou.
 - 2) Provozovatel zajistí, aby každý člen letové posádky absolvoval výcvik k výkonu svých povinností a byl poučen o požadované koordinaci s ostatními členy posádky. Doporučuje se v největší možné míře využívat letových simulátorů.
 - 3) Výcvik musí být rozdělen do etap zahrnujících normální obsluhu bez poruch letounu nebo jeho vybavení, ale obsahujících všechny meteorologické podmínky, které se mohou vyskytnout, a podrobné scénáře poruch letounu a vybavení, které mohou ovlivnit provoz za provozních podmínek II. nebo III. kategorie. Pokud systém letounu využívá hybridních nebo jiných zvláštních systémů (např. HUD/HUDLS nebo vybavení pro podporu vidění), musí členové letové posádky nacvičovat při výcviku na letovém simulátoru používání těchto systémů v normálních a mimořádných režimech.
 - 4) Musí být nacvičeny vhodné postupy pro případy ztráty schopnosti výkonu služby při vzletech za podmínek nízké dohlednosti a provozu za provozních podmínek II. a III. kategorie.
 - 5) V případě letounů, které nemají k dispozici letový simulátor představující daný letoun, musí provozovatelé zajistit, aby etapa letového výcviku vymezená scénářům letů s vizuální orientací za provozních podmínek II. kategorie byla prováděna na speciálně schváleném letovém simulátoru. Takový výcvik musí zahrnovat alespoň 4 přiblížení. Výcvik a postupy, které jsou charakteristické pro daný typ letounu, musí být nacvičeny v daném typu letounu.

- 6) Počáteční výcvik za provozních podmínek II. a III. kategorie musí obsahovat alespoň tyto úlohy:
- i) přiblížení do příslušné výšky rozhodnutí s použitím vhodných letových naváděcích přístrojů, autopilotů a systémů řízení zastavěných v letounu a přechod na let za viditelnosti a přistání;
 - ii) přiblížení se všemi pracujícími motory s použitím vhodných letových naváděcích přístrojů, autopilotů, HUDLS a/nebo EVS a systémů řízení zastavěných v letounu až do příslušné výšky rozhodnutí, po němž bude následovat nezdařené přiblížení, to vše bez vnější vizuální reference, to vše bez vnější vizuální reference;
 - iii) případně přiblížení využívající systémů automatického řízení letu k automatickému podrovnání, přistání a řízení dojezdu a
 - iv) normální obsluhu příslušného systému jak při získání, tak bez získání vizuálních podnětů ve výšce rozhodnutí.
- 7) Následující etapy výcviku musí zahrnovat alespoň:
- i) přiblížení s poruchou motoru v různých etapách přiblížení;
 - ii) přiblížení s poruchami kritického vybavení (např. elektrických systémů, systémů automatického řízení letu, pozemních nebo palubních systémů ILS/MLS a monitorů stavu);
 - iii) přiblížení, při nichž poruchy vybavení pro automatické řízení letu a/nebo HUD/HUDLS/EVS v malých výškách vyžadují buď:
 - A) přechod na ruční řízení při podrovnání, přistání, dojezdu nebo nezdařeném přiblížení, nebo
 - B) přechod na ruční řízení nebo na režim automatického řízení nižší úrovně při nezdařeném přiblížení zahájeném ve výšce rozhodnutí nebo pod ní, při němž může dojít k dotyku dráhy;
 - iv) poruchy systémů, které vedou k nadměrným odchylkám od paprsku kurzového nebo sestupového majáku jak nad, tak pod výškou rozhodnutí za podmínek minimální vizuální reference schválených pro daný provoz. Kromě toho musí být nacvičeno pokračování v ručně řízeném přistání, jestliže průhledový displej tvoří zhoršený režim automatického systému nižší úrovně nebo jediný režim podrovnání, a
 - v) poruchy a postupy charakteristické pro typ nebo variantu letounu.
- 8) Výcvikový program musí zajistit praxi ve zvládnutí závad/chyb obsluhy vyžadujících přechod na vyšší minima.
- 9) Výcvikový program musí zahrnovat zvládnutí letounu, jestliže závada autopilota pasivního při poruše způsobí jeho odpojení ve výšce rozhodnutí nebo pod ní při přiblížení za provozních podmínek III. kategorie, je-li poslední hlášená dráhová dohlednost 300 m nebo nižší.
- 10) Výcvik musí zahrnovat poruchy systémů a motorů, po nichž může následovat jak vzlet, tak přerušení vzletu, jestliže se vzlety provádějí při dráhových dohlednostech 400 m a menších.
- 11) Program výcviku musí podle potřeby zahrnovat přiblížení pro případ, že si porucha zařízení HUDLS a/nebo EVS v nízké hladině vyžádá:
- i) přechod na průhledové displeje pro řízení nezdařeného přiblížení, nebo
 - ii) přechod na let bez nebo se sníženým řízením HUDLS pro řízení při nezdařeném přiblížení zahájeném ve výšce rozhodnutí nebo pod ní, při němž může dojít k dotyku dráhy.
- 12) Provozovatel musí zajistit při provádění vzletu při nízké dohlednosti, provozu za provozních podmínek horších než standardní I. kategorie, jiných než standardní

II. kategorie a provozu za provozních podmínek II. a III. kategorie při použití HUD/HUDLS nebo hybridního HUD/HUDLS nebo EVS, aby program výcviku a přezkušování zahrnoval podle potřeby používání HUD/HUDLS za běžného provozu během všech fází letu.

- d) Požadavky na přeškolovací výcvik k provádění vzletů za podmínek nízké dohlednosti, provozu za provozních podmínek horších než standardní I. kategorie, jiných než standardní II. kategorie, přiblížení s použitím EVS a provozu za provozních podmínek II. a III. kategorie. Provozovatel zajistí, aby každý člen letové posádky, který se přeškoluje na nový typ, třídu nebo variantu letounu, s nímž budou prováděny vzlety za podmínek nízké dohlednosti, provoz za provozních podmínek horších než standardní I. kategorie, jiných než standardní II. kategorie, přiblížení s použitím EVS s RVR 800 m nebo méně a provozu za provozních podmínek II. a III. kategorie, dokončil níže uvedený výcvik v postupech za podmínek nízké dohlednosti. Požadavky na praxi člena letové posádky, aby mohl absolvovat zkrácený výcvik, jsou stanoveny v bodech a) 2, a) 3 a a) 4 výše.
- 1) Pozemní výcvik. Příslušné požadavky jsou stanoveny v bodu b) výše s přihlédnutím k výcviku a zkušenostem člena letové posádky v provozních podmínkách II. a III. kategorie.
 - 2) Výcvik na letovém simulátoru nebo letový výcvik.
 - i) Nejméně 6 (8 pro HUDLS s EVS nebo bez EVS) přiblížení a/nebo přistání v letovém simulátoru. Požadavky na 8 přiblížení HUDLS lze v případě provozu s hybridním HUDLS snížit na 6. Viz bod 4 i) níže.
 - ii) Jestliže neexistuje letový simulátor představující daný letoun, nejméně 3 (5 pro HUDLS a/nebo EVS) přiblížení, včetně nejméně jednoho průletu v letounu. Pro provoz s hybridním HUDLS jsou zapotřebí nejméně 3 přiblížení, včetně nejméně 1 průletu.
 - iii) Přiměřený doplňující výcvik, pokud se požaduje zvláštní vybavení (např. průhledové displeje nebo systém podporující vidění). V případě přiblížení s použitím EVS a RVR pod 800 m je zapotřebí nejméně 5 přiblížení, včetně nejméně jednoho průletu v letounu.
 - 3) Kvalifikace letových posádek. Požadavky na kvalifikaci letových posádek jsou stanoveny podle provozovatele a typu provozovaného letounu.
 - i) Provozovatel zajistí, aby každý člen letové posádky před prováděním letů za provozních podmínek II. nebo III. kategorie dokončil přezkoušení.
 - ii) Přezkoušení podle výše uvedeného bodu i) lze nahradit úspěšným ukončením výcviku na letovém simulátoru nebo letového výcviku podle bodu d) 2 výše.
 - 4) Traťové lety pod dozorem. Provozovatel zajistí, aby každý člen letové posádky absolvoval níže uvedené traťové lety pod dozorem (LIFUS):
 - i) požaduje-li se pro II. kategorii ruční řízení přistání nebo přiblížení HUDLS až po dotyk, nejméně:
 - A) 3 přistání s odpojením autopilota,
 - B) 4 přistání s použitím HUDLS až po dotyk;
s tím, že se požaduje pouze jedno ručně řízené přistání (2 s použitím HUDLS až po dotyk), jestliže byl výcvik podle bodu d) 2 vykonán na letovém simulátoru použitelném pro přeškolení s nulovou dobou letu;
 - ii) pro provoz za provozních podmínek III. kategorie nejméně 2 automatická přistání s tím, že:
 - A) se požaduje pouze jedno automatické přistání, jestliže byl výcvik podle bodu d) 2 vykonán na letovém simulátoru použitelném pro přeškolení s nulovou dobou letu,
 - B) během výcviku LIFUS není požadováno žádné automatické přistání, jestliže byl výcvik podle bodu d) 2 vykonán na letovém simulátoru

použitelném pro přeškolení s nulovou dobou letu (ZFT) a člen letové posádky úspěšně dokončil kurz typové kvalifikace ZFT,

- C) člen letové posádky může po výcviku a získání kvalifikace podle odstavce B) během provádění letů LIFUS vykonávat provoz až po nejnižší schválenou DA(H) a RVR stanovenou v provozní příručce;
- iii) ► **C1** v případě přiblížení ◀ za provozních podmínek III. kategorie s použitím HUDLS až po dotyk jsou zapotřebí nejméně 4 přiblížení.
- e) Typová a velitelská praxe
- 1) Před zahájením letů za provozních podmínek II/III kategorie platí pro velitele letadla a piloty, kteří mohou být pověřeni provedením letu, pro něž je daný typ/třída letounu nový/á, tyto dodatečné požadavky:
 - i) 50 hodin nebo 20 úseků na daném typu, včetně traťového létání pod dozorem, a
 - ii) použitelná minima dráhové dohlednosti pro provoz za provozních podmínek II. kategorie musí být zvětšena o 100 m, vyžaduje-li provoz ručně řízené přistání za provozních podmínek II. kategorie nebo použití HUDLS až po dotyk, dokud:
 - A) nenalétali na typu celkem 100 hodin nebo 40 úseků, včetně LIFUS, nebo
 - B) nenalétali na typu celkem 50 hodin nebo 20 úseků, včetně LIFUS, přičemž člen letové posádky se předtím kvalifikoval pro ručně řízené přistání za provozních podmínek II. kategorie u provozovatele Společenství,
 - C) v případě provozu s použitím HUDLS jsou vždy použitelné požadavky bodů e) 1 a e) 2 i), počet hodin na typu/třídě požadavek nesplňuje.
 - 2) Před zahájením letů za provozních podmínek III. kategorie platí pro velitele letadla a piloty, kteří mohou být pověřeni provedením letu, pro něž je daný typ/třída letounu nový/á, tyto dodatečné požadavky:
 - i) 50 hodin nebo 20 úseků na daném typu, včetně traťového létání pod dozorem, a
 - ii) použitelná minima dráhové dohlednosti pro provoz za provozních podmínek II. nebo III. kategorie musí být zvětšena o 100 m, pokud nezískal již dříve u provozovatele Společenství kvalifikaci pro provoz za podmínek II. nebo III. kategorie a nenalétali na typu 100 hodin nebo 40 úseků, včetně traťového létání pod dozorem.
 - 3) Úřad může schválit snížení výše uvedených požadavků na velitelskou praxi členům letových posádek, kteří mají velitelskou praxi za provozních podmínek II. nebo III. kategorie.
- f) Vzlet za podmínek nízké dohlednosti s dráhovou dohledností menší než 150/200 m
- 1) Provozovatel zajistí provedení níže uvedeného výcviku před vydáním oprávnění ke vzletům při dráhové dohlednosti pod 150 m (pod 200 m pro letouny kategorie D):
 - i) normální vzlet při minimálních schválených podmínkách dráhové dohlednosti,
 - ii) vzlet při minimálních schválených podmínkách dráhové dohlednosti s poruchou motoru mezi rychlostí V1 a V2, nebo jakmile to dovolí hlediska bezpečnosti, a
 - iii) vzlet při minimálních schválených podmínkách dráhové dohlednosti s poruchou motoru při rychlosti menší než V1 s následným přerušením vzletu.
 - 2) Provozovatel zajistí, aby výcvik podle bodu 1 výše byl prováděn na letovém simulátoru. Tento výcvik musí zahrnovat používání všech zvláštních postupů a vybavení. Úřad může povolit takový výcvik v letounu bez požadavku provozních

podmínek minimální dráhové dohlednosti, pokud není k dispozici letový simulátor představující daný letoun (viz dodatek 1 k OPS 1.965).

- 3) Provozovatel zajistí, aby člen letové posádky případně dokončil přezkoušení před prováděním vzletů za nízké dohlednosti s dráhovou dohledností menší než 150 m (menší než 200 m pro letouny kategorie D). Toto přezkoušení lze nahradit pouze úspěšným absolvováním výcviku na letovém simulátoru nebo letovým výcvikem podle bodu f) 1 pro přeškolení na daný typ letounu.
- g) Opakovací výcvik a přezkušování – provoz za podmínek nízké dohlednosti
- 1) Provozovatel zajistí, aby společně s normálním opakovacím výcvikem a přezkušováním odborné způsobilosti provozovatelem byla přezkoušena znalost a schopnost pilota provádět úlohy spojené s konkrétní danou kategorií provozu, pro níž má oprávnění. Požadovaný počet přiblížení, který musí být proveden v letovém simulátoru během doby platnosti přezkoušení odborné způsobilosti provozovatelem (podle OPS 1.965 b), musí být nejméně dvě (čtyři, je-li používán HUDLS a/nebo EVS až po dotyk), z nichž jedno musí být přistání při nejnižší schválené dráhové dohlednosti, přičemž jedno (dvě v případě použití HUDLS a/nebo provozu s použitím EVS) z těchto přiblížení může být nahrazeno přiblížením a přistáním s daným letounem s použitím schválených postupů pro provoz za podmínek II. nebo III. kategorie. Během přezkušování odborné způsobilosti provozovatelem musí být proveden let s nezdařeným přiblížením. Má-li provozovatel oprávnění provádět vzlety při dráhové dohlednosti menší než 150/200 m, musí být během přezkušování odborné způsobilosti provozovatelem proveden nejméně jeden vzlet za podmínek nízké dohlednosti s nejmenšími použitelnými minimy.
 - 2) Provozovatel musí používat pro výcvik provozu za podmínek III. kategorie letový simulátor.
 - 3) Provozovatel zajistí, aby při provozu letounů se systémem automatického řízení pasivním při poruše, včetně HUDLS, za provozních podmínek III. kategorie bylo provedeno nejméně jednou v období tří po sobě jdoucích zkoušek odborné způsobilosti provozovatelem nezdařené přiblížení jako důsledek poruchy autopilota ve výšce rozhodnutí nebo menší, byla-li poslední hlášená dráhová dohlednost 300 m nebo nižší.
 - 4) Není-li k dispozici letový simulátor představující daný letoun nebo přijatelnou alternativu, úřad může povolit provádění opakovacího výcviku a přezkušování pro provoz za provozních podmínek II. kategorie a vzletů za podmínek nízké dohlednosti v letounu.

Poznámka: Rozlétanost pro vzlety za podmínek nízké dohlednosti a za provozních podmínek II/III kategorie založené na přiblížení v automatickém režimu nebo automatickém přistání se udržuje opakovacím výcvikem a přezkušováním stanoveným v tomto bodu.
- h) Dodatečné požadavky na výcvik provozovatelů provádějících přiblížení za provozních podmínek horších než standardní I. kategorie s použitím EVS a za provozních podmínek jiných než standardní II. kategorie.
- 1) Provozovatelé vykonávající provoz za provozních podmínek horších než standardní I. kategorie musí dodržovat požadavky dodatku 1 k OPS 1.450 – Provoz za podmínek nízké dohlednosti – výcvik a kvalifikace, které jsou platné pro provoz za provozních podmínek II. kategorie, včetně požadavků platných pro HUDLS (v příslušných případech). Provozovatel může tyto dodatečné požadavky v případě potřeby kombinovat za předpokladu, že provozní postupy jsou kompatibilní. Během přeškolovacího výcviku nesmí být celkový počet požadovaných přiblížení dodatečný k požadavkům hlavy N OPS za předpokladu, že výcvik probíhá s použitím nejnižší použitelné dráhové dohlednosti. Během opakovacího výcviku a přezkušování může provozovatel různé požadavky rovněž kombinovat za předpokladu, že je splněn výše uvedený požadavek provozního postupu, je-li nejméně každých 18 měsíců provedeno alespoň jedno přiblížení s použitím minim pro provoz za provozních podmínek horších než standardní I. kategorie.

- 2) Provozovatelé vykonávající provoz za provozních podmínek jiných než standardní II. kategorie musí dodržovat požadavky dodatku 1 k OPS 1.450 – Provoz za podmínek nízké dohlednosti – výcvik a kvalifikace, které jsou platné pro provoz za provozních podmínek II. kategorie, včetně požadavků platných pro HUDLS (v příslušných případech). Provozovatel může tyto dodatečné požadavky v případě potřeby kombinovat za předpokladu, že provozní postupy jsou kompatibilní. Během přeškolovacího výcviku nesmí být celkový počet požadovaných přiblížení nižší než počet požadovaný pro absolvování výcviku pro provoz za provozních podmínek II. kategorie s použitím HUD/HUDLS. Během opakovacího výcviku a přezkušování může provozovatel různé požadavky rovněž kombinovat za předpokladu, že je splněn výše uvedený požadavek provozního postupu, je-li nejméně každých 18 měsíců provedeno alespoň jedno přiblížení s použitím minim pro provoz za provozních podmínek jiných než standardní II. kategorie.
- 3) Provozovatelé vykonávající přiblížení s použitím EVS při dráhové dohlednosti 800 m a méně musí dodržovat požadavky dodatku 1 k OPS 1.450 – Provoz za podmínek nízké dohlednosti – výcvik a kvalifikace, které jsou platné pro provoz za provozních podmínek II. kategorie, včetně požadavků platných pro HUD (v příslušných případech). Provozovatel může tyto dodatečné požadavky v případě potřeby kombinovat za předpokladu, že provozní postupy jsou kompatibilní. Během přeškolovacího výcviku nesmí být celkový počet požadovaných přiblížení nižší než počet požadovaný pro absolvování výcviku pro provoz za provozních podmínek II. kategorie s použitím HUD. Během opakovacího výcviku a přezkušování může provozovatel různé požadavky rovněž kombinovat za předpokladu, že je splněn výše uvedený požadavek provozního postupu, je-li nejméně každých 12 měsíců provedeno alespoň jedno přiblížení s použitím EVS.

Dodatek 1 k OPS 1.455

Provoz za podmínek nízké dohlednosti – provozní postupy

- a) Obecně. Provoz za podmínek nízké dohlednosti zahrnuje:
- 1) vzlet s ručním řízením (s elektronickými systémy navádění nebo bez nich nebo s HUDLS/hybridním HUD/HUDLS);
 - 2) přiblížení pod výšku rozhodnutí v automatickém režimu s ručně řízeným podrovnáním, přistáním a dojezdem;
 - 3) přiblížení s použitím HUDLS/hybridního HUD/HUDLS a/nebo EVS);
 - 4) přiblížení v automatickém režimu, po němž následuje automaticky řízené podrovnání, přistání a ručně řízený dojezd, a
 - 5) přiblížení v automatickém režimu, po němž následuje automaticky řízené podrovnání, přistání a automatický dojezd, je-li použitelná dráhová dohlednost nižší než 400 m.
- Poznámka 1:* V každém z těchto provozních režimů lze použít hybridní systém.
- Poznámka 2:* Osvědčit a schválit lze i jiné formy naváděcích systémů nebo displejů.
- b) Postupy a provozní pokyny
- 1) Přesná povaha a rozsah daných postupů a pokynů závisí na použitém vybavení a na postupech dodržovaných v pilotním prostoru. Provozovatel musí v provozní příručce jasně vymezit povinnosti jednotlivých členů letové posádky během vzletu, přiblížení, podrovnání, dojezdu a nezdařeného přiblížení. Zvláštní důraz je nutno klást na povinnosti členů letové posádky při přechodu z letu podle přístrojů na let za viditelnosti a na postupy, které je nutno použít, zhoršuje-li se dohlednost nebo dojde-li k poruchám. Zvláštní pozornost je třeba věnovat rozdělení povinností v pilotním prostoru s cílem zajistit, aby se pilot, který rozhoduje, zda přistát nebo provést postup nezdařeného přiblížení, mohl věnovat rozhodovacímu procesu a dohledu.
 - 2) Provozovatel musí v provozní příručce přesně stanovit podrobné provozní postupy a pokyny. Pokyny musí být v souladu s omezeními a závaznými postupy uvedenými v letové příručce letounu a musí obsahovat zejména tyto body:
 - i) přezkoušení správné činnosti palubního vybavení před odletem i za letu,
 - ii) účinek změn stavu pozemních zařízení a palubního vybavení na provozní minima,
 - iii) postupy pro vzlet, přiblížení, podrovnání, přistání, dojezd a nezdařené přiblížení,
 - iv) postupy, které musí být dodržovány v případě poruch, výstražné signalizace (včetně HUD/HUDLS/EVS) a při ostatních neobvyklých situacích,
 - v) minimální požadovanou vizuální referenci,
 - vi) důležitost správného sezení a polohy očí,
 - vii) úkony, které mohou být nezbytné v důsledku zhoršení vizuální reference,
 - viii) rozdělení povinností posádky při provádění postupů podle výše uvedených bodů i) až iv) a vi), aby se velitel letadla mohl věnovat hlavně dohledu a rozhodování,
 - ix) požadavek, aby všechna hlášení výšky nad zemí menší než 200 ft byla založena na údajích rádiového výškoměru, a požadavek, aby jeden z pilotů monitoroval palubní přístroje až do dokončení přistání,
 - x) požadavek, aby byly chráněny prostory ovlivňující přesný přibližovací kurzový maják,

- xi) využití informací týkajících se rychlosti větru, stříhu větru, turbulence, znečištění dráhy a využití dráhových dohledností stanovených v různých částech dráhy,
- xii) postupy, které mají být používány pro:
 - A) provoz za provozních podmínek horších než standardní I. kategorie;
 - B) provoz za provozních podmínek jiných než standardní II. kategorie;
 - C) přiblížení s použitím EVS a
 - D) cvičná přiblížení a přistání na přistávacích drahách, pro které nejsou v platnosti úplné postupy letištních služeb pro II. nebo III. kategorii,
- xiii) provozní omezení vyplývající z osvědčení letové způsobilosti a
- xiv) informace o maximální přípustné odchylce od paprsku sestupového nebo kurzového majáku ILS.

*Dodatek 1 k OPS 1.465***Minimální dohlednosti pro provoz VFR**

Třída vzdušného prostoru	A B C D E (poznámka 1)	F G
		<p>Přes 900 m (3 000 ft) nad mořem nebo přes 300 m (1 000 ft) nad terénem, je-li tato výška větší</p> <p>Při 900 m (3 000 ft) nad mořem a níže nebo 300 m (1 000 ft) nad terénem, je-li tato výška větší</p>
Vzdálenost od oblačnosti	1 500 m vodorovně 300 m (1 000 ft) vertikálně	Vně oblačnosti a s dohledností země
Letová dohlednost	8 km ve výšce 3 050 m (10 000 ft) nad mořem a větší (poznámka 2), 5 km ve výšce menší než 3 050 m (10 000 ft) nad mořem	5 km (poznámka 3)
<p><i>Poznámka 1:</i> Minima VMC pro vzdušný prostor třídy A jsou zahrnuta jako vodítko, ale neznamenají schválení letů VFR ve vzdušném prostoru třídy A.</p> <p><i>Poznámka 2:</i> Je-li převodní výška menší než 3 050 m (10 000 ft) nad mořem, měla by být použita FL 100 místo 10 000 ft.</p> <p><i>Poznámka 3:</i> Letouny kategorie A a B lze provozovat za letových dohledností snížených až na 3 000 m, pokud příslušná letová provozní služba povolí použití letové dohlednosti nižší než 5 km a okolnosti jsou takové, že pravděpodobnost setkání s jiným provozem je malá a indikovaná rychlost je 140 kt nebo menší.</p>		

HLAVA F

VÝKONNOST OBECNĚ

OPS 1.470

Použitelnost

- a) Provozovatel zajistí, aby vícemotorové letouny poháněné turbovrtulovými motory s konfigurací s maximálním schváleným počtem sedadel pro cestující větším než 9 nebo s maximální vzletovou hmotností větší než 5 700 kg a všechny vícemotorové letouny poháněné proudovými motory byly provozovány v souladu s hlavou G (třída výkonnosti A).
- b) Provozovatel zajistí, aby vrtulové letouny s konfigurací s maximálním schváleným počtem sedadel pro cestující 9 nebo menším nebo s maximální vzletovou hmotností 5 700 kg nebo menší byly provozovány v souladu s hlavou H (třída výkonnosti B).
- c) Provozovatel zajistí, aby letouny poháněné pístovými motory s konfigurací s maximálním schváleným počtem sedadel pro cestující větším než 9 nebo s maximální vzletovou hmotností větší než 5 700 kg byly provozovány v souladu s hlavou I (třída výkonnosti C).
- d) Provozovatel použije schválené normy výkonnosti, které zajistí úroveň bezpečnosti rovnocennou úrovni příslušné hlavy v případech, kdy nelze prokázat úplné splnění požadavků příslušné hlavy vlivem zvláštních charakteristik konstrukce (např. nadzvukové letouny nebo vodní letouny).

OPS 1.475

Obecně

- a) Provozovatel zajistí, aby hmotnost letounu:
 - 1) na začátku vzletu, nebo v případě přeplánování za letu
 - 2) v bodu, od kterého platí změněný provozní letový plán, nebyla větší než hmotnost, při níž mohou být splněny požadavky příslušné hlavy pro let, který má být proveden, s přihlédnutím k očekávanému snížení hmotnosti za letu a k takovému vypouštění paliva, s nímž se počítá v konkrétním požadavku.
- b) Provozovatel zajistí, aby ke stanovení, zda jsou splněny požadavky příslušné hlavy, byly použity schválené údaje o výkonnosti obsažené v letové příručce doplněné, je-li to nezbytné, údaji přijatelnými pro úřad tak, jak je stanoveno v příslušné hlavě. Při použití faktorů stanovených v příslušné hlavě lze přihlédnout ke všem provozním faktorům již zapracovaným do údajů o výkonnosti letové příručky, aby se vyloučilo jejich dvojí použití.
- c) Při prokazování splnění požadavků příslušné hlavy musí být patřičně přihlédnuto ke konfiguraci letounu, podmínkám prostředí a k činnosti systémů, které nepříznivě ovlivňují výkonnost.
- d) Vlhkou dráhu, kromě travnaté, lze pro účely výkonnosti pokládat za suchou.
- e) Při posuzování splnění požadavků příslušné hlavy na vzlet vezme provozovatel v úvahu přesnost map.

OPS 1.480

Terminologie

- a) Následující pojmy použité v hlavách F, G, H, I a J mají tento význam:
 - 1) Použitelná délka přerušeno vzletu (ASDA). Použitelná délka rozjezdu, zvětšená o délku dojezdové dráhy, pokud takovou dojezdovou dráhu vyhlásil za použitelnou příslušný úřad a pokud má nosnost odpovídající hmotnosti letounu za převládajících provozních podmínek.

- 2) Znečištěná dráha. Dráha se pokládá za znečištěnou, jestliže více než 25 % jejího povrchu (ať už v oddělených plochách, či nikoli) v mezích požadované používané délky a šířky je pokryto:
 - i) povrchovou vodou hlubokou více než 3 mm (0,125 in), rozbředlým sněhem nebo sypkým sněhem rovnocenným hloubce vody přes 3 mm (0,125 in),
 - ii) sněhem udusaným do pevné hmoty odolávající dalšímu stlačování, která je soudržná nebo se láme v hroudách, je-li nabírána (uježděný sníh), nebo
 - iii) ledem, včetně mokrého ledu.
 - 3) Vlhká dráha. Dráha se pokládá za vlhkou, jestliže její povrch není suchý, ale vlhkost na něm se neleskne.
 - 4) Suchá dráha. Suchá dráha je dráha, která není mokrá ani znečištěná a zahrnuje ty dráhy se zpevněným povrchem, které byly zvláště opatřeny drážkami nebo porézním povrchem a udržovány tak, aby si zachovaly brzdné účinky „efektivně suché dráhy“ i při výskytu vlhkosti.
 - 5) Použitelná délka přistání (LDA). Délka dráhy, kterou prohlásil za použitelnou příslušný úřad a která je vhodná pro dojezd přistávajícího letounu.
 - 6) Konfigurace s maximálním schváleným počtem sedadel pro cestující. Maximální počet sedadel pro cestující určitého letounu, kromě sedadel pilotů nebo sedadel v pilotním prostoru a sedadel palubních průvodčích, jsou-li provozovatelem použita, schválený úřadem a přesně stanovený v provozní příručce.
 - 7) Použitelná délka vzletu (TODA). Použitelná délka rozjezdu zvětšená o délku použitelného předpolí.
 - 8) Vzletová hmotnost letounu. Za vzletovou hmotnost letounu se považuje jeho hmotnost včetně všech věcí a osob na palubě v okamžiku začátku rozjezdu před vzletem.
 - 9) Použitelná délka rozjezdu (TORA). Délka dráhy, kterou prohlásil za použitelnou příslušný úřad a která je vhodná pro rozjezd vzlétávajícího letounu.
 - 10) Mokrá dráha. Dráha se pokládá za mokrou, je-li její povrch pokryt vodou nebo jejím ekvivalentem méně, než je stanoveno v bodu a) 2 výše, nebo je-li na jejím povrchu dostatek vlhkosti, aby se zrcadlil, ale bez významnějších ploch stojící vody.
- b) Pojmy „délka přerušeno vzletu“, „délka vzletu“, „délka rozjezdu“, „čistá dráha vzletu“, „čistá dráha letu v traťové konfiguraci s jedním nepracujícím motorem“ a „čistá dráha letu v traťové konfiguraci se dvěma nepracujícími motory“, které se vztahují k letounu, mají významy stanovené v požadavcích na letovou způsobilost, podle nichž byl letoun certifikován nebo jak byly stanoveny úřadem, pokud úřad shledal takovou definici za nepřiměřenou k prokázání shody s provozními omezeními výkonnosti.

HLAVA G

TRÍDA VÝKONNOSTI A

OPS 1.485

Obecně

- a) Provozovatel zajistí doplnění schválených údajů o výkonnosti v letové příručce dalšími údaji přijatelnými pro úřad, je-li to nutné pro zjištění, zda byly splněny požadavky této hlavy, pokud schválené údaje o výkonnosti v letové příručce nejsou postačující vzhledem k bodům jako:
- 1) zohlednění přiměřeně očekávaných nepříznivých provozních podmínek, např. vzlet a přistání na znečištěných drahách, a
 - 2) předpokládání poruchy motoru v kterékoli fázi letu.
- b) Provozovatel zajistí, aby v případě mokré nebo znečištěné dráhy byly použity údaje o výkonnosti stanovené v souladu s použitelnými požadavky na osvědčování velkých letounů nebo rovnocennými požadavky přijatelnými pro úřad.

OPS 1.490

Vzlet

- a) Provozovatel zajistí, aby vzletová hmotnost nepřekročila maximální vzletovou hmotnost stanovenou v letové příručce pro tlakovou výšku a teplotu vzduchu na letišti, ze kterého má být vzlet proveden.
- b) Provozovatel musí při určování maximální povolené vzletové hmotnosti splnit tyto požadavky:
- 1) délka přerušeno vzletu nesmí být větší než použitelná délka přerušeno vzletu;
 - 2) délka vzletu nesmí být větší než použitelná délka vzletu s tím, že délka předpolí nesmí překročit polovinu použitelné délky rozjezdu;
 - 3) délka rozjezdu nesmí být větší než použitelná délka rozjezdu;
 - 4) splnění požadavků tohoto bodu je nutno prokázat s použitím jediné hodnoty V1 pro přerušeno a nepřerušeno vzlet a
 - 5) vzletová hmotnost pro vzlet na mokré nebo znečištěné dráze nesmí být větší než povolená vzletová hmotnost za shodných podmínek na suché dráze.
- c) Při prokazování splnění požadavků výše uvedeného bodu b) musí provozovatel vzít v úvahu:
- 1) tlakovou výšku na letišti;
 - 2) teplotu vzduchu na letišti;
 - 3) stav a druh povrchu dráhy;
 - 4) sklon dráhy ve směru vzletu;
 - 5) nejvýše 50 % hlášené složky protivětru nebo nejméně 150 % hlášené složky zadního větru a
 - 6) případné zkrácení délky dráhy vyrovnáním letounu do osy dráhy před vzletem.

OPS 1.495

Bezpečná výška nad překážkami při vzletu

- a) Provozovatel zajistí, aby čistá dráha vzletu vedla nejméně 35 ft nad všemi překážkami nebo ve vodorovné vzdálenosti nejméně 90 m zvětšené o $0,125 \times D$, kde D je vodorovná vzdálenost, kterou letoun urazil od konce použitelné délky vzletu nebo od konce délky vzletu, jestliže je plánována zatáčka před koncem použitelné délky vzletu. Pro letouny s rozpětím křídel menším

než 60 m lze použít vodorovnou vzdálenost od překážek rovnající se polovině rozpětí letounu plus 60 m plus $0,125 \times D$.

- b) Při prokazování splnění požadavků výše uvedeného bodu a) musí provozovatel vzít v úvahu:
- 1) hmotnost letounu na začátku rozjezdu ke vzletu;
 - 2) tlakovou výšku na letišti;
 - 3) teplotu vzduchu na letišti a
 - 4) nejvýše 50 % hlášené složky protivětru nebo nejméně 150 % hlášené složky zadního větru.
- c) Při prokazování splnění požadavků bodu a):
- 1) nesmí být dovoleny změny dráhy až do bodu, v němž čistá dráha vzletu dosáhla výšky rovné polovině rozpětí křídel, ale nejméně 50 ft nad nadmořskou výškou konce použitelné délky rozjezdu. Potom se až do výšky 400 ft předpokládá, že příčný sklon letadla bude menší než 15°. Ve výšce větší než 400 ft lze plánovat příčný sklon větší než 15°, nejvýše však 25°;
 - 2) všechny části čisté dráhy vzletu, v nichž je příčný sklon letounu větší než 15°, musí vést nejméně 50 ft nad všemi překážkami v rozmezích vodorovných vzdáleností stanovených v bodech a), d) a e) a
 - 3) provozovatel musí používat zvláštní postupy, které podléhají schválení úřadu, pro použití větších úhlů naklonění do 20° mezi 200 ft a 400 ft nebo do 30° nad 400 ft (viz dodatek 1 k OPS 1.495 c 3);
 - 4) musí být vytvořena přiměřená rezerva jak na vliv náklonu působícího na provozní rychlosti a na dráhu letu, tak i na přírůstky vzdáleností, které jsou důsledkem větších provozních rychlostí.
- d) Při prokazování splnění požadavků bodu a) výše nemusí provozovatel pro případy, kdy zamýšlená dráha letu nevyžaduje změny trati větší než 15°, brát v úvahu překážky s boční vzdáleností větší než:
- 1) 300 m, je-li pilot schopen udržovat požadovanou přesnost navigace při průletu prostorem, v němž se přihlíží k překážkám, nebo
 - 2) 600 m pro lety za všech ostatních podmínek.
- e) Při prokazování splnění požadavků bodu a) výše nemusí provozovatel pro případy, kdy zamýšlená dráha letu nevyžaduje změny trati větší než 15°, brát v úvahu překážky s boční vzdáleností větší než:
- 1) 600 m, je-li pilot schopen udržovat požadovanou přesnost navigace při průletu prostorem, v němž se přihlíží k překážkám, nebo
 - 2) 900 m pro lety za všech ostatních podmínek.
- f) Provozovatel stanoví postupy pro nepředvídané okolnosti, aby vyhověl požadavkům OPS 1.495, a určí bezpečnou trať vyhybající se překážkám umožňující letounu buď vyhovět požadavkům OPS 1.500 pro let na trati, nebo přistát na letišti odletu nebo na náhradním letišti pro vzlet.

OPS 1.500

Let na trati s jedním nepracujícím motorem

- a) Provozovatel zajistí, aby údaje o čisté dráze letu v traťové konfiguraci s jedním nepracujícím motorem uvedené v letové příručce letounu a příslušné pro očekávané meteorologické podmínky letu vyhověly buď bodu b), nebo c) pro všechny body trati. Čistá dráha letu musí mít kladný gradient ve výšce 1 500 ft nad letištem, na němž se předpokládá přistání po poruše motoru. Za meteorologických podmínek vyžadujících činnost odmrazovacích systémů je nutno započítat vliv jejich použití na čistou dráhu letu.

- b) Gradient čisté dráhy letu musí být kladný ve výšce minimálně 1 000 ft nad terénem a překážkami na trati ve vzdálenosti 9,3 km (5 NM) na obě strany od zamýšlené trati.
- c) Čistá dráha letu musí letounu dovolit, aby pokračoval v letu z cestovní výšky na letišti, na němž může přistát podle OPS 1.515 nebo případně 1.520, přičemž čistá dráha letu musí vést minimálně 2 000 ft nad terénem a všemi překážkami na trati ve vzdálenosti 9,3 km (5 NM) na obě strany od zamýšlené trati v souladu s níže uvedenými body 1 až 4:
- 1) předpokládá se, že motor selhal v nejkritičtějším bodu na trati;
 - 2) započtou se účinky větrů na dráhu letu;
 - 3) povoluje se vypouštění paliva v rozsahu, který umožňuje dosáhnout letiště s požadovanými zálohami paliva, pokud se pro vypouštění paliva použije bezpečného postupu, a
 - 4) letiště předpokládaného přistání po poruše motoru musí splňovat tato kritéria:
 - i) jsou splněny požadavky na výkonnost při předpokládané přistávací hmotnosti a
 - ii) meteorologické zprávy nebo předpovědi či jejich kombinace a zprávy o stavu letiště naznačují, že lze provést bezpečné přistání v předpokládané době přistání.
- d) Při prokazování splnění požadavků OPS 1.500 musí provozovatel zvětšit vzdálenosti uvedené výše v bodech b) a c) na 18,5 km (10 NM) na každou stranu, pokud přesnost navigace nezajišťuje jejich dodržení s pravděpodobností 95 %.

*OPS 1.505***Let na trati – letouny se třemi nebo více motory, z toho se dvěma nepracujícími**

- a) Provozovatel zajistí, aby v žádném bodu zamýšlené trati nebyl letoun se třemi nebo více motory vzdálen více než 90 minut od letiště, na němž jsou splněny požadavky na výkonnost při očekávané přistávací hmotnosti, letí-li rychlostí maximálního doletu při standardní teplotě za bezvětří se všemi pracujícími motory, pokud nejsou splněny požadavky níže uvedených bodů b) až f).
- b) Čistá dráha letu na trati se dvěma nepracujícími motory musí letounu umožnit pokračovat v letu za očekávaných meteorologických podmínek od bodu, v němž se předpokládá, že dva motory selhaly současně, až na letiště, kde lze přistát a zastavit letoun s použitím postupu pro přistání se dvěma nepracujícími motory. Čistá dráha letu musí vést nad všemi překážkami ve vzdálenosti do 9,3 km (5 NM) na obě strany od zamýšlené trati ve výšce nejméně 2 000 ft. Ve výškách a za meteorologických podmínek vyžadujících činnost odmrzovacích systémů se musí započíst jejich účinek na údaje o čisté dráze letu. Provozovatel musí zvětšit výše uvedené vzdálenosti na 18,5 km (10 NM), jestliže přesnost navigace nezajišťuje jejich dodržení s pravděpodobností 95 %.
- c) Předpokládá se selhání dvou motorů v nejkritičtějším bodu té části trati, v němž je letoun vzdálen více než 90 minut letu od letiště, na němž jsou splněny použitelné požadavky na výkonnost při očekávané přistávací hmotnosti, letí-li rychlostí maximálního doletu při standardní teplotě za bezvětří se všemi pracujícími motory.
- d) Čistá dráha letu musí mít kladný gradient ve výšce 1 500 ft nad letišti, na němž se předpokládá přistání po poruše dvou motorů.
- e) Povoluje se vypouštění paliva v rozsahu, který umožňuje dosáhnout letiště s požadovanými zálohami paliva, pokud se pro vypouštění paliva použije bezpečného postupu.
- f) Očekávaná hmotnost letounu v bodu, v němž se předpokládá selhání dvou motorů, nesmí být menší než hmotnost zahrnující dostatek paliva k pokračování v letu na letišti předpokládaného přistání, přiletu k tomuto letišti ve výšce alespoň 1 500 ft přímo nad prostor přistání a poté ještě k letu v horizontu po dobu 15 minut.

*OPS 1.510***Přistání – cílové a náhradní letiště**

- a) Provozovatel zajistí, aby přistávací hmotnost letounu stanovená podle OPS 1.475 a) nepřekročila maximální přistávací hmotnost stanovenou pro tlakovou výšku a teplotu vzduchu očekávanou v předpokládané době přistání na cílovém a náhradním letišti.
- b) Pro přiblížení podle přístrojů s gradientem stoupání při nezdařeném přiblížení větším než 2,5 % provozovatel ověří, zda předpokládaná přistávací hmotnost letounu umožní při nezdařeném přiblížení dosáhnout gradientu stoupání stejného nebo většího, než je gradient stoupání odpovídající konfiguraci a rychlosti nezdařeného přiblížení pro jeden nepracující motor (viz použitelné požadavky na osvědčování velkých letounů). Použití jiného postupu musí schválit úřad.
- c) Pro přiblížení podle přístrojů s výškami rozhodnutí pod 200 ft provozovatel ověří, zda očekávaná přistávací hmotnost letounu umožní gradient stoupání při nezdařeném přiblížení nejméně 2,5 % nebo zveřejněný gradient, je-li větší, s nepracující kritickou pohonnou jednotkou, s rychlostí a konfigurací pro opakování okruhu (viz CS AWO 243). Použití jiného postupu musí schválit úřad.

*OPS 1.515***Přistání – suché dráhy**

- a) Provozovatel zajistí, aby přistávací hmotnost letounu stanovená podle OPS 1.475 a) pro předpokládaný čas přistání na cílovém nebo kterémkoli náhradním letišti dovolila přistání s úplným zastavením letounu z výšky 50 ft nad prahem dráhy:
 - 1) v mezích 60 % použitelné délky přistání pro proudové letouny nebo
 - 2) v mezích 70 % použitelné délky přistání pro turbovrtulové letouny;
 - 3) pro postupy strmého přiblížení může úřad schválit použití údajů o délce přistání omezené v souladu s výše uvedenými body a) 1, případně a) 2 založené na výšce nad prahem dráhy menší než 50 ft, ne však menší než 35 ft (viz dodatek 1 k OPS 1.515 a) 3);
 - 4) při prokazování splnění výše uvedených bodů a) 1 a a) 2 může úřad výjimečně schválit provádění letů s krátkým přistáním v souladu s dodatky 1 a 2, přesvědčí-li se o jejich potřebě (viz dodatek 1), společně s dalšími doplňujícími podmínkami, které úřad pokládá za nezbytné k zajištění přijatelné úrovně bezpečnosti v daném případě.
- b) Při prokazování splnění požadavků výše uvedeného bodu a) musí provozovatel vzít v úvahu:
 - 1) nadmořskou výšku letiště;
 - 2) nejvýše 50 % složky hlášeného protivětru nebo nejméně 150 % složky zadního větru a
 - 3) sklon dráhy ve směru přistání, je-li větší než +/-2 %.
- c) Při prokazování splnění požadavků bodu a) je nutno předpokládat, že:
 - 1) letoun přistane na nejvhodnější dráze, za bezvětří a
 - 2) letoun přistane na dráze, která mu bude nejpravděpodobněji přidělena vzhledem k pravděpodobné rychlosti a směru větru a k charakteristikám řízení letadla na zemi a s přihlédnutím k ostatním podmínkám, např. prostředkům pro přistání a terénu.
- d) Letoun smí být odbaven, i když provozovatel není schopen vyhovět požadavkům výše uvedeného bodu c) 1 pro cílové letiště s jednou dráhou, kde přistání závisí na určité složce větru, jsou-li určena dvě náhradní letiště, která umožní plně vyhovět požadavkům bodů a), b) a c). Před zahájením přiblížení na přistání na cílovém letišti se velitel letadla musí ujistit, že přistání lze provést s úplným splněním požadavků OPS 1.510 a bodů a) a b) výše.
- e) Letoun smí být odbaven, i když provozovatel není schopen vyhovět požadavkům výše uvedeného bodu c) 2 pro cílové letiště, je-li určeno náhradní letiště umožňující plně vyhovět požadavkům bodů a), b) a c).

*OPS 1.520***Přistání – mokré a znečištěné dráhy**

- a) Provozovatel zajistí, aby použitelná délka přistání byla minimálně 115 % požadované délky přistání určené podle OPS 1.515, pokud příslušné meteorologické zprávy nebo předpovědi či jejich kombinace naznačují, že by přistávací dráha v předpokládané době přiletu mohla být mokrá.
- b) Provozovatel zajistí, aby použitelná délka přistání byla minimálně stejná jako délka přistání určená podle výše uvedeného bodu a) nebo minimálně 115 % délky přistání určené v souladu s údaji délky přistání na znečištěnou dráhu schválenými úřadem nebo rovnocennými údaji, je-li větší, jestliže příslušné meteorologické zprávy nebo předpovědi či jejich kombinace naznačují, že přistávací dráha v předpokládané době přiletu může být znečištěná.
- c) Délku přistání na mokré dráze kratší, než požaduje výše uvedený bod a), ne však menší než požadovanou podle OPS 1.515 a), lze použít, pokud letová příručka obsahuje přesné doplňující informace o délkách přistání na mokrých drahách.
- d) Délku přistání na zvlášť připravených znečištěných přistávacích drahách kratší, než požaduje výše uvedený bod b), ne však kratší než požaduje OPS 1.515 a), lze použít, pokud letová příručka obsahuje přesné doplňující informace o délkách přistání na znečištěných drahách.
- e) Při prokazování splnění požadavků podle bodů b), c) a d) výše se musí použít kritéria OPS 1.515 obdobně s tím, že pro bod b) se nesmí použít OPS 1.515 a) 1 a 2.

Dodatek 1 k OPS 1.495 c) 3

Schvalování větších úhlů klonění

- a) Pro používání větších úhlů klonění vyžadující zvláštní oprávnění musí být splněna tato kritéria:
- 1) letová příručka musí obsahovat schválené údaje pro požadované zvětšení provozní rychlosti a údaje umožňující konstruovat dráhu letu se zřetelem k větším úhlům klonění a rychlostem;
 - 2) musí být možné použít vizuální vedení k zajištění přesnosti navigace;
 - 3) meteorologická minima a omezení větru musí být stanovena pro každou dráhu a musí být schválena úřadem;
 - 4) výcvik v souladu s OPS 1.975.

*Dodatek 1 k OPS 1.515 a) 3***Postupy strmého přiblížení**

- a) Úřad může schválit použití postupů strmého přiblížení s úhlem sestupové roviny 4,5° nebo větším a s výškou nad prahem dráhy menší než 50 ft, nejméně však 35 ft, jsou-li splněna tato kritéria:
- 1) letová příručka musí udávat maximální schválený úhel sestupové roviny, všechna ostatní omezení, normální, mimořádné a nouzové postupy pro strmé přiblížení a úpravy údajů délky letiště při používání kritérií strmého přiblížení;
 - 2) na každém letišti, na němž mají být prováděny postupy strmého přiblížení, musí být vhodná vztažná sestupová rovina obsahující alespoň systém vizuální indikace sestupové roviny a
 - 3) pro každou dráhu, která má být používána pro strmé přiblížení, musí být stanovena meteorologická minima. V úvahu je nutno vzít tyto skutečnosti:
 - i) situace vzhledem k překážkám,
 - ii) druh vztažné sestupové roviny a směrového navádění, jako jsou vizuální prostředky, MLS, 3D-NAV, ILS, LLZ, VOR, NDB,
 - iii) minimální vizuální reference požadovaná ve výšce rozhodnutí a v minimální nadmořské výšce pro klesání,
 - iv) dostupné palubní vybavení,
 - v) kvalifikace pilota a zvláštní seznámení s letištem,
 - vi) omezení a postupy letové příručky a
 - vii) kritéria nezdařeného přiblížení.

*Dodatek 1 k OPS 1.515 a) 4***Lety s krátkým přistáním**

- a) Délka používaná pro výpočet povolené přistávací hmotnosti se pro účely OPS 1.515 a) 4 může skládat z použitelné délky vyhlášeného ochranného pásma a z vyhlášené použitelné délky přistání. Úřad může takové lety povolit v souladu s těmito kritérii:
- 1) Prokázání potřeby letů s krátkým přistáním. Musí existovat zřejmý veřejný zájem a provozní nezbytnost pro daný provoz buď kvůli odlehlosti letiště, nebo fyzikálním omezením vztahujícím se k prodlužování dráhy.
 - 2) Letoun a provozní kritéria.
 - i) Lety s krátkým přistáním budou schvalovány pouze pro letouny, u nichž svislá vzdálenost mezi úrovní očí pilota a nejnižší částí kol, je-li letoun ustálen na normální dráze sestupu, nepřekročí 3 metry.
 - ii) Při stanovování provozních minim letiště nesmí být dohlednost/dráhová dohlednost nižší než 1,5 km. Kromě toho musí být v provozní příručce uvedena omezení větru.
 - iii) V provozní příručce musí být uvedena minimální praxe pilota, požadavky výcviku a zvláštní seznámení s letištěm.
 - 3) Předpokládá se, že výška přeletu začátku použitelné délky vyhlášeného ochranného pásma je 50 ft.
 - 4) Dodatečná kritéria. Úřad může uložit dodatečné podmínky, které považuje za nezbytné pro bezpečný provoz s ohledem na charakteristiky daného typu letounu, orografické charakteristiky v prostoru přiblížení a úvahy o nezdařeném přiblížení/přistání. Takovými dodatečnými podmínkami může být například požadavek systému vizuálního indikátoru sestupu typu VASI/PAPI.

Dodatek 2 k OPS 1.515 a) 4

Kritéria letiště pro lety s krátkým přistáním

- a) Použití ochranného pásma musí schválit letištní úřad.
- b) Použitelná délka vyhlášeného ochranného pásma podle ustanovení 1.515 a) 4 a tohoto dodatku nesmí překročit 90 metrů.
- c) Šířka vyhlášeného ochranného pásma, vystředěná na prodlouženou osu dráhy, nesmí být menší než dvojnásobná šířka dráhy nebo dvojnásobné rozpětí křídel, je-li větší.
- d) Vyhlášené ochranné pásmo musí být bez překážek a proláclin, které by mohly letoun ohrozit při přistání před dráhou, a ve vyhlášeném ochranném pásmu nesmí být povolen žádný pohyblivý objekt po dobu používání dráhy pro lety s krátkým přistáním.
- e) Sklon vyhlášeného ochranného pásma nesmí ve směru přistání překročit 5 % vzhůru a 2 % dolů.
- f) Pro účely tohoto provozu nemusí pro vyhlášené ochranné pásmo platit požadavek únosnosti podle OPS 1.480 a) 5.

HLAVA H

TRÍDA VÝKONNOSTI B

OPS 1.525

Obecně

- a) Provozovatel nesmí provozovat jednomotorový letoun:
- 1) v noci nebo
 - 2) za meteorologických podmínek letu podle přístrojů s výjimkou letu podle zvláštních pravidel letu za viditelnosti.
- Poznámka:* Omezení provozu jednomotorových letounů jsou uvedena v OPS 1.240 a) 6.
- b) Provozovatel považuje dvoumotorové letouny nesplňující požadavky stoupání podle dodatku 1 k OPS 1.525 b) za jednomotorové letouny.

OPS 1.530

Vzlet

- a) Provozovatel zajistí, aby vzletová hmotnost nepřekročila maximální vzletovou hmotnost stanovenou v letové příručce pro tlakovou výšku a teplotu vzduchu na letišti, ze kterého má být vzlet proveden.
- b) Provozovatel zajistí, aby délka vzletu stanovená letovou příručkou nepřekročila:
- 1) po vynásobení činitelem 1,25 použitelnou délku rozjezdu nebo
 - 2) je-li k dispozici dojezdová dráha nebo předpolí:
 - i) použitelnou délku rozjezdu,
 - ii) po vynásobení činitelem 1,15 použitelnou délku rozjezdu a
 - iii) po vynásobení činitelem 1,3 použitelnou délku přerušeného vzletu.
- c) Při prokazování splnění požadavků výše uvedeného bodu b) provozovatel vezme v úvahu:
- 1) hmotnost letounu na začátku rozjezdu ke vzletu;
 - 2) tlakovou výšku na letišti;
 - 3) teplotu vzduchu na letišti;
 - 4) stav a druh povrchu dráhy;
 - 5) sklon dráhy ve směru vzletu a
 - 6) nejvýše 50 % hlášené složky protivětru a nejméně 150 % hlášené složky zadního větru.

OPS 1.535

Bezpečná výška nad překážkami při vzletu – vícemotorové letouny

- a) Provozovatel zajistí, aby dráha vzletu letounů se dvěma nebo více motory určená v souladu s tímto bodem vedla ve výšce nejméně 50 ft nad všemi překážkami nebo měla vodorovnou vzdálenost od těchto překážek alespoň 90 m zvětšenou o $0,125 \times D$, kde D je vodorovná vzdálenost, kterou letoun urazil od konce použitelné délky vzletu nebo od konce délky vzletu, je-li plánována zatáčka před koncem použitelné délky vzletu s výjimkami uvedenými níže v bodech b) a c). Pro letouny s rozpětím křídel menším než 60 m lze použít vodorovnou vzdálenost od překážek rovnající se polovině rozpětí letounu plus 60 m plus $0,125 \times D$. Při prokazování splnění požadavků s tímto bodem je nutno předpokládat, že:

- 1) dráha vzletu začíná ve výšce 50 ft nad vzletovou plochou na konci délky vzletu v souladu s OPS 1.530 b) a končí ve výšce 1 500 ft nad vzletovou plochou;
 - 2) letoun není uveden do klonění před dosažením výšky 50 ft nad vzletovou plochou a poté příčný sklon nepřekročí 15°;
 - 3) selhání kritického motoru nastane v bodu dráhy vzletu se všemi pracujícími motory, v němž se předpokládá, že dojde ke ztrátě vizuální orientace k vyhýbání se překážkám;
 - 4) gradient dráhy vzletu od 50 ft do výšky předpokládané poruchy motoru se rovná průměrnému gradientu se všemi pracujícími motory při stoupání a přechodu na traťovou konfiguraci vynásobenému činitelem 0,77 a
 - 5) gradient dráhy vzletu z výšky dosažené v souladu s bodem 4 do konce dráhy vzletu se rovná gradientu stoupání na trati s jedním nepracujícím motorem uvedeným v letové příručce.
- b) Při prokazování splnění požadavků bodu a) výše nemusí provozovatel pro případy, kdy zamýšlená dráha letu nevyžaduje změny trati větší než 15°, brát v úvahu překážky s boční vzdáleností větší než:
- 1) 300 m, jestliže je let prováděn za podmínek umožňujících vizuální navigaci pro výcvikové vedení nebo jsou-li použitelné navigační prostředky, které pilotovi umožňují udržovat zamýšlenou dráhu letu s toutéž přesností (viz dodatek 1 k OPS 1.535 b) 1 a c) 1), nebo
 - 2) 600 m pro lety za všech ostatních podmínek.
- c) Při prokazování splnění požadavků bodu a) výše nemusí provozovatel pro ty případy, kdy zamýšlená dráha letu vyžaduje změny trati větší než 15°, brát v úvahu překážky s boční vzdáleností větší než:
- 1) 600 m pro lety za podmínek umožňujících vizuální navigaci pro kurzové vedení (viz dodatek 1 k OPS 1.535 b) 1 a c) 1);
 - 2) 900 m pro lety za všech ostatních podmínek.
- d) Při prokazování splnění požadavků bodů a), b) a c) výše provozovatel musí vzít v úvahu:
- 1) hmotnost letounu na začátku rozjezdu ke vzletu;
 - 2) tlakovou výšku na letišti;
 - 3) teplotu vzduchu na letišti a
 - 4) nejvýše 50 % hlášené složky protivětru a nejméně 150 % hlášené složky zadního větru.

*OPS 1.540***Let na trati – vícemotorové letouny**

- a) Provozovatel zajistí, aby letoun byl schopen pokračovat v letu za meteorologických podmínek očekávaných pro let i v případě poruchy jednoho motoru, přičemž ostatní motory pracují v přesně stanovených mezích maximálního trvalého výkonu, v příslušných nadmořských výškách stanovených pro bezpečný let v provozní příručce nebo ve výšce větší až do bodu 1 000 ft nad letištem, na němž lze splnit požadavky na výkonnost.
- b) Při prokazování splnění požadavků bodu a):
- 1) se nesmí předpokládat, že letoun letí ve výšce větší, než je výška, při níž je rychlost stoupání rovna 300 ft za minutu se všemi motory pracujícími v mezích podmínek předepsaných pro maximální trvalý výkon, a
 - 2) předpokládaný gradient letu s jedním nepracujícím motorem musí být podle okolností hrubý gradient klesání nebo stoupání zvětšený, resp. zmenšený o 0,5 %.

*OPS 1.542***Let na trati – jednomotorové letouny**

- a) Provozovatel zajistí, aby letoun byl schopen dosáhnout místa, na němž lze provést bezpečné vynucené přistání za meteorologických podmínek předpokládaných pro let i v případě poruchy motoru. Pro pozemní letouny se požaduje, aby toto místo bylo na pevnině, neschválí-li úřad jinak.
- b) Při prokazování splnění požadavků bodu a):
- 1) se nesmí předpokládat, že letoun poletí ve výšce větší, než je výška, při níž je rychlost stoupání rovna 300 ft za minutu s motorem pracujícím v mezích podmínek předepsaných pro maximální trvalý výkon, a
 - 2) předpokládaný gradient letu na trati je hrubý gradient klesání zvětšený o gradient 0,5 %.

*OPS 1.545***Přistání – cílové a náhradní letiště**

Provozovatel zajistí, aby přistávací hmotnost letounu stanovená podle OPS 1.475 a) nepřekročila maximální přistávací hmotnost stanovenou pro tlakovou výšku a teplotu vzduchu očekávanou v předpokládané době přistání na cílovém a náhradním letišti.

*OPS 1.550***Přistání – suchá dráha**

- a) Provozovatel zajistí, aby přistávací hmotnost letounu stanovená podle OPS 1.475 a) pro předpokládanou dobu přistání umožnila přistání a úplné zastavení letounu z výšky 50 ft nad prahem dráhy v mezích 70 % použitelné délky přistání na cílovém letišti a na kterémkoli náhradním letišti.
- 1) Úřad může schválit používání údajů o délce přistání vynásobených činiteli v souladu s tímto bodem založených na výšce nad prahem dráhy menší než 50 ft, ne však menší než 35 ft (viz dodatek 1 k OPS 1.550 a)).
 - 2) Úřad může schválit lety s krátkým přistáním v souladu s kritérii v dodatku 2 k OPS 1.550 a).
- b) Při prokazování splnění požadavků výše uvedeného bodu a) provozovatel vezme v úvahu:
- 1) nadmořskou výšku letiště;
 - 2) nejvýše 50 % čelní složky větru nebo nejméně 150 % zadní složky větru;
 - 3) stav a druh povrchu dráhy a
 - 4) sklon dráhy ve směru přistání.
- c) Při odbavení letounu podle bodu a) výše se musí předpokládat, že:
- 1) letoun přistane na nejvhodnější dráze, za bezvětří a
 - 2) letoun přistane na dráze, která mu bude nejpravděpodobněji přidělena vzhledem k pravděpodobné rychlosti a směru větru a k charakteristikám řízení letadla na zemi a s přihlédnutím k ostatním podmínkám, např. prostředkům pro přistání a terénu.
- d) Letoun smí být odbaven, i když provozovatel není schopen vyhovět požadavkům výše uvedeného bodu c) 2 pro cílové letiště, je-li určeno náhradní letiště umožňující plně vyhovět požadavkům bodů a), b) a c).

OPS 1.555

Přistání – mokré a znečištěné dráhy

- a) Provozovatel zajistí, aby v případě, že příslušné meteorologické zprávy nebo předpovědi či jejich kombinace naznačují, že dráha v předpokládané době přiletu může být mokrá, byla použitelná délka přistání nejméně stejná nebo větší než požadovaná délka přistání stanovená podle OPS 1.550 vynásobená činitelem 1,15.
- b) Provozovatel zajistí, aby v případě, že příslušné meteorologické zprávy nebo předpovědi či jejich kombinace naznačují, že dráha v předpokládané době přiletu může být znečištěná, délka přistání stanovená pro tyto podmínky s použitím údajů přijatelných pro úřad nepřekročila použitelnou délku přistání.
- c) Délku přistání na mokré dráze kratší, než požaduje výše uvedený bod a), ne však menší než požadovanou podle OPS 1.550 a), lze použít, pokud letová příručka obsahuje přesné doplňující informace o délkách přistání na mokřých drahách.

Dodatek 1 k OPS 1.525 b)

Obecně – stoupání po vzletu a v přistávací konfiguraci

- a) Stoupání po vzletu
- 1) Se všemi pracujícími motory
 - i) Ustálený gradient stoupání po vzletu musí být nejméně 4 %:
 - A) pracují-li všechny motory v režimu vzletu;
 - B) je-li přistávací zařízení vysunuto, ale lze je pokládat za zasunuté, pokud je lze zasunout do 7 sekund;
 - C) jsou-li vztlakové klapky v poloze pro vzlet a
 - D) je-li rychlost letounu při stoupání nejméně větší z rychlostí 1,1 VMC a 1,2 VS1.
 - 2) S jedním nepracujícím motorem
 - i) Ustálený gradient stoupání ve výšce 400 ft nad vzletovou plochou musí být měřitelně kladný:
 - A) nepracuje-li kritický motor a jeho vrtule je v poloze nejmenšího odporu vzduchu;
 - B) pracuje-li zbývající motor v režimu vzletu;
 - C) je-li přistávací zařízení zasunuto;
 - D) jsou-li vztlakové klapky v poloze pro vzlet a
 - E) je-li rychlost letounu při stoupání rovna rychlosti dosažené ve výšce 50 ft.
 - ii) Ustálený gradient stoupání ve výšce 1 500 ft nad vzletovou plochou nesmí být menší než 0,75 %:
 - A) nepracuje-li kritický motor a jeho vrtule je v poloze nejmenšího odporu vzduchu;
 - B) pracuje-li zbývající motor nejvýše s trvale přípustným výkonem;
 - C) je-li přistávací zařízení zasunuto;
 - D) jsou-li vztlakové klapky zasunuty a
 - E) není-li rychlost letounu při stoupání menší než 1,2 VS1.
- b) Stoupání v přistávací konfiguraci
- 1) Se všemi pracujícími motory
 - i) Ustálený gradient stoupání musí být alespoň 2,5 %:
 - A) s výkonem nebo tahem, který není vyšší, než je k dispozici 8 sekund po zahájení pohybu ovládacích prvků výkonu z polohy minimálního letového volnoběhu;
 - B) je-li přistávací zařízení vysunuto;
 - C) jsou-li vztlakové klapky v poloze pro přistání a
 - D) je-li rychlost letounu při stoupání rovna VREF.
 - 2) S jedním nepracujícím motorem
 - i) Ustálený gradient stoupání ve výšce 1 500 ft nad přistávací plochou nesmí být menší než 0,75 %:
 - A) nepracuje-li kritický motor a jeho vrtule je v poloze nejmenšího odporu vzduchu;

▼ **M8**

- B) pracuje-li zbývající motor nejvýše s trvale přípustným výkonem;
- C) je-li přistávací zařízení zasunuto;
- D) jsou-li vztlakové klapky zasunuty a
- E) není-li rychlost letounu při stoupání menší než 1,2 VS1.

*Dodatek 1 k OPS 1.535 b) 1 a c) 1***Dráha vzletu – navigace s vizuálním kurzovým vedením**

Provozovatel k umožnění navigace s vizuálním kurzovým vedením zajistí, aby meteorologické podmínky, které panují v době provozu, zahrnující základnu nejnižší význačné oblačné vrstvy a dohlednost byly takové, aby umožňovaly spatřit a rozpoznat překážku nebo referenční body na zemi. Provozní příručka musí stanovit pro všechna dotčená letiště minimální meteorologické podmínky, které letové posádce umožňují nepřetržitě určovat a udržovat správnou dráhu letu vzhledem k pozemním referenčním bodům tak, aby byla zajištěna bezpečná výška nad překážkami a terénem, jak je uvedeno níže:

- a) postup musí být dobře vymezen z hlediska pozemních referenčních bodů tak, aby zamýšlená trať mohla být podrobena rozboru z hlediska požadavků bezpečných výšek nad překážkami;
- b) postup musí být v mezích schopností letounu z hlediska dopředné rychlosti, příčného sklonu a účinků větru;
- c) posádce musí být poskytnut jednoznačný písemný nebo obrazový popis postupu a
- d) musí být stanoveny mezní podmínky vnějšího prostředí (např. vítr, oblačnost, dohlednost, den/noc, vnější osvětlení, osvětlení překážek).

*Dodatek 1 k OPS 1.550 a)***Postupy strmého přiblížení**

- a) Úřad může schválit použití postupů strmého přiblížení s úhlem sestupové roviny 4,5° nebo větším a s výškou nad prahem dráhy menší než 50 ft, nejméně však 35 ft, jsou-li splněna tato kritéria:
- 1) letová příručka musí udávat maximální schválený úhel sestupové roviny, všechna ostatní omezení, normální, mimořádné a nouzové postupy pro strmé přiblížení a úpravy údajů délky letiště při používání kritérií strmého přiblížení;
 - 2) na všech letištích, na nichž mají být prováděny postupy strmého přiblížení, musí být vhodná vztažná sestupová rovina obsahující minimálně systém vizuální indikace sestupové roviny a
 - 3) pro každou dráhu, která má být používána pro strmé přiblížení, musí být stanovena meteorologická minima. V úvahu je nutno vzít tyto skutečnosti:
 - i) situace vzhledem k překážkám,
 - ii) druh vztažné sestupové roviny a směrového navádění, jako jsou vizuální prostředky, MLS, 3D-NAV, ILS, LLZ, VOR, NDB,
 - iii) minimální vizuální reference požadovaná ve výšce rozhodnutí a v minimální nadmořské výšce pro klesání,
 - iv) dostupné palubní vybavení,
 - v) kvalifikace pilota a zvláštní seznámení s letištěm,
 - vi) omezení a postupy letové příručky a
 - vii) kritéria nezdařeného přiblížení.

*Dodatek 2 k OPS 1. 550 a)***Lety s krátkým přistáním**

- a) Pro účely OPS 1.550 a) 2 se může vzdálenost používaná pro výpočet povolené přistávací hmotnosti skládat z použitelné délky vyhlášeného ochranného pásma a z vyhlášené použitelné délky přistání. Úřad může takové lety povolit v souladu s těmito kritérii:
- 1) použití ochranného pásma musí schválit letištní úřad;
 - 2) vyhlášené ochranné pásmo musí být bez překážek a proláklín, které by mohly letoun ohrozit při přistání před dráhou, a ve vyhlášeném ochranném pásmu nesmí být povolen žádný pohyblivý objekt po dobu používání dráhy pro lety s krátkým přistáním;
 - 3) sklon vyhlášeného ochranného pásma nesmí ve směru přistání překročit 5 % vzhůru a 2 % dolů;
 - 4) použitelná délka vyhlášeného ochranného pásma nesmí podle ustanovení tohoto dodatku překročit 90 metrů;
 - 5) šířka vyhlášeného ochranného pásma, vystředěná na prodlouženou osu dráhy, nesmí být menší než dvojnásobek šířky dráhy;
 - 6) předpokládá se, že výška přeletu na začátkem vyhlášeného ochranného pásma nebude menší než 50 ft;
 - 7) pro účely tohoto provozu nemusí pro vyhlášené ochranné pásmo platit požadavek únosnosti podle OPS 1.480 a) 5;
 - 8) pro každou dráhu, která má být používána, musí být stanovena a schválena meteorologická minima a tato minima nesmí být menší než pro VFR nebo přístrojové přiblížení, jsou-li vyšší;
 - 9) musí být stanoveny požadavky na piloty (viz OPS 1.975 a));
 - 10) úřad může uložit dodatečné podmínky, které považuje za nezbytné pro bezpečný provoz s ohledem na charakteristiky daného typu letounu, prostředky pro přiblížení a úvahy o nezdařeném přiblížení/přistání.

HLAVA I

TRÍDA VÝKONNOSTI C

OPS 1.560

Obecně

Provozovatel zajistí doplnění schválených údajů o výkonnosti v letové příručce dalšími údaji přijatelnými pro úřad, je-li to nutné pro zjištění, zda byly splněny požadavky této hlavy, jestliže schválené údaje o výkonnosti v letové příručce nejsou postačující.

OPS 1.565

Vzlet

- a) Provozovatel zajistí, aby vzletová hmotnost nepřekročila maximální vzletovou hmotnost stanovenou v letové příručce pro tlakovou výšku a teplotu vzduchu na letišti, ze kterého má být vzlet proveden.
- b) Pro letouny, jejichž letová příručka obsahuje údaje o délce letiště vzletu nezahrnující vliv poruchy motoru, provozovatel zajistí, aby vzdálenost od začátku rozjezdu nutná k dosažení výšky letounu nad vzletovou plochou 50 ft se všemi motory pracujícími v režimu vzletu vynásobená činitelem:
 - 1) 1,33 pro dvoumotorové letouny nebo
 - 2) 1,25 pro třímotorové letouny nebo
 - 3) 1,18 pro čtyřmotorové letounynepřekročila použitelnou délku rozjezdu na letišti, na němž má být vzlet proveden.
- c) Pro letouny, jejichž letová příručka obsahuje údaje o délce letiště vzletu zahrnující vliv poruchy motoru, provozovatel zajistí, aby byly v souladu se specifikacemi letové příručky splněny tyto požadavky:
 - 1) délka přerušeno vzletu nesmí být větší než použitelná délka přerušeno vzletu;
 - 2) délka vzletu nesmí být větší než použitelná délka vzletu s tím, že délka předpolí nesmí překročit polovinu použitelné délky rozjezdu;
 - 3) délka rozjezdu nesmí být větší než použitelná délka rozjezdu;
 - 4) splnění požadavků tohoto bodu je nutno prokázat s použitím jediné hodnoty V1 pro přerušeno a nepřerušeno vzlet a
 - 5) vzletová hmotnost pro vzlet na mokré nebo znečištěné dráze nesmí být větší než schválená vzletová hmotnost za stejných podmínek na suché dráze.
- d) Při prokazování splnění požadavků bodů b) a c) musí provozovatel vzít v úvahu:
 - 1) tlakovou výšku na letišti;
 - 2) teplotu vzduchu na letišti;
 - 3) stav a druh povrchu dráhy;
 - 4) sklon dráhy ve směru vzletu;
 - 5) nejvýše 50 % hlášené složky protivětru a nejméně 150 % hlášené složky zadního větru a
 - 6) případné zkrácení délky dráhy vyrovnáním letounu do osy dráhy před vzletem.

*OPS 1.570***Bezpečná výška nad překážkami při vzletu**

- a) Provozovatel zajistí, aby dráha letu při vzletu s jedním nepracujícím motorem měla bezpečnou svislou výšku nad všemi překážkami nejméně 50 ft zvětšenou o $0,01 \times D$ nebo vodorovnou vzdálenost od těchto překážek alespoň 90 m zvětšenou o $0,125 \times D$, kde D je vodorovná vzdálenost, kterou letoun urazil od konce použitelné délky vzletu. Pro letouny s rozpětím křídel menším než 60 m lze použít vodorovnou vzdálenost od překážek rovnající se polovině rozpětí letounu plus 60 m plus $0,125 \times D$.
- b) Dráha vzletu musí začínat ve výšce 50 ft nad vzletovou plochou na konci délky vzletu požadované podle OPS 1.565 b), nebo případně c), a končit ve výšce 1 500 ft nad vzletovou plochou.
- c) Při prokazování splnění požadavků výše uvedeného bodu a) musí provozovatel vzít v úvahu:
- 1) hmotnost letounu na začátku rozjezdu ke vzletu;
 - 2) tlakovou výšku na letišti;
 - 3) teplotu vzduchu na letišti a
 - 4) nejvýše 50 % hlášené složky protivětru a nejméně 150 % hlášené složky zadního větru.
- d) Při prokazování splnění požadavků bodu a) nejsou přípustné změny dráhy až do bodu dráhy vzletu, v němž bylo dosaženo výšky 50 ft nad vzletovou plochou. Potom se až do výšky 400 ft předpokládá, že příčný sklon letadla bude menší než 15° . Ve výšce větší než 400 ft lze plánovat příčný sklon větší než 15° , nejvýše však 25° . Musí být vytvořena přiměřená rezerva jak na vliv náklonu působícího na provozní rychlosti a na dráhu letu, tak i na přírůstky vzdáleností, které jsou důsledkem větších provozních rychlostí.
- e) Při prokazování splnění požadavků bodu a) nemusí provozovatel pro ty případy, které nevyžadují změny trati větší než 15° , brát v úvahu překážky s boční vzdáleností větší než:
- 1) 300 m, je-li pilot schopen udržovat požadovanou přesnost navigace při průletu prostorem, v němž se přihlíží k překážkám, nebo
 - 2) 600 m pro lety za všech ostatních podmínek.
- f) Při prokazování splnění požadavků bodu a) nemusí provozovatel pro ty případy, které vyžadují změny trati větší než 15° , brát v úvahu překážky s boční vzdáleností větší než:
- 1) 600 m, je-li pilot schopen udržovat požadovanou přesnost navigace při průletu prostorem, v němž se přihlíží k překážkám, nebo
 - 2) 900 m pro lety za všech ostatních podmínek.
- g) Provozovatel stanoví postupy pro nepředvídané okolnosti, aby vyhověl požadavkům OPS 1.570, a určí bezpečnou trať vyhýbající se překážkám umožňující letounu buď vyhovět požadavkům OPS 1.580 pro let na trati, nebo přistát na letišti odletu nebo na náhradním letišti pro vzlet.

*OPS 1.575***Let na trati – se všemi motory pracujícími**

- a) Provozovatel zajistí, aby letoun byl schopen dosáhnout rychlosti stoupání nejméně 300 ft za minutu za meteorologických podmínek očekávaných pro daný let v kterémkoli bodu trati nebo plánované změny trati a se všemi motory pracujícími s maximálním trvale přípustným výkonem v:
- 1) minimálních výškách pro bezpečný let v každé etapě prolétávané trati a v průběhu jakékoli plánované změny trati, která je stanovena nebo vypočtena z informací obsažených v provozní příručce vztahujících se k letounu, a

- 2) minimálních výškách nezbytných pro splnění podmínek stanovených v OPS 1.580, případně 1.585.

*OPS 1.580***Let na trati s jedním nepracujícím motorem**

- a) Provozovatel zajistí, aby letoun byl schopen pokračovat v letu za očekávaných meteorologických podmínek z cestovní výšky na letišti, na němž může přistát podle OPS 1.595 nebo OPS 1.600, v případě vyřazení z provozu kteréhokoli motoru v kterémkoli bodu trati letounu nebo plánované změny trati, pracují-li ostatní motory v mezích trvale přípustného výkonu, a aby byl schopen přeletět překážky ve vzdálenosti do 9,3 km (5 NM) na obě strany od zamýšlené trati ve svislé vzdálenosti alespoň:
- 1) 1 000 ft, je-li rychlost stoupání nulová nebo větší, nebo
 - 2) 2 000 ft, je-li rychlost stoupání menší než 0.
- b) Dráha letu musí mít po poruše jednoho motoru ve výšce 450 m (1 500 ft) nad letišti předpokládaného přistání kladný sklon.
- c) Pro účely tohoto bodu se musí použít rychlost stoupání letounu menší o 150 ft za minutu, než je stanovená celková rychlost stoupání.
- d) Při prokazování splnění požadavků tohoto bodu musí provozovatel zvětšit rozmezí uvedené v bodu a) výše na 18,5 km (10 NM) na každou stranu, pokud přesnost navigace nezajišťuje jeho dodržení s pravděpodobností 95 %.
- e) povoluje se vypouštění paliva v rozsahu, který umožňuje dosáhnout letišti s požadovanými zálohami paliva, pokud se pro vypouštění paliva použije bezpečného postupu.

*OPS 1.585***Let na trati – letouny se třemi nebo více motory, z toho se dvěma nepracujícími**

- a) Provozovatel zajistí, aby v žádném bodu zamýšlené trati nebyl letoun se třemi nebo více motory vzdálen více než 90 minut letu od letišti, na němž jsou použitelné požadavky na výkonnost splněny při očekávané přistávací hmotnosti, letí-li rychlostí maximálního doletu při standardní teplotě za bezvětří se všemi pracujícími motory, pokud nejsou splněny požadavky níže uvedených bodů b) až e).
- b) Dráha letu se dvěma nepracujícími motory musí letounu dovolit, aby pokračoval v letu za očekávaných meteorologických podmínek na letišti, na němž jsou splněny použitelné požadavky na výkonnost pro očekávanou přistávací hmotnost, a přeletěl v bezpečné výšce nejméně o 2 000 ft všechny překážky, které jsou v rozmezí 9,3 km (5 NM) na každou stranu od zamýšlené trati.
- c) Předpokládá se selhání dvou motorů v nejkritičtějším bodu té části trati, v němž je letoun vzdálen více než 90 minut letu od letišti, na němž jsou splněny použitelné požadavky na výkonnost při očekávané přistávací hmotnosti, letí-li rychlostí maximálního doletu při standardní teplotě za bezvětří se všemi pracujícími motory.
- d) Očekávaná hmotnost letounu v bodu, v němž se předpokládá selhání dvou motorů, nesmí být menší než hmotnost zahrnující dostatek paliva k pokračování v letu na letišti předpokládaného přistání, přiletu k tomuto letišti ve výšce nejméně 450 m (1 500 ft) přímo nad prostor přistání a poté ještě k letu v horizontu po dobu 15 minut.
- e) Pro účely tohoto bodu se musí použít rychlost stoupání letounu o 150 ft za minutu menší, než je stanovená rychlost.
- f) Při prokazování splnění požadavků tohoto bodu musí provozovatel zvětšit rozmezí uvedené v bodu a) výše na 18,5 km (10 NM) na každou stranu, pokud přesnost navigace nezajišťuje jeho dodržení s pravděpodobností 95 %.
- g) Povoluje se vypouštění paliva v rozsahu, který umožňuje dosáhnout letišti s požadovanými zálohami paliva, pokud se pro vypouštění paliva použije bezpečného postupu.

*OPS 1.590***Přistání – cílové a náhradní letiště**

Provozovatel zajistí, aby přistávací hmotnost letounu stanovená podle OPS 1.475 a) nepřekročila v předpokládaném čase přistání maximální přistávací hmotnost stanovenou v letové příručce, pokud je v letové příručce udávána pro nadmořskou výšku a pro teplotu vzduchu na cílovém a náhradním letišti.

*OPS 1.595***Přistání – suché dráhy**

- a) Provozovatel zajistí, aby přistávací hmotnost letounu stanovená podle OPS 1.475 a) pro předpokládanou dobu přistání dovolila přistání s úplným zastavením letounu z výšky 50 ft nad prahem dráhy v rozmezí 70 % použitelné délky přistání na cílovém letišti a kterémkoli náhradním letišti.
- b) Při prokazování splnění požadavků výše uvedeného bodu a) musí provozovatel vzít v úvahu:
 - 1) nadmořskou výšku letiště;
 - 2) nejvýše 50 % čelní složky větru nebo nejméně 150 % zadní složky větru;
 - 3) druh povrchu dráhy a
 - 4) sklon dráhy ve směru přistání.
- c) Pro odbavení letounu v souladu s bodem a) je nutno předpokládat, že:
 - 1) letoun přistane na nejvýhodnější dráze za bezvětří a
 - 2) letoun přistane na dráze, která mu bude nejpravděpodobněji přidělena vzhledem k pravděpodobné rychlosti a směru větru a k charakteristikám řízení letadla na zemi a s přihlédnutím k ostatním podmínkám, např. prostředkům pro přistání a terénu.
- d) Letoun smí být odbaven, i když provozovatel není schopen vyhovět požadavkům výše uvedeného bodu c) 2 pro cílové letiště, je-li určeno náhradní letiště umožňující plně vyhovět požadavkům bodů a), b) a c).

*OPS 1.600***Přistání – mokré a znečištěné dráhy**

- a) Provozovatel zajistí, aby v případě, že příslušné meteorologické zprávy nebo předpovědi či jejich kombinace naznačují, že dráha v předpokládané době přiletu může být mokrá, byla použitelná délka přistání nejméně stejná nebo větší než požadovaná délka přistání stanovená podle OPS 1.595 vynásobená činitelem 1,15.
- b) Provozovatel zajistí, aby v případě, že příslušné meteorologické zprávy nebo předpovědi či jejich kombinace naznačují, že dráha v předpokládané době přiletu může být znečištěná, délka přistání stanovená pro tyto podmínky s použitím údajů přijatelných pro úřad nepřekročila použitelnou délku přistání.

HLAVA J

*HMOTNOST A VYVÁŽENÍ**OPS 1.605***Obecně**

(viz dodatek 1 k OPS 1.605)

- a) Provozovatel zajistí, aby v každé fázi provozu vyhovovalo naložení, hmotnost a poloha těžiště letounu omezením stanoveným v letové příručce letounu, nebo v provozní příručce, pokud provozní příručka klade přísnější požadavky.
- b) Provozovatel určí hmotnost a polohu těžiště každého letounu skutečným zvážením před prvním uvedením do provozu a poté v intervalech 4 let, jestliže jsou používány hmotnosti jednotlivých letounů, a každých 9 let, používá-li se hmotnosti parku. Je nutno započítat a správně dokumentovat kumulativní účinky modifikací a oprav na hmotnost a vyvážení. Kromě toho musí být letouny znovu zváženy, jestliže vliv modifikací na hmotnost a vyvážení není přesně znám.
- c) Provozovatel určí hmotnost všech provozních položek a členů posádky zahrnutých do provozní hmotnosti letounu bez paliva vážením nebo použitím normalizovaných hmotností. Musí být stanoven vliv jejich umístění na polohu těžiště letounu.
- d) Provozovatel určí hmotnost provozního nákladu, včetně případné zátěže, skutečným zvážením nebo stanoví hmotnost provozního nákladu v souladu s normalizovanými hmotnostmi cestujících a zavazadel stanovenými v OPS 1.620.
- e) Provozovatel určí hmotnost paliva na palubě s použitím jeho skutečné hustoty, nebo není-li známa, s použitím hustoty vypočtené podle metody uvedené v provozní příručce.

*OPS 1.607***Terminologie**

- a) Provozní hmotnost bez paliva. Celková hmotnost letounu připraveného k danému druhu provozu vyjma vyčerpateľného paliva a provozního nákladu. Tato hmotnost zahrnuje položky jako:
 - 1) posádku a její zavazadla;
 - 2) pohoštění a vyjímatelné vybavení pro obsluhu cestujících a
 - 3) pitnou vodu a chemikálie toalet.
- b) Maximální hmotnost bez paliva. Maximální přípustná hmotnost letounu bez vyčerpateľného paliva. Hmotnost paliva obsaženého v jednotlivých nádržích musí být zahrnuta do hmotnosti bez paliva, je-li výslovně uvedena v omezeních letové příručky letounu.
- c) Maximální konstrukční přistávací hmotnost. Maximální celková přípustná přistávací hmotnost letounu při přistání za normálních okolností.
- d) Maximální konstrukční vzletová hmotnost. Maximální celková přípustná hmotnost letounu na začátku rozjezdu ke vzletu.
- e) Klasifikace cestujících
 - 1) Dospělí, muži a ženy, jsou definováni jako osoby ve věku 12 let a starší.
 - 2) Děti jsou definovány jako osoby ve věku dvou let a více, avšak mladší 12 let.
 - 3) Malé děti jsou definovány jako osoby mladší 2 let.
- f) Provozní náklad. Celková hmotnost cestujících, zavazadel a nákladu, včetně neplatícího zatížení.

*OPS 1.610***Nakládání, hmotnost a vyvážení**

Provozovatel v provozní příručce stanoví zásady a metody používané při nakládání a v systému hmotností a vyvažování, které splňují požadavky OPS 1.605. Tento systém musí zahrnovat všechny druhy zamýšleného provozu.

*OPS 1.615***Hodnoty hmotnosti pro posádku**

- a) Provozovatel použije ke stanovení provozní hmotnosti bez paliva níže uvedených hodnot hmotnosti:
 - 1) skutečné hmotnosti, včetně všech zavazadel posádky, nebo
 - 2) normalizované hmotnosti, včetně hmotnosti příručních zavazadel, pro jednotlivé členy letové posádky 85 kg a pro jednotlivé palubní průvodčí 75 kg nebo
 - 3) jiné normalizované hmotnosti přijatelné pro úřad.
- b) Provozovatel musí opravit provozní hmotnost bez paliva, aby v součtu zahrnovala všechna dodatečná zavazadla. Umístění těchto dodatečných zavazadel musí být započteno při určování polohy těžiště letounu.

*OPS 1.620***Hodnoty hmotnosti cestujících a zavazadel**

- a) Provozovatel vypočte hmotnost cestujících a zapsaných zavazadel s použitím skutečně zvážených hmotností každé osoby a skutečně zvážené hmotnosti zavazadel nebo s použitím normalizovaných hodnot hmotnosti uvedených v tabulkách 1 až 3, vyjma případu, kdy je počet použitelných sedadel cestujících menší než 10. V takových případech smí být hmotnost cestujících určena na základě jimi nebo jejich jménem učiněného ústního prohlášení a přidáním předem stanovené konstanty k započtení příručních zavazadel a oděvu. Postup, který stanoví, kdy volit skutečné nebo normalizované hmotnosti, a postup, který se má dodržovat při používání ústních prohlášení, musí být uveden v provozní příručce.
- b) Provozovatel zajistí, aby byly zahrnuty všechny předměty osobní potřeby a příruční zavazadla cestujících, pokud určuje skutečnou hmotnost vážením. Vážení musí být prováděno bezprostředně před nastupováním v místě blízkém nastupování.
- c) Při určování hmotnosti cestujících s použitím normalizovaných hmotností je nutno použít normalizované hmotnosti uvedené v tabulkách 1 a 2. Tyto hmotnosti zahrnují příruční zavazadla a hmotnost každého dítěte do 2 let přepravovaného dospělým cestujícím na jednom sedadle. Pro účely tohoto bodu musí být považováno malé dítě přepravované na samostatném sedadle cestujícího za dítě.
- d) Hodnoty hmotnosti pro cestující – 20 nebo více sedadel
 - 1) Normalizované hmotnosti mužů a žen uvedené v tabulce 1 platí pro letouny s celkovým použitelným počtem sedadel pro cestující 20 nebo více. Jako alternativa v případech, kdy celkový použitelný počet sedadel pro cestující je 30 nebo více, platí hodnoty hmotnosti uvedené v tabulce 1 ve sloupci „Jen dospělí“.
 - 2) Pro účely tabulky 1 se rozumí prázdninovým charterovým letem charterový let výhradně určený jako součást celkových služeb při cestování o dovolené. Hodnoty hmotností platí pro prázdninové charterové lety za předpokladu, že pro bezúplatnou přepravu určitých kategorií cestujících se používá nejvýše 5 % sedadel cestujících zastavěných v letounu.

Tabulka 1

Počet sedadel cestujících	20 a více		30 a více
	Muži	Ženy	Jen dospělí
Všechny lety kromě prázdninových charterových letů	88 kg	70 kg	84 kg
Prázdninové charterové lety	83 kg	69 kg	76 kg
Děti	35 kg	35 kg	35 kg

- e) Hodnoty hmotnosti pro cestující – 19 nebo méně sedadel
- 1) Normalizované hmotnosti v tabulce 2 platí pro letouny, jejichž celkový použitelný počet sedadel pro cestující je 19 nebo méně.

Tabulka 2

Počet sedadel cestujících	1–5	6–9	10–19
Muži	104 kg	96 kg	92 kg
Ženy	86 kg	78 kg	74 kg
Děti	35 kg	35 kg	35 kg

- 2) Při letech, u nichž se nepřevážují příruční zavazadla v kabině nebo u nichž se příruční zavazadla započítávají samostatně, lze od níže uvedených hmotností mužů a žen odečíst 6 kg. Předměty, jako plášť, deštník, malá kabelka nebo taška, něco ke čtení nebo malá kamera/fotoaparát, se pro účely tohoto bodu nepokládají za příruční zavazadla.
- f) Hodnoty hmotnosti pro zavazadla
- 1) Normalizované hodnoty hmotnosti uvedené v tabulce 3 se použijí pro každý kus zapsaného zavazadla, jestliže celkový použitelný počet sedadel pro cestující letounu je 20 nebo více. Pro letouny s 19 nebo méně sedadly pro cestující se musí použít skutečná hmotnost zapsaných zavazadel zjištěná vážením.
 - 2) Pro účely tabulky 3 se:
 - i) vnitrostátním letem rozumí let, jehož výchozí a cílové letiště se nachází na území téhož státu,
 - ii) lety v evropské oblasti rozumí lety jiné než vnitrostátní, jejichž výchozí a cílové letiště se nachází v oblasti uvedené v dodatku 1 k OPS 1.620 f), a
 - iii) mezikontinentálním letem jiným než let v evropské oblasti se rozumí let, jehož výchozí a cílové letiště se nachází na různých kontinentech.

Tabulka 3

20 nebo více sedadel

Druh letu	Normalizovaná hmotnost zavazadel
Vnitrostátní lety	11 kg
Lety v evropské oblasti	13 kg
Mezikontinentální lety	15 kg
Všechny ostatní lety	13 kg

- g) Pokud chce provozovatel používat jiné normalizované hodnoty hmotnosti, než jsou uvedené v tabulkách 1 až 3, musí oznámit své důvody úřadu a předem obdržet jeho souhlas. Musí rovněž předložit ke schválení podrobný plán průzkumu vážení a použít metody statistického rozboru uvedené v dodatku 1 k OPS 1.620 g). Změněné normalizované hodnoty hmotností platí po ověření výsledků průzkumu vážení a schválení úřadem pouze pro daného provozovatele. Změněné hodnoty hmotností lze použít pouze za okolností, které odpovídají těm, za nichž se průzkum prováděl. Jsou-li změněné normalizované hmotnosti větší než hmotnosti uvedené v tabulkách 1 až 3, musí být používány tyto větší hodnoty.
- h) Při každém letu, u něž se zjistí, že významný počet cestujících s jejich příručními zavazadly bude mít podle očekávání hmotnost větší než normalizovanou, určí provozovatel skutečnou hmotnost těchto cestujících vážením nebo připočte přiměřený přídavek hmotnosti.
- i) Používá-li se normalizovaných hodnot hmotnosti zapsaných zavazadel a významný počet zapsaných zavazadel cestujících překročí podle očekávání normalizovanou hmotnost zavazadla, určí provozovatel skutečnou hmotnost těchto zavazadel vážením nebo připočte přiměřený přídavek hmotnosti.
- j) Provozovatel zajistí, aby velitel letadla byl informován, že ke stanovení hmotnosti nákladu bylo použito nestandardní metody a že je tato metoda uvedena v dokumentaci o naložení a vyvážení.

*OPS 1.625***Dokumentace o hmotnosti a vyvážení**

(viz dodatek 1 k OPS 1.625)

- a) Provozovatel vyhotoví před každým letem dokumentaci o hmotnosti a vyvážení specifikující náklad a jeho rozložení. Dokumentace o hmotnosti a vyvážení musí veliteli letadla umožnit určit, zda je náklad a jeho rozložení takové, aby nebyly překročeny meze hmotnosti a vyvážení letounu. Na dokladu musí být uvedeno jméno osoby, která tuto dokumentaci zpracovává. Osoba, která dohlíží na nakládání letounu, musí svým podpisem potvrdit, že náklad a jeho rozložení je v souladu s dokumentací o hmotnosti a vyvážení. Doklad musí být přijatelný pro velitele letadla a jeho souhlas musí být stvrzen spolupodpisem nebo rovnocenným způsobem (viz také OPS 1.1055 a) 12).
- b) Provozovatel stanoví postupy pro změny nákladu v poslední chvíli.
- c) Provozovatel může používat jiný postup, než vyžadují body a) a b), pokud jej schválí úřad.

Dodatek 1 k OPS 1.605

Hmotnost a vyvážení – obecně

(viz OPS 1.605)

- a) Stanovení provozní hmotnosti letounu bez paliva
- 1) Vážení letounu
 - i) Nové letouny se obvykle váží ve výrobním závodě a mohou být uvedeny do provozu bez nového zvážení, jestliže záznamy o hmotnosti a vyvážení byly upraveny s ohledem na změny a úpravy provedené na letounu. Letouny předávané jedním provozovatelem se schváleným programem určování hmotnosti jinému provozovateli rovněž se schváleným programem, nemusí být znovu zváženy provozovatelem, který tyto letouny přijímá, pokud od posledního vážení neuplynuly více než 4 roky.
 - ii) Hmotnost a polohu těžiště každého jednotlivého letounu je nutno znovu určovat v pravidelných lhůtách. Maximální doba mezi dvěma váženími musí být stanovena provozovatelem a musí splňovat požadavky OPS 1.605 b). Kromě toho musí být hmotnost a poloha těžiště každého letounu znovu určována buď:
 - A) vážením, nebo
 - B) výpočtem, pokud je provozovatel schopen věrohodně doložit platnost zvolené metody výpočtu, kdykoli kumulativní změny provozní hmotnosti bez paliva jsou větší než $\pm 0,5$ % maximální přistávací hmotnosti nebo kdykoli kumulativní změna polohy těžiště je větší než 0,5 % střední aerodynamické tětivy.
 - 2) Hmotnost a poloha těžiště letadlového parku
 - i) Pro letadlový park nebo skupinu letounů téže verze a konfigurace lze použít průměrné provozní hmotnosti bez paliva a polohy těžiště letadlového parku, pokud provozní hmotnosti bez paliva a polohy těžiště jednotlivých letounů zůstávají v mezích stanovených v bodu ii). Kromě toho se použijí kritéria uvedená v bodech iii), iv) a a) 3.
 - ii) Tolerance
 - A) Jestliže se provozní hmotnost bez paliva kteréhokoli váženého letounu nebo vypočtená provozní hmotnost bez paliva kteréhokoli letounu letadlového parku liší o více než $\pm 0,5$ % maximální konstrukční přistávací hmotnosti od stanovené provozní hmotnosti bez paliva letadlového parku nebo jestliže se jeho poloha těžiště liší o více než $\pm 0,5$ % střední aerodynamické tětivy od polohy těžiště daného letadlového parku, musí být takový letoun z parku vynechán. Lze zavést samostatné letadlové parky, každý s odlišnou střední hmotností.
 - B) V případech, kdy je hmotnost letounu v toleranci provozní hmotnosti bez paliva letadlového parku, ale poloha těžiště je mimo povolenou toleranci, lze letoun provozovat s použitím provozní hmotnosti bez paliva pro letadlový park, ale s individuální polohou těžiště.
 - C) Vykazuje-li jednotlivý letoun při porovnání s ostatními letouny v parku fyzikálně přesně vysvětlitelný rozdíl (např. konfigurace palubního bufetu nebo sedadel), který způsobuje překročení tolerancí pro park, je možné ponechat tento letoun v parku, pokud se použijí vhodné opravy pro jeho hmotnost nebo polohu jeho těžiště.
 - D) Letouny, pro které nebyly vyhlášeny žádné hodnoty střední aerodynamické tětivy, musí být provozovány na základě jejich individuálních hodnot hmotnosti a polohy těžiště nebo musí být podrobeny zvláštnímu rozboru a schválení.

- iii) Používání hodnot letadlového parku
- A) Po zvážení letounu, nebo byla-li provedena změna v jeho vybavení či konfiguraci, musí provozovatel ověřit, zda daný letoun zůstává v tolerancích uvedených v bodu 2 ii) výše.
- B) Letouny, které nebyly váženy od posledního stanovení hmotnosti letadlového parku, mohou zůstat v parku letadel a mohou být provozovány s použitím hodnot pro letadlový park za předpokladu, že jednotlivé hodnoty jsou prověřovány výpočtem a zůstávají v tolerancích uvedených v bodu 2 ii). Provozovatel musí buď stanovit nové hodnoty pro letadlový park splňující podmínky bodů 2 i) a 2 ii), nebo provozovat letouny překračující tolerance s použitím jejich individuálních hodnot, pokud jednotlivé hodnoty tyto tolerance překročí.
- C) Provozovatel musí vážením nebo výpočtem ověřit, zda skutečné hodnoty letounu, který chce zařadit do letadlového parku provozovaného na základě hodnot letadlového parku, jsou v tolerancích stanovených v bodu 2 ii).
- iv) Ke splnění požadavků bodu 2 i) musí být hodnoty letadlového parku aktualizovány alespoň na konci každého hodnocení hmotnosti letadlového parku.
- 3) Počet letounů, které se musí zvážit k získání hodnot letadlového parku
- i) Je-li „n“ počet letounů v letadlovém parku používajících hodnot letadlového parku, musí provozovatel v období mezi dvěma vyhodnoceními hmotnosti parku zvážit alespoň určitý počet letounů stanovený v této tabulce:

Počet letounů v parku	Minimální počet vážení
2 or 3	N
4 to 9	$(n + 3)/2$
10 nebo více	$(n + 51)/10$

- ii) Při výběru letounů, které mají být zváženy, by měly být vybrány ty, které nebyly váženy nejdelsí dobu.
- iii) Doba mezi dvěma hodnoceními hmotnosti parku nesmí být delší než 48 měsíců.
- 4) Postup vážení
- i) Vážení provede výrobce nebo organizace oprávněná k údržbě.
- ii) Musí být přijata běžná opatření v souladu se správnými postupy, např.:
- A) kontrola úplnosti letounu a jeho vybavení;
- B) zjištění, zda byly správně započteny provozní kapaliny;
- C) zajištění čistoty letounu a
- D) zajištění, aby letoun byl zvážen v uzavřené budově.
- iii) Vybavení použité k vážení musí být správně cejchováno, vynulováno a použito v souladu s pokyny výrobce. Váhy musí být cejchovány výrobcem, úřadem pro míry a váhy nebo řádně oprávněnou organizací každé 2 roky nebo ve lhůtách stanovených výrobcem vážícího vybavení, jsou-li kratší. Vybavení musí umožnit určit hmotnost letounu přesně.

- b) Zvláštní normalizované hmotnosti pro provozní náklad. Kromě normalizovaných hmotností pro cestující a zapsaná zavazadla může provozovatel předložit úřadu ke schválení normalizované hmotnosti jiných položek nákladu.
- c) Nakládání letounu
- 1) Provozovatel zajistí, aby nakládání jeho letounů bylo prováděno pod dozorem kvalifikovaného personálu.
 - 2) Provozovatel zajistí, aby nakládání daného nákladu letounu bylo shodné s údaji používanými pro výpočet jeho hmotnosti a vyvážení.
 - 3) Provozovatel musí dodržet další konstrukční omezení, např. zatížení podlahy, maximální zatížení běžného metru, maximální hmotnost nákladu v jednotlivých nákladových prostorech nebo omezení maximálního počtu sedadel pro cestující.
- d) Meze polohy těžiště
- 1) Provozní obálka poloh těžiště. Pokud se nepoužívá přidělování sedadel a do výpočtu polohy těžiště nejsou přesně započítávány účinky počtu cestujících v jednotlivých řadách sedadel, nákladů v jednotlivých nákladových prostorech a paliva v jednotlivých nádržích, musí se použít provozní zálohy ve schválené obálce poloh těžišť. Při určování záloh polohy těžiště je nutno vzít v úvahu možné odchylky od uvažovaného rozložení nákladu. Je-li použito volné volby sedadel cestujícími, musí provozovatel stanovit postupy k zajištění nápravných opatření prováděných letovou posádkou nebo palubními průvodčími, pokud by došlo k extrémní volbě sedadel v podélném směru. Zálohy polohy těžiště a s tím spojené provozní postupy, včetně předpokladů týkajících se rozsazení cestujících, musí být přijatelné pro úřad.
 - 2) Poloha těžiště za letu. Provozovatel musí dále k bodu d) 1 prokázat, že postupy plně přihlížejí k extrémním změnám poloh těžiště za letu způsobeným pohyby cestujících/posádky a spotřebou/přečerpáváním paliva.

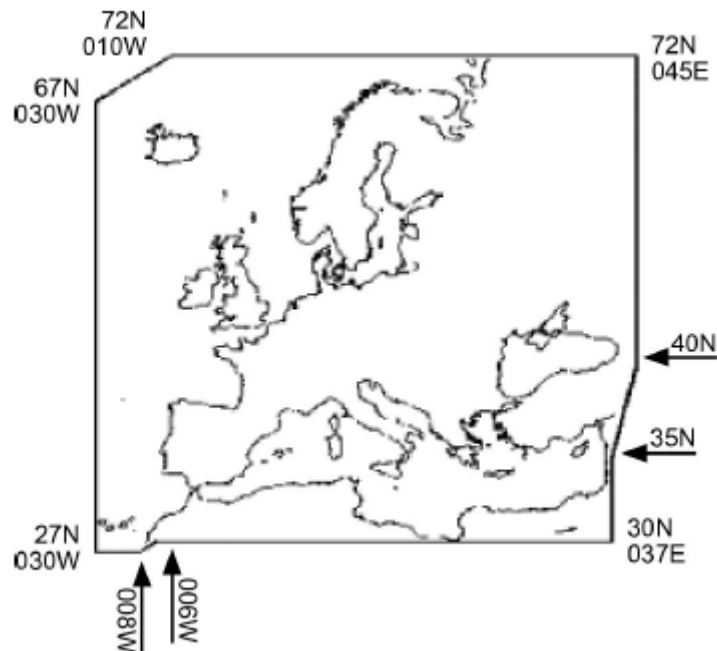
*Dodatek 1 k OPS 1.620.f)***Vymezení prostoru pro lety v evropské oblasti**

Pro účely OPS 1.620.f) jsou lety v evropské oblasti jiné než vnitrostátní lety prováděné v oblasti ohraničené loxodromou mezi níže uvedenými body:

- N7200 E04500
- N4000 E04500
- N3500 E03700
- N3000 E03700
- N3000 W00600
- N2700 W00900
- N2700 W03000
- N6700 W03000
- N7200 W01000
- N7200 E04500

jak je znázorněno na obrázku 1:

Obrázek 1
Evropská oblast



*Dodatek 1 k OPS 1.620 g)***Postupy určování revidovaných hodnot normalizované hmotnosti pro cestující a zavazadla**

- a) Cestující
- 1) Metoda vzorkování hmotnosti. Průměrná hmotnost cestujících a jejich příručních zavazadel musí být stanovena vážením náhodně vybraných vzorků. Výběr náhodných vzorků musí být svou povahou a rozsahem reprezentativní pro daný počet cestujících s přihlédnutím k druhu provozu, četnosti letů na různých tratích, vnitrostátním nebo mezinárodním letům, ročnímu období a k počtu sedadel letounu.
 - 2) Velikost vzorku. Plán průzkumu musí zahrnovat vážení alespoň největšího:
 - i) počtu cestujících vypočteného z řídicího vzorku s použitím obvyklých statistických postupů a založeného na relativním rozsahu přesnosti 1 % pro všechny dospělé a 2 % pro průměrné hmotnosti mužů a žen brané odděleně a
 - ii) pro letouny:
 - A) s počtem sedadel pro cestující 40 nebo více, celkového počtu 2 000 cestujících nebo
 - B) s počtem sedadel pro cestující menším než 40, celkového počtu cestujících rovného padesátinásobku počtu sedadel pro cestující.
 - 3) Hmotnosti cestujících. Hmotnosti cestujících musí zahrnovat hmotnost jejich osobních věcí, které si nesou při vstupu do letounu. Při výběru náhodných vzorků hmotnosti cestujících musí být malé děti váženy společně s doprovázejícím dospělým (viz také OPS 1620 c), d) a e)).
 - 4) Místo vážení. Místo, kde budou cestující váženi, se vybírá co nejbližší k letounu v bodu, v němž je nepravděpodobné, že by mohlo dojít ke změně hmotnosti cestujícího tím, že se před vstupem do letounu zbaví osobních věcí nebo naopak získá další osobní věci.
 - 5) Vážicí zařízení. Vážicí zařízení používané k vážení cestujících musí mít rozsah nejméně do 150 kg. Hmotnost musí být udávána s dělením nejméně po 500 g. Chyba vážicího zařízení musí být menší než 0,5 % rozsahu nebo 200 g podle toho, která hodnota je větší.
 - 6) Zapisování hmotností. Pro každý let zahrnutý do průzkumu musí být zapsána hmotnost cestujících, včetně jejich příslušné kategorie (tj. muži/ženy/děti) a číslo linky.
- b) Zapsaná zavazadla. Statistický postup určování revidovaných hodnot normalizované hmotnosti zavazadel založený na průměrných hmotnostech zavazadel ve vzorku minimální požadované velikosti je v podstatě stejný jako pro cestující a je uveden v bodu a) 1. U zavazadel se požaduje relativní rozsah přesnosti 1 %. Musí být zváženo nejméně 2 000 kusů zapsaných zavazadel.
- c) Stanovení revidovaných hodnot normalizované hmotnosti pro cestující a zapsaná zavazadla
- 1) Je nutno provést statistický rozbor, aby se zajistilo, že upřednostňování používání revidovaných hodnot normalizované hmotnosti cestujících a zapsaných zavazadel před používáním jejich skutečných hmotností zjištěných vážením neovlivní nepříznivě bezpečnost provozu. Takovým rozbohem se získají průměrné hodnoty hmotnosti cestujících a zavazadel, jakož i jiné údaje.
 - 2) Pro letouny s 20 nebo více sedadly cestujících platí tyto průměry jako revidované hodnoty normalizované hmotnosti mužů a žen.
 - 3) U menších letounů je nutno k průměrným hmotnostem cestujících přidat níže uvedené přídatky, aby se získaly revidované hodnoty normalizované hmotnosti:

Počet sedadel cestujících	Požadovaný přírůstek hmotnosti
1–5 včetně	16 kg
6–9 včetně	8 kg
10–19 včetně	4 kg

Pro letouny s 30 nebo více sedadly cestujících lze alternativně používat revidované hodnoty normalizované (průměrné) hmotnosti „jen dospělých“. Revidované hodnoty normalizované (průměrné) hmotnosti zapsaných zavazadel platí pro letouny s 20 nebo více sedadly cestujících.

- 4) Provozovatelé mohou předložit úřadu ke schválení podrobný plán průzkumu a následně odchylku od revidované hodnoty normalizované hmotnosti, pokud tato odlišná hodnota byla určena postupem vysvětleným v tomto dodatku. Takové odchylky musí být znovu přezkoumány ve lhůtách nepřesahujících 5 let.
- 5) Revidované hodnoty normalizované hmotnosti „jen dospělých“ musí být založeny na poměru počtu mužů k počtu žen 80/20 u všech letů vyjma prázdninových charterových letů, u nichž je tento poměr 50/50. Pokud provozovatel chce získat souhlas k použití odlišného poměru na konkrétních tratích nebo letech, pak musí úřadu předložit údaje z jeho programu vážení a musí prokázat, že alternativní poměr mužů a žen je konzervativní a zahrnuje alespoň 84 % skutečně zjištěných poměrů počtů žen a mužů ve vzorku z nejméně 100 typických letů.
- 6) Průměrné hodnoty hmotnosti se zaokrouhlují na nejbližší celé číslo v kg. Hodnoty hmotnosti zapsaných zavazadel se zaokrouhlují na nejbližší 0,5 kg.

*Dodatek 1 k OPS 1.625***Dokumentace o hmotnosti a vyvážení**

- a) Dokumentace o hmotnosti a vyvážení
- 1) Obsah
 - i) Dokumentace o hmotnosti a vyvážení musí obsahovat tyto informace:
 - A) poznávací značku a typ letounu;
 - B) číslo letu a datum;
 - C) totožnost velitele letadla;
 - D) totožnost osoby, která doklad vypracovala;
 - E) provozní hmotnost letounu bez paliva a příslušnou polohu těžiště;
 - F) hmotnost paliva při vzletu a hmotnost traťového paliva;
 - G) hmotnost provozních hmot jiných než palivo;
 - H) složky nákladu včetně cestujících, zavazadel, zboží a zátěže;
 - I) vzletovou hmotnost, přistávací hmotnost a hmotnost bez paliva;
 - J) rozložení nákladu;
 - K) použitelné polohy těžiště letounu a
 - L) omezující hodnoty hmotnosti a polohy těžiště.
 - ii) Se souhlasem úřadu může provozovatel vynechat některé údaje této dokumentace o hmotnosti a vyvážení.
 - 2) Změny v poslední chvíli. Dojde-li ke změně v poslední chvíli po vyplnění dokumentace o hmotnosti a vyvážení, musí být o této změně uvědomen velitel letadla a změna v poslední chvíli musí být doplněna do dokumentace o hmotnosti a vyvážení. Největší přípustná změna v počtu cestujících nebo nákladu v nákladových prostorech, přijatelná jako změna v poslední chvíli, musí být stanovena v provozní příručce. Pokud je změna větší, musí být zpracována nová dokumentace o hmotnosti a vyvážení.
- b) Počítačové systémy. Je-li dokumentace o hmotnosti a vyvážení vytvářena počítačovým systémem hmotnosti a vyvažování, musí provozovatel ověřovat úplnost výstupních údajů. Provozovatel musí zavést systém, kterým se nepřetržitým ověřováním výstupních údajů ve lhůtách nepřekračujících šest měsíců kontroluje, zda jsou do systému správně zařazovány změny vstupních údajů a zda systém pracuje trvale správně.
- c) Palubní systémy hmotnosti a vyvážení. Provozovatel musí obdržet souhlas úřadu, pokud chce používat palubní systém hmotnosti a vyvážení jako hlavní zdroj informací pro odbavení letounů.
- d) Datový spoj. Je-li dokumentace o hmotnosti a vyvážení předávána datovým spojem, musí být na zemi k dispozici kopie posledního stavu dokumentace o hmotnosti a vyvážení potvrzená velitelem letadla.

HLAVA K

*PŘÍSTROJE A VYBAVENÍ**OPS 1.630***Obecný úvod**

- a) Provozovatel zajistí, aby let nebyl zahájen, pokud přístroje a vybavení požadované touto hlavou nejsou:
- 1) schváleny, s výjimkou uvedenou v bodu c), a zastavěny v souladu s požadavky, které se na ně vztahují, včetně norem minimální výkonnosti, provozních předpisů a předpisů letové způsobilosti, a
 - 2) v provozuschopném stavu pro druh provozu, který se provádí, s výjimkami uvedenými v seznamu minimálního vybavení (MEL) (viz OPS 1.030).
- b) Normy minimální výkonnosti přístrojů a vybavení jsou normy předepsané použitelnými evropskými technickými normalizačními příkazy (ETSO), které jsou uvedeny v použitelných specifikacích pro evropské technické normalizační příkazy (CS-ETSO), pokud nejsou v předpisech letové způsobilosti nebo v provozních předpisech stanoveny odlišné normy výkonnosti. Přístroje a vybavení vyhovující konstrukčním a výkonnostním specifikacím jiným než ETSO k datu provedení OPS mohou zůstat v provozu nebo být zastavěny, nejsou-li v této hlavě stanoveny dodatečné požadavky. Přístroje a vybavení, které již byly schváleny, nemusí vyhovovat revidovaným ETSO nebo revidovaným specifikacím jiným než ETSO, pokud požadavek není stanoven se zpětnou platností.
- c) Schválení se nevyžaduje pro tyto položky vybavení:
- 1) pojistky uvedené v OPS 1.635;
 - 2) elektrické svítilny uvedené v OPS 1.640 a) 4;
 - 3) chronometr uvedený v OPS 1.650 b) a 1.652 b);
 - 4) držák map uvedený v OPS 1.652 n).
 - 5) soupravy první pomoci uvedené v OPS 1.745;
 - 6) lékařské soupravy první pomoci uvedené v OPS 1.755;
 - 7) megafony uvedené v OPS 1.810;
 - 8) vybavení pro přežití a pyrotechnické signalizační vybavení uvedené v OPS 1.835 a) a c) a
 - 9) vlečné kotvy a vybavení k poutání, kotvení a manévrování vodních a obojživelných letounů na vodě uvedené v OPS 1.840;
 - 10) dětská poutací zařízení uvedená v OPS 1.730 a) 3.
- d) Jestliže má být vybavení užíváno jedním členem letové posádky na jeho pracovním místě za letu, musí být snadno ovladatelné z jeho pracovního místa. Je-li požadováno, aby jednotlivá část vybavení byla obsluhována více než jedním členem letové posádky, musí být zastavěna tak, aby byla snadno obsluhovatelná z každého pracovního místa, z něhož má být obsluhována.
- e) Přístroje, které používá kterýkoli člen letové posádky, musí být uspořádány tak, aby danému členu letové posádky umožňovaly z jeho pracovního místa snadno vidět jejich údaje s pokud možno co nejmenší odchylkou od jeho polohy a zorného pole, které normálně má, dívá-li se dopředu ve směru letu. Pokud se v letounu s vícečlennou letovou posádkou požaduje jediný přístroj daného druhu, musí být zastavěn tak, aby byl viditelný ze všech příslušných pracovních míst letové posádky.

*OPS 1.635***Ochrany obvodů**

Provozovatel nesmí provozovat letoun, v němž se používají tavné pojistky, pokud nejsou k dispozici pro použití za letu záložní pojistky v počtu nejméně 10 % počtu pojistek téže jmenovité hodnoty, nejméně však tři kusy pojistek každé použité jmenovité hodnoty.

*OPS 1.640***Provozní světla letounu**

Provozovatel nesmí provozovat letoun, který není vybaven:

- a) Pro let ve dne:
 - 1) systémem protisrážkových světél;
 - 2) osvětlením napájeným z elektrické sítě letounu, které zabezpečuje přiměřené osvětlení všech přístrojů a vybavení, které je nezbytné pro bezpečný provoz letounu;
 - 3) osvětlením napájeným z elektrické sítě letounu, které osvětluje všechny prostory pro cestující, a
 - 4) elektrickou svítílnou pro každého člena posádky letounu z předepsaného počtu, která je snadno dostupná z jemu přiděleného pracovního místa.
- b) Pro noční let, kromě vybavení uvedeného v bodu a):
 - 1) polohovými navigačními světly a
 - 2) dvěma přístávacími reflektory nebo jedním reflektorem s dvěma nezávisle napájenými vlákny a
 - 3) světly vyhovujícími mezinárodním předpisům k předcházení srážkám na moři, jednaly se o vodní nebo obojživelný letoun.

*OPS 1.645***Stěrače čelních skel**

Provozovatel nesmí provozovat letoun s maximální schválenou vzletovou hmotností větší než 5 700 kg, pokud není na každém pracovním místě pilota vybaven stěračem čelního skla nebo rovnocenným prostředkem k udržení čisté části čelního skla při srážkách.

*OPS 1.650***Denní provoz VFR – letové a navigační přístroje a přidružené vybavení**

Provozovatel nesmí provozovat letoun ve dne v souladu s pravidly letu za viditelnosti (VFR), pokud tento není vybaven letovými a navigačními přístroji a přidruženým vybavením a nejsou-li případně splněny podmínky uvedené v následujících bodech:

- a) magnetickým kompasem;
- b) chronometrem udávajícím čas v hodinách, minutách a sekundách;
- c) citlivý barometrický výškoměr, cejchovaný ve stopách, s nastavením pomocné stupnice, cejchované v hektopascálech/milibarech, nastavitelný na libovolný barometrický tlak, jehož nastavení připadá během letu v úvahu;
- d) rychloměr cejchovaný v uzlech;
- e) variometr;
- f) zatáčkoměr s ukazatelem skluzu nebo přístrojem ke koordinaci zatáčky s vestavěným ukazatelem skluzu;
- g) ukazatel letové polohy (umělý horizont);

- h) stabilizovaný ukazatel směru a
- i) prostředkem ukazujícím v pilotním prostoru teplotu venkovního vzduchu ve stupních Celsia;
- j) při letech, jejichž doba trvání nepřekročí 60 minut, se vzletem a přistáním na tomtéž letišti, při nichž se letoun nevzdálí od tohoto letiště dále než 50 NM, lze nahradit všechny přístroje stanovené v bodech f), g) a h) výše a v bodech k) 4, k) 5 a k) 6 níže zatáčkoměrem s ukazatelem skluzu nebo přístrojem ke koordinaci zatáčky s vestavěným ukazatelem skluzu nebo jak umělým horizontem, tak i ukazatelem skluzu;
- k) požadují-li se dva piloti, musí mít pracovní místo druhého pilota tyto samostatné přístroje:
 - 1) citlivý barometrický výškoměr, cejchovaný ve stopách, s nastavením pomocné stupnice, cejchované v hektopascalech/milibarech, nastavitelný na libovolný barometrický tlak, jehož nastavení připadá během letu v úvahu;
 - 2) rychloměr cejchovaný v uzlech;
 - 3) variometr;
 - 4) zatáčkoměr s ukazatelem skluzu nebo přístrojem ke koordinaci zatáčky s vestavěným ukazatelem skluzu;
 - 5) ukazatel letové polohy (umělý horizont) a
 - 6) stabilizovaný ukazatel směru;
- l) každý systém indikování rychlosti letu musí být vybaven vyhřívanou Pitotovou trubicí nebo rovnocennými prostředky zabraňujícími nesprávné činnosti vlivem kondenzace nebo námrazy pro:
 - 1) letouny s maximální schválenou vzletovou hmotností větší než 5 700 kg nebo s konfigurací s maximálním schváleným počtem sedadel pro cestující větším než 9;
 - 2) letouny, kterým bylo vydáno první individuální osvědčení letové způsobilosti ke dni 1. dubna 1999 nebo později;
- m) ve všech případech, kdy se požaduje zdvojení přístrojů, zahrnuje požadavek samostatného displeje pro každého pilota a samostatného volicí přepínače nebo případně jiného přidruženého vybavení;
- n) všechny letouny musí být vybaveny prostředky, které udávají nevyhovující napájení předepsaných letových přístrojů, a
- o) všechny letouny s omezeními na stlačitelnost vzduchu, která nejsou jinak udávaná předepsanými rychloměry, musí být vybaveny machmetry na každém pracovním místě pilota;
- p) provozovatel nesmí provádět provoz VFR ve dne, pokud letoun není vybaven náhlavní soupravou s raménkovým nebo rovnocenným mikrofonem pro každého člena letové posádky konajícího službu v pilotním prostoru.

*OPS 1.652***Provoz IFR nebo v noci – letové a navigační přístroje a přidružené vybavení**

Provozovatel nesmí provozovat letoun v souladu s pravidly letu podle přístrojů (IFR) nebo v noci v souladu s pravidly letu za viditelnosti (VFR), není-li vybaven letovými a navigačními přístroji a přidruženým vybavením a nejsou-li případně splněny podmínky stanovené v následujících bodech:

- a) magnetickým kompasem;
- b) chronometrem udávajícím čas v hodinách, minutách a sekundách;
- c) dvěma citlivými barometrickými výškoměry, cejchovanými ve stopách, s nastavením pomocné stupnice, cejchované v hektopascalech/milibarech, nastavitelnými na libovolný barometrický tlak, jehož nastavení připadá během letu v úvahu. Tyto výškoměry musí mít ukazatel typu „counter drum pointer“ (bubínkový ukazatel s číslicovou indikací) nebo rovnocenný zobrazovací prostředek;

- d) rychloměrný systém s vyhřívanou Pitotovou trubicí nebo s rovnocenným prostředkem zabraňujícím nesprávné funkci v důsledku kondenzace nebo námrazy, včetně signalizace poruchy vyhřívání Pitotovy trubice. Požadavek týkající se signalizace poruchy vyhřívání Pitotovy trubice neplatí pro letouny s konfigurací s maximálním schváleným počtem sedadel pro cestující 9 nebo menším nebo s maximální schválenou vzletovou hmotností 5 700 kg nebo menší, jejichž individuální osvědčení letové způsobilosti bylo vydáno před 1. dubnem 1998;
- e) variometrem;
- f) zatačkoměrem s ukazatelem skluzu;
- g) ukazatelem letové polohy (umělým horizontem);
- h) stabilizovaným ukazatelem směru;
- i) prostředkem ukazujícím v pilotním prostoru teplotu venkovního vzduchu ve stupních Celsia a
- j) dvěma nezávislými systémy statického tlaku s tou výjimkou, že pro vrtulové letouny s maximální schválenou vzletovou hmotností 5 700 kg nebo menší je přípustný jeden systém statického tlaku s jedním náhradním zdrojem statického tlaku;
- k) požadují-li se dva piloti, musí mít pracovní místo druhého pilota tyto samostatné přístroje:
- 1) citlivý barometrický výškoměr, cejchovaný ve stopách, s nastavením pomocné stupnice, cejchované v hektopascalech/milibarech, nastavitelný na libovolný barometrický tlak, jehož nastavení připadá během letu v úvahu. Tento přístroj může být jedním ze dvou výškoměrů požadovaných ve výše uvedeném bodu c). Tyto výškoměry musí mít ukazatel typu „counter drum pointer“ (bubínkový ukazatel s číslicovou indikací) nebo rovnocenný zobrazovací prostředek;
 - 2) rychloměrný systém s vyhřívanou Pitotovou trubicí nebo s rovnocenným prostředkem zabraňujícím nesprávné funkci v důsledku kondenzace nebo námrazy, včetně signalizace poruchy vyhřívání Pitotovy trubice. Požadavek týkající se signalizace poruchy vyhřívání Pitotovy trubice neplatí pro letouny s konfigurací s maximálním schváleným počtem sedadel pro cestující 9 nebo menším nebo s maximální schválenou vzletovou hmotností 5 700 kg nebo menší, jejichž individuální osvědčení letové způsobilosti bylo vydáno před 1. dubnem 1998;
 - 3) variometr;
 - 4) zatačkoměr s ukazatelem skluzu;
 - 5) ukazatel letové polohy (umělý horizont) a
 - 6) stabilizovaný ukazatel směru;
- l) letouny s maximální schválenou vzletovou hmotností větší než 5 700 kg nebo s konfigurací s maximálním schváleným počtem sedadel pro cestující větším než 9 musí být kromě toho vybaveny samostatným záložním ukazatelem letové polohy (umělým horizontem), který lze použít z obou pracovních míst pilotů a který:
- 1) je za normálních provozních podmínek napájen nepřetržitě a po úplném výpadku elektrických zdrojů je napájen ze zdroje nezávislého na základním zdroji elektrické energie;
 - 2) umožňuje spolehlivou činnost po dobu nejméně 30 minut od úplného selhání základního zdroje elektrické energie s přihlédnutím k ostatním zátěžím nouzového zdroje elektrické energie a k provozním postupům;
 - 3) pracuje nezávisle na všech ostatních systémech udávání letové polohy;
 - 4) se automaticky uvede do činnosti po úplném výpadku základního zdroje elektrické energie a
 - 5) je vhodně osvětlen během všech fází provozu, s výjimkou letounů s maximální schválenou vzletovou hmotností 5 700 kg nebo menší již zapsaných v rejstříku letadel členskému státu ke dni 1. dubna 1995 a vybavených záložním ukazatelem letové polohy v levé přístrojové desce;

- m) ke splnění výše uvedeného bodu l musí být letové posádce zřejmé, kdy je záložní ukazatel letové polohy uvedený ve zmíněném bodu napájen z nouzového zdroje. Je-li záložní ukazatel letové polohy napájen z vlastního napájecího zdroje, musí být na ukazateli nebo na přístrojové desce připojena jasně viditelná indikace, že se používá tento zdroj;
- n) držákem mapy v místě zabezpečujícím její čitelnost, v němž může být mapa při nočním provozu osvětlena;
- o) je-li záložní ukazatel letové polohy certifikován v souladu s CS 25.1303 b) 4 nebo rovnocenným předpisem, zatáčkoměry s ukazateli skluzu mohou být nahrazeny ukazateli skluzu;
- p) ve všech případech, kdy se požaduje zdvojení přístrojů, zahrnuje požadavek samostatné displeje pro každého pilota a samostatné volicí přepínače nebo případně jiné přidružené vybavení;
- q) všechny letouny musí být vybaveny prostředky, které udávají nevyhovující napájení předepsaných letových přístrojů, a
- r) všechny letouny s omezeními na stlačitelnost vzduchu, která nejsou jinak udávaná předepsanými rychloměry, musí být vybaveny machmetry na každém pracovním místě pilota;
- s) provozovatel nesmí provádět provoz IFR nebo v noci, pokud letoun není pro každého člena letové posádky konajícího službu v pilotním prostoru vybaven náhlavní soupravou s raménkovým nebo rovnocenným mikrofonem a klíčovacím tlačítkem na volantu pro každého předepsaného pilota.

*OPS 1.655***Dodatečné vybavení pro jednopilotní provoz IFR**

Provozovatel nesmí provádět jednopilotní provoz IFR, pokud letoun není vybaven autopilotem alespoň s režimem automatického udržování výšky a kurzu.

*OPS 1.660***Systém signalizace zadané výšky**

- a) Provozovatel nesmí provozovat turbovrtulový letoun s maximální schválenou vzletovou hmotností větší než 5 700 kg nebo s konfigurací s maximálním schváleným počtem sedadel pro cestující větším než 9 či proudový letoun, není-li vybaven systémem signalizace zadané výšky schopným:
 - 1) varovat letovou posádku, blíží-li se při stoupání nebo klesání k předvolené výšce, a
 - 2) varovat letovou posádku alespoň zvukovým signálem, že se odchyluje nad nebo pod předvolenou výšku,

vyjma letouny s maximální schválenou vzletovou hmotností nepřekračující 5 700 kg nebo s konfigurací s maximálním schváleným počtem sedadel pro cestující větším než 9, kterým bylo individuální osvědčení letové způsobilosti vydáno poprvé před 1. dubnem 1972 a ke dni 1. dubna 1995 již byly zapsány v rejstříku letadel členského státu.

*OPS 1.665***Systém signalizace nebezpečného přiblížení k zemi (GPWS) a systém výstrahy nebezpečné blízkosti terénu (TAWS)**

- a) Provozovatel nesmí provozovat letoun s turbínovým pohonem o maximální schválené vzletové hmotnosti větší než 5 700 kg nebo s konfigurací s maximálním schváleným počtem sedadel pro cestující větším než 9, pokud není vybaven systémem signalizace nebezpečného přiblížení k zemi, který zahrnuje funkci předvídání výstrahy nebezpečné blízkosti terénu (systém výstrahy nebezpečné blízkosti terénu (TAWS)).
- b) Systém signalizace nebezpečného přiblížení k zemi musí pomocí zvukových signálů, které mohou být doplněny vizuálními signály, automaticky poskytovat letové posádce včasnou a

rozlišující výstrahu před rychlostí klesání, blízkostí země, ztrátou výšky po vzletu nebo průletu, nesprávnou konfigurací pro přistání a odchylkou pod sestupovou rovinou.

- c) Systém výstrahy nebezpečné blízkosti terénu (TAWS) musí letové posádce automaticky poskytnout prostřednictvím zvukových a vizuálních signálů a displeje zobrazení terénu (► **C1** Terrain Awareness Display ◀) včasnou výstrahu, aby se předešlo řízenému letu do terénu, a dále zajistit dopředné sledování terénu a minimální výšky nad terénem.

*OPS 1.668***Palubní protisrážkový systém**

Provozovatel nesmí provozovat letoun s turbínovým pohonem o maximální schválené letové hmotnosti větší než 5 700 kg nebo s konfigurací s maximálním schváleným počtem sedadel pro cestující větším než 19, pokud není vybaven palubním protisrážkovým systémem s úrovní výkonnosti alespoň ACAS II.

*OPS 1.670***Vybavení palubním meteorologickým radarem**

- a) Provozovatel nesmí provozovat letoun:
- 1) s přetlakovou kabinou nebo
 - 2) bez přetlakové kabiny s maximální schválenou vzletovou hmotností větší než 5 700 kg nebo
 - 3) bez přetlakové kabiny s konfigurací s maximálním schváleným počtem sedadel pro cestující větším než 9, není-li vybaven palubním meteorologickým radarem, má-li být letoun provozován v noci nebo za podmínek letu podle přístrojů v prostorech, kde lze na trati očekávat výskyt bouřek nebo jiných meteorologických podmínek, které mohou být nebezpečné a které jsou pokládány za zjiřitelné palubním meteorologickým radarem.
- b) U vrtulových letounů s přetlakovou kabinou s maximální schválenou vzletovou hmotností do 5 700 kg a s konfigurací s maximálním schváleným počtem sedadel pro cestující nejvýše 9 může být palubní meteorologický radar nahrazen jiným vybavením schopným zjiřovat bouřky nebo jiné meteorologické podmínky, které mohou být nebezpečné a které jsou pokládány za zjiřitelné palubním meteorologickým radarem, jestliže to schválí úřad.

*OPS 1.675***Vybavení pro provoz v podmínkách námrazy**

- a) Provozovatel nesmí provozovat letoun v očekávaných nebo skutečných podmínkách námrazy, není-li letoun certifikován a vybaven pro provoz v podmínkách námrazy.
- b) Provozovatel nesmí provozovat letoun v očekávaných nebo skutečných podmínkách námrazy v noci, není-li letoun vybaven prostředky k osvětlení nebo zjiřování tvořícího se ledu. Použité osvětlení musí být takového druhu, aby neztěžovalo členům posádky plnění jejich povinností oslňováním nebo odrazy.

*OPS 1.680***Vybavení pro zjiřování kosmického záření**

- a) Provozovatel neprovozuje letoun ve výškách nad 15 000 m (49 000 ft), není-li:
- 1) vybaven přístrojem nepřetržitě měřícím a udávajícím intenzitu úhrnného kosmického záření (tj. součtu ionizačního a neutronového záření galaktického a slunečního původu) a kumulativní dávku ozáření při každém letu, nebo
 - 2) není-li zaveden systém palubního čtvrtletního odběru vzorků záření přijatelný pro úřad.

*OPS 1.685***Systém palubního telefonu letové posádky**

Provozovatel nesmí provozovat letoun, ve kterém předepsanou letovou posádku tvoří více než jeden pilot, není-li tento letoun vybaven systémem palubního telefonu letové posádky, včetně náhlavních souprav a mikrofonů jiných než ručních pro každého člena letové posádky.

*OPS 1.690***Systém palubního telefonu posádky**

- a) Provozovatel nesmí provozovat letoun s maximální schválenou vzletovou hmotností větší než 15 000 kg nebo s konfigurací s maximálním schváleným počtem sedadel pro cestující větším než 19, není-li takový letoun vybaven systémem palubního telefonu posádky, s výjimkou letounů, kterým bylo individuální osvědčení letové způsobilosti vydáno poprvé před 1. dubnem 1965 a ke dni 1. dubna 1995 již byly zapsány v rejstříku letadel členského státu.
- b) Systém palubního telefonu posádky požadovaný tímto bodem musí:
 - 1) pracovat nezávisle na palubním rozhlase s výjimkou mikrotelefonů, náhlavních souprav, mikrofonů, volicích přepínačů a signalizačních zařízení;
 - 2) umožňovat obousměrné spojení mezi pilotním prostorem a:
 - i) každým prostorem pro cestující;
 - ii) každým palubním bufetem, který není na úrovni paluby cestujících, a
 - iii) každým odděleným prostorem pro posádku, který není na úrovni paluby cestujících a není snadno přístupný z prostoru pro cestující;
 - 3) být snadno dostupný pro použití z každého pracovního místa v pilotním prostoru;
 - 4) být snadno dostupný pro použití na požadovaných pracovních místech členů posádky v blízkosti každého jednotlivého nouzového východu nebo dvojice nouzových východů na úrovni podlahy;
 - 5) být vybaven zvukovým nebo vizuálním signalizačním systémem použitelným členy letové posádky k upozornění palubních průvodčích a použitelný palubními průvodčími k upozornění letové posádky;
 - 6) mít prostředky umožňující přijímajícímu určit, zda se jedná o normální nebo tísňové volání, a
 - 7) poskytovat na zemi prostředek obousměrného spojení mezi pozemním personálem a nejméně dvěma členy letové posádky.

*OPS 1.695***Palubní rozhlas**

- a) Provozovatel nesmí provozovat letoun s konfigurací s maximálním schváleným počtem sedadel pro cestující větším než 19, není-li letoun vybaven palubním rozhlasem.
- b) Palubní rozhlas požadovaný tímto bodem musí:
 - 1) pracovat nezávisle na systémech palubního telefonu s výjimkou mikrotelefonů, náhlavních souprav, mikrofonů, volicích přepínačů a signalizačních zařízení;
 - 2) být snadno dostupný pro okamžité použití z každého pracovního místa předepsaného člena letové posádky;
 - 3) mít u každého předepsaného nouzového východu na úrovni podlahy v prostoru pro cestující, u něž je sedadlo pro palubního průvodčího, mikrofon snadno dostupný pro sedící palubní průvodčí s tím, že jeden mikrofon může sloužit více než jednomu nouzovému východu, pokud blízkost nouzových východů dovoluje dohovor mezi sedícími palubními průvodčími bez pomocných prostředků;

- 4) být schopen uvedení do provozu palubním průvodčím do 10 sekund na každém pracovním místě v prostoru, z něž jej lze použít, a
- 5) být slyšitelný a srozumitelný na všech sedadlech cestujících, toaletách a na sedadlech a pracovních místech palubních průvodčích.

*OPS 1.700***Zapisovače hlasu v pilotním prostoru – 1**

- a) Provozovatel nesmí provozovat letoun, jemuž bylo vydáno individuální osvědčení letové způsobilosti poprvé 1. dubna 1998 nebo později a který:
 - 1) je vícemotorovým letounem s turbínovým pohonem a s konfigurací s maximálním schváleným počtem sedadel pro cestující větším než 9 nebo
 - 2) má maximální schválenou vzletovou hmotnost větší než 5 700 kg, není-li vybaven zapisovačem hlasu v pilotním prostoru zapisujícím se záznamem času:
 - i) radiotelefonní spojení vysílané nebo přijímané v pilotním prostoru;
 - ii) zvukové prostředí pilotního prostoru zahrnující bez přerušování akustické signály přijímané z každého používaného raménkového mikrofону náhlavní soupravy nebo mikrofону v masce;
 - iii) dorozumívání členů letové posádky používajících v pilotním prostoru systém palubního telefonu posádky;
 - iv) hlasové nebo akustické signály označující prostředky pro navigaci a přiblížení zaváděné do sluchátek nebo reproduktorů a
 - v) dorozumívání členů letové posádky v pilotním prostoru s použitím palubního rozhlasu, je-li zastavěn.
- b) Zapisovač hlasu v pilotním prostoru musí být schopen uchovat informace zapsané nejméně za poslední 2 hodiny jeho činnosti, s výjimkou letounů s maximální schválenou vzletovou hmotností 5 700 kg nebo menší, u nichž lze tuto dobu zkrátit na 30 minut.
- c) Zapisovač hlasu v pilotním prostoru musí samočinně začít zapisovat dříve, než se letoun začne pohybovat vlastní silou, a pokračovat v zápisu do skončení letu, kdy letoun přestává být schopen pohybu vlastní silou. Kromě toho, je-li k dispozici elektrické napájení, musí začít zapisovač hlasu v pilotním prostoru zapisovat co nejdříve v průběhu provádění kontrolních úkonů před spouštěním motoru na začátku letu a zapisovat až do provedení kontrolních úkonů bezprostředně následujících po zastavení motoru na konci letu.
- d) Zapisovač hlasu v pilotním prostoru musí mít zařízení usnadňující určení jeho polohy ve vodě.

*OPS 1.705***Zapisovače hlasu v pilotním prostoru – 2**

- a) Provozovatel nesmí provozovat vícemotorový letoun s turbínovým pohonem, jemuž bylo vydáno individuální osvědčení letové způsobilosti poprvé mezi 1. lednem 1990 a 31. březnem 1998 včetně, jehož maximální schválená vzletová hmotnost je 5 700 kg nebo menší a s konfigurací s maximálním schváleným počtem sedadel pro cestující větším než 9, není-li vybaven zapisovačem hlasu v pilotním prostoru zapisujícím:
 - 1) radiotelefonní spojení vysílané nebo přijímané v pilotním prostoru;
 - 2) zvukové prostředí pilotního prostoru zahrnující, je-li to proveditelné, bez přerušování akustické signály přijímané z každého používaného raménkového mikrofону náhlavní soupravy nebo mikrofону v masce;
 - 3) dorozumívání členů letové posádky používajících v pilotním prostoru systém palubního telefonu posádky;
 - 4) hlasové nebo akustické signály označující prostředky pro navigaci a přiblížení zaváděné do sluchátek nebo reproduktorů a

- 5) dorozumívání členů letové posádky v pilotním prostoru s použitím palubního rozhlasu, je-li zastavěn.
- b) Zapisovač hlasu v pilotním prostoru musí být schopen uchovat informace zapsané nejméně během posledních 30 minut jeho provozu.
- c) Zapisovač hlasu v pilotním prostoru musí začít zapisovat dříve, než se letoun začne pohybovat vlastní silou, a pokračovat v zápisu do skončení letu, kdy letoun přestává být schopen pohybu vlastní silou. Kromě toho, je-li k dispozici elektrické napájení, musí začít zapisovač hlasu v pilotním prostoru zapisovat co nejdříve v průběhu provádění kontrolních úkonů před spouštěním motoru na začátku letu a zapisovat až do provedení kontrolních úkonů bezprostředně následujících po zastavení motoru na konci letu.
- d) Zapisovač hlasu v pilotním prostoru musí mít zařízení usnadňující určení jeho polohy ve vodě.

*OPS 1.710***Zapisovače hlasu v pilotním prostoru – 3**

- a) Provozovatel nesmí provozovat letoun s maximální schválenou vzletovou hmotností větší než 5 700 kg, jemuž bylo individuální osvědčení letové způsobilosti vydáno poprvé před 1. dubnem 1998, není-li vybaven zapisovačem hlasu v pilotním prostoru zapisujícím:
 - 1) radiotelefonní spojení vysílané nebo přijímané v pilotním prostoru;
 - 2) zvukové prostředí pilotního prostoru;
 - 3) dorozumívání členů letové posádky používajících v pilotním prostoru systém palubního telefonu posádky;
 - 4) hlasové nebo akustické signály označující prostředky pro navigaci a přiblížení zaváděné do sluchátek nebo reproduktorů a
 - 5) dorozumívání členů letové posádky v pilotním prostoru s použitím palubního rozhlasu, je-li zastavěn.
- b) Zapisovač hlasu v pilotním prostoru musí být schopen uchovat informace zapsané nejméně během posledních 30 minut jeho provozu.
- c) Zapisovač hlasu v pilotním prostoru musí začít zapisovat dříve, než se letoun začne pohybovat vlastní silou, a pokračovat v zápisu do skončení letu, kdy letoun přestává být schopen pohybu vlastní silou.
- d) Zapisovač hlasu v pilotním prostoru musí mít zařízení usnadňující určení jeho polohy ve vodě.

*OPS 1.715***Zapisovače letových údajů – 1**

(viz dodatek 1 k OPS 1.715)

- a) Provozovatel nesmí provozovat žádný letoun, jemuž bylo vydáno individuální osvědčení letové způsobilosti poprvé 1. dubna 1998 nebo později a který:
 - 1) je vícemotorovým letounem s turbínovým pohonem a s konfigurací s maximálním schváleným počtem sedadel pro cestující větším než 9 nebo
 - 2) má maximální schválenou vzletovou hmotnost větší než 5 700 kg, není-li vybaven zapisovačem letových údajů, který používá digitální metodu zápisu a ukládání údajů do paměti a metodu pohotového vyhledávání takových údajů v paměťovém médiu.
- b) Zapisovač letových údajů musí být schopen uchovat údaje zapsané alespoň za posledních 25 hodin jeho provozu s výjimkou letounů s maximální schválenou vzletovou hmotností 5 700 kg nebo menší, u nichž lze délku záznamu zkrátit na 10 hodin.
- c) Zapisovač letových údajů musí ve vztahu k záznamu času zapisovat:
 - 1) použitelné parametry uvedené v tabulkách A1 nebo A2 dodatku 1 k OPS 1.715;

- 2) pro letouny, jejichž maximální schválená vzletová hmotnost je větší než 27 000 kg, dodatečné parametry uvedené v tabulce B dodatku 1 k OPS 1.715;
- 3) u letounů uvedených v bodu a) musí zapisovač letových údajů zapisovat všechny jednoúčelové parametry vztahující se k nové nebo neobvyklé konstrukci nebo provozním vlastnostem letounu, jak je stanoveno úřadem v průběhu typové nebo doplňkové typové certifikace, a
- 4) u letounů vybavených elektronickým systémem zobrazení parametry uvedené v tabulce C dodatku 1 k OPS 1.715 s tou výjimkou, že pro letouny, jimž bylo individuální osvědčení letové způsobilosti vydáno poprvé před 20. srpnem 2002, parametry, pro které:
 - i) snímač není k dispozici nebo
 - ii) je třeba změnit systém letounu nebo vybavení dodávající údaje nebo
 - iii) signály nejsou kompatibilní se systémem zápisu, nemusí být zapisovány, je-li to přijatelné pro úřad.
- d) Údaje musí být získávány z palubních zdrojů umožňujících přesnou korelaci s informacemi zobrazovanými letové posádce.
- e) Zapisovač letových údajů musí samočinně začít zapisovat údaje dříve, než se letoun začne pohybovat vlastní silou, a musí se samočinně zastavit, jakmile letoun přestane být schopen pohybu vlastní silou.
- f) Zapisovač letových údajů musí mít zařízení usnadňující určení jeho polohy ve vodě.
- g) Letouny, jimž bylo individuální osvědčení letové způsobilosti vydáno poprvé 1. dubna 1998 nebo později, nejpozději však 1. dubna 2001, nemusí splňovat požadavky OPS 1.715 c), je-li to schváleno úřadem, pokud:
 - 1) dodržení OPS 1.715 c) nelze dosáhnout bez rozsáhlých modifikací systémů a vybavení letounu jiných než systému zapisovače letových údajů a
 - 2) letoun splňuje požadavky OPS 1.720 c) s tou výjimkou, že parametr 15b v tabulce A dodatku 1 k OPS 1.720 nemusí být zapisován.

*OPS 1.720***Zapisovače letových údajů – 2**

(viz dodatek 1 k OPS 1.720)

- a) Provozovatel nesmí provozovat letoun, jemuž bylo individuální osvědčení letové způsobilosti vydáno poprvé 1. června 1990 nebo později, nejpozději však 31. března 1998 včetně, který má maximální schválenou vzletovou hmotnost větší než 5 700 kg, není-li vybaven zapisovačem letových údajů, který používá digitální metodu zápisu a ukládání údajů do paměti a metodu pohotového vyhledávání takových údajů v paměťovém médiu.
- b) Zapisovač letových údajů musí být schopen uchovat údaje zapsané alespoň za posledních 25 hodin jeho provozu.
- c) Zapisovač letových údajů musí ve vztahu k záznamu času zapisovat:
 - 1) parametry uvedené v tabulce A dodatku 1 k OPS 1.720 a
 - 2) pro letouny s maximální schválenou hmotností větší než 27 000 kg dodatečné parametry uvedené v tabulce B dodatku 1 k OPS 1.720.
- d) Pro letouny s maximální schválenou vzletovou hmotností 27 000 kg nebo nižší, nemusí být, je-li to přijatelné pro úřad, zapisovány parametry 14 a 15b tabulky A dodatku 1 k OPS 1.720, je-li splněna některá z těchto podmínek:
 - 1) snímač není k dispozici;
 - 2) není volná dostatečná kapacita v systému letového zapisovače;
 - 3) je požadována změna vybavení, které dodává údaje.

- e) Pro letouny s maximální schválenou vzletovou hmotností větší než 27 000 kg nemusí být, je-li to přijatelné pro úřad, zapisovány tyto parametry: 15b v tabulce A dodatku 1 k OPS 1.720 a 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30 a 31 v tabulce B dodatku 1, je-li splněna některá z těchto podmínek:
- 1) snímač není k dispozici;
 - 2) není volná dostatečná kapacita v systému zapisovače letových údajů;
 - 3) je požadována změna vybavení, které dodává údaje;
 - 4) pro navigační údaje (výběr kmitočtu NAV, vzdálenost DME, zeměpisná šířka, zeměpisná délka, traťová rychlost a snos) nejsou signály k dispozici v digitální podobě.
- f) Je-li to přijatelné pro úřad, nemusí být zapisovány samostatné parametry, které lze odvodit výpočtem z jiných zapisovaných parametrů.
- g) Údaje musí být získávány z palubních zdrojů umožňujících přesnou korelaci s informacemi zobrazovanými letové posádce.
- h) Zapisovač letových údajů musí začít zapisovat údaje dříve, než se letoun začne pohybovat vlastní silou, a musí se zastavit, jakmile letoun přestane být schopen pohybu vlastní silou.
- i) Zapisovač letových údajů musí mít zařízení usnadňující určení jeho polohy ve vodě.

*OPS 1.725***Zapisovače letových údajů – 3**

(viz dodatek 1 k OPS 1.725)

- a) Provozovatel nesmí provozovat letoun s turbínovým pohonem, jemuž bylo individuální osvědčení letové způsobilosti vydáno poprvé před 1. červnem 1990 a který má maximální schválenou vzletovou hmotnost větší než 5 700 kg, není-li vybaven zapisovačem letových údajů, který používá digitální metodu zápisu a ukládání údajů do paměti a metodu pohotového vyhledávání takových údajů v paměťovém médiu.
- b) Zapisovač letových údajů musí být schopen uchovat údaje zapsané alespoň za posledních 25 hodin jeho provozu.
- c) Zapisovač letových údajů musí ve vztahu k záznamu času zapisovat:
- 1) parametry uvedené v tabulce A dodatku 1 k OPS 1.725;
 - 2) pro letouny s maximální schválenou vzletovou hmotností větší než 27 000 kg typu, jemuž bylo první typové osvědčení vydáno po 30. září 1969, dodatečné parametry 6 až 15b v tabulce B dodatku 1 k OPS 1.725 tohoto bodu. Je-li to přijatelné pro úřad, nemusí být zapisovány tyto parametry: 13, 14 a 15b v tabulce B dodatku 1 k OPS 1.725, je-li splněna některá z těchto podmínek:
 - i) snímač není k dispozici;
 - ii) není volná dostatečná kapacita v systému letového zapisovače;
 - iii) je požadována změna vybavení, které dodává údaje, a
 - 3) je-li volná dostatečná kapacita v systému letového zapisovače, je-li k dispozici snímač a nepožaduje se změna vybavení, které dodává údaje:
 - i) pro letouny, jimž bylo individuální osvědčení letové způsobilosti poprvé vydáno 1. ledna 1989 nebo později a které mají maximální schválenou vzletovou hmotnost více než 5 700 kg, nejvýše však 27 000 kg, parametry 6 až 15b v tabulce B dodatku 1 k OPS 1.725, a
 - ii) pro letouny, jimž bylo individuální osvědčení letové způsobilosti poprvé vydáno 1. ledna 1987 nebo později a které mají maximální schválenou vzletovou hmotnost více než 27 000 kg, zbývající parametry tabulky B dodatku 1 k OPS 1.725.

- d) Je-li to přijatelné pro úřad, nemusí být zapisovány samostatné parametry, které lze odvodit výpočtem z jiných zapisovaných parametrů.
- e) Údaje musí být získávány z palubních zdrojů umožňujících přesnou korelaci s informacemi zobrazovanými letové posádce.
- f) Zapisovač letových údajů musí začít zapisovat údaje dříve, než se letoun začne pohybovat vlastní silou, a musí se zastavit, jakmile letoun přestane být schopen pohybu vlastní silou.
- g) Zapisovač letových údajů musí mít zařízení usnadňující určení jeho polohy ve vodě.

*OPS 1.727***Kombinovaný zapisovač**

- a) Splnění požadavků na zapisovač hlasu v pilotním prostoru a zapisovač letových údajů může být dosaženo:
 - 1) jedním kombinovaným zapisovačem, musí-li být letoun vybaven pouze zapisovačem hlasu v pilotním prostoru nebo zapisovačem letových údajů, nebo
 - 2) jedním kombinovaným zapisovačem, musí-li být letoun s maximální schválenou vzletovou hmotností 5 700 kg nebo menší vybaven zapisovačem hlasu v pilotním prostoru a zapisovačem letových údajů, nebo
 - 3) dvěma kombinovanými zapisovači, musí-li být letoun s maximální schválenou vzletovou hmotností větší než 5 700 kg vybaven zapisovačem hlasu v pilotním prostoru a zapisovačem letových údajů.
- b) Kombinovaným zapisovačem je letový zapisovač, který zapisuje:
 - 1) veškerou hlasovou komunikaci a zvukové prostředí podle požadavků příslušného bodu o zapisovači hlasu v pilotním prostoru a
 - 2) všechny parametry požadované příslušným bodem o zapisovači letových údajů se stejnými specifikacemi požadovanými těmito body.

*OPS 1.730***Sedadla, dvoubodové, vícebodové pásy a dětská poutací zařízení**

- a) Provozovatel nesmí provozovat letoun, který není vybaven:
 - 1) sedadlem nebo lůžkem pro každou osobu starší dvou let;
 - 2) bezpečnostním pásem, dvoubodovým, třibodovým (se šikmým ramenním popruhem) nebo vícebodovým pro použití na každém sedadle pro cestujícího staršího dvou let;
 - 3) dětským poutacím zařízením, které je přijatelné pro úřad, pro každé malé dítě;
 - 4) s výjimkou uvedenou v bodu c) vícebodovým bezpečnostním pásem s ramenními popruhy pro každé sedadlo člena letové posádky a pro každé sedadlo vedle sedadla pilota se zařízením, které samočinně zadrží trup sedící osoby v případě velkého zpomalení;
 - 5) s výjimkou uvedenou v bodu b) vícebodovým bezpečnostním pásem s ramenními popruhy pro každé sedadlo palubních průvodčích a pozorovatele. Tento požadavek však nevylučuje používání sedadel pro cestující dodatečnými palubními průvodčími a
 - 6) sedadly pro palubní průvodčí umístěnými blízko nouzových východů na úrovni podlahy vyjma případů, kdy je přijatelné jiné umístění palubních průvodčích, pokud by zlepšilo nouzovou evakuaci cestujících. Taková sedadla musí být obrácena ve směru nebo proti směru letu v rozmezí 15° vůči podélné ose letounu.
- b) Všechny bezpečnostní pásy s ramenními popruhy musí mít jednobodové rozpínání.
- c) Třibodové bezpečnostní pásy jsou přípustné v letounech s maximální schválenou vzletovou hmotností nepřekračující 5 700 kg a dvoubodové bezpečnostní pásy v letounech s maximální schválenou vzletovou hmotností nepřekračující 2 730 kg místo vícebodových bezpečnostních

pásů s ramenními popruhy v případech, kdy není přiměřeně proveditelné zastavení vícebodových bezpečnostních pásů.

*OPS 1.731***Signalizace „Připoutejte se“ a „Nekuřte“**

Provozovatel nesmí provozovat letoun, v němž z pilotního prostoru nejsou vidět všechna sedadla pro cestující, není-li letoun vybaven prostředky signalizujícími všem cestujícím a palubním průvodčím povinnost připoutat se a zákaz kouření.

*OPS 1.735***Vnitřní dveře a závěsy**

Provozovatel nesmí provozovat letoun, není-li zastavěno toto vybavení:

- letoun s konfigurací s maximálním schváleným počtem sedadel pro cestující větším než 19 musí mít mezi prostorem pro cestující a pilotním prostorem uzamykatelné dveře se štítkem „Pouze pro posádku“, které zabrání cestujícím otevírat je bez dovolení člena letové posádky;
- každé dveře oddělující prostor pro cestující od prostoru vybaveného nouzovým východem musí být opatřeny prostředkem pro jejich otevření. Tento prostředek musí být snadno přístupný;
- je-li nezbytné projít dveřmi nebo závěsem, který odděluje kabinu cestujících od jiných prostorů, k dosažení předepsaného nouzového východu z některého sedadla pro cestující, musí být tyto dveře nebo závěsy vybaveny prostředkem, který je zajistí v otevřené poloze;
- na každých vnitřních dveřích nebo v blízkosti každého závěsu, kterými vede cesta k nouzovému východu pro cestující, musí být štítek označující, že musí být zajištěny v otevřené poloze během vzletu a přistání, a
- prostředek umožňující každému členu posádky odemknout kterékoli dveře, které jsou normálně přístupné pro cestující a mohou být jimi zamčeny.

*OPS 1.745***Soupravy první pomoci**

- Provozovatel nesmí provozovat letoun, není-li vybaven předepsanými soupravami první pomoci, snadno přístupnými k použití v počtech podle níže uvedené tabulky:

Počet zastavěných sedadel cestujících	Počet požadovaných souprav první pomoci
0 až 99	1
100 až 199	2
200 až 299	3
300 a více	4

- Provozovatel zajistí, aby soupravy první pomoci byly:
 - pravidelně kontrolovány, aby se v možné míře potvrdilo, že jejich obsah je udržován ve stavu nezbytném k zamýšlenému použití, a
 - pravidelně doplňovány podle pokynů na jejich štítcích nebo podle okolností.

*OPS 1.755***Lékařské soupravy první pomoci**

- a) Provozovatel nesmí provozovat letoun s konfigurací s maximálním schváleným počtem sedadel pro cestující větším než 30, není-li vybaven lékařskou soupravou první pomoci, pokud jakýkoli bod plánované trati je vzdálen více než 60 minut letu (normální cestovní rychlostí) od letiště, na němž lze počítat s kvalifikovanou lékařskou pomocí.
- b) Velitel letadla zajistí, aby léky byly podávány pouze lékaři, ošetřovatelkami nebo podobně kvalifikovanými osobami.
- c) Podmínky pro přepravu
 - 1) Balení lékařských souprav první pomoci musí být prachotěsné a vodotěsné a soupravy musí být přepravovány za bezpečnostních podmínek, pokud možno v pilotním prostoru, a
 - 2) provozovatel zajistí, aby lékařské soupravy první pomoci byly:
 - i) pravidelně kontrolovány, aby se v možné míře potvrdilo, že jejich obsah je udržován ve stavu nezbytném k zamýšlenému použití, a
 - ii) pravidelně doplňovány podle pokynů na jejich štítcích nebo podle okolností.

*OPS 1.760***Kyslík pro první pomoc**

- a) Provozovatel nesmí provozovat letoun s přetlakovou kabinou, na jehož palubě je předepsána přítomnost palubních průvodčích, ve výškách nad 25 000 ft, není-li vybaven zásobou neředěného kyslíku pro cestující, kteří by po ztrátě přetlaku v kabině mohli potřebovat kyslík z fyziologických důvodů. Množství kyslíku se vypočte s použitím průměrného průtoku alespoň 3 litry suchého kyslíku za minutu na osobu při tlaku standardní teploty (STPD) a musí být dostatečné pro zbytek letu po ztrátě přetlaku v kabině při kabinové výšce větší než 8 000 ft, ale nepřesahující 15 000 ft nejméně pro 2 % přepravovaných cestujících, v každém případě však nejméně pro jednu osobu. Musí být k dispozici dostatečný počet dýchacích přístrojů, nejméně však dva, a prostředek, aby palubní průvodčí mohli použít zásoby kyslíku. Dýchací přístroje mohou být přenosného typu.
- b) Množství kyslíku pro první pomoc požadované pro určitý let musí být určeno na základě tlakových výšek v kabině a doby letu podle provozních postupů stanovených pro každý let a trať.
- c) Poskytnuté kyslíkové vybavení musí být schopno dodávat každému uživateli nejméně 4 litry suchého kyslíku za minutu při tlaku standardní teploty (STPD). Je možno poskytnout prostředky k omezení průtoku, nikoli však na méně než 2 litry kyslíku STPD za minutu v jakékoli výšce.

*OPS 1.770***Doplňková dodávka kyslíku – letouny s přetlakovou kabinou**

(viz dodatek 1 k OPS 1.770)

- a) Obecně
 - 1) Provozovatel nesmí provozovat letoun s přetlakovou kabinou ve výškách nad 10 000 ft, který nemá vybavení pro doplňkovou dodávku kyslíku schopné uchovávat a dodávat množství kyslíku předepsané tímto bodem.
 - 2) Požadované množství doplňkového kyslíku se určí na základě tlakové výšky v kabině, doby letu a předpokladu, že k poruše udržování tlaku v kabině dojde v tlakové výšce nebo bodu letu, který je nejkritičtější z hlediska potřeby kyslíku, a že po takové poruše provede letoun sestup do bezpečné výšky pro danou trať umožňující bezpečné pokračování letu a přistání v souladu s nouzovými postupy uvedenými v letové příručce.

- 3) Tlaková výška v kabině se po poruše přetlakování kabiny pokládá za tlakovou výšku odpovídající výšce letu, nebylo-li úřadu prokázáno, že žádná pravděpodobná porucha kabiny nebo systému přetlakování kabiny nemůže mít za následek tlakovou výšku v kabině odpovídající výšce letu. V tomto případě lze k určení doplňkové dodávky kyslíku použít tuto menší tlakovou výšku v kabině.
- b) Požadované kyslíkové vybavení a dodávka kyslíku
- 1) Členové letové posádky
- i) Každému členu letové posádky konajícímu službu v pilotním prostoru musí být zajištěna doplňková dodávka kyslíku podle dodatku 1. Pro účely dodávky kyslíku jsou všechny osoby v pilotním prostoru, kterým je kyslík dodáván ze zdrojů kyslíku pro letovou posádku, považovány za členy letové posádky vykonávající službu v pilotním prostoru. Osoby sedící na sedadlech v pilotním prostoru, kterým není dodáván kyslík ze zdrojů pro letovou posádku, se pro účely dodávky kyslíku pokládají za cestující.
 - ii) Pro účely dodávky kyslíku se členové letové posádky, kteří nejsou zahrnuti v bodu b) 1 i), pokládají za cestující.
 - iii) Kyslíkové masky musí být uloženy tak, aby byly v bezprostředním dosahu členů letové posádky sedících na jim přidělených pracovních místech.
 - iv) Kyslíkové masky pro potřeby členů letových posádek letounů s přetlakovou kabinou provozovaných ve výškách nad 25 000 ft musí být typu umožňujícího rychlé nasazení masky.
- 2) Palubní průvodčí, dodateční členové posádky a cestující
- i) Palubním průvodčím a cestujícím musí být zajištěna doplňková dodávka kyslíku podle dodatku 1 vyjma případu, kdy se použije níže uvedený bod v). Palubní průvodčí přepravovaní nad minimální předepsaný počet a dodateční členové posádky se pro účely dodávky kyslíku pokládají za cestující.
 - ii) Letouny určené k provozu v tlakových výškách větších než 25 000 ft musí mít zajištěn dostatek záložních kyslíkových masek a vývodů nebo dostatek přenosných kyslíkových souprav s maskami pro použití každým palubním průvodčím z předepsaného počtu. Vývody kyslíku nebo přenosné kyslíkové soupravy musí být v kabině rozmístěny rovnoměrně, aby byla zajištěna okamžitá dostupnost kyslíku pro každého palubního průvodčího z předepsaného počtu bez ohledu na to, kde se nachází v okamžiku poruchy udržování tlaku v kabině.
 - iii) Letouny určené k provozu v tlakových výškách větších než 25 000 ft musí mít pro každou osobu na palubě, ať sedí kdekoli, okamžitě dostupnou dýchací soupravu připojenou ke zdroji kyslíku. Celkový počet dýchacích souprav a vývodů kyslíku musí být nejméně o 10 % větší než počet sedadel. Tyto nadpočetné soupravy musí být rovnoměrně rozloženy po celé kabině.
 - iv) Letouny určené k provozu v tlakových výškách větších než 25 000 ft nebo letouny, které nemohou bezpečně sestoupit během 4 minut do tlakové výšky 13 000 ft, jsou-li provozovány ve výškách do 25 000 ft, a kterým bylo vydáno první individuální osvědčení letové způsobilosti 9. listopadu 1998 nebo později, musí být vybaveny kyslíkovým vybavením samočinně uváděným do provozu a okamžitě dostupným každé osobě na palubě, ať sedí kdekoli. Celkový počet dýchacích souprav a vývodů kyslíku musí být nejméně o 10 % větší než počet sedadel. Tyto nadpočetné soupravy musí být rovnoměrně rozloženy po celé kabině.
 - v) Požadavky na dodávku kyslíku podle dodatku 1 pro letouny bez osvědčení pro provoz ve výškách nad 25 000 ft mohou být sníženy tak, aby zásoba postačovala na dobu letu při tlakové výšce v kabině mezi 10 000 ft a 13 000 ft pro předepsaný počet palubních průvodčích a pro nejméně 10 % cestujících, jestliže v každém bodu prolétávané trati jsou tyto letouny schopny bezpečně sestoupit během 4 minut do tlakové výšky v kabině 13 000 ft.

*OPS 1.775***Doplňková dodávka kyslíku – letouny bez přetlakové kabiny**

(viz dodatek 1 k OPS 1.775)

- a) Obecně
- 1) Provozovatel nesmí ve výškách nad 10 000 ft provozovat letoun bez přetlakové kabiny, který nemá vybavení pro doplňkovou dodávku kyslíku schopné uchovávat a dodávat předepsané množství kyslíku.
 - 2) Množství doplňkového kyslíku požadované z hlediska životní potřeby pro daný let se určí na základě výšek a doby letu podle provozních postupů stanovených pro každý let v provozní příručce a v souladu s nouzovými postupy přesně vymezenými v této příručce.
 - 3) Letoun určený k provozu v tlakových výškách nad 10 000 ft musí mít vybavení schopné uchovávat a dodávat předepsané množství kyslíku.
- b) Požadavky na dodávku kyslíku
- 1) Členové letové posádky. Každému členu letové posádky konajícímu službu v pilotním prostoru musí být zajištěna doplňková dodávka kyslíku podle dodatku 1. Pro účely dodávky kyslíku jsou všechny osoby v pilotním prostoru, kterým je kyslík dodáván ze zdrojů kyslíku pro letovou posádku, považovány za členy letové posádky vykonávající službu v pilotním prostoru.
 - 2) Palubní průvodčí, dodateční členové posádky a cestující. Palubním průvodčím a cestujícím musí být zajištěna doplňková dodávka kyslíku podle dodatku 1. Palubní průvodčí přepravovaní nad minimální předepsaný počet a dodateční členové posádky se pro účely dodávky kyslíku pokládají za cestující.

*OPS 1.780***Ochranné dýchací vybavení posádky**

- a) Provozovatel nesmí provozovat letoun s přetlakovou kabinou nebo letoun bez přetlakové kabiny s maximální schválenou vzletovou hmotností větší než 5 700 kg nebo s konfigurací s maximálním schváleným počtem sedadel pro cestující větším než 19, pokud:
- 1) letoun nemá pro každého člena letové posádky konajícího službu v pilotním prostoru vybavení k ochraně očí, nosu a úst a k dodávce kyslíku po dobu nejméně 15 minut. Dodávku kyslíku pro ochranné dýchací vybavení může poskytovat doplňková dodávka kyslíku podle OPS 1.770 b) 1 nebo OPS 1.775 b) 1. Tvoří-li letovou posádku více než jedna osoba a na palubě není palubní průvodčí, musí být na palubě přenosné ochranné dýchací vybavení k ochraně očí, nosu a úst jednoho člena letové posádky a k dodávce dýchatelného vzduchu po dobu nejméně 15 minut a
 - 2) letoun není vybaven dostatečným počtem přenosných ochranných dýchacích vybavení k ochraně očí, nosu a úst a k dodávce dýchatelného vzduchu po dobu nejméně 15 minut pro předepsaný počet palubních průvodčích.
- b) Ochranné dýchací vybavení určené pro letovou posádku musí být vhodně umístěno v pilotním prostoru a musí být snadno přístupné pro okamžité použití každým z předepsaného počtu členů letové posádky na jeho přiděleném pracovním místě.
- c) Ochranné dýchací vybavení určené k použití palubními průvodčími musí být zastavěno blízko pracovního místa každého z předepsaného počtu palubních průvodčích.
- d) Další snadno přístupné přenosné ochranné dýchací vybavení musí být k dispozici a umístěno blízko ručních hasicích přístrojů podle OPS 1.790 c) a d) vyjma případu, kdy je hasicí přístroj umístěn v nákladovém prostoru a kdy ochranné dýchací vybavení musí být uloženo vně nákladového prostoru, ale blízko jeho vchodu.
- e) Ochranné dýchací vybavení nesmí bránit komunikaci požadované podle OPS 1.685, OPS 1.690, OPS 1.810 a OPS 1.850.

*OPS 1.790***Ruční hasicí přístroje**

Provozovatel nesmí provozovat letoun, není-li vybaven ručními hasicími přístroji pro použití v pilotním prostoru, prostoru pro cestující a v nákladových prostorech a palubních bufetech, jsou-li v letounu, v souladu s těmito ustanoveními:

- druh a množství hasicích látek musí být vhodné pro druhy požárů, které mohou pravděpodobně vzniknout v prostoru, pro nějž je hasicí přístroj určen, a v prostorech pro osoby na palubě musí minimalizovat nebezpečí koncentrace jedovatých plynů;
- v pilotním prostoru musí být pro použití letovou posádkou vhodně umístěn nejméně jeden ruční hasicí přístroj plněný halonem 1211 (bromchlórdifluormetan, CBrClF₂) nebo rovnocennou hasicí látkou;
- nejméně jeden ruční hasicí přístroj musí být umístěn nebo být snadno dostupný pro použití v každém samostatném palubním bufetu, který není na hlavní palubě pro cestující;
- nejméně jeden ruční hasicí přístroj musí být snadno dostupný pro použití v každém nákladovém nebo zavazadlovém prostoru třídy A nebo třídy B a v každém nákladovém prostoru třídy E přístupném za letu pro posádku a
- v prostoru(ech) pro cestující musí být vhodně umístěn alespoň níže uvedený počet ručních hasicích přístrojů:

Konfigurace s maximálním schváleným počtem sedadel pro cestující	Počet hasicích přístrojů
7 až 30	1
31 až 60	2
61 až 200	3
201 až 300	4
301 až 400	5
401 až 500	6
501 až 600	7
601 nebo více	8

Jsou-li předepsány dva nebo více hasicích přístrojů, musí být v prostoru pro cestující rozmístěny rovnoměrně;

- nejméně jeden z předepsaných hasicích přístrojů umístěných v prostoru pro cestující v letounu s konfigurací s maximálním schváleným počtem sedadel pro cestující nejméně 31 a nejvýše 60 a nejméně dva z hasicích přístrojů umístěných v prostoru pro cestující v letounu s konfigurací s maximálním schváleným počtem sedadel pro cestující 61 nebo větším musí obsahovat jako hasicí látku halon 1211 (bromchlórdifluormetan, CBrClF₂) nebo rovnocennou hasicí látku.

*OPS 1.795***Havarijní sekery a páčidla**

- Provozovatel nesmí provozovat letoun s maximální schválenou vzletovou hmotností větší než 5 700 kg nebo s konfigurací s maximálním schváleným počtem sedadel pro cestující větším než 9, není-li vybaven nejméně jednou sekerou nebo páčidlem umístěným v pilotním prostoru.

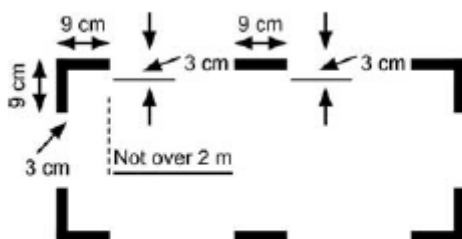
Je-li letoun schválen s konfigurací s maximálním schváleným počtem sedadel pro cestující větším než 200, musí být na palubě další sekera nebo páčidlo umístěné v prostoru nejzadnějšího palubního bufetu nebo v jeho blízkosti.

- b) Sekery a páčidla umístěná v prostoru pro cestující nesmí být pro cestující viditelná.

OPS 1.800

Označení míst pro vniknutí do trupu letadla

Provozovatel zajistí, aby určená místa vhodná pro vniknutí záchranných čet do trupu letounu v naléhavém případě, jsou-li označena, byla označena tak, jak je znázorněno níže. Barva značení musí být červená nebo žlutá, a pokud je to nutné ke zvětšení kontrastu s podkladem, lemovaná bíle. Je-li vzdálenost mezi rohovými značkami větší než 2 metry, musí se mezi ně vložit značky 9 cm × 3 cm tak, aby vzdálenost mezi dvěma značkami nebyla větší než 2 metry.



OPS 1.805

Prostředky pro nouzovou evakuaci

- a) Provozovatel nesmí provozovat letoun s výškou dolního rámu nouzových východů pro cestující, který:
- 1) je výše než 1,83 m (6 ft) nad zemí, stojí-li letoun na zemi s vysunutým přistávacím zařízením, nebo
 - 2) by byl výše než 1,83 m (6 ft) nad zemí po sklopení nebo nevysunutí jedné nebo více noh přistávacího zařízení letounu, o jehož typové osvědčení bylo žádáno poprvé 1. dubna 2000 nebo později, není-li vybaven u každého východu, pro který platí bod 1 nebo 2, dostupným vybavením nebo zařízením umožňujícím cestujícím a posádce dostat se v nouzi bezpečně na zem.
- b) Toto vybavení nebo zařízení nemusí být u nouzových východů nad křídly, jestliže označené místo na konstrukci letounu, kde končí úniková cesta, je méně než 1,83 m (6 ft) nad zemí, stojí-li letoun s vysunutým přistávacím zařízením na zemi a jsou-li jeho vztlakové klapky v přistávací nebo vzletové poloze podle toho, ve které poloze jsou výše nad zemí.
- c) Letouny, u nichž je předepsán zvláštní nouzový východ pro letovou posádku a:
- 1) jejichž nejnižší bod je výše než 1,83 m (6 ft) nad zemí, stojí-li letoun na zemi s vysunutým přistávacím zařízením, nebo
 - 2) jejichž nejnižší bod by byl výše než 1,83 m (6 ft) nad zemí po sklopení nebo nevysunutí jedné nebo více noh přistávacího zařízení, jedná-li se o letoun, o jehož typové osvědčení bylo poprvé žádáno 1. dubna 2000 nebo později, musí být vybaveny prostředkem, který všem členům letové posádky pomůže sestoupit v nouzi bezpečně na zem.

OPS 1.810

Megafony

- a) Provozovatel nesmí provozovat letoun s konfigurací s maximálním schváleným počtem sedadel pro cestující větším než 60 a s jedním nebo více cestujícími na palubě, není-li vybaven

přenosnými bateriovými megafony snadno dostupnými pro použití členy posádky při evakuaci letounu v nouzi v níže uvedených počtech:

- 1) pro každou palubu cestujících:

Konfigurace sedadel pro cestující	Předepsaný počet megafonů
61 až 99	1
100 nebo více	2

- 2) Pro letouny s více než jednou palubou pro cestující je předepsán nejméně jeden megafon ve všech případech, kdy je celková konfigurace sedadel pro cestující větší než 60.

OPS 1.815

Nouzové osvětlení

- a) Provozovatel nesmí provozovat letoun s cestujícími na palubě s konfigurací s maximálním schváleným počtem sedadel pro cestující větším než 9, není-li vybaven nouzovým osvětlením napájeným ze samostatného zdroje k usnadnění evakuace letounu. Systém nouzového osvětlení musí obsahovat:
- 1) u letounů s konfigurací s maximálním schváleným počtem sedadel pro cestující větším než 19:
 - i) zdroje napájení celkového osvětlení kabiny;
 - ii) vnitřní osvětlení v prostorech nouzových východů na úrovni podlahy a
 - iii) osvětlené označení nouzových východů a směru k nouzovým východům;
 - iv) u letounů, pro něž byla podána žádost o typové osvědčení nebo o rovnocenné osvědčení před 1. květnem 1972, vnější nouzové osvětlení pro noční lety u všech nouzových východů na křídla a u nouzových východů, u nichž se požadují prostředky k usnadnění opuštění letounu,
 - v) u letounů, pro něž byla podána žádost o typové osvědčení nebo o rovnocenné osvědčení 1. května 1972 nebo později, vnější nouzové osvětlení pro noční lety u všech nouzových východů pro cestující,
 - vi) u letounů, jimž bylo typové osvědčení vydáno poprvé 1. ledna 1958 nebo později, soustavu značení únikové cesty v blízkosti podlahy v prostoru(ech) pro cestující;
 - 2) u letounů s konfigurací s maximálním schváleným počtem sedadel pro cestující 19 nebo menším, které jsou certifikovány podle certifikačních specifikací v CS-25 nebo CS-23:
 - i) zdroje napájení celkového osvětlení kabiny;
 - ii) vnitřní osvětlení v prostorech nouzových východů a
 - iii) osvětlené označení nouzových východů a směru k nouzovým východům;
 - 3) u letounů s konfigurací s maximálním schváleným počtem sedadel pro cestující 19 nebo menším, které nejsou certifikovány podle certifikačních specifikací v CS-25 nebo CS-23, zdroje napájení celkového osvětlení kabiny.
- b) Provozovatel nesmí provozovat v noci letoun s konfigurací s maximálním schváleným počtem sedadel pro cestující 9 nebo menším s cestujícími na palubě, není-li vybaven zdrojem napájení celkového osvětlení kabiny k usnadnění evakuace letounu. Tato soustava osvětlení může využívat stropní svítidla nebo jiné zdroje osvětlení již zastavěné v letounu, které budou schopny provozu i po vypnutí palubního akumulátoru letounu.

*OPS 1.820***Polohový maják nehody**

- a) Provozovatel nesmí provozovat letoun s povolením přepravovat ► **C1** více než 19 cestujících ◀, který není vybaven alespoň:
- 1) jedním automatickým polohovým majákem nehody (ELT) nebo dvěma ELT jakéhokoliv typu, nebo
 - 2) dvěma ELT, z nichž jeden je automatický pro letouny, kterým bylo vydáno poprvé ► **C1** individuální osvědčení letové způsobilosti ◀ po 1. červenci 2008.
- b) ► **C1** Provozovatel nesmí provozovat letoun s povolením přepravovat 19 cestujících nebo méně, který není vybaven alespoň: ◀
- 1) jedním ELT jakéhokoli typu, nebo
 - 2) jedním automatickým ELT pro letouny, kterým bylo vydáno poprvé jednotlivé osvědčení letové způsobilosti po 1. červenci 2008.
- c) Provozovatel zajistí, aby všechny polohové majáky nehody, ► **C1** které mají splňovat ◀ výše uvedené požadavky, fungovaly v souladu s příslušnými ustanoveními stanovenými v příloze 10 ICAO svazku III.

*OPS 1.825***Záchranné vesty**

- a) Pozemní letouny. Provozovatel nesmí provozovat pozemní letoun:
- 1) letící nad vodou ve vzdálenosti větší než 50 námořních mil od břehu nebo
 - 2) vzlétající nebo přistávající na letišti, na němž dráha vzletu nebo přiblížení vede nad vodou tak, že by v případě nehody bylo pravděpodobné nouzové přistání na vodě,
- není-li vybaven záchrannými vestami se světlem k určení polohy trosečníka pro všechny osoby na palubě. Záchranné vesty musí být uloženy tak, aby byly snadno dostupné ze sedadla nebo lůžka osob, pro něž jsou určeny. Záchranné vesty pro malé děti lze nahradit jinými schválenými plovacími zařízeními vybavenými světlem k určení polohy trosečníka.
- b) Vodní a obojživelné letouny. Provozovatel nesmí provozovat vodní nebo obojživelný letoun na vodě, není-li vybaven záchrannými vestami se světlem k určení polohy trosečníka pro všechny osoby na palubě. Záchranné vesty musí být uloženy tak, aby byly snadno dostupné ze sedadla nebo lůžka osob, pro něž jsou určeny. Záchranné vesty pro malé děti lze nahradit jinými schválenými plovacími zařízeními vybavenými světlem k určení polohy trosečníka.

*OPS 1.830***Záchranné čluny a ELT pro dálkové lety nad vodou**

- a) Provozovatel nesmí provozovat letoun při letech nad vodou ve větší vzdálenosti od země vhodné k nouzovému přistání, než odpovídá:
- 1) 120 minutám letu cestovní rychlostí nebo 400 námořním mílím, je-li tato vzdálenost menší, pro letoun schopný pokračovat v letu na letiště, vysadí-li kritická(é) pohonná(é) jednotka(y) v libovolném bodu na trati nebo plánované odchylky od ní, nebo
 - 2) 30 minutám letu cestovní rychlostí nebo 100 námořním mílím, je-li tato vzdálenost menší, pro všechny ostatní letouny, pokud na palubě letounu není vybavení uvedené v bodech b) a c) níže.
- b) Dostatečný počet záchranných člunů pro všechny osoby na palubě letounu. Nejsou-li v letounu nadpočetné záchranné čluny dostatečné nosnosti, musí mít jmenovitá hodnota výtlačku a počtu míst záchranných člunů takovou rezervu, aby stačila pro všechny osoby na palubě letounu v případě ztráty záchranného člunu s největší nosností. Záchranné čluny musí být vybaveny:

- 1) světlem k určení jejich polohy a
- 2) záchranným vybavením, včetně prostředků k zachování života vhodných pro let, který má být proveden, a
- c) nejméně dvěma polohovými majáky nehody (ELT(S)) schopnými vysílat na tísňových kmitočtech stanovených v příloze 10 ICAO svazku V kapitole 2.

*OPS 1.835***Vybavení pro přežití**

Provozovatel nesmí provozovat letoun v prostorech, v nichž by pátrání a záchrana byly zvlášť obtížné, není-li letoun vybaven:

- a) signalizačním vybavením k vydávání pyrotechnických tísňových signálů popsanych v příloze 2 ICAO;
- b) nejméně jedním polohovým majákem nehody (ELT(S)) schopným vysílat na tísňových kmitočtech stanovených v příloze 10 ICAO svazku V kapitole 2 a
- c) dalším vybavením pro přežití pro prolétávanou trať s přihlédnutím k počtu osob na palubě, vyjma případu, kdy vybavení uvedené v bodu c) nemusí být na palubě, jestliže letoun:
 - 1) zůstává ve vzdálenosti od prostoru, v němž by pátrání a záchrana nebyly zvlášť obtížné, odpovídající:
 - i) 120 minutám letu cestovní rychlostí s jedním nepracujícím motorem pro letouny schopné pokračovat v letu na letiště, vysadí-li kritická(é) pohonná(é) jednotka(y) v libovolném bodu na trati nebo plánované odchylky od ní, nebo
 - ii) 30 minutám letu cestovní rychlostí pro všechny ostatní letouny, nebo
 - 2) pro letouny certifikované podle certifikačních specifikací v CS-25 nebo rovnocenných ve vzdálenosti odpovídající nejvýše 90 minutám letu cestovní rychlostí od prostoru vhodného pro nouzové přistání.

*OPS 1.840***Vodní a obojživelné letouny – různé vybavení**

- a) Provozovatel nesmí provozovat vodní nebo obojživelný letoun, není-li vybaven:
 - 1) vlečnou kotvou a ostatním vybavením nezbytným k tomu, aby se usnadnilo poutání, kotvení nebo manévrování letounu na vodě, vhodným z hlediska jeho velikosti, hmotnosti a ovladatelnosti, a
 - 2) případně vybavením pro vydávání zvukových signálů předepsaným příslušnými mezinárodními předpisy pro zabránění srážkám na moři.

Dodatek 1 k OPS 1.715

Zapísovače letových údajů – 1 – seznam parametrů, které mají být zapisovány

Tabulka A1 – Letouny s maximální schválenou vzletovou hmotností větší než 5 700 kg

Poznámka: Číslo v levém sloupci znázorňuje pořadová čísla popsaná v dokumentu ED55 EUROCAE

č.	PARAMETR
1	ČAS NEBO RELATIVNÍ ČAS
2	TLAKOVÁ VÝŠKA
3	INDIKOVANÁ RYCHLOST
4	KURZ
5	NORMÁLOVÉ ZRYCHLENÍ
6	PODÉLNÝ SKLON
7	PŘÍČNÝ NÁKLON
8	RUČNÍ KLÍČOVÁNÍ RÁDIOVÉHO VYSÍLÁNÍ
9	HNACÍ TAH/VÝKON KAŽDÉHO MOTORU A POLOHA PÁKY TAHU/VÝKONU V PILOTNÍM PROSTORU, JE-LI POUŽITELNÉ
10	KLAPKA NA ODTOKOVÉ HRANĚ NEBO NASTAVENÍ OVLADAČE V PILOTNÍM PROSTORU
11	KLAPKA NA NÁBĚŽNÉ HRANĚ NEBO NASTAVENÍ OVLADAČE V PILOTNÍM PROSTORU
12	STAV OBRACEČE TAHU
13	POLOHA RUŠIČŮ VZTLAKU NEBO NASTAVENÍ AERODYNAMICKÝCH BRZD
14	CELKOVÁ TEPLOTA VZDUCHU NEBO TEPLOTA VENKOVNÍHO VZDUCHU
15	REŽIM A STAV ZAPOJENÍ AUTOPILOTA, AUTOMATICKÉHO TAHU A AFCS
16	PODÉLNÉ ZRYCHLENÍ (OSA TRUPU)
17	PŘÍČNÉ ZRYCHLENÍ

Tabulka A2 – Letouny s maximální schválenou vzletovou hmotností 5 700 kg nebo nižší

Poznámka: Číslo v levém sloupci znázorňuje pořadová čísla popsaná v dokumentu ED55 EUROCAE

č.	PARAMETR
1	ČAS NEBO RELATIVNÍ ČAS
2	TLAKOVÁ VÝŠKA
3	INDIKOVANÁ RYCHLOST
4	KURZ
5	NORMÁLOVÉ ZRYCHLENÍ
6	PODÉLNÝ SKLON
7	PŘÍČNÝ NÁKLON
8	RUČNÍ KLÍČOVÁNÍ RÁDIOVÉHO VYSÍLÁNÍ
9	HNACÍ TAH/VÝKON KAŽDÉHO MOTORU A POLOHA PÁKY TAHU/VÝKONU V PILOTNÍM PROSTORU, JE- LI POUŽITELNÉ
10	KLAPKA NA ODTOKOVÉ HRANĚ NEBO NASTAVENÍ OVLADAČE V PILOTNÍM PROSTORU
11	KLAPKA NA NÁBĚŽNÉ HRANĚ NEBO NASTAVENÍ OVLADAČE V PILOTNÍM PROSTORU
12	STAV OBRACEČE TAHU
13	POLOHA RUŠIČŮ VZTLAKU NEBO NASTAVENÍ AERODYNAMICKÝCH BRZD
14	CELKOVÁ TEPLOTA VZDUCHU NEBO TEPLOTA VENKOVNÍHO VZDUCHU
15	STAV ZAPOJENÍ AUTOPILOTA, AUTOMATICKÉHO TAHU
16	ÚHEL NÁBĚHU (JE-LI K DISPOZICI VHODNÝ SNÍMAČ)
17	PODÉLNÉ ZRYCHLENÍ (OSA TRUPU)

Tabulka B – Další parametry pro letouny s maximální schválenou vzletovou hmotností větší než 27 000 kg

Poznámka: Číslo v levém sloupci znázorňuje pořadová čísla popsaná v dokumentu ED55 EUROCAE

č.	PARAMETR
18	HLAVNÍ ŘÍDIDLA LETU – POLOHA ŘÍDICÍCH PLOCH NEBO ZÁSAHY PILOTA (KLOPENÍ, KLONĚNÍ, ZATÁČENÍ)
19	POLOHA TRIMU KLOPENÍ
20	VÝŠKA PODLE RÁDIOVÉHO VÝŠKOMĚRU

▼ **M8**

č.	PARAMETR
21	ODCHYLKA OD VERTIKÁLNÍHO PAPRSKU (ILS SESTUPOVÉ DRÁHY NEBO MLS VÝŠKY NAD MOŘEM)
22	ODCHYLKA OD HORIZONTÁLNÍHO PAPRSKU (ILS KURZOVÝ MAJÁK NEBO MLS AZIMUT)
23	PŘELET NÁVĚSTIDLA
24	VÝSTRAHY
25	VYHRAZENO (DOPORUČUJE SE NASTAVENÍ KMITOČTU NAVIGAČNÍHO PŘIJÍMAČE)
26	VYHRAZENO (DOPORUČUJE SE ÚDAJ O VZDÁLENOSTI DME)
27	STAV SPÍNAČE STLAČENÉHO PŘISTÁVACÍHO ZAŘÍZENÍ NEBO STAV VZDUCH/ZEMĚ
28	SYSTÉM SIGNALIZACE NEBEZPEČNÉHO PŘIBLÍŽENÍ K ZEMI
29	ÚHEL NÁBĚHU
30	VÝSTRAHA NÍZKÉHO TLAKU (HYDRAULICKÝ A PNEUMATICKÝ POHON)
31	TRAŤOVÁ RYCHLOST
32	POLOHA PŘISTÁVACÍHO ZAŘÍZENÍ NEBO JEHO OVLADAČE

Tabulka C – Letouny vybavené systémy elektronického zobrazení

Poznámka: Číslo v prostředním sloupci znázorňuje pořadová čísla popsána v dokumentu ED55 EUROCAE v tabulce A1.5

č.	č.	PARAMETR
33	6	ZVOLENÉ BAROMETRICKÉ NASTAVENÍ (KAŽDÉ MÍSTO PILOTA)
34	7	ZVOLENÁ NADMOŘSKÁ VÝŠKA
35	8	ZVOLENÁ RYCHLOST
36	9	ZVOLENÉ MACHOVO ČÍSLO
37	10	ZVOLENÁ VERTIKÁLNÍ RYCHLOST
38	11	ZVOLENÝ KURZ
39	12	ZVOLENÁ DRÁHA LETU
40	13	ZVOLENÁ VÝŠKA ROZHODNUTÍ
41	14	FORMÁT ZOBRAZENÍ EFIS
42	15	MULTIFUNKČNÍ FORMÁT ZOBRAZENÍ/FORMÁT ZOBRAZENÍ MOTORŮ/VAROVÁNÍ

*Dodatek 1 k OPS 1.720***Zapísavače letových údajů – 2 – seznam parametrů, které mají být zapisovány****Tabulka A – Letouny s maximální schválenou vzletovou hmotností větší než 5 700 kg**

č.	PARAMETR
1	ČAS NEBO RELATIVNÍ ČAS
2	TLAKOVÁ VÝŠKA
3	INDIKOVANÁ RYCHLOST
4	KURZ
5	NORMÁLOVÉ ZRYCHLENÍ
6	PODÉLNÝ SKLON
7	PŘÍČNÝ NÁKLON
8	RUČNÍ KLÍČOVÁNÍ RÁDIOVÉHO VYSÍLÁNÍ, POKUD NEJSOU POSKYTNUTY JINÉ ZPŮSOBY, JAK SYNCHRONIZOVAT ZÁPISY FDR A CVR
9	VÝKON KAŽDÉHO MOTORU
10	KLAPKA NA ODTOKOVÉ HRANĚ NEBO NASTAVENÍ OVLADAČE V PILOTNÍM PROSTORU
11	KLAPKA NA NÁBĚŽNÉ HRANĚ NEBO NASTAVENÍ OVLADAČE V PILOTNÍM PROSTORU
12	POLOHA OBRACEČE TAHU (POUZE PRO PROUDOVÉ LETOUNY)
13	POLOHA RUŠIČŮ VZTLAKU NEBO NASTAVENÍ AERODYNAMICKÝCH BRZD
14	CELKOVÁ TEPLOTA VZDUCHU NEBO TEPLOTA VENKOVNÍHO VZDUCHU
15a	STAV ZAPOJENÍ AUTOPILOTA
15b	PROVOZNÍ REŽIMY AUTOPILOTA, STAV ZAPOJENÍ AUTOMATICKÉHO TAHU A SYSTÉMŮ AFCS A PROVOZNÍ REŽIMY

Tabulka B – Další parametry pro letouny s maximální schválenou vzletovou hmotností větší než 27 000 kg

č.	PARAMETR
16	PODÉLNÉ ZRYCHLENÍ
17	PŘÍČNÉ ZRYCHLENÍ
18	HLAVNÍ ŘÍDIDLA LETU – POLOHA ŘÍDICÍCH PLOCH NEBO ZÁSAHY PILOTA (KLOPENÍ, KLONĚNÍ, ZATÁČENÍ)

▼ **M8**

č.	PARAMETR
19	POLOHA TRIMU KLOPENÍ
20	VÝŠKA PODLE RÁDIOVÉHO VÝŠKOMĚRU
21	ODCHYLKA OD SESTUPOVÉ DRÁHY
22	ODCHYLKA OD KURZOVÉHO MAJÁKU
23	PŘELET NÁVĚSTIDLA
24	HLAVNÍ VÝSTRAHA
25	NASTAVENÍ KMITOČTU NAV 1 A NAV 2
26	ÚDAJ O VZDÁLENOSTI DME 1 A DME 2
27	STAV SPÍNAČE STLAČENÉHO PŘÍSTÁVACÍHO ZAŘÍZENÍ
28	SYSTÉM SIGNALIZACE NEBEZPEČNÉHO PŘIBLÍŽENÍ K ZEMI
29	ÚHEL NÁBĚHU
30	HYDRAULIKA, KAŽDÝ SYSTÉM (NÍZKÝ TLAK)
31	NAVIGAČNÍ ÚDAJE
32	POLOHA PŘÍSTÁVACÍHO ZAŘÍZENÍ NEBO JEHO OVLADAČE

*Dodatek 1 k OPS 1.725***Zapisačové letových údajů – 3 – seznam parametrů, které mají být zapisovány****Tabulka A – Letouny s maximální schválenou vzletovou hmotností větší než 5 700 kg**

č.	PARAMETR
1	ČAS NEBO RELATIVNÍ ČAS
2	TLAKOVÁ VÝŠKA
3	INDIKOVANÁ RYCHLOST
4	KURZ
5	NORMÁLOVÉ ZRYCHLENÍ

Tabulka B – Další parametry pro letouny s maximální schválenou vzletovou hmotností větší než 27 000 kg

č.	PARAMETR
6	PODÉLNÝ SKLON
7	PŘÍČNÝ NÁKLON
8	RUČNÍ KLÍČOVÁNÍ RÁDIOVÉHO VYSÍLÁNÍ, POKUD NEJSOU POSKYTNUTY JINÉ ZPŮSOBY, JAK SYNCHRONIZOVAT ZÁPISY FDR A CVR
9	VÝKON KAŽDÉHO MOTORU
10	KLAPKA NA ODTOKOVÉ HRANĚ NEBO NASTAVENÍ OVLADAČE V PILOTNÍM PROSTORU
11	KLAPKA NA NÁBĚŽNÉ HRANĚ NEBO NASTAVENÍ OVLADAČE V PILOTNÍM PROSTORU
12	POLOHA OBRACEČE TAHU (POUZE PRO PROUDOVÉ LETOUNY)
13	POLOHA RUŠIČŮ VZTLAKU NEBO NASTAVENÍ AERODYNAMICKÝCH BRZD
14	CELKOVÁ TEPLOTA VZDUCHU NEBO TEPLOTA VENKOVNÍHO VZDUCHU
15a	STAV ZAPOJENÍ AUTOPILOTA
15b	PROVOZNÍ REŽIMY AUTOPILOTA, STAV ZAPOJENÍ AUTOMATICKÉHO TAHU A SYSTÉMŮ AFCS A PROVOZNÍ REŽIMY
16	PODÉLNÉ ZRYCHLENÍ
17	PŘÍČNÉ ZRYCHLENÍ
18	HLAVNÍ ŘÍDIDLA LETU – POLOHA ŘÍDICÍCH PLOCH NEBO ZÁSAHY PILOTA (KLOPENÍ, KLONĚNÍ, ZATÁČENÍ)

▼ **M8**

č.	PARAMETR
19	POLOHA TRIMU KLOPENÍ
20	VÝŠKA PODLE RÁDIOVÉHO VÝŠKOMĚRU
21	ODCHYLKA OD SESTUPOVÉ DRÁHY
22	ODCHYLKA OD KURZOVÉHO MAJÁKU
23	PŘELET NÁVĚSTIDLA
24	HLAVNÍ VÝSTRAHA
25	NASTAVENÍ KMITOČTU NAV 1 A NAV 2
26	ÚDAJ O VZDÁLENOSTI DME 1 A DME 2
27	STAV SPÍNAČE STLAČENÉHO PŘÍSTÁVACÍHO ZAŘÍZENÍ
28	SYSTÉM SIGNALIZACE NEBEZPEČNÉHO PŘIBLÍŽENÍ K ZEMI
29	ÚHEL NÁBĚHU
30	HYDRAULIKA, KAŽDÝ SYSTÉM (NÍZKÝ TLAK)
31	NAVIGAČNÍ ÚDAJE (ZEMĚPISNÁ ŠÍŘKA, ZEMĚPISNÁ DÉLKA, TRAŤOVÁ RYCHLOST A ÚHEL SNOSU)
32	POLOHA PŘÍSTÁVACÍHO ZAŘÍZENÍ NEBO JEHO OVLADAČE

Dodatek 1 k OPS 1.770

Kyslík – minimální požadavky na doplňkovou dodávku kyslíku pro letouny s přetlakovou kabinou během a po nouzovém sestupu

Tabulka 1

a)	b)
DODÁVKA PRO:	TLAKOVÁ VÝŠKA V KABINĚ A JEJÍ TRVÁNÍ
1. Všechny osoby konající službu na sedadlech pilotního prostoru	Po celou dobu letu, kdy je tlaková výška v kabině větší než 13 000 ft, a po celou dobu, kdy je větší než 10 000 ft, nejvýše však 13 000 ft, po prvních 30 minutách v těchto výškách, v každém případě nejméně: i) 30 minut pro letouny s osvědčením pro lety ve výškách do 25 000 ft (<i>poznámka 2</i>) ii) 2 hodiny pro letouny s osvědčením pro lety ve výškách nad 25 000 ft (<i>poznámka 3</i>)
2. Předepsaný počet palubních průvodčích	Po celou dobu letu, kdy je tlaková výška v kabině větší než 13 000 ft, nejméně však 30 minut (<i>poznámka 2</i>), a po celou dobu, kdy je větší než 10 000 ft, nejvýše však 13 000 ft, po prvních 30 minutách v těchto výškách
3. 100 % cestujících (<i>poznámka 5</i>)	Po celou dobu letu, kdy je tlaková výška v kabině větší než 15 000 ft, nejméně však 10 minut (<i>poznámka 4</i>)
4. 30 % cestujících (<i>poznámka 5</i>)	Po celou dobu letu, kdy je tlaková výška v kabině větší než 14 000 ft, nejvýše však 15 000 ft
5. 10 % cestujících (<i>poznámka 5</i>)	Po celou dobu letu, kdy je tlaková výška v kabině větší než 10 000 ft, nejvýše však 14 000 ft, po prvních 30 minutách letu v těchto výškách
<p><i>Poznámka 1:</i> Zásoba musí brát v úvahu tlakovou výšku v kabině a profil sestupu pro dané tratě.</p> <p><i>Poznámka 2:</i> Minimální požadovanou zásobou je zásoba kyslíku nezbytná pro sestup z maximální schválené provozní výšky letounu konstantní rychlostí klesání do výšky 10 000 ft během 10 minut a poté dalších 20 minut ve výšce 10 000 ft.</p> <p><i>Poznámka 3:</i> Minimální požadovanou zásobou je zásoba kyslíku nezbytná pro sestup z maximální schválené provozní výšky letounu konstantní rychlostí klesání do výšky 10 000 ft během 10 minut a poté dalších 110 minut ve výšce 10 000 ft.</p> <p><i>Poznámka 4:</i> Minimální požadovanou zásobou je zásoba kyslíku nezbytná pro sestup z maximální schválené provozní výšky letounu konstantní rychlostí klesání do výšky 15 000 ft během 10 minut.</p> <p><i>Poznámka 5:</i> Pro účely této tabulky se „cestujícími“ rozumějí cestující na palubě včetně malých dětí.</p>	

Dodatek 1 k OPS 1.775

Doplňková dodávka kyslíku pro letouny bez přetlakové kabiny

Tabulka 1

a)	b)
DODÁVKA PRO	TLAKOVÁ VÝŠKA A JEJÍ TRVÁNÍ
1. Všechny osoby konající službu na sedadlech pilotního prostoru	Po celou dobu letu, kdy je tlaková výška větší než 10 000 ft
2. Předepsaný počet palubních průvodčích	Po celou dobu letu, kdy je tlaková výška větší než 13 000 ft, a po celou dobu letu, kdy je tlaková výška po dobu více než 30 minut větší než 10 000 ft, nejvýše však 13 000 ft
3. 100 % cestujících (viz poznámka)	Po celou dobu letu, kdy je tlaková výška větší než 13 000 ft
4. 10 % cestujících (viz poznámka)	Celou dobu letu po 30 minutách v tlakové výšce větší než 10 000 ft, nejvýše však 13 000 ft
<i>Poznámka:</i> Pro účely této tabulky se „cestujícími“ rozumějí cestující na palubě včetně malých dětí do dvou let.	

HLAVA L

*KOMUNIKAČNÍ A NAVIGAČNÍ VYBAVENÍ**OPS 1.845***Obecný úvod**

- a) Provozovatel zajistí, aby let nebyl zahájen, pokud komunikační a navigační vybavení letounu požadované touto hlavou není:
- 1) schváleno a zastavěno v souladu s použitelnými požadavky, včetně norem minimální výkonnosti, provozních předpisů a předpisů letové způsobilosti;
 - 2) zastavěno tak, aby porucha jedné jednotky požadované pro účely komunikace nebo navigace či pro oba účely neměla za následek poruchu jiné jednotky požadované ke komunikaci nebo navigaci;
 - 3) v provozuschopném stavu pro druh provozu, který se provádí, s výjimkami uvedenými v seznamu minimálního vybavení (MEL) (viz OPS 1.030), a
 - 4) uspořádáno tak, aby vybavení, které má být během letu používáno jedním členem letové posádky, bylo možno snadno obsluhovat z jeho pracovního místa. Je-li požadováno, aby jednotlivá část vybavení byla obsluhována více než jedním členem letové posádky, musí být zastavěna tak, aby byla snadno obsluhovatelná z každého pracovního místa, z něhož má být obsluhována.
- b) Normy minimální výkonnosti komunikačního a navigačního vybavení jsou normy předepsané použitelnými evropskými technickými normalizačními příkazy (ETSO), které jsou uvedeny v použitelných specifikacích pro evropské technické normalizační příkazy (CS-TSO), pokud nejsou v předpisech letové způsobilosti nebo v provozních předpisech stanoveny odlišné normy výkonnosti. Komunikační a navigační vybavení vyhovující konstrukčním a výkonnostním specifikacím jiným než ETSO k datu provedení OPS mohou zůstat v provozu nebo být zastavěny, nejsou-li v tomto oddíle stanoveny dodatečné požadavky. Komunikační a navigační vybavení, které již bylo schváleno, nemusí vyhovovat revidovaným ETSO nebo revidovaným specifikacím jiným než ETSO, pokud požadavek není stanoven se zpětnou platností.

*OPS 1.850***Rádiové vybavení**

- a) Provozovatel nesmí provozovat letoun, není-li vybaven rádiovým vybavením předepsaným pro daný druh prováděného provozu.
- b) Pokud tato hlava předepisuje dva nezávislé (samostatné a úplné) rádiové systémy, musí mít každý z těchto systémů nezávislou zástavbu antény, s výjimkou použití pevných bezdrátových antén nebo jiné zástavby antén podobné spolehlivosti, kdy se požaduje pouze jedna anténa.
- c) Rádiové komunikační vybavení, u něhož se požaduje splnění požadavků bodu a) výše, musí rovněž umožňovat spojení na leteckém tísňovém kmitočtu 121,5 MHz.

*OPS 1.855***Panel voliče n.f. výstupů**

Provozovatel nesmí provozovat letoun podle IFR, není-li vybaven panelem voliče n.f. výstupů, který je přístupný pro každého člena letové posádky.

*OPS 1.860***Rádiové vybavení pro provoz podle VFR na tratích navigovaných s referencí podle viditelných orientačních bodů**

Provozovatel nesmí provozovat letoun podle VFR na tratích, na nichž je možná navigace s referencí podle viditelných orientačních bodů, pokud nemá rádiové komunikační vybavení nezbytné ke splnění níže uvedených požadavků za normálních provozních podmínek:

- a) udržování spojení s příslušnými pozemními stanicemi;
- b) udržování spojení s příslušnými zařízeními řízení letového provozu z jakéhokoli bodu řízeného vzdušného prostoru, v němž zamýšlí provádět lety, a
- c) přijímání meteorologických informací.

*OPS 1.865***Komunikační a navigační vybavení pro provoz podle IFR nebo VFR na tratích, na nichž není možná navigace s referencí podle viditelných orientačních bodů**

- a) Provozovatel nesmí provozovat letoun podle IFR nebo podle VFR na tratích, na nichž není možná navigace s referencí podle viditelných orientačních bodů, pokud není vybaven rádiovým komunikačním vybavením a odpovídačem sekundárního radaru a navigačním vybavením v souladu s požadavky letových provozních služeb v oblasti(ech) provozu.
- b) Rádiové vybavení. Provozovatel zajistí, aby rádiové vybavení zahrnovalo alespoň:
 - 1) dva nezávislé rádiové komunikační systémy nezbytné za normálních provozních podmínek ke spojení s příslušnou pozemní stanicí z kteréhokoli bodu na trati, včetně odchylek od ní, a
 - 2) odpovídač sekundárního radaru, je-li požadován pro prolétávanou trať.
- c) Pro provoz na krátkou vzdálenost ve vzdušném prostoru NAT MNPS nepřekračujícím severní Atlantik může být letoun vybaven jedním systémem dálkové komunikace (systém HF) pouze tehdy, jsou-li pro daný vzdušný prostor zveřejněny alternativní komunikační postupy.
- d) Navigační zařízení. Provozovatel zajistí, aby navigační vybavení:
 - 1) zahrnovalo alespoň:
 - i) jeden systém pro příjem VOR, jeden systém ADF, jeden systém DME s tou výjimkou, že systém ADF nemusí být zastavěn, pokud použití ADF není požadováno pro žádnou fázi plánovaného letu,
 - ii) jeden ILS nebo MLS, je-li ILS nebo MLS požadován pro navigaci při přiblížení,
 - iii) jeden systém pro příjem rádiových návěstidel, je-li rádiové návěstidlo požadováno pro navigaci při přiblížení,
 - iv) systém prostorové navigace, požaduje-li se prostorová navigace pro prolétávanou trať,
 - v) další systém DME na každé trati či její části, kde je navigace založena pouze na signálech DME,
 - vi) další systém pro příjem VOR na každé trati či její části, kde je navigace založena pouze na signálech VOR,
 - vii) další systém ADF na každé trati či její části, kde je navigace založena pouze na signálech NDB, nebo
 - 2) vyhovovalo druhu požadované navigační výkonnosti (RNP) pro provoz v daném vzdušném prostoru.
- e) Provozovatel může provozovat letoun, který není vybaven ADF nebo navigačním vybavením stanoveným v bodu c) 1 vi) nebo c) 1 vii), pokud má náhradní vybavení schválené pro danou

trať úřadem. Spolehlivost a přesnost náhradního vybavení musí umožnit bezpečnou navigaci na plánované trati.

- f) Provozovatel zajistí, aby VHF komunikační vybavení a přijímače kurzového majáku ILS a VOR zastavěné v letounech provozovaných za IFR byly typu, který byl schválen jako vyhovující normám odolnosti proti FM rušení.
- g) ► **C1** Provozovatel zajistí, aby letouny provádějící provoz ETOPS byly vybaveny komunikačním prostředkem schopným komunikace s příslušnou pozemní stanicí v normálních a plánovaných alternativních nadmořských výškách. Na tratích ETOPS, na nichž jsou k dispozici zařízení hlasové komunikace, musí být poskytnuta hlasová komunikace. ◀ V případě všech letů ETOPS nad 180 minut musí být instalována spolehlivá komunikační technologie, a to buď na základě hlasové komunikace, anebo datového spoje. Nejsou-li k dispozici zařízení hlasové komunikace a není-li možná hlasová komunikace nebo je-li hlasová komunikace příliš špatné kvality, musí být zajištěna komunikace s použitím alternativních systémů.

OPS 1.866

Vybavení odpovídačem

- a) Provozovatel nesmí provozovat letoun, který není vybaven:
- 1) odpovídačem SSR, který hlásí tlakovou výšku, a
 - 2) jakoukoli jinou funkcí odpovídače SSR požadovanou pro prolétávanou trať.

OPS 1.870

Dodatečné navigační vybavení pro provoz v prostorech s předepsanou minimální navigační výkonností (MNPS)

- a) Provozovatel nesmí provozovat letoun v prostoru s předepsanou minimální navigační výkonností, pokud nemá navigační vybavení vyhovující specifikacím minimální navigační výkonnosti stanoveným v dokumentu 7030 ICAO formou oblastních doplňkových postupů.
- b) Navigační vybavení požadované tímto bodem musí být viditelné a použitelné oběma piloty sedícími na svých pracovních místech.
- c) Pro neomezený provoz ve vzdušném prostoru s předepsanou minimální navigační výkonností musí být letoun vybaven dvěma nezávislými systémy dálkové navigace (LRNS).
- d) Pro provoz na oznámených zvláštních tratích v prostoru s předepsanou minimální navigační výkonností musí být letoun vybaven jedním systémem dálkové navigace (LRNS), není-li stanoveno jinak.

OPS 1.872

Vybavení pro provoz ve vymezeném vzdušném prostoru se sníženými minimy vertikálních rozstupů (RVSM)

- a) Provozovatel zajistí, aby letouny provozované ve vzdušném prostoru RVSM byly vybaveny:
- 1) dvěma nezávislými systémy měření nadmořské výšky;
 - 2) varovným systémem signalizace zadané nadmořské výšky;
 - 3) systémem automatického řízení nadmořské výšky a
 - 4) odpovídačem sekundárního radaru (SSR) se systémem hlášení nadmořské výšky, který lze připojit k systému měření nadmořské výšky používanému k jejímu udržování.

OPS 1.873

► C1 Řízení elektronických navigačních údajů ◀

- a) Provozovatel používá navigační databázi podporující palubní navigační aplikaci jako základní navigační prostředek pouze tehdy, je-li dodavatel navigační databáze držitelem dopisu o přijetí (LoA) typu 2 nebo rovnocenného dokumentu.
- b) Není-li dodavatel provozovatele držitelem LoA typu 2 nebo rovnocenného dokumentu, smí provozovatel produkty elektronických navigačních údajů používat pouze tehdy, pokud úřad schválil postupy provozovatele k zajištění toho, aby použitý postup a dodané produkty splňovaly rovnocenné ► C1 standardy integrity ◀.
- c) Provozovatel smí používat produkty elektronických navigačních údajů pro jiné navigační aplikace pouze tehdy, pokud úřad schválil postupy provozovatele k zajištění toho, aby použitý postup a dodané produkty splňovaly ► C1 standardy integrity ◀ přípustné pro zamýšlené použití údajů.
- d) Provozovatel jak postup, tak i produkty neustále sleduje v souladu s požadavky OPS 1.035.
- e) ► C1 Provozovatel zavede postupy, které zajistí ◀ včasné rozdělení a vkládání aktuálních a nezměněných elektronických navigačních údajů všem letadlům, která je potřebují.

HLAVA M

ÚDRŽBA LETOUNU

OPS 1.875

Obecně

- a) Provozovatel nesmí provozovat letoun, pokud jeho údržba nebyla provedena a letoun nebyl uvolněn do provozu organizací řádně oprávněnou k údržbě nebo uznanou podle části 145 kromě předletových prohlídek, které nemusí nutně provádět organizace oprávněná podle části 145.
- b) Požadavky na zachování letové způsobilosti letounu, které musí být splněny, aby byly dodrženy požadavky na osvědčování provozovatele v OPS 1.180, jsou uvedené v části M.

HLAVA N

LETOVÁ POSÁDKA

OPS 1.940

Složení letové posádky

(viz dodatky 1 a 2 k OPS 1.940)

- a) Provozovatel zajistí, aby:
- 1) složení letové posádky a počet jejích členů na určených pracovních místech byl v souladu s požadavky letové příručky letounu tak, aby počet jejích členů nebyl menší než minimum předepsané letovou příručkou;
 - 2) letová posádka byla doplněna dalšími členy letové posádky, vyžaduje-li to druh provozu, a aby počet jejích členů nebyl menší než počet stanovený v provozní příručce;
 - 3) všichni členové letové posádky měli příslušný a platný průkaz způsobilosti přijatelný pro úřad a aby byli vhodně kvalifikovaní a způsobilí k výkonu jim uložených povinností;
 - 4) byly stanoveny postupy přijatelné pro úřad, které zabraňují tomu, složit letovou posádku z nezkušených členů;
 - 5) jeden z pilotů v letové posádce s kvalifikací velícího pilota v souladu s požadavky, kterými se řídí průkazy způsobilosti členů letové posádky, byl ustanoven velitelem letadla, který smí pověřit prováděním letu jiného vhodně kvalifikovaného pilota, a
 - 6) letové posádce byl člen s průkazem způsobilosti palubního technika nebo člen s vhodnou kvalifikací přijatelný pro úřad, požaduje-li letová příručka vyčleněného člena letové posádky pro obsluhu ovládacího panelu palubních systémů;
 - 7) při najímání služeb palubních průvodčích, kteří jsou osobami samostatně výdělečně činnými nebo jsou najímáni příležitostně či pracují na částečný pracovní úvazek, byly splněny požadavky hlavy N. V tomto ohledu je nutno věnovat zvláštní pozornost celkovému počtu typů nebo variant letadel, s nimiž smí člen letové posádky létat pro účely obchodní letecké dopravy, který nesmí překročit požadavky stanovené v OPS 1.980 a OPS 1.981, včetně jeho služeb najímaných jiným provozovatelem. Členové posádek, kteří u provozovatele vykonávají funkci velitele letadla, jsou povinni před zahájením traťových letů bez dozoru dokončit počáteční výcvik optimalizace činnosti posádky (CRM) provozovatele, pokud člen posádky již dříve nedokončil počáteční výcvik CRM provozovatele.
- b) Minimální letová posádka pro provoz IFR nebo v noci. Pro lety IFR nebo v noci provozovatel zajistí, aby:
- 1) minimální letovou posádku turbovrtulových letounů s konfigurací s maximálním schváleným počtem sedadel pro cestující větším než 9 a všech proudových letounů tvořili dva piloti, nebo
 - 2) letouny jiné než zahrnuté bodem b) 1 řídil jeden pilot, pokud jsou splněny požadavky dodatku 2 k OPS 1.940. Nejsou-li splněny požadavky dodatku 2, tvoří minimální letovou posádku dva piloti.

OPS 1.943

Počáteční výcvik optimalizace činnosti posádky (CMR) provozovatele

- a) Jestliže člen letové posádky dříve nedokončil počáteční výcvik optimalizace činnosti posádky (CRM) provozovatele (jak noví, tak stávající zaměstnanci), zajistí provozovatel, aby člen letové posádky dokončil počáteční výcvikový kurz CRM. Noví zaměstnanci musí dokončit

počáteční výcvik CRM provozovatele do jednoho roku od chvíle, kdy se stali jeho zaměstnanci.

- b) Jestliže člen letové posádky neabsolvoval dříve výcvik v oblasti lidských činitelů, musí dokončit teoretický kurz podle programu „lidská výkonnost a omezení“ pro ATPL (viz požadavky na vydávání průkazů způsobilosti členů letových posádek) před počátečním výcvikem CMR provozovatele nebo společně s tímto výcvikem.
- c) Počáteční výcvik CMR musí provádět nejméně jedna osoba přijatelná pro úřad, která může využívat pomoci odborníků se zaměřením na specifické oblasti.
- d) Počáteční výcvik CRM se provádí v souladu s podrobnou osnovou kurzu, která je uvedena v provozní příručce.

OPS 1.945

Přeškolovací výcvik a přezkušování

(viz dodatek 1 k OPS 1.945)

- a) Provozovatel zajistí, aby:
 - 1) člen letové posádky dokončil kurz typové kvalifikace, který vyhovuje požadavkům týkajícím se vydávání průkazů způsobilosti členů letových posádek, jestliže přechází z jednoho typu letounu na jiný typ nebo třídu vyžadující novou typovou nebo třídní kvalifikaci;
 - 2) člen letové posádky dokončil před zahájením traťových letů bez dozoru přeškolovací kurz provozovatele:
 - i) přechází-li na letoun vyžadující novou typovou nebo třídní kvalifikaci nebo
 - ii) přechází-li k novému provozovateli;
 - 3) přeškolovací výcvik prováděl vhodně kvalifikovaný personál v souladu s podrobnou osnovou kurzu uvedenou v provozní příručce. Provozovatel zajistí, aby personál, který začleňuje prvky CRM do přeškolovacího výcviku, měl vhodnou kvalifikaci;
 - 4) rozsah výcviku požadovaný přeškolovacím kurzem provozovatele byl stanoven s přihlédnutím k předchozímu výcviku člena letové posádky zapsanému v jeho záznamech o výcviku stanovených v OPS 1.985;
 - 5) v provozní příručce byly stanoveny normy minimální kvalifikace a praxe vyžadované od členů letové posádky před zařazením do přeškolovacího výcviku;
 - 6) před zahájením traťových letů pod dozorem každý člen letové posádky absolvoval přezkoušení podle OPS 1.965 b) a výcvik a přezkoušení podle OPS 1.965 d);
 - 7) po dokončení traťových letů pod dozorem bylo provedeno přezkoušení podle OPS 1.965 c);
 - 8) člen letové posádky nevykonával letové povinnosti na jiném typu nebo jiné třídě, jakmile zahájil přeškolovací kurz provozovatele, dokud není tento kurz absolvován nebo dokončen, a
 - 9) do přeškolovacího kurzu byly začleněny prvky výcviku CRM.
- b) Při přechodu na jiný typ nebo třídu letounu lze přezkoušení podle OPS 1.965 b) spojit se zkouškou dovednosti typové nebo třídní kvalifikace v souladu s požadavky na vydávání průkazů způsobilosti členů letových posádek.
- c) Lze spojit přeškolovací kurz provozovatele a kurz typové nebo třídní kvalifikace požadovaný pro vydání průkazů způsobilosti členů letových posádek.
- d) Pilot účastníci se výcviku s nulovou dobou letu:
 - 1) zahájí traťové lety pod dozorem co nejdříve v období 21 dnů po dokončení zkoušky dovednosti;

jestliže traťové lety po dozorem nebyly zahájeny v období uvedených 21 dnů, provozovatel poskytne vhodný výcvik přijatelný pro úřad;

- 2) dokončí šest vzletů a přistání na letovém simulátoru, způsobilém podle požadavků použitelných na syntetická výcviková zařízení a schváleném k používání úřadem, nejpozději 21 dnů po dokončení zkoušky dovednosti;

výcvik na simulátoru provádí instruktor pro typovou kvalifikaci letounů na sedadle pilota;

jestliže to doporučí Společný operační hodnotící výbor (JOEB) a schválí úřad, lze počet vzletů a přistání snížit;

jestliže tyto vzlety a přistání nebyly provedeny v období uvedených 21 dnů, měl by provozovatel poskytnout udržovací výcvik přijatelný pro úřad;

- 3) provede první čtyři vzlety a přistání traťových letů v letounu, a to pod dozorem instruktora pro typovou kvalifikaci letounů na sedadle pilota;

jestliže to doporučí Společný operační hodnotící výbor (JOEB) a schválí úřad, lze počet vzletů a přistání snížit.

OPS 1.950

Rozdílový a seznamovací výcvik

- a) Provozovatel zajistí, aby člen letové posádky dokončil:
- 1) rozdílový výcvik, který vyžaduje dodatečné znalosti a výcvik na vhodném výcvikovém zařízení nebo letounu:
 - i) jestliže provozuje jinou variantu letounu téhož typu nebo jiného typu téže třídy, jakou běžně provozuje, nebo
 - ii) jestliže se mění vybavení nebo postupy na typech nebo jejich variantách, které jsou běžně provozovány;
 - 2) seznamovací výcvik, který vyžaduje nabytí dodatečných znalostí:
 - i) jestliže provozuje jiný letoun téhož typu nebo
 - ii) jestliže se mění vybavení nebo postupy na typech nebo jejich variantách, které jsou běžně provozovány.
- b) Provozovatel v provozní příručce stanoví, kdy je tento rozdílový nebo seznamovací výcvik požadován.

OPS 1.955

Jmenování do funkce velitele letadla

- a) Provozovatel zajistí, aby pro přechod z funkce druhého pilota na velitele letadla a pro osoby přijímané jako velitelé letadla:
- 1) byla v provozní příručce stanovena minimální úroveň praxe přijatelná pro úřad a
 - 2) pro lety ve vícečlenné posádce pilot dokončil přiměřený kurz velení.
- b) Kurz velení podle bodu a) 2 musí být stanoven v provozní příručce a zahrnovat alespoň:
- 1) výcvik na syntetickém výcvikovém zařízení (STD) (zahrnující traťově orientovaný letový výcvik) nebo letový výcvik;
 - 2) přezkoušení odborné způsobilosti provozovatelem ve funkci velitele letadla;
 - 3) odpovědnost velitele letadla;
 - 4) traťový výcvik ve velení pod dozorem. Požaduje se nejméně 10 traťových úseků pro piloty, kteří již mají kvalifikaci na daném typu letounu;

- 5) absolvování traťového přezkoušení velitele letadla podle OPS 1.965 c) a traťové a letištní kvalifikace podle OPS 1.975 a
- 6) prvky optimalizace činnosti posádky.

*OPS 1.960***Velitelé letadel s průkazem způsobilosti obchodního pilota**

- a) Provozovatel zajistí, aby:
 - 1) držitel průkazu způsobilosti obchodního pilota (CPL) nezastával funkci velitele letounu certifikovaného v letové příručce pro jednopilotní lety, jestliže:
 - i) provádí lety podle pravidel letu za viditelnosti (VFR) s cestujícími ve vzdálenosti od letiště odletu větší než 50 NM a nenalétal s letouny celkem nejméně 500 letových hodin nebo nemá platnou přístrojovou kvalifikaci nebo
 - ii) při letech podle pravidel letu podle přístrojů (IFR) na vícemotorovém typu letounu nenalétal nejméně 700 hodin, z toho nejméně 400 hodin ve funkci velícího pilota (v souladu s požadavky, kterými se řídí průkazy způsobilosti členů letové posádky), z toho nejméně 100 hodin IFR zahrnujících 40 hodin na vícemotorových letounech. 400 hodin ve funkci velícího pilota lze nahradit hodinami letu ve funkci druhého pilota s tím, že dvě hodiny ve funkci druhého pilota odpovídají jedné hodině ve funkci velícího pilota, pokud tyto hodiny byly nalétány v rámci zavedeného systému vícepilotní posádky stanoveného v provozní příručce;
 - 2) kromě bodu a) 1 ii) byly splněny požadavky stanovené v dodatku 2 k OPS 1.940, jedná-li se o jednopilotní let IFR, a
 - 3) při letech ve vícepilotní posádce byl kromě bodu a) 1 dokončen kurz velení podle OPS 1.955 a) 2 dříve, než pilot začne působit ve funkci velitele letadla.

*OPS 1.965***Opakovací výcvik a přezkušování**

(viz dodatky 1 a 2 k OPS 1.965)

- a) Obecně. Provozovatel zajistí, aby:
 - 1) každý člen letové posádky absolvoval opakovací výcvik a přezkoušení a aby se tento výcvik a přezkoušení týkal typu nebo varianty letounu, k jejichž provozu je člen letové posádky oprávněn;
 - 2) program opakovacího výcviku a přezkušování byl stanoven v provozní příručce a schválen úřadem;
 - 3) opakovací výcvik prováděli tyto pracovníci:
 - i) pozemní a udržovací výcvik – vhodně kvalifikovaný personál,
 - ii) výcvik na letounu/STD – instruktor typové kvalifikace (TRI), instruktor třídní kvalifikace (CRI) nebo v případě výcviku na STD syntetický letový instruktor (SFI), pokud TRI, CRI nebo SFI vyhovují požadavkům provozovatele na praxi a znalosti postačující ke školení týkající se prvků bodů a) 1 i) A) a B) dodatku 1 k OPS 1.965,
 - iii) výcvik v používání nouzového a bezpečnostního vybavení – vhodně kvalifikovaní pracovníci, a
 - iv) výcvik optimalizace činnosti posádky (CRM):
 - A) začleňování prvků CRM do všech fází opakovacího výcviku – veškerý personál, který provádí opakovací výcvik. Provozovatel zajistí, aby veškerý personál, který provádí opakovací výcvik, měl vhodnou kvalifikaci pro začleňování prvků CRM do tohoto výcviku;

- B) modulový výcvik CRM – nejméně jeden instruktor CRM, který je přijatelný pro úřad a který může využívat pomoci odborníků se zaměřením na specifické oblasti;
- 4) přezkoušení po opakovacím výcviku prováděli tito pracovníci:
- i) přezkoušení odborné způsobilosti provozovatelem – examinátor typové kvalifikace (TRE), examinátor třídní kvalifikace (CRE), nebo provádí-li se přezkoušení na STD, TRE, CRE, syntetický letový examinátor (SFE), kteří jsou vyškoleni v koncepci CRM a hodnocení dovedností CRM,
 - ii) traťová přezkoušení – vhodně kvalifikovaní velitelé letadel jmenovaní provozovatelem a přijatelní pro úřad,
 - iii) přezkoušení v používání nouzového a bezpečnostního vybavení – vhodně kvalifikovaní pracovníci.
- b) Přezkoušení odborné způsobilosti provozovatelem
- 1) Provozovatel zajistí, aby:
 - i) se každý člen letové posádky podrobil přezkoušení odborné způsobilosti provozovatelem a prokázal svou dostatečnou schopnost provádět normální, mimořádné a nouzové postupy a
 - ii) zkouška byla provedena bez vnější vizuální reference, bude-li od člena letové posádky požadován provoz IFR,
 - iii) každý člen letové posádky absolvoval přezkoušení odborné způsobilosti provozovatelem jako člen normálního složení letové posádky.
 - 2) Doba platnosti přezkoušení odborné způsobilosti provozovatelem činí šest kalendářních měsíců a zbývající část měsíce vydání. Bylo-li vydáno v období posledních tří kalendářních měsíců platnosti předchozího přezkoušení odborné způsobilosti provozovatelem, platí ode dne vydání do konce 6 kalendářních měsíců počínaje dnem uplynutí doby platnosti předchozího přezkoušení odborné způsobilosti provozovatelem.
- c) Traťové přezkoušení: Provozovatel zajistí, aby se každý člen letové posádky podrobil traťovému přezkoušení v letounu k prokázání své schopnosti provádět normální traťové lety popsané v provozní příručce. Doba platnosti traťového přezkoušení činí dvanáct kalendářních měsíců a zbývající část měsíce vydání. Je-li potvrzení o přezkoušení vydáno v období posledních tří kalendářních měsíců platnosti předchozího přezkoušení, platí ode dne vydání do konce dvanácti kalendářních měsíců počínaje dnem uplynutí doby platnosti předchozího traťového přezkoušení.
- d) Výcvik a přezkušování v používání nouzového a bezpečnostního vybavení. Provozovatel zajistí, aby se každý člen letové posádky podrobil výcviku a přezkoušení znalosti umístění a používání veškerého nouzového a bezpečnostního vybavení na palubě. Doba platnosti přezkoušení ze znalosti nouzového a bezpečnostního vybavení činí dvanáct kalendářních měsíců a zbývající část měsíce vydání. Je-li potvrzení o přezkoušení vydáno v období posledních tří kalendářních měsíců platnosti předchozího přezkoušení, platí ode dne vydání do konce dvanácti kalendářních měsíců počínaje dnem uplynutí doby platnosti předchozího přezkoušení ze znalosti nouzového a bezpečnostního vybavení.
- e) CRM. Provozovatel zajistí, aby:
- 1) prvky CRM byly začleněny do všech příslušných fází opakovacího výcviku a
 - 2) každý člen letové posádky absolvoval specifický modulový výcvik CRM. Všechna hlavní témata výcviku musí být pokryta v období, které není delší než 3 roky.
- f) Pozemní a udržovací výcvik: Provozovatel zajistí, aby každý člen letové posádky absolvoval nejméně každých 12 kalendářních měsíců pozemní a udržovací výcvik. Je-li výcvik prováděn v rozmezí 3 kalendářních měsíců před uplynutím 12 kalendářních měsíců, musí být další pozemní a udržovací výcvik dokončen v rozmezí 12 kalendářních měsíců od původního data uplynutí doby platnosti předchozího pozemního a udržovacího výcviku.

- g) Výcvik na letounu/STD: Provozovatel zajistí, aby každý člen letové posádky absolvoval nejméně každých 12 kalendářních měsíců výcvik na letounu/STD. Je-li výcvik prováděn v rozmezí 3 kalendářních měsíců před uplynutím 12 kalendářních měsíců, musí být další výcvik na letounu/STD dokončen v rozmezí 12 kalendářních měsíců od původního data uplynutí doby platnosti předchozího výcviku na letounu/STD.

*OPS 1.968***Způsobilost pilota řídit z kteréhokoli pilotního sedadla**

(viz dodatek 1 k OPS 1.968)

- a) Provozovatel zajistí, aby:
- 1) pilot, který může být přidělen k výkonu své funkce z kteréhokoli sedadla pilota, dokončil vhodný výcvik a přezkoušení, a
 - 2) program výcviku a přezkušování byl stanoven v provozní příručce a byl přijatelný pro úřad.

*OPS 1.970***Nedávná praxe**

- a) Provozovatel zajistí, aby:
- 1) pilot nebyl přidělen k řízení letounu jako člen minimální osvědčené posádky, buď jako pilot řídící, nebo pilot neřídící, pokud v předchozích 90 dnech neprovedl tři vzlety a tři přistání jako řídící pilot na letounu nebo na letovém simulátoru stejného typu/třídy;
 - 2) pilot, který není držitelem platné přístrojové kvalifikace, nebyl přidělen k řízení letounu v noci jako velitel letadla, pokud v předchozích 90 dnech neprovedl alespoň jedno přistání v noci jako řídící pilot na letounu nebo na letovém simulátoru stejného typu/třídy.
- b) 90denní lhůta stanovená v bodech a) 1 a 2 se může prodloužit na nejvýše 120 dnů traťovými lety pod dozorem instruktora nebo examinátora typové kvalifikace. Pro období překračující 120 dní je požadavek rozlétanosti splněn cvičným letem nebo použitím letového simulátoru použitého typu letounu.

*OPS 1.975***Traťová a letištní kvalifikace**

- a) Provozovatel zajistí, aby pilot před ustanovením do funkce velitele letadla nebo pilot, kterého může velitel letadla pověřit prováděním letu, nabyt přiměřené znalosti trati, kterou má letět, letišť (včetně náhradních) a zařízení a postupů, kterých má být použito.
- b) Doba platnosti traťové a letištní kvalifikace činí 12 kalendářních měsíců a:
- 1) zbývající část měsíce, v němž byla získána, nebo
 - 2) zbývající část měsíce posledního provedeného letu na dané trati nebo na dané letišti.
- c) Traťová a letištní kvalifikace se prodlužuje provozem na dané trati nebo na dané letišti v době její platnosti podle výše uvedeného bodu b).
- d) Je-li platnost prodloužena v období posledních 3 kalendářních měsíců její platnosti, platí ode dne prodloužení platnosti do konce 12 kalendářních měsíců počínaje datem uplynutí předchozí doby platnosti traťové a letištní způsobilosti.

*OPS 1.978***Program alternativního výcviku a kvalifikace**

(viz dodatek 1 k OPS 1.978)

- a) Provozovatel po minimálním období dvou let nepřetržitého provozu může nahradit výcvik a přezkoušení letové posádky uvedené v dodatku I k OPS 1.978 a) programem alternativního výcviku a kvalifikace (ATQP) schváleným úřadem. Období dvou let nepřetržitého provozu lze snížit podle uvážení úřadu.
- b) ATQP musí obsahovat výcvik a přezkoušení, které zajistí nabytí a udržení alespoň takové odborné způsobilosti, jaká je stanovena v OPS 1.945, 1.965 a 1.970. Úroveň výcviku a kvalifikace letové posádky se stanoví před zavedením ATQP; určí se také požadované úrovně výcviku a kvalifikace ATQP.
- c) Provozovatel, který žádá o schválení provedení programu ATQP, v souladu s bodem c) dodatku I k OPS 1.978 předloží úřadu prováděcí plán.
- d) Kromě přezkoušení požadovaných OPS 1.965 a 1.970 provozovatel zajistí, aby se každý člen posádky podrobil traťově orientovanému hodnocení (LOE).
 - 1) Traťově orientované hodnocení (LOE) se provede na simulátoru. LOE lze provádět s dalším schváleným výcvikem ATQP.
 - 2) Doba platnosti traťově orientovaného hodnocení činí 12 kalendářních měsíců a zbývající část měsíce vydání. Bylo-li traťově orientované hodnocení vydáno v období posledních tří kalendářních měsíců platnosti předchozího traťově orientovaného hodnocení, platí ode dne vydání do konce 12 kalendářních měsíců počínaje dnem uplynutí doby platnosti předchozího traťově orientovaného hodnocení.
- e) Po dvou letech provozu v rámci schváleného ATQP může provozovatel se souhlasem úřadu prodloužit doby platnosti OPS 1.965 a 1.970 takto:
 - 1) V případě přezkoušení odborné způsobilosti provozovatelem o 12 kalendářních měsíců a zbývající část měsíce vydání. Bylo-li vydáno v období posledních tří kalendářních měsíců platnosti předchozího přezkoušení odborné způsobilosti provozovatelem, platí ode dne vydání do konce 12 kalendářních měsíců počínaje dnem uplynutí doby platnosti předchozího přezkoušení odborné způsobilosti provozovatelem.
 - 2) V případě traťového přezkoušení o 24 kalendářních měsíců a zbývající část měsíce vydání. Bylo-li vydáno v období posledních šesti kalendářních měsíců platnosti předchozího traťového přezkoušení, platí ode dne vydání do konce 24 kalendářních měsíců počínaje dnem uplynutí doby platnosti předchozího traťového přezkoušení. Traťové přezkoušení lze se souhlasem úřadu kombinovat s traťově orientovaným hodnocením kvality (LOQE).
 - 3) V případě přezkušování v používání nouzového a bezpečnostního vybavení o 24 kalendářních měsíců a zbývající část měsíce vydání. Bylo-li vydáno v období posledních šesti kalendářních měsíců platnosti předchozího přezkušování, platí ode dne vydání do konce 24 kalendářních měsíců počínaje dnem uplynutí doby platnosti předchozího přezkušování.
- f) Za ATQP odpovídá jmenovaný vedoucí pracovník.

*OPS 1.980***Létání na více typech nebo variantách**

(viz dodatek 1 k OPS 1.980)

- a) Provozovatel zajistí, aby člen letové posádky nelétal na více typech nebo variantách, pokud k tomu není způsobilý.
- b) Při zvažování letů s více než jedním typem nebo variantou provozovatel zajistí, aby rozdíly a podobnosti dotyčných letounů braly v úvahu:

- 1) úroveň technologie;
 - 2) provozní postupy;
 - 3) charakteristiky ovládání letounu.
- c) Provozovatel zajistí, aby člen letové posádky, který létá na více než jednom typu nebo variantě, splňoval všechny požadavky stanovené v hlavě N pro každý typ nebo variantu, pokud úřad neschválil využití kreditu(ů) s ohledem na požadavky na výcvik, přezkušování a nedávnou praxi.
- d) Provozovatel v provozní příručce stanoví vhodné postupy nebo provozní omezení schválená úřadem pro létání s více než jedním typem nebo variantou zahrnující:
- 1) minimální úroveň praxe člena letové posádky;
 - 2) minimální úroveň praxe na jednom typu nebo variantě před zahájením výcviku pro létání na jiném typu nebo variantě;
 - 3) postup, pomocí něhož letová posádka kvalifikovaná pro jeden typ nebo variantu absolvuje výcvik a získá kvalifikaci pro jiný typ nebo variantu;
 - 4) veškeré použitelné požadavky na nedávnou praxi pro každý typ nebo variantu.

*OPS 1.981***Létání na vrtulnících a letounech**

- a) Létá-li člen letové posádky jak na vrtulnících, tak na letounech:
- 1) provozovatel zajistí, aby se létání na vrtulníku a letounu omezovalo vždy na jeden typ;
 - 2) provozovatel v provozní příručce stanoví vhodné postupy nebo provozní omezení schválená úřadem.

*OPS 1.985***Záznamy o výcviku**

- a) Provozovatel musí:
- 1) véde záznamy o veškerém výcviku, přezkoušeních a kvalifikaci podle OPS 1.945, 1.955, 1.965, 1.968 a 1.975, které člen letové posádky absolvoval, a
 - 2) na požádání poskytne členu letové posádky záznamy o všech přeškolovacích kurzech a opakovacím výcviku a přezkoušení.

*Dodatek 1 k OPS 1.940***Střídání členů letové posádky za letu**

- a) Člen letové posádky může být za letu vystřídán při plnění povinností při řízení jiným vhodně kvalifikovaným členem letové posádky.
- b) Střídání velitele letadla
- 1) Velitel letadla může pověřit prováděním letu:
 - i) jiného velitele letadla s příslušnou kvalifikací nebo
 - ii) pro lety výhradně nad FL 200 pilota s kvalifikací podrobně uvedenou níže v bodu c).
- c) Minimální požadavky na pilota střídajícího velitele letadla:
- 1) platný průkaz způsobilosti dopravního pilota;
 - 2) přeškolovací výcvik a přezkoušení (zahrnující výcvik k získání typové kvalifikace) podle OPS 1.945;
 - 3) veškerý opakovací výcvik a přezkoušení podle OPS 1.965 a OPS 1.968 a
 - 4) traťová kvalifikace podle OPS 1.975.
- d) Střídání druhého pilota
- 1) Druhý pilot může být vystřídán:
 - i) jiným vhodně kvalifikovaným pilotem nebo
 - ii) druhým pilotem střídajícím při cestovním letu s kvalifikací podrobně uvedenou níže v bodu e).
- e) Minimální požadavky na druhého pilota střídajícího při cestovním letu
- 1) Platný průkaz způsobilosti obchodního pilota s přístrojovou kvalifikací;
 - 2) přeškolovací výcvik a přezkoušení (zahrnující výcvik k získání typové kvalifikace) podle OPS 1.945 kromě požadovaného výcviku vzletů a přistání;
 - 3) veškerý opakovací výcvik a přezkoušení podle OPS 1.965 kromě požadovaného výcviku vzletů a přistání a
 - 4) plnění povinností druhého pilota pouze při cestovním letu, a ne pod FL 200;
 - 5) nedávná praxe podle OPS 1.970 se nepožaduje. Pilot však musí absolvovat výcvik na letovém simulátoru k udržení pilotních dovedností a rozlétanosti v intervalech nejvýše 90 dnů. Tento opakovací výcvik lze spojit s výcvikem stanoveným v OPS 1.965.
- f) Střídání palubního technika. Palubního technika může za letu vystřídat člen letové posádky, který má platný průkaz způsobilosti palubního technika, nebo člen letové posádky s kvalifikací přijatelnou pro úřad.

*Dodatek 2 k OPS 1.940***Jednopilotní provoz IFR nebo v noci**

- a) Letouny uvedené v OPS 1.940 b) 2 lze provozovat s jedním pilotem podle pravidel IFR nebo v noci, jsou-li splněny tyto požadavky:
- 1) provozovatel zahrne do provozní příručky program přeškolení a opakovacího výcviku pilota, který zahrnuje dodatečné požadavky pro jednopilotní provoz;
 - 2) palubní postupy musí zejména zahrnovat:
 - i) ovládání motoru a jeho obsluhu v nouzových případech;
 - ii) používání normálních, mimořádných a nouzových kontrolních seznamů;
 - iii) komunikaci se složkami řízení letového provozu;
 - iv) postupy odletu a přiblížení;
 - v) ovládání autopilota a
 - vi) používání zjednodušené dokumentace za letu;
 - 3) přezkoušení po opakovacím výcviku podle OPS 1.965 se při jednopilotním provozu provádí na daném typu nebo třídě letounu v prostředí typickém pro tento provoz;
 - 4) pilot musí mít nalétáno na konkrétním typu nebo třídě letounu nejméně 50 hodin doby letu IFR, z toho 10 hodin ve funkci velitele letadla, a
 - 5) minimální požadovaná nedávná praxe pro pilota podílejícího se na jednopilotním provozu podle pravidel IFR nebo v noci činí 5 letů IFR zahrnujících 3 přiblížení podle přístrojů provedená v posledních 90 dnech při jednopilotním provozu na daném typu nebo třídě letounu. Tento požadavek lze nahradit přezkoušením z přiblížení podle přístrojů v podmínkách IFR na daném typu nebo třídě letounu.

Dodatek 1 k OPS 1.945

Přeškolovací kurz provozovatele

- a) Přeškolovací kurz provozovatele musí zahrnovat:
- 1) pozemní výcvik a přezkoušení zahrnující palubní systémy, normální, mimořádné a nouzové postupy;
 - 2) výcvik a přezkoušení z používání nouzového a bezpečnostního vybavení, které je nutno dokončit před zahájením letového výcviku;
 - 3) výcvik a přezkoušení na letounu/letovém simulátoru a
 - 4) traťové lety pod dozorem a traťové přezkoušení.
- b) Přeškolovací kurz musí být proveden v pořadí uvedeném v bodu a) výše.
- c) Do přeškolovacího kurzu musí být začleněny prvky optimalizace činnosti posádky a výcvik musí být prováděn vhodně kvalifikovaným personálem.
- d) Kromě výše uvedeného bodu a) provozovatel zajistí, aby se člen letové posádky, který předtím nedokončil přeškolovací kurz provozovatele, podrobil všeobecnému výcviku první pomoci a v případě potřeby i výcviku postupů nouzového přistání na vodu s použitím vybavení ve vodě.

*Dodatek 1 k OPS 1.965***Opakovací výcvik a přezkušování – piloti**

- a) Opakovací výcvik. Opakovací výcvik musí zahrnovat:
- 1) Pozemní a opakovací výcvik:
 - i) Program pozemního a udržovacího výcviku musí zahrnovat:
 - A) systémy letounu;
 - B) provozní postupy a požadavky zahrnující odmrazování/ochranu proti námraze na zemi a ztrátu pracovní schopnosti pilota a
 - C) přezkoumání leteckých nehod/incidentů a událostí.
 - ii) Znalosti získané pozemním a udržovacím výcvikem se ověří dotazníkem nebo jiným vhodným způsobem.
 - 2) Výcvik na letounu/STD:
 - i) Program výcviku na letounu/STD se stanoví tak, aby v období každých 3 let pokrýval všechny hlavní poruchy systémů letounu a postupy s nimi spojené.
 - ii) Jsou-li prováděny v letounu činnosti s vypnutým motorem, musí být porucha motoru simulována.
 - iii) Výcvik na letounu/STD lze spojit s přezkoušením odborné způsobilosti provozovatelem.
 - 3) Výcvik v používání nouzového a bezpečnostního vybavení:
 - i) Program výcviku v používání nouzového a bezpečnostního vybavení lze spojit s přezkoušením a musí být proveden v letounu nebo jiném vhodném výcvikovém zařízení.
 - ii) Program výcviku v používání nouzového a bezpečnostního vybavení musí každý rok zahrnovat:
 - A) skutečné oblékání záchranných vest, jsou-li k dispozici;
 - B) skutečné nasazování ochranného dýchacího vybavení;
 - C) skutečnou manipulaci s hasicími přístroji;
 - D) instruktáž o umístění a používání veškerého nouzového a bezpečnostního vybavení, které je na palubě letounu;
 - E) instruktáž o umístění a používání všech druhů nouzových východů a
 - F) bezpečnostní postupy.
 - iii) Program výcviku musí každé tři roky zahrnovat:
 - A) skutečnou manipulaci se všemi druhy východů;
 - B) předvedení způsobu manipulace se skluzem, je-li k dispozici;
 - C) skutečné hašení požáru nebo simulovaného požáru s použitím vybavení typického pro daný letoun s tím, že v případě halonových hasicích přístrojů lze použít jiného způsobu přijatelného pro úřad;
 - D) účinky kouře v uzavřeném prostoru a skutečné použití veškerého příslušného vybavení v simulovaném prostředí naplněném kouřem;
 - E) skutečnou nebo simulovanou manipulaci s pyrotechnickými prostředky, jsou-li k dispozici, a
 - F) předvedení použití záchranných člunů, jsou-li k dispozici.
 - 4) Výcvik optimalizace činnosti posádky (CRM)

- i) Prvky CRM musí být začleněny do všech příslušných fází opakovacího výcviku.
 - ii) Musí být zaveden specifický modulový výcvikový program CRM, aby v období nepřesahujícím 3 roky byla pokryta všechna hlavní témata CRM:
 - A) selhání lidského činitele a spolehlivost, řada chyb, prevence a odhalování chyb;
 - B) bezpečnostní kultura společnosti, normalizované provozní postupy (SOP), organizační činitele;
 - C) stres, zvládání stresu, únava a bdělost;
 - D) získávání a zpracování informací, uvědomování si situace, zvládání pracovního zatížení;
 - E) rozhodování;
 - F) dorozumívání a koordinace v pilotním prostoru a mimo něj;
 - G) schopnost vést a týmové chování, vzájemné působení;
 - H) automatizace a filozofie využívání automatizace (vztahuje-li se k danému typu);
 - I) specifické odlišnosti daného typu;
 - J) případové studie;
 - K) další oblasti, které vyžadují zvýšenou pozornost, jak je stanoveno v programu prevence leteckých nehod a bezpečnosti letů (viz OPS 1.037).
 - iii) Provozovatelé zavedou postupy pro aktualizaci programu opakovacího výcviku CRM. Revize programu se provádí ve lhůtě, která nepřesahuje tři roky. Revize programu zohledňuje výsledky hodnocení CRM posádek zbavené informací umožňujících jejich identifikaci a informace určené programem prevence leteckých nehod a bezpečnosti letů.
- b) Přezkušování po opakovacím výcviku. Přezkušování po opakovacím výcviku musí zahrnovat:
- 1) Přezkoušení odborné způsobilosti provozovatelem
 - i) Přezkoušení odborné způsobilosti provozovatelem musí případně zahrnovat tyto manévry:
 - A) přerušovaný vzlet, je-li k dispozici letový simulátor, jinak jen nácviky úkonů dotykem;
 - B) vzlet s poruchou motoru mezi V1 a V2, nebo jakmile to dovolí bezpečnostní hlediska;
 - C) přesné přístrojové přiblížení do provozního minima, u vícemotorových letounů s jedním nepracujícím motorem;
 - D) ► **C2** nepřesné přístrojové přiblížení do provozního minima ◀;
 - E) nezdařené přístrojové přiblížení z provozního minima, u vícemotorových letounů s jedním nepracujícím motorem a
 - F) přistání s jedním nepracujícím motorem. U jednomotorových letounů se požaduje cvičné vynucené přistání.
 - ii) Jsou-li prováděny v letounu činnosti s vypnutým motorem, musí být porucha motoru simulována.
 - iii) Kromě přezkoušení podle bodů i) A) až F) musí být každých 12 měsíců splněny požadavky, kterými se řídí vydání průkazů způsobilosti členů letové posádky a mohou být spojeny s přezkoušením odborné způsobilosti provozovatelem.

- iv) U pilotů provádějících pouze lety VFR lze vynechat přezkoušení uvedené v bodech i) C) až E) kromě přiblížení a průletu vícemotorových letounů s jedním nepracujícím motorem.
 - v) Přezkoušení odborné způsobilosti provozovatelem musí provádět examinátor typové kvalifikace.
- 2) Přezkoušení v používání nouzového a bezpečnostního vybavení: Přezkoušení musí zahrnovat ty body, kterých se týkal výcvik podle bodu a) 3 výše.
- 3) Traťová přezkoušení:
- i) Při traťových zkouškách musí být prokázána schopnost uspokojivého provedení úplného traťového letu včetně postupů před letem a po letu a používání vybavení, které je k dispozici, jak je stanoveno v provozní příručce.
 - ii) Dovednosti CRM letové posádky se hodnotí v souladu s metodikou přijatelnou pro úřad a zveřejněnou v provozní příručce. Účelem tohoto hodnocení je:
 - A) zajistit zpětnou vazbu k jednotlivým členům posádky a posádce jako celku a zjistit, zda je nutné zopakovat určitou část výcviku, a
 - B) vylepšit systém výcviku CRM.
 - iii) Hodnocení CRM samotné se nepoužije jako důvod neúspěchu při traťovém přezkoušení.
 - iv) Jsou-li pilotům přidělovány povinnosti pilota řídicího i neřídicího, musí být přezkoušeni v obou funkcích.
 - v) Traťová přezkoušení se musí dokončit v letounu.
 - vi) Traťová přezkoušení musí provádět velitelé letadla jmenovaní provozovatelem a přijatelní pro úřad. Osoba provádějící traťová přezkoušení popsaná v OPS 1.965 a) 4 ii) musí absolvovat výcvik v oblasti koncepce CRM a hodnocení dovedností CRM a musí sedět na sedadle pozorovatele, je-li zastavěno. V případě dálkových letů, kdy se na palubě nachází dodateční členové letové posádky, může tato osoba vykonávat funkci druhého pilota střídajícího při cestovním letu a nesmí sedět na žádném z pilotních sedadel v průběhu vzletu, odletu, počáteční fáze cestovního letu, klesání, přiblížení a přistání. Hodnocení CRM prováděné touto osobou musí být založeno výhradně na pozorování počáteční přípravy, přípravy v pilotním prostoru, kabině cestujících a těch fází letu, kdy se nachází na sedadle pozorovatele.

Dodatek 2 k OPS 1.965

Opakovací výcvik a přezkušování – palubní technici

- a) Opakovací výcvik a přezkušování palubních techniků musí splňovat požadavky pro piloty a všechny další specifické povinnosti, přičemž se vynechají body, které se palubních techniků netýkají.
- b) Opakovací výcviky a přezkušování palubních techniků se pokud možno uskutečňují souběžně s opakovacím výcvikem a přezkušováním pilota.
- c) Traťová přezkoušení musí provádět velitelé letadla jmenovaní provozovatelem a přijatelní pro úřad nebo instruktor či examinátor typové kvalifikace palubního technika.

*Dodatek 1 k OPS 1.968***Způsobilost pilota řídit z kteréhokoli pilotního sedadla**

- a) Velitelé letadla, jejichž povinnosti vyžadují rovněž pilotování ze sedadla druhého pilota a plnění jeho povinností, nebo velitelé letadla, od nichž se požaduje provádění výcviku a přezkušování ze sedadla druhého pilota, musí dokončit dodatečný výcvik a přezkoušení stanovené v provozní příručce souběžně s přezkoušením odborné způsobilosti provozovatelem podle OPS 1.965 b). Tento dodatečný výcvik musí zahrnovat alespoň:
- 1) poruchu motoru během vzletu;
 - 2) přiblížení a opakování okruhu s jedním nepracujícím motorem a
 - 3) přistání s jedním nepracujícím motorem.
- b) Jsou-li prováděny v letounu činnosti s vypnutým motorem, musí být porucha motoru simulována.
- c) Přezkoušení požadované podle OPS pro pilotování z levého sedadla musí být rovněž platné při pilotování z pravého sedadla.
- d) Pilot střídající velitele letadla musí současně s přezkoušením odborné způsobilosti provozovatele podle OPS 1.965 b) prokázat praxi v provádění úkonů a postupů, které by normálně nebyly odpovědností střídajícího pilota. Nejsou-li rozdíly mezi pravým a levým sedadlem významné (např. protože se používá autopilot), lze prokázání provést z kteréhokoli sedadla.
- e) Pilot jiný než velitel letadla sedící na levém sedadle musí současně s přezkoušením odborné způsobilosti provozovatele podle OPS 1.965 b) prokázat praxi v provádění úkonů a postupů, které by jinak byly odpovědností velitele letadla jako pilota neřídícího. Nejsou-li rozdíly mezi pravým a levým sedadlem významné (např. protože se používá autopilot), lze prokázání provést z kteréhokoli sedadla.

*Dodatek 1 k OPS 1.978***Program alternativního výcviku a kvalifikace**

- a) Provozovatelův ATPQ se může vztahovat na následující požadavky, které se týkají výcviku a kvalifikace:
- 1) OPS 1.450 a dodatek 1 k OPS 1.450 Provoz za podmínek nízké dohlednosti – výcvik a kvalifikace.
 - 2) OPS 1.945 Přeškolovací výcvik a přezkušování a dodatek 1 k OPS 1.945.
 - 3) OPS 1.950 Rozdílový a seznamovací výcvik.
 - 4) OPS 1.955 bod b) Jmenování do funkce velitele letadla.
 - 5) OPS 1.965 Opakovací výcvik a přezkušování a dodatky 1 a 2 k OPS 1.965.
 - 6) OPS 1.980 Létání na více typech nebo variantách a dodatek 1 k OPS 1.980.
- b) Složky ATQP – Program alternativního výcviku a kvalifikace zahrnuje:
- 1) Dokumentaci, která uvádí podrobnosti o rozsahu a požadavcích programu.
 - 2) Analýza úkolů, která určí úkoly, které se mají analyzovat, pokud jde o:
 - i) znalosti;
 - ii) požadované dovednosti;
 - iii) související výcvik k získání praktických dovedností;
a případně
 - iv) ověřené ukazatele chování.
 - 3) Učební plány – struktura učebních plánů a jejich obsahu se určí analýzou úkolů a zahrne cíle odborné způsobilosti, včetně informací o tom, kdy a jak by těchto cílů mělo být dosaženo.
 - 4) Specifický program výcviku pro:
 - i) každý typ/třídu letounu v rámci ATQP;
 - ii) instruktory (kvalifikace instruktora třídní kvalifikace/oprávnění syntetického letového instruktora/kvalifikace instruktora typové kvalifikace – CRI/SFI/TRI a další personál provádějící výuku;
 - iii) examinátory (examinátor třídní kvalifikace/syntetický letový examinátor/examinátor typové kvalifikace, CRE/SFE/TRE); zahrnuje metodu pro normalizaci instruktorů a examinátorů.
 - 5) Smyčka zpětné vazby za účelem validace a upřesnění učebních plánů a zjištění, zda program splňuje cíle odborné způsobilosti.
 - 6) Metoda posuzování letové posádky během přeškolovacího a opakovacího výcviku a přezkušování. Proces posuzování zahrne posuzování na základě událostí jako součást LOE. Metoda posuzování je v souladu s ustanoveními OPS 1.965.
 - 7) Integrovaný systém kontroly kvality, který zajišťuje plnění všech požadavků, procesů a postupů programu.
 - 8) Proces, který popisuje metodu, která se použije, jestliže programy sledování a hodnocení nezajišťují soulad s úrovněmi odborné způsobilosti a kvalifikace pro letové posádky.
 - 9) Program sledování/analýzy údajů.
- c) Provádění – Provozovatel vypracuje strategii hodnocení a uplatňování přijatelnou pro úřad; splněny musí být tyto požadavky:
- 1) Proces provádění zahrnuje následující etapy:

- i) Bezpečnostní případ, který potvrzuje správnost:
 - A) revidovaných úrovní výcviku a kvalifikace ve srovnání s úrovněmi dosaženými v rámci OPS 1 před zavedením ATQP;
 - B) jakékoli nové metody výcviku uplatňované jako součást ATQP. Provozovatel může se souhlasem úřadu zavést odpovídající metodu, která není formálním bezpečnostním případem.
 - ii) Provedení analýzy úkolů, jak ji vyžaduje výše uvedený bod b) 2 s cílem zavést provozovatelův program cíleného výcviku a související cíle výcviku.
 - iii) Doba provozu, kdy se shromažďují a analyzují údaje s cílem zajistit účinnost bezpečnostního případu nebo odpovídající metody a potvrdit správnost analýzy úkolů. Během této doby provozovatel pokračuje v provozu podle požadavků OPS 1 z doby před ATQP. Délka této doby je předmětem dohody s úřadem.
- 2) Provozovateli může být udělen souhlas s prováděním výcviku a kvalifikace, jak je uvedeno v rámci ATQP.

*Dodatek 1 k OPS 1.980***Létání na více typech nebo variantách**

- a) Létá-li člen letové posádky více než jednu třídu, typ nebo variantu letounu, jejichž seznam je uveden v ustanoveních o průkazech způsobilosti členů letové posádky a souvisejících postupech pro třídu – jednopilotní a/nebo typ – jednopilotní, nikoli však v rámci jediného potvrzení (doložky) průkazu způsobilosti, musí provozovatel splnit tyto požadavky:
- 1) Člen letové posádky nesmí létat více než:
 - i) tři typy nebo varianty letounů s pístovými motory nebo
 - ii) tři typy nebo varianty turbovrtulových letounů nebo
 - iii) jeden typ nebo variantu turbovrtulového letounu a jeden typ nebo variantu letounu s pístovým motorem nebo
 - iv) jeden typ nebo variantu turbovrtulového letounu a jakýkoli letoun v rámci určité třídy.
 - 2) OPS 1.965 pro každý létaný typ nebo variantu, pokud provozovatel neprokázal specifické postupy nebo provozní omezení přijatelná pro úřad.
- b) Létá-li člen letové posádky více než jeden typ nebo variantu letounu v rámci jednoho nebo více potvrzení průkazu způsobilosti, jak jsou vymezeny v ustanoveních o průkazech způsobilosti členů letové posádky a v souvisejících postupech pro typ – vícepilotní, provozovatel zajistí, aby:
- 1) složení minimální letové posádky stanovené v provozní příručce bylo stejné pro každý typ nebo variantu, které mají být létány;
 - 2) člen letové posádky nelétal více než dva typy nebo varianty letounu, pro něž se požaduje samostatné potvrzení průkazu způsobilosti, a
 - 3) v každé jednotlivé době letové služby byly létány pouze letouny v rámci jednoho potvrzení průkazu způsobilosti, pokud provozovatel nestanovil postupy k zajištění přiměřeného času na přípravu.
- Poznámka:* V případech zahrnujících více než jedno potvrzení průkazu způsobilosti, viz body c) a d) níže.
- c) Létá-li člen letové posádky více než jeden typ nebo variantu letounu, jejichž seznam je uveden v ustanoveních o průkazech způsobilosti členů letové posádky a v souvisejících postupech pro typ – jednopilotní a typ – vícepilotní, nikoli však v rámci jediného potvrzení průkazu způsobilosti, musí provozovatel splnit tyto požadavky:
- 1) požadavky b) 1, b) 2 a b) 3;
 - 2) bod d) níže.
- d) Létá-li člen letové posádky více než jeden typ nebo variantu letounu, jejichž seznam je uveden v ustanoveních o průkazech způsobilosti členů letové posádky a v souvisejících postupech pro typ – vícepilotní, nikoli však v rámci jediného potvrzení průkazu způsobilosti, musí provozovatel splnit tyto požadavky:
- 1) požadavky b) 1, b) 2 a b) 3;
 - 2) před využíváním práv dvou potvrzení:
 - i) členové letové posádky musí dokončit dvě po sobě jdoucí přezkoušení odborné způsobilosti provozovatelem a musí nalétat 500 hodin v příslušných funkcích v posádce při obchodních dopravních letech u téhož provozovatele,
 - ii) v případě pilota využívajícího práv dvou potvrzení průkazu způsobilosti s praxí u provozovatele, který byl u téhož provozovatele povýšen na velitele letadla na jednom z těchto dvou typů, je minimální požadovanou praxí ve funkci velitele letadla šest měsíců a 300 hodin a tento pilot musí dokončit dvě

po sobě jdoucí přezkoušení odborné způsobilosti provozovatelem, aby byl opět způsobilý využívat práv dvou potvrzení průkazu způsobilosti.

- 3) Před zahájením výcviku a létáním na jiném typu nebo variantě musí členové letové posádky dokončit 3 měsíce a 150 hodin létání na základním letounu, které musí zahrnovat alespoň jedno přezkoušení odborné způsobilosti.
 - 4) Po dokončení počátečního traťového přezkoušení na novém typu musí členové letové posádky nalétat 50 letových hodin nebo 20 úseků výhradně na letounech nové typové kvalifikace.
 - 5) OPS 1.970 pro každý provozovaný typ, pokud úřad nepovolil kredity v souladu s bodem 7.
 - 6) V provozní příručce musí být stanoveno období, v němž se požaduje traťová praxe na každém typu.
 - 7) Pokud provozovatel usiluje o získání kreditů ke snížení požadavků na výcvik, přezkušování a nedávnou praxi mezi jednotlivými typy letounu, musí úřadu prokázat, které body není třeba vzhledem k podobnostem opakovat na každém typu nebo variantě.
 - i) OPS 1.965 b) vyžaduje dvě přezkoušení odborné způsobilosti provozovatelem každý rok. Je-li přiznán kredit podle bodu 7 pro přezkoušení odborné způsobilosti provozovatelem ke střídání dvou typů, každé přezkoušení odborné způsobilosti provozovatelem prodlužuje platnost přezkoušení odborné způsobilosti provozovatelem pro jiný typ. Příslušné požadavky na průkazy způsobilosti členů letové posádky jsou splněny, pokud doba mezi přezkoušeními odborné způsobilosti nepřekročí dobu stanovenou v příslušném předpisu v oblasti průkazů způsobilosti členů letové posádky pro každý typ. Kromě toho musí být v provozní příručce stanoven příslušný a schválený opakovací výcvik.
 - ii) OPS 1.965 c) vyžaduje jedno traťové přezkoušení každý rok. Je-li přiznán kredit podle bodu 7 pro traťové přezkoušení ke střídání jednotlivých typů nebo variant, každá traťová zkouška prodlužuje platnost traťového přezkoušení pro druhý typ nebo variantu.
 - iii) Každoroční výcvik a přezkoušení v používání nouzového a bezpečnostního vybavení musí zahrnovat všechny požadavky pro každý typ.
 - 8) OPS 1.965 pro každý provozovaný typ a variantu, pokud úřad neschválil kredity v souladu s bodem 7.
- e) Létá-li člen letové posádky kombinaci typů nebo variant letounů, jak jsou vymezeny v ustanoveních o průkazech způsobilosti členů letové posádky a v souvisejících postupech pro třídu – jednopilotní a typ – vícepilotní, provozovatel musí prokázat, že jsou schváleny specifické postupy nebo provozní omezení podle OPS 1.980 d).

HLAVA O

*PALUBNÍ PRŮVODČÍ**OPS 1.988***Použitelnost**

Provozovatel zajistí, aby palubní průvodčí splňovali požadavky této hlavy a veškeré ostatní bezpečnostní požadavky použitelné pro palubní průvodčí.

Pro účely tohoto nařízení se „palubním průvodčím“ rozumí kterýkoli člen posádky s výjimkou letové posádky, který v zájmu bezpečnosti cestujících plní povinnosti, které mu byly přiděleny provozovatelem nebo velitelem letadla v kabině letounu.

*OPS 1.989***Identifikace**

- a) Provozovatel zajistí, aby všichni palubní průvodčí nosili stejnokroj pro palubní průvodčí provozovatele a byli pro cestující snadno identifikovatelní jako palubní průvodčí.
- b) Ostatní personál, např. zdravotnický personál, bezpečnostní personál, pečovatelé o děti, doprovázející osoby, technický personál, osoby starající se o zábavu, tlumočníci, kteří vykonávají úkoly v kabině, nesmí nosit uniformu, podle které by je cestující mohli identifikovat jako palubní průvodčí, ledaže splňují požadavky této hlavy a veškeré ostatní použitelné požadavky tohoto nařízení.

*OPS 1.990***Počet a složení palubních průvodčích**

- a) Provozovatel nesmí provozovat letoun s konfigurací s maximálním schváleným počtem sedadel pro cestující větším než 19, přepravuje-li jednoho či více cestujících, jestliže není v posádce alespoň jeden palubní průvodčí, který v zájmu bezpečnosti cestujících plní povinnosti uvedené v provozní příručce.
- b) Ke splnění výše uvedeného bodu a) provozovatel zajistí, aby minimální počet palubních průvodčích byl větší než:
 - 1) jeden palubní průvodčí na každých 50 (nebo jejich část) sedadel pro cestující zastavěných na stejné palubě letounu nebo
 - 2) počet palubních průvodčích, kteří se v kabině letounu aktivně podílejí na předvádění nouzové evakuace nebo o nichž se předpokládá, že se podílejí na příslušném rozboru, vyjma případu, kdy je konfigurace s maximálním schváleným počtem sedadel pro cestující nejméně o 50 sedadel nižší než počet cestujících evakuovaných během předvádění, se může snížit o jednoho za každý celý násobek 50 sedadel, o nějž je konfigurace s maximálním schváleným počtem sedadel pro cestující nižší než certifikovaná maximální kapacita.
- c) Výjimečně může úřad od provozovatele vyžadovat, aby posádku doplnil o další palubní průvodčí.
- d) Při nepředvídaných okolnostech se minimální počet palubních průvodčích může snížit za předpokladu, že:
 - 1) počet cestujících se snížil v souladu s postupy uvedenými v provozní příručce a
 - 2) po ukončení letu je úřadu předáno hlášení.
- e) Provozovatel zajistí, aby při najímání služeb palubních průvodčích, kteří jsou osobami samostatně výdělečně činnými nebo jsou najímáni příležitostně či pracují na částečný pracovní úvazek, byly splněny požadavky hlavy O. V této souvislosti se musí věnovat zvláštní pozornost celkovému počtu typů letadel nebo jejich variant, na nichž může palubní průvodčí

létat pro účely obchodní letecké dopravy. Tento celkový počet nesmí překročit požadavky stanovené v OPS 1.1030, včetně případů, kdy jeho služeb využívá jiný provozovatel.

*OPS 1.995***Minimální požadavky**

Provozovatel zajistí, aby každý palubní průvodčí:

- a) byl starší 18 let;
- b) pravidelně podstupoval lékařské prohlídky nebo posudky podle požadavků úřadu za účelem zjištění jeho zdravotní způsobilosti k plnění povinností;
- c) úspěšně dokončil počáteční výcvik v souladu s OPS 1.1005 a byl držitelem osvědčení o bezpečnostním výcviku;
- d) dokončil přeškolovací nebo rozdílový výcvik, který zahrnuje alespoň témata uvedená v OPS 1.1010;
- e) účastnil se opakovacího výcviku v souladu s ustanoveními OPS 1.1015;
- f) byl způsobilý plnit své povinnosti v souladu s postupy uvedenými v provozní příručce.

*OPS 1.1000***Vedoucí palubní průvodčí**

- a) Provozovatel jmenuje vedoucího palubního průvodčího, pokud je přidělen více než jeden palubní průvodčí. U letů, na něž je přidělen více než jeden palubní průvodčí, avšak požaduje se pouze jeden palubní průvodčí, provozovatel jmenuje jednoho palubního průvodčího, který odpovídá veliteli letadla.
- b) Vedoucí palubní průvodčí odpovídá veliteli letadla za provedení a koordinaci normálních a nouzových postupů uvedených v provozní příručce. Během turbulence, pokud neexistují pokyny od letové posádky, má vedoucí palubní průvodčí právo přerušit povinnosti nevztahující se k bezpečnosti a informovat letovou posádku o zjištěné úrovni turbulence a o potřebě rozsvícení tabla „Připoutejte se“.
- c) Vyžaduje-li se podle OPS 1.990 nasazení více palubních průvodčích, může provozovatel jmenovat na místo vedoucího palubního průvodčího pouze osobu, která má nejméně roční zkušenosti jako palubní průvodčí a dokončil příslušný kurz, který zahrnuje nejméně:
 - 1) předletová instruktáž:
 - i) práce posádky,
 - ii) přidělení míst a povinností palubním průvodčím,
 - iii) projednání konkrétního letu, včetně typu letounu, vybavení, oblasti a druhu provozu a kategorií cestujících se zvláštním přihlédnutím ke zdravotně postiženým osobám, malým dětem a převozům nemocných, a
 - 2) spolupráce v rámci posádky:
 - i) disciplína, odpovědnost a předávání velení,
 - ii) význam koordinace a dorozumívání,
 - iii) ztráta pracovní schopnosti pilota a
 - 3) přehled požadavků provozovatele a zákonných požadavků:
 - i) bezpečnostní pokyny pro cestující, karty s bezpečnostními pokyny,
 - ii) zabezpečení palubních bufetů,
 - iii) úschova příručních zavazadel,
 - iv) elektronické přístroje,

- v) postupy při doplňování paliva s cestujícími na palubě,
 - vi) turbulence,
 - vii) dokumentace a
- 4) lidské činitele a optimalizace činnosti posádky;
 - 5) hlášení leteckých nehod a incidentů a
 - 6) omezení doby letové služby a služby a požadavky na dobu odpočinku.
- d) Provozovatel stanoví postupy pro výběr druhého nejlépe kvalifikovaného palubního průvodčího, který převezme funkci vedoucího palubního průvodčího v případě, že jmenovaný vedoucí palubní průvodčí nebude moci tuto funkci vykonávat. Tyto postupy musí být pro úřad přijatelné a přihlížet k profesním zkušenostem palubních průvodčích.
- e) Výcvik CRM Provozovatel zajistí, aby do výcviku byly začleněny veškeré příslušné prvky v dodatku 2 k OPS 1.1005/1.1010/1.1015 tabulce 1 sloupci a) a aby pokrývaly úroveň požadovanou sloupcem f), kurz vedoucích palubních průvodčích.

*OPS 1.1002***Činnosti samostatných palubních průvodčích**

- a) Provozovatel zajistí, aby každý palubní průvodčí, který nemá předchozí srovnatelnou praxi, dříve než začne pracovat jako samostatný palubní průvodčí, dokončil:
- 1) dodatečný výcvik k výcviku požadovanému podle OPS 1.1005 a OPS 1.1010 klade zvláštní důraz na níže uvedené aspekty práce samostatného palubního průvodčího:
 - i) odpovědnost vůči veliteli letadla za zajištění bezpečnosti v kabině a nouzového(ych) postupu(ů) uvedených v provozní příručce,
 - ii) význam koordinace a dorozumívání s letovou posádkou, zvládání neukázněných nebo obtěžujících cestujících,
 - iii) přehled požadavků provozovatele a zákonných požadavků,
 - iv) dokumentace,
 - v) hlášení leteckých nehod a incidentů,
 - vi) omezení doby letové služby a služby;
 - 2) seznamovací lety trvající nejméně 20 hodin a zahrnující 15 úseků letu. Seznamovací lety se provádí pod dozorem palubního průvodčího s vhodnou praxí na letounu, který má být provozován.
- b) Provozovatel zajistí, aby palubní průvodčí před svým přidělením jako samostatný palubní průvodčí byl způsobilý vykonávat své povinnosti v souladu s postupy stanovenými v provozní příručce. Vhodnost pro vykonávání činnosti samostatného palubního průvodčího musí být určena v kritériích pro výběr, přijímání, výcvik a hodnocení způsobilosti palubního průvodčího.

*OPS 1.1005***Počáteční bezpečnostní výcvik**

(viz dodatek 1 k OPS 1.1005 a dodatek 3 k OPS 1.1005/1.1010/1.1015)

- a) Provozovatel zajistí, aby každý palubní průvodčí před zahájením přeškolovacího výcviku úspěšně dokončil počáteční bezpečnostní výcvik, který zahrnuje nejméně témata uvedená v dodatku 1 k OPS 1.1005.
- b) Výcvikové kurzy podle uvážení úřadu a na základě jeho souhlasu poskytnete:
- bud'
- 1) provozovatel

- přímo nebo
 - nepřímo prostřednictvím organizace pro výcvik, která provádí činnost jménem provozovatele, nebo
- 2) schválená organizace pro výcvik.
- c) Program a struktura počátečních výcvikových kurzů musí být v souladu s použitelnými požadavky a podléhá předchozímu schválení úřadem.
- d) Podle uvážení úřadu vydá úřad, provozovatel nebo schválená organizace pro výcvik, která poskytuje výcvikový kurz, palubnímu průvodčímu osvědčení o bezpečnostním výcviku po dokončení počátečního bezpečnostního výcviku a úspěšném přezkoušení uvedeném v OPS 1.1025.
- e) Pokud úřad zmocní provozovatele nebo schválenou vzdělávací organizaci k vydávání osvědčení o bezpečnostním školení pro palubní průvodčí, musí být na tomto osvědčení uveden zřetelný odkaz na schválení úřadu.

*OPS 1.1010***Přeškolovací a rozdílový výcvik**

(viz dodatek 1 k OPS 1.1010 a dodatek 3 k OPS 1.1005/1.1010/1.1015)

- a) Provozovatel zajistí, aby každý palubní průvodčí v souladu s použitelnými pravidly dokončil odpovídající přeškolovací a rozdílový výcvik, který zahrnuje alespoň témata uvedená v dodatku 1 k OPS 1.1010. Výcvikový kurz musí být uveden v provozní příručce. Program a struktura výcvikového kurzu podléhá předchozímu schválení úřadem.
- 1) Přeškolovací výcvik: přeškolovací výcvik musí být dokončen před:
- i) prvním přidělením provozovatelem do funkce palubního průvodčího nebo
 - ii) přidělením na jiný typ letounu.
- 2) Rozdílový výcvik: rozdílový výcvik musí být dokončen před:
- i) přidělením na jinou variantu v současné době používaného typu letounu nebo
 - ii) zahájením provozu s jiným bezpečnostním vybavením, umístěním bezpečnostního vybavení nebo normálními a nouzovými bezpečnostními postupy jinými než na typech nebo variantách letounu v současné době používaných.
- b) Provozovatel stanoví obsah přeškolovacího a rozdílového výcviku s přihlédnutím k předchozímu výcviku palubního průvodčího zaznamenanému v záznamech o výcviku vyžadovaných podle OPS 1.1035.
- c) Aniž je dotčen OPS 1.995 c), je možno kombinovat související prvky počátečního výcviku (OPS 1.1005) a přeškolovacího a rozdílového výcviku (OPS 1.1010).
- d) Provozovatel zajistí, aby:
- 1) se přeškolovací výcvik uskutečnil strukturovaným a realistickým způsobem v souladu s dodatkem 1 k OPS 1.1010;
 - 2) se rozdílový výcvik uskutečnil strukturovaným způsobem a
 - 3) přeškolovací výcvik a v případě potřeby rozdílový výcvik zahrnoval použití veškerého bezpečnostního vybavení a všech normálních a nouzových postupů použitelných pro daný typ nebo variantu letounu a obsahoval teoretický a praktický výcvik buď na odpovídajícím cvičném zařízení, nebo ve skutečném letounu.
- e) Provozovatel zajistí, aby každý palubní průvodčí před prvním přidělením do služby dokončil provozovatelův výcvik CRM a výcvik CRM pro konkrétní typ letounu v souladu s dodatkem 1 k OPS 1.1010 j). Palubní průvodčí, kteří již u provozovatele působí jako palubní průvodčí a kteří nedokončili dříve provozovatelův výcvik CRM, musí tento výcvik dokončit během dalšího opakovacího výcviku a přezkoušení podle dodatku 1 k OPS 1.1010 j), případně včetně výcviku CRM pro konkrétní typ letounu.

*OPS 1.1012***Seznámení**

Provozovatel zajistí, aby každý palubní průvodčí po ukončení přeškolovacího výcviku dokončil seznámení dříve, než bude pracovat jako jeden z členů posádky s minimálním počtem palubních průvodčích podle OPS 1.990.

*OPS 1.1015***Opakovací výcvik**

(viz dodatek 1 k OPS 1.1015 a dodatek 3 k OPS 1.1005/1.1010/1.1015)

- a) Provozovatel zajistí, aby každý palubní průvodčí absolvoval opakovací výcvik zahrnující činnosti přidělené každému členu posádky v rámci normálních a nouzových postupů a cvičení podle příslušných typů nebo variant letounu, na jehož palubě pracuje, v souladu s dodatkem 1 k OPS 1.1015.
- b) Provozovatel zajistí, aby program opakovacího výcviku schválený úřadem zahrnoval teoretickou a praktickou výuku společně s individuálním nácvikem, jak je stanoveno v dodatku 1 k OPS 1.1015.
- c) Doba platnosti opakovacího výcviku a souvisejícího přezkoušení podle OPS 1.1025 je dvanáct kalendářních měsíců a zbývající část měsíce vydání. Je-li dokončen během posledních tří kalendářních měsíců platnosti předchozího přezkoušení, prodlužuje se doba platnosti ode dne ukončení až po dobu dvanácti kalendářních měsíců od data uplynutí doby platnosti předchozího přezkoušení.

*OPS 1.1020***Udržovací výcvik**

(viz dodatek 1 k OPS 1.1020)

- a) Provozovatel zajistí, aby každý palubní průvodčí, který déle než šest měsíců nevykonával žádné povinnosti při letu a jehož předchozí přezkoušení podle OPS 1.1025 b) 3 je dosud platné, dokončil udržovací výcvik stanovený v provozní příručce podle dodatku 1 k OPS 1.1020.
- b) Provozovatel zajistí, aby palubní průvodčí, který sice vykonával povinnosti, avšak během předchozích šesti měsíců nepracoval jako palubní průvodčí na daném typu letadla podle OPS 1.990 b), dříve než začne vykonávat takové povinnosti na tomto typu letounu, buď:
 - 1) dokončil udržovací výcvik pro tento typ, nebo
 - 2) se seznámil se svými úkoly během dvou úseků letu v rámci obchodních letů na tomto typu.

*OPS 1.1025***Přezkušování**

- a) Podle uvážení úřadu zajistí úřad, provozovatel nebo schválená organizace pro výcvik poskytující výcvikové kurzy, aby během nebo po dokončení výcviku podle OPS 1.1005, 1.1010, 1.1015 a 1.1020 každý palubní průvodčí podstoupil přezkoušení vztahující se k absolvovanému výcviku s cílem ověřit jeho odbornou způsobilost při plnění normálních a nouzových bezpečnostních povinností.

Podle uvážení úřadu zajistí úřad, provozovatel nebo schválená organizace pro výcvik poskytující výcvikové kurzy, aby personál, který provádí tato přezkoušení, měl odpovídající kvalifikaci.

- b) Provozovatel zajistí, aby každý palubní průvodčí vykonal tato přezkoušení:
 - 1) počáteční bezpečnostní výcvik. Body uvedené v dodatku 1 k OPS 1.1005;
 - 2) přeškolovací a rozdílový výcvik. Body uvedené v dodatku 1 k OPS 1.1010;

- 3) opakovací výcvik. Příslušné body uvedené v dodatku 1 k OPS 1.1015 a
- 4) udržovací výcvik. Body uvedené v dodatku 1 k OPS 1.1020.

*OPS 1.1030***Létání na více typech nebo variantách**

- a) Provozovatel zajistí, aby každý palubní průvodčí vykonával službu na nejvýše třech typech letounu. Výjimečně může se souhlasem úřadu palubní průvodčí vykonávat službu na čtyřech typech letounu, pokud nejméně pro dva typy jsou:
 - 1) normální a nouzové postupy, které nejsou specifické pro daný typ, stejné a
 - 2) bezpečnostní vybavení a normální a nouzové postupy specifické pro daný typ podobné.
- b) Pro účely bodu a) se varianty jednoho typu letounu považují za různé typy, liší-li se v jednom z těchto aspektů:
 - 1) obsluha nouzových východů;
 - 2) umístění a typ přenosného bezpečnostního vybavení a
 - 3) nouzové postupy specifické pro daný typ.

*OPS 1.1035***Záznamy o výcviku**

Provozovatel musí:

- 1) vést záznamy o výcviku a zkouškách podle OPS 1.1005, 1.1010, 1.1015, 1.1020 a 1.1025 a
- 2) uchovávat kopii osvědčení o bezpečnostním školení a
- 3) uchovávat aktualizované záznamy o výcviku a lékařských prohlídkách nebo posudcích, přičemž u záznamů o výcviku musí být uvedeno datum a obsah absolvovaného přeškolovacího, rozdílového a opakovacího výcviku, a
- 4) na požádání poskytnout dotčenému palubnímu průvodčímu záznamy o veškerém počátečním, přeškolovacím a opakovacím výcviku a přezkoušení.

*Dodatek 1 k OPS 1.1005***Počáteční bezpečnostní výcvik**

Počáteční bezpečnostní výcvik uvedený v OPS 1.1005 musí zahrnovat alespoň tato témata:

- a) Požární a kouřový výcvik:
 - 1) důraz na odpovědnost palubního průvodčího reagovat okamžitě na nouzové situace při výskytu požáru nebo kouře, a zejména důraz na význam určení skutečného zdroje požáru;
 - 2) význam neprodleného informování letové posádky, specifická opatření nezbytná ke koordinaci a pomoci při zjištění požáru nebo kouře;
 - 3) nutnost kontrolovat často možné prostory s rizikem vzniku požáru včetně toalet a příslušné detektory kouře;
 - 4) druh požáru a vhodné hasicí prostředky a postupy v konkrétních situacích, způsoby použití hasicích prostředků, důsledky nesprávného použití a použití v uzavřeném prostoru a
 - 5) obecné postupy pozemních záchranných a nouzových služeb na letištích.
- b) Výcvik týkající se přežití na vodě
Nasazení a použití osobních plovacích prostředků ve vodě. Před první službou v letounu vybaveném záchrannými čluny nebo podobnými prostředky je nutno absolvovat výcvik o použití těchto prostředků a praktický výcvik na vodě.
- c) Výcvik přežití
Výcvik přežití musí odpovídat oblasti působení (např. polární oblasti, poušť, džungle nebo moře).
- d) Zdravotní aspekty a první pomoc:
 - 1) poučení o zdravotních aspektech a první pomoci, použití souprav první pomoci; lékařských soupravách první pomoci, jejich obsahu a ► **C1** zdravotnickém vybavení pro první pomoc/nouzové případy; ◀
 - 2) první pomoc ve spojení s výcvikem přežití a odpovídající hygienou a
 - 3) fyziologické účinky létání se zvláštním důrazem na nedostatečný přísun kyslíku (hypoxii).
- e) Zacházení s cestujícími:
 - 1) pokyny týkající se rozpoznání cestujících pod vlivem alkoholu nebo drog nebo agresivních cestujících a zacházení s nimi;
 - 2) způsoby motivování cestujících a zvládnutí davu k urychlení evakuace letounu;
 - 3) předpisy o bezpečném uložení příručních zavazadel (včetně předmětů palubní obsluhy) a nebezpečí plynoucí z těchto zavazadel pro cestující nebo možné blokování či poškození nouzového vybavení nebo východů letounu;
 - 4) význam správného přidělení sedadel s ohledem na hmotnost a vyvážení letounu. Zvláštní důraz je nutno klást na přidělení sedadel zdravotně postiženým cestujícím a na nutnost obsadit sedadla vedle nehlídaných východů tělesně zdatnými cestujícími;
 - 5) povinnosti při výskytu turbulencí, včetně zajištění kabiny;
 - 6) preventivně-bezpečnostní opatření, která je nutno přijmout při přepravě živých zvířat v kabině;
 - 7) výcvik v zacházení s nebezpečným zbožím, včetně ustanovení hlavy R;
 - 8) bezpečnostní postupy, včetně ustanovení hlavy S.
- f) Dorozumívání:

Během výcviku je nutno klást důraz na význam účinného dorozumívání mezi palubními průvodčími a letovou posádkou, včetně způsobu, společného jazyka a terminologie.

- g) **Disciplína a odpovědnost:**
- 1) význam plnění povinností palubního průvodčího v souladu s provozní příručkou;
 - 2) schopnost a způsobilost pracovat jako palubní průvodčí se zvláštním přihlednutím k omezením doby letové služby a služby a požadavkům na dobu odpočinku;
 - 3) znalost leteckých předpisů týkajících se palubních průvodčích a úlohy Úřadu pro civilní letectví;
 - 4) obecná znalost příslušné letecké terminologie, teorie letu, rozmístění cestujících, meteorologie a oblasti provozu;
 - 5) předletová instruktáž palubních průvodčích a poskytnutí nezbytných bezpečnostních informací s ohledem na konkrétní povinnosti;
 - 6) význam udržování příslušných dokumentů a příruček v aktualizovaném stavu se změnami oznámenými provozovatelem;
 - 7) význam rozpoznání toho, kdy mají palubní průvodčí pravomoc a odpovědnost zahájit evakuaci a další nouzové postupy, a
 - 8) význam bezpečnostních úkolů a povinností a potřeby reagovat okamžitě a účinně na nouzové situace;
 - 9) povědomí o účincích povrchové kontaminace a potřeba informovat letovou posádku o jakékoli pozorované povrchové kontaminaci.
- h) **Optimalizace činnosti posádky (CRM):**
- 1) **Úvodní kurz CRM:**
 - i) Palubní průvodčí dokončí úvodní kurz CRM před tím, než je poprvé přidělen k plnění úkolů jako palubní průvodčí. Palubní průvodčí, kteří již vykonávají činnosti palubních průvodčích v obchodní letecké dopravě a nedokončili dříve úvodní kurz, musí dokončit úvodní kurz CRM během dalšího požadovaného opakovacího výcviku nebo přezkoušení.
 - ii) Prvky výcviku v dodatku 2 k OPS 1.1005/1.1010/1/1.1015 tabulce 1 sloupci a) musí pokrývat úroveň požadovanou sloupcem b), úvodní kurz CRM.
 - iii) Úvodní kurz CRM musí být veden alespoň jedním instruktorem CRM pro palubní průvodčí.

*Dodatek 1 k OPS 1.1010***Přeškolovací a rozdílový výcvik**

- a) Obecně:
Provozovatel zajistí, aby:
- 1) přeškolovací a rozdílový výcvik byl prováděn personálem s odpovídající kvalifikací a
 - 2) během přeškolovacího a rozdílového výcviku byl zajištěn výcvik týkající se umístění, vyjmutí a použití veškerého bezpečnostního vybavení a prostředků určených k přežití nacházejících se na palubě letounu, všech normálních a nouzových postupů s ohledem na typ, variantu a uspořádání provozovaného letounu.
- b) Požární a kouřový výcvik:
Provozovatel zajistí, aby:
- 1) každý palubní průvodčí obdržel realistický a praktický výcvik týkající se používání veškerých hasicích prostředků, včetně ochranného oděvu, používaných v letounu. Tento výcvik musí zahrnovat:
 - i) hašení požáru, který odpovídá požáru uvnitř letounu, v případě halonových hasicích přístrojů je možno použít jiný hasicí prostředek a
 - ii) nasazení a použití ochranného dýchacího vybavení v uzavřeném simulovaném prostředí naplněném kouřem.
- c) Obsluha dveří a východů:
Provozovatel zajistí, aby:
- 1) každý palubní průvodčí uvolnil a skutečně otevřel každý typ nebo variantu normálních a nouzových východů v normálním nebo nouzovém režimu, včetně selhání pomocných energetických systémů, pokud jsou instalovány. Zahrnuje to činnost a síly potřebné k provozování a nasazení evakuačních skluzů. Uvedený výcvik se provádí v letounu nebo na odpovídajícím výcvikovém zařízení;
 - 2) byla předvedena obsluha všech ostatních východů, např. oken v pilotní kabině.
- d) Výcvik s evakuačními skluzy:
Provozovatel zajistí, aby:
- 1) každý palubní průvodčí sjel po evakuačním skluzu z výšky, která odpovídá výšce prahu hlavní paluby letounu;
 - 2) skluz byl připevněn k letounu nebo odpovídajícímu výcvikovému zařízení a
 - 3) poté, co palubní průvodčí získá kvalifikaci pro typ letounu, u něhož se výška prahu hlavní paluby značně liší od typu letounu, na němž působil dříve, po skluzu znovu sjel.
- e) Evakuační postupy a jiné nouzové situace:
Provozovatel zajistí, aby:
- 1) výcvik týkající se nouzové evakuace zahrnoval rozpoznání plánované nebo neplánované evakuace na zemi nebo na vodě. Tento výcvik musí zahrnovat rozpoznání případů, kdy jsou východy nepoužitelné a kdy není evakuační vybavení schopné provozu, a
 - 2) každý palubní průvodčí absolvoval výcvik ke zvládnutí těchto situací:
 - i) požár během letu, se zvláštním důrazem na určení skutečného zdroje požáru,
 - ii) silné vzdušné turbulence,
 - iii) náhlý pokles tlaku, včetně nasazení přenosného kyslíkového vybavení každým palubním průvodčím, a

- iv) jiné nouzové situace během letu.
- f) Zvládnutí davu:
Provozovatel zajistí poskytnutí výcviku týkajícího se praktických aspektů zvládnání davu v různých nouzových situacích podle typu letounu.
- g) Ztráta pracovní schopnosti pilota:
Pokud není minimální počet členů letové posádky větší než dva, provozovatel zajistí, aby každý palubní průvodčí absolvoval výcvik v postupu pro případ ztráty pracovní schopnosti člena letové posádky a obsluhoval mechanismus sedadla a bezpečnostního pásu. Výcvik v používání kyslíkového systému letové posádky a používání kontrolních seznamů letové posádky v případě, že se požaduje podle normalizovaných provozních postupů (SOP) provozovatele, je nutno provést prostřednictvím praktického předvedení.
- h) Bezpečnostní vybavení:
Provozovatel zajistí, aby každý palubní průvodčí obdržel realistický výcvik a předvedení umístění a použití bezpečnostního vybavení včetně:
- 1) evakuačních skluzů a v případě, že nejsou k dispozici samonosné skluzy, použití lan s nimi spojených;
 - 2) záchranných člunů a skluzů, které lze použít jako čluny, včetně příslušného vybavení;
 - 3) záchranných vest, záchranných vest pro malé děti a plovacích dětských postýlek;
 - 4) systému s vypadávajícími kyslíkovými maskami;
 - 5) kyslíku pro první pomoc;
 - 6) hasicích přístrojů;
 - 7) požární sekery nebo páčidla;
 - 8) nouzového osvětlení, včetně elektrických svítilen;
 - 9) komunikačního vybavení, včetně megafonů;
 - 10) balíčků pro přežití, včetně jejich obsahu;
 - 11) pyrotechnického zařízení (skutečné nebo cvičné);
 - 12) ► **C1** souprav první pomoci, lékařských souprav první pomoci, jejich obsahu a zdravotnického vybavení pro první pomoc/nouzové případy a ◀
 - 13) případně dalšího bezpečnostního vybavení nebo systémů v kabině.
- i) Instruktaž cestujících/předvedení bezpečnostního vybavení:
Provozovatel zajistí poskytnutí výcviku týkajícího se přípravy cestujících na normální a nouzové situace v souladu s OPS 1.285.
- j) Pokud výcvik v oblasti základních zdravotnických aspektů a první pomoci nezahrnoval předcházení infekčním chorobám, zejména v tropickém a subtropickém podnebí, je třeba takový výcvik provést, zahrnuje-li síť leteckých tratí daného provozovatele po rozšíření nebo změně i takové oblasti.
- k) Optimalizace činnosti posádky (CRM). Provozovatel zajistí, aby:
- 1) Každý palubní průvodčí dokončil provozovatelův výcvik CRM, který pokrývá prvky výcviku v dodatku 2 k OPS 1.1005/1.1010/1.1015 tabulce 1 sloupci a) na úrovni požadované sloupcem c) před provedením následného výcviku CRM pro konkrétní typ letounu nebo opakovacího výcviku CRM.
 - 2) Pokud palubní průvodčí provádí přeškolovací kurz na jiný typ letounu, musí být prvky výcviku v dodatku 2 k OPS 1.1005/1.1010/1.1015 tabulce 1 sloupci a) pokryty na úrovni požadované sloupcem d), výcvik CRM pro konkrétní typ letounu.
 - 3) Provozovatelův výcvik CRM a výcvik CRM pro konkrétní typ letounu musí být veden alespoň jedním instruktorem CRM pro palubní průvodčí.

Dodatek 1 k OPS 1.1015

Opakovací výcvik

- a) Provozovatel zajistí, aby opakovací výcvik byl prováděn personálem s odpovídající kvalifikací.
- b) Provozovatel zajistí, aby program praktického výcviku každých dvanáct kalendářních měsíců zahrnoval:
- 1) nouzové postupy včetně ztráty pracovní schopnosti pilota;
 - 2) evakuační postupy, včetně způsobů zvládnání davu;
 - 3) u každého palubního průvodčího naznačení úkonů při otevírání normálních a nouzových východů k evakuaci cestujících;
 - 4) umístění a manipulace s nouzovým vybavením, včetně kyslíkových systémů, a u každého palubního průvodčího nasazení záchranných vest, přenosného kyslíkového vybavení a ochranného dýchacího vybavení;
 - 5) zdravotnické aspekty a první pomoc, soupravy první pomoci, lékařské soupravy první pomoci, jejich obsah a ► **C1** zdravotnické vybavení pro první pomoc/nouzové případy; ◀
 - 6) uložení předmětů v kabině;
 - 7) bezpečnostní postupy;
 - 8) přezkoumání incidentů a leteckých nehod;
 - 9) povědomí o účincích povrchové kontaminace a potřeba informovat letovou posádku o jakékoli pozorované povrchové kontaminaci a
 - 10) optimalizace činnosti posádky (CRM). Provozovatel zajistí, aby výcvik CRM splňoval tyto požadavky:
 - i) prvky výcviku uvedené v dodatku 2 k OPS 1.1005/1.1010/1/1.1015 tabulce 1 sloupci a) musí být pokryty v rámci tříletého cyklu na úrovni požadované sloupcem e), roční opakovací výcvik CRM;
 - ii) definování a zavádění této osnovy musí být vedeno instruktorem CRM pro palubní průvodčí;
 - iii) je-li výcvik CRM poskytován prostřednictvím samostatných modulů, musí být proveden alespoň jedním instruktorem CRM pro palubní průvodčí.
- c) Provozovatel zajistí, aby v intervalech nepřesahujících 3 roky opakovací výcvik zahrnoval rovněž:
- 1) to, že každý palubní průvodčí obslouží a skutečně otevře každý typ nebo variantu normálních a nouzových východů v normálním a nouzovém režimu, včetně selhání pomocných energetických systémů, pokud jsou instalovány. Zahrnuje to činnost a síly potřebné k provozování a nasazení evakuačních skluzů. Uvedený výcvik se provádí v letounu nebo na odpovídajícím výcvikovém zařízení;
 - 2) ► **C1** předvedení obsluhy všech ostatních východů, včetně oken pilotního prostoru, a ◀
 - 3) každý palubní průvodčí obdržel realistický a praktický výcvik týkající se používání veškerých hasicích prostředků, včetně ochranného oděvu, používaných v letounu.
- Tento výcvik musí zahrnovat:
- i) hašení požáru každým palubním průvodčím, který odpovídá požáru uvnitř letounu. V případě halonových hasicích přístrojů je možno použít jiný hasicí prostředek a
 - ii) u každého palubního průvodčího nasazení a použití ochranného dýchacího vybavení v uzavřeném simulovaném prostředí naplněném kouřem;

- 4) použití pyrotechnického zařízení (skutečné nebo cvičné) a
 - 5) předvedení použití záchranných člunů nebo skluzů, které lze použít jako čluny, jsou-li k dispozici;
 - 6) pokud není minimální počet členů letové posádky větší než dva, provozovatel zajistí, aby každý palubní průvodčí absolvoval výcvik v postupu pro případ ztráty pracovní schopnosti člena letové posádky a obsluhoval mechanismus sedadla a bezpečnostního pásu. Výcvik v používání kyslíkového systému letové posádky a používání kontrolních seznamů letové posádky v případě, že se požaduje podle normalizovaných provozních postupů (SOP) provozovatele, je nutno provést prostřednictvím praktického předvedení.
- d) Provozovatel zajistí, aby výcvik palubních průvodčích splňoval veškeré požadavky přílohy III OPS 1.

Dodatek 1 k OPS 1.1020

Udržovací výcvik

Provozovatel zajistí, aby udržovací výcvik byl prováděn osobami s odpovídající kvalifikací a aby tento výcvik u každého palubního průvodčího zahrnoval alespoň toto:

- 1) nouzové postupy včetně ztráty pracovní schopnosti pilota;
- 2) evakuační postupy, včetně způsobů zvládnání davu;
- 3) obsluha a skutečné otevření každého typu nebo varianty normálních a nouzových východů v normálním a nebo nouzovém režimu, včetně selhání pomocných energetických systémů, pokud jsou instalovány. Zahrnuje to činnost a síly potřebné k provozování a nasazení evakuačních skluzů. Uvedený výcvik se provádí v letounu nebo na odpovídajícím výcvikovém zařízení;
- 4) předvedení obsluhy všech ostatních východů, včetně oken pilotní kabiny, a
- 5) umístění a manipulace s nouzovým vybavením, včetně kyslíkových systémů, a u každého palubního průvodčího nasazení záchranných vest, přenosného kyslíkového vybavení a ochranného dýchacího vybavení.

Dodatek 2 k OPS 1.1005/1.1010/1.1015

Výcvik

- 1) V provozní příručce musí být zahrnuta osnova výcviku CRM, společně s metodikou a terminologií.
- 2) Tabulka 1 ukazuje, které prvky výcviku CRM musí být zahrnuty v každém typu výcviku.

Tabulka 1

Výcvik CRM

Prvky výcviku a)	Úvodní kurz CRM b)	Provozovatel ův výcvik CRM c)	Výcvik CRM pro konkrétní typ letounu d)	Roční opakovací výcvik CRM e)	Kurz vedoucích palubních průvodčích f)
Obecné zásady					
Lidské činitele v letectví Obecná instruktáž pro zásady a cíle CRM	Podrobně	Není požadováno	Není požadováno	Není požadováno	Přehled
Lidská výkonnost a omezení					
Z pohledu jednotlivého palubního průvodčího					
Osobní povědomí, selhání lidského činitele a spolehlivost, reakce a chování, sebehodnocení	Podrobně	Není požadováno	Není požadováno	Přehled (3letý cyklus)	Není požadováno
Stres a zvládání stresu					
Únava a bdělost					
Asertivita					
Uvědomování si situace, získávání a zpracovávání informací					
Z pohledu celé posádky letounu					
Prevence a odhalování chyb	Není požadováno	Podrobně	Příslušné danému (ým) typu(ům)	Přehled (3letý cyklus)	Upevňování (příslušné povinností vedoucího palubního
Společné uvědomování si situace, získávání a zpracovávání informací					
Zvládání pracovního zatížení					

Prvky výcviku a)	Úvodní kurz CRM b)	Provozovatel úv výcvik CRM c)	Výcvik CRM pro konkrétní typ letounu d)	Roční opakovací výcvik CRM e)	Kurz vedoucích palubních průvodčích f)
Účinná komunikace a koordinace mezi všemi členy posádky včetně letové posádky, stejně jako nezkušenými palubními průvodčím, kulturní odlišnosti					průvod- čích)
Vedení, spolupráce, vzájemné působení, rozhodování, zplnomocnění					
Individuální a týmová odpovědnost, rozhodování a opatření					
Rozpoznávání a zvládnání lidských činitelů cestujících: zvládnání davu, stres cestujících, zvládnání konfliktů, zdravotní činitele					
Specifika vztahující se k typům letounu (s úzkým/širokým trupem, jedno-/vícepalubní), složení letové posádky a posádky palubních průvodčích a počet cestujících					
Z pohledu provozovatele a organizace					
Bezpečnostní kultura společnosti, normalizované provozní postupy (SOP), organizační činitele, činitele spojené s druhem provozu	Není požadováno	Podrobně	Příslušné danému (ým) typu (ům)	Přehled (3letý cyklus)	Upevňování (příslušné povinností vedoucího palubního průvodčího)
Účinná komunikace a koordinace s dalším provozním personálem a pozemními službami					
Účast na hlášení leteckých nehod a incidentů na palubě ovlivňujících bezpečnost					
Studie daných případů (viz poznámka)		Požadováno		Požadováno	
<i>Poznámka:</i> Ve sloupci d), nejsou-li k dispozici specifické případové studie příslušného typu letounu, zváží se případové studie vztahující se k objemu a rozsahu provozu.					

Dodatek 3 k OPS 1.1005/1.1010/1.1015

Výcvik v oblasti zdravotnických aspektů a první pomoci:

- a) Výcvik v oblasti zdravotnických aspektů a první pomoci zahrnuje tato témata:
- 1) ► **C1** Letecká fyziologie letu včetně požadavků týkajících se kyslíku a nedostatečného přísunu kyslíku (hypoxie). ◀
 - 2) ► **C1** Náhlá zhoršení zdravotního stavu v letectví včetně: ◀
 - i) astmatu;
 - ii) záchvatů dušení;
 - iii) srdečních záchvatů;
 - iv) stresových reakcí a alergických reakcí;
 - v) šoku;
 - vi) náhlé cévní mozkové příhody;
 - vii) epilepsie;
 - viii) cukrovky;
 - ix) ► **C1** letadlové nemoci (kinetózy); ◀
 - x) ► **C1** hyperventilace (zrychleného dýchání); ◀
 - xi) žaludečních a střevních potíží a
 - xii) náhlého porodu.
 - 3) Praktický výcvik každého z palubních průvodčích v kardiopulmonární resuscitaci v prostředí letounu a s použitím zvláštní figuríny.
 - 4) Základní výcvik v oblasti první pomoci a přežití včetně ošetření:
 - i) osob v bezvědomí;
 - ii) popálenin;
 - iii) ran a
 - iv) zlomenin a poranění měkkých tkání.
 - 5) Zdraví a hygiena při cestování včetně:
 - i) rizika styku s infekčními chorobami zejména během působení v tropických a subtropických oblastech. Hlášení infekčních chorob, ochrana před infekcí a zamezení chorobám přenášeným vodou a potravou. Výcvik zahrnuje rovněž způsoby omezování těchto rizik;
 - ii) hygieny na palubě;
 - iii) úmrtí na palubě;
 - iv) nakládání s klinickým odpadem;
 - v) dezinfekce letadla a
 - vi) ► **C1** řízení bdělosti ◀, fyziologických účinků únavy, fyziologie spánku, denního rytmu a posunu v časových pásmech.
 - 6) Používání vhodného vybavení letadla včetně souprav první pomoci, lékařských souprav první pomoci, kyslíku pro první pomoc a ► **C1** zdravotnického vybavení pro první pomoc/nouzové případy. ◀

HLAVA P

*PŘÍRUČKY, DENÍKY A ZÁZNAMY**OPS 1.1040***Obecná pravidla pro provozní příručky**

- a) Provozovatel zajistí, aby provozní příručka obsahovala všechny pokyny a informace nezbytné pro provozní pracovníky k výkonu jejich povinností.
- b) Provozovatel zajistí, aby obsah provozní příručky včetně všech změn nebo revizí nebyl v rozporu s podmínkami uvedenými v osvědčení leteckého provozovatele (AOC) nebo jiných použitelných předpisech a byl přijatelný pro úřad nebo jím byl případně schválen.
- c) Pokud neschválí úřad jinak nebo pokud není stanoveno jinak vnitrostátními právními předpisy, musí provozovatel vypracovat provozní příručku v angličtině. Kromě toho může provozovatel přeložit příručku nebo její části do jiného jazyka a používat je v tomto jazyce.
- d) Je-li pro provozovatele nezbytné vypracovat nové provozní příručky nebo jejich hlavní části/svazky, musí splnit požadavky bodu c).
- e) Provozovatel může vydávat provozní příručku v samostatných svazcích.
- f) Provozovatel zajistí, aby veškerý provozní personál měl snadný přístup ke kopii každé části provozní příručky, která je důležitá pro plnění jeho povinností. Provozovatel je kromě toho povinen poskytnout členům posádek osobní kopii nebo oddíly částí A a B provozní příručky, které jsou důležité pro osobní studium.
- g) Provozovatel zajistí, aby provozní příručka byla měněna nebo revidována tak, aby v ní obsažené pokyny a informace byly aktuální. Provozovatel zajistí, aby byl provozní personál uvědomen o těch změnách, které jsou důležité pro plnění jeho povinností.
- h) Každý držitel provozní příručky nebo jejích částí je povinen udržovat ji v aktuálním stavu podle změn nebo revizí poskytnutých provozovatelem.
- i) Provozovatel poskytne úřadu zamýšlené změny a revize s předstihem před datem jejich účinnosti. Týká-li se změna části provozní příručky, která podle OPS podléhá schválení, musí získat toto schválení dříve, než změna nabude účinnosti. Jsou-li v zájmu bezpečnosti nezbytné okamžité změny nebo revize, mohou být zveřejněny a používány okamžitě, pokud bylo požádáno o příslušné schválení.
- j) Provozovatel začlení všechny změny a revize požadované úřadem.
- k) Provozovatel zajistí, aby informace převzaté ze schválených dokumentů a jakékoli změny schválené dokumentace byly správně promítnuty do provozní příručky a aby provozní příručka neobsahovala žádné informace v rozporu se schválenou dokumentací. Tento požadavek však provozovateli nebrání používat konzervativnější údaje a postupy.
- l) Provozovatel zajistí, aby obsah provozní příručky byl předložen formou, v níž může být bez potíží používán. Úprava provozní příručky musí brát v úvahu zásady lidských činitelů.
- m) Úřad může provozovateli povolit předkládání příručky nebo její části v jiné než tištěné podobě. V takovém případě musí být zajištěna přijatelná úroveň dostupnosti, použitelnosti a spolehlivosti.
- n) Používání provozní příručky ve zkrácené podobě neosvobozuje provozovatele od požadavků OPS 1.130.

*OPS 1.1045***Provozní příručka – členění a obsah**

(viz dodatek 1 k OPS 1.1045)

- a) Provozovatel zajistí toto hlavní členění provozní příručky:

- Část A: Obecná/základní ustanovení
Tato část obsahuje všechny provozní zásady, pokyny a postupy potřebné pro bezpečný provoz, které nejsou vázány na typ letounu.
 - Část B: Provoz letounu
Tato část obsahuje všechny provozní zásady, pokyny a postupy potřebné pro bezpečný provoz, které se vztahují k určitému typu letounu. Musí brát v úvahu rozdíly mezi typy, variantami nebo jednotlivými letouny používanými provozovatelem.
 - Část C: Traťové a letištní pokyny a informace
Tato část obsahuje veškeré pokyny a informace potřebné pro danou oblast provozu.
 - Část D: Výcvik
Tato část obsahuje veškeré pokyny týkající se výcviku personálu potřebného pro bezpečný provoz.
- b) Provozovatel zajistí, aby obsah provozní příručky byl v souladu s dodatkem 1 k OPS 1.1045 a odpovídal oblasti a druhu provozu.
- c) Provozovatel zajistí, aby podrobné členění provozní příručky bylo přijatelné pro úřad.

*OPS 1.1050***Letová příručka letounu**

Provozovatel musí udržovat v platném znění schválenou letovou příručku letounu nebo rovnocenný dokument pro každý letoun, který provozuje.

*OPS 1.1055***Palubní deník**

- a) Provozovatel musí uchovávat v palubním deníku o každém letu tyto informace:
- 1) poznávací značku letounu;
 - 2) datum;
 - 3) jméno(a) člena(ů) posádky;
 - 4) funkce přidělené členu(ům) posádky;
 - 5) místo odletu;
 - 6) místo příletu;
 - 7) čas odletu (od začátku pojíždění);
 - 8) čas příletu (ke konci pojíždění);
 - 9) doba letu;
 - 10) druh letu;
 - 11) incidenty, pozorování (jsou-li) a
 - 12) podpis velitele letadla (nebo rovnocenný způsob).
- b) Úřad může provozovateli povolit, aby nevedl palubní deník nebo jeho části, pokud jsou příslušné informace dostupné v jiné dokumentaci.
- c) Provozovatel zajistí, aby veškeré záznamy byly prováděny neprodleně a trvalým způsobem.

*OPS 1.1060***Provozní letový plán**

- a) Provozovatel musí zajistit, aby používaný provozní letový plán a všechny záznamy prováděné za letu obsahovaly tyto body:
- 1) poznávací značku letounu;
 - 2) typ a variantu letounu;
 - 3) datum letu;
 - 4) označení letu;
 - 5) jména členů letové posádky;
 - 6) funkce přidělené členům letové posádky;
 - 7) místo odletu;
 - 8) čas odletu (skutečný čas začátku pojíždění a vzletu);
 - 9) místo přiletu (plánované a skutečné);
 - 10) čas přiletu (skutečný čas přistání a konce pojíždění);
 - 11) druh letu (ETOPS, VFR, technický přelet atd.);
 - 12) trať a úseky trati s kontrolními/traťovými body, vzdálenostmi, časy a dráhami;
 - 13) plánovanou cestovní rychlost a doby letu mezi kontrolními/traťovými body. Předpokládané a skutečné časy přeletů;
 - 14) bezpečné výšky a minimální letové hladiny;
 - 15) plánované výšky a letové hladiny;
 - 16) výpočty paliva (záznamy kontrol množství paliva za letu);
 - 17) množství paliva na palubě při spuštění motorů;
 - 18) náhradní letiště cílového letiště, a jsou-li požadována, i náhradní letiště při vzletu a na trati, včetně informací požadovaných v bodech 12, 13, 14 a 15;
 - 19) počáteční schválení letového plánu letovými provozními službami a následná provozní povolení;
 - 20) výpočty přeplánování za letu a
 - 21) příslušné meteorologické informace.
- b) V provozním letovém plánu lze vynechat body, které jsou snadno dostupné v jiné dokumentaci nebo z jiného přijatelného zdroje nebo které nejsou důležité pro daný druh provozu.
- c) Provozovatel zajistí, aby provozní letový plán a jeho používání byly popsány v provozní příručce.
- d) Provozovatel zajistí, aby všechny záznamy v provozním letovém plánu byly prováděny neprodleně a trvalým způsobem.

*OPS 1.1065***Lhůty uložení dokumentů**

Provozovatel zajistí, aby všechny záznamy a všechny příslušné provozní a technické informace pro každý jednotlivý let byly uchovávány po dobu stanovenou v dodatku 1 k OPS 1.1065.

▼ **M8**

OPS 1.1070

Výklad řízení zachování letové způsobilosti provozovatele

Provozovatel udržuje v platném znění schválený výklad řízení zachování letové způsobilosti podle části M bodu M.A.704, výklad řízení zachování letové způsobilosti.

OPS 1.1071

Technický deník letounu

Provozovatel vede technický deník letounu podle části M bodu M.A.306, vedení technického deníku letounu.

*Dodatek 1 k OPS 1.1045***Obsah provozní příručky**

Provozovatel zajistí, aby provozní příručka obsahovala:

A. Obecná/základní ustanovení**0. SPRÁVA A ŘÍZENÍ PROVOZNÍ PŘÍRUČKY****0.1 Úvod**

- a) Prohlášení, že provozní příručka vyhovuje všem použitelným předpisům a požadavkům a podmínkám příslušného osvědčení leteckého provozovatele.
- b) Prohlášení, že provozní příručka obsahuje provozní pokyny, které musí příslušní pracovníci dodržovat.
- c) Seznam a stručný popis různých částí, jejich obsahu, platnosti a použití.
- d) Vysvětlivky a definice pojmů a slov nutných pro používání příručky.

0.2 Systém změn a revizí

- a) Podrobné údaje o osobách odpovědných za vydávání a zařazování změn a revizí.
- b) Záznam změn a revizí s daty zařazení a účinnosti.
- c) Prohlášení, že nejsou dovoleny rukou psané změny a revize kromě situací, kdy se v zájmu bezpečnosti požaduje okamžitá změna nebo revize.
- d) Popis systému anotace stran a jejich dat účinnosti.
- e) Seznam platných stran.
- f) Anotace změn (na stránkách textu, a je-li to proveditelné, i v přehledných tabulkách a nákresech).
- g) Dočasné revize.
- h) Popis systému distribuce příruček, změn a revizí.

1. ORGANIZACE A ODPOVĚDNOST

1.1 Organizační struktura. Popis organizační struktury včetně organizačního schématu celé společnosti a organizačního schématu provozního úseku. Organizační schéma musí zobrazovat vztah mezi provozním úsekem a ostatními útvary společnosti. Zejména musí být uvedeny podřízenosti a informační toky mezi všemi útvary, úseky atd., které se týkají bezpečnosti letového provozu.

1.2 Jmenování vedoucích pracovníků. Jméno každého jmenovaného vedoucího odpovědného za letový provoz, systém údržby, výcvik posádek a pozemní provoz podle OPS 1.175 i). Musí být uveden popis jejich činnosti a odpovědnosti.

1.3 Odpovědnost a povinnosti řídicích pracovníků provozu. Popis povinností, odpovědnosti a pravomocí pracovníků vedení provozu vztahujících se k bezpečnosti letového provozu a k dodržování použitelných předpisů.

1.4 Pravomoci, povinnosti a odpovědnost velitele letadla. Prohlášení, které stanoví pravomoci, povinnosti a odpovědnost velitele letadla.

1.5 Povinnosti a odpovědnost členů posádky kromě velitele letadla.

2. PROVOZNÍ ŘÍZENÍ A DOZOR

2.1 Dozor nad provozem prováděný provozovatelem. Popis systému pro provádění dozoru nad provozem ze strany provozovatele (viz OPS 1.175 g)). Popis musí udávat, jak se provádí

dozor nad bezpečností letového provozu a kvalifikací pracovníků. Popsány musí být zejména postupy týkající se těchto bodů:

- a) platnost průkazů způsobilosti a kvalifikace;
 - b) způsobilost provozního personálu a
 - c) řízení, rozbor a uložení záznamů, dokladů letů, doplňkových informací a údajů.
- 2.2 Systém vyhledávání dodatečných provozních pokynů a informací. Popis všech systémů vyhledávání informací, které mohou mít provozní povahu, ale doplňují informace v provozní příručce. Musí být uvedena použitelnost těchto informací a odpovědnost za jejich vyhlášení.
 - 2.3 Program prevence leteckých nehod a bezpečnosti letů. Popis hlavních aspektů programu bezpečnosti letů.
 - 2.4 Provozní řízení. Popis postupů a povinností nezbytných k výkonu provozního řízení se zřetelem k bezpečnosti letů.
 - 2.5 Pravomoci úřadu. Popis pravomocí úřadu a vodítka pro personál, jak usnadnit inspekce prováděné zaměstnanci úřadu.

3. SYSTÉM JAKOSTI

Popis přijatého systému jakosti, který zahrnuje alespoň:

- a) politiku jakosti;
- b) popis organizace systému jakosti a
- c) přidělení povinností a odpovědnosti.

4. SLOŽENÍ POSÁDKY

- 4.1 Složení posádky. Vysvětlení způsobu, kterým se určuje složení posádek s přihlédnutím k:
 - a) typu používaného letounu;
 - b) oblasti a druhu prováděného provozu;
 - c) fázi letu;
 - d) minimálnímu předepsanému počtu členů posádky a plánované době letové služby;
 - e) praxi (celkové a na daném typu), rozlétanosti a kvalifikaci členů posádky a
 - f) určení velitele letadla a postupy pro střídání velitele letadla nebo ostatních členů posádky, vyžaduje-li to délka doby letu (viz dodatek 1 k OPS 1.940);
 - g) určení vedoucího palubního průvodčího, vyžaduje-li to doba letu, postupy pro střídání vedoucího palubního průvodčího a kteréhokoli palubního průvodčího.
- 4.2 Určení velitele letadla. Pravidla použitelná k určení velitele letadla.
- 4.3 Ztráta pracovní schopnosti členů letové posádky. Pokyny pro posloupnost velení v případě ztráty pracovní schopnosti letové posádky.
- 4.4 Létání na více než jednom typu. Prohlášení, v němž se uvádí, které letouny se pokládají za jeden typ pro účely:
 - a) plánování letových posádek a
 - b) plánování palubních průvodčích.

5. POŽADAVKY NA KVALIFIKACI

- 5.1 Popis požadovaného průkazu způsobilosti, kvalifikace(í), způsobilosti/schopnosti (např. traťové a letištní), praxe, výcviku, přezkoušení a rozlétanosti k výkonu povinností provozního personálu. Je nutno přihlédnout k typu letounu, k druhu provozu a ke složení posádky.
- 5.2. Letová posádka:

▼ **M8**

- a) velitel letadla,
 - b) pilot střídající velitele letadla;
 - c) druhý pilot;
 - d) pilot pod dohledem;
 - e) palubní technik;
 - f) létání na více typech nebo variantách.
- 5.3 Palubní průvodčí:
- a) vedoucí palubní průvodčí;
 - b) palubní průvodčí
 - i) předepsaný palubní průvodčí,
 - ii) dodatečný palubní průvodčí a palubní průvodčí při seznamovacích letech;
 - c) létání na více typech nebo variantách.
- 5.4 Personál provádějící výcvik, přezkušování a dozor:
- a) pro letovou posádku;
 - b) pro palubní průvodčí.
- 5.5 Ostatní provozní personál.
6. OCHRANA ZDRAVÍ POSÁDKY
- 6.1 Ochrana zdraví posádky. Příslušné předpisy a pokyny pro členy posádky týkající se zdraví včetně:
- a) alkoholu a jiných opojných nápojů;
 - b) narkotik;
 - c) drog;
 - d) tablet na spaní;
 - e) farmaceutických přípravků;
 - f) imunizace;
 - g) hloubkového potápění;
 - h) darování krve;
 - i) opatrnosti při jídle před letem a během letu;
 - j) spánku a odpočinku a
 - k) chirurgických operací.
7. OMEZENÍ DOBY LETOVÉ SLUŽBY
- 7.1 Omezení doby letové služby, služby a požadavky na odpočinek. Plán vypracovaný provozovatelem v souladu s příslušnými požadavky.
- 7.2 Překročení omezení doby letové služby, služby nebo zkrácení doby odpočinku. Podmínky, za nichž lze překročit omezení doby letové služby nebo služby nebo zkrátit dobu odpočinku, a postupy používané k hlášení těchto úprav.
8. PROVOZNÍ POSTUPY
- 8.1 Pokyny pro přípravu letu. Podle použitelnosti pro daný provoz:
- 8.1.1 Minimální výšky letu. Popis způsobu určování a používání minimálních výšek zahrnující:

- a) postup určení minimálních výšek/letových hladin pro lety VFR a
 - b) postup určení minimálních výšek/letových hladin pro lety IFR.
- 8.1.2 Kritéria a odpovědnost za schválení použití letišť s přihlédnutím k použitelným požadavkům hlav D, E, F, G, H, I a J.
- 8.1.3 Způsoby určování provozních minim letišť. Způsob určování provozních minim letišť pro lety IFR v souladu s hlavou E OPS 1. Musí být uveden odkaz na postupy určování dohlednosti nebo dráhové dohlednosti, na použitelnost skutečné dohlednosti pozorované piloty, na hlášenou dohlednost a hlášené dráhové dohlednosti.
- 8.1.4 Provozní minima na trati pro lety VFR nebo pro úseky letů podle VFR a pokyny pro volbu trati se zřetelem k dostupnosti ploch dovolujících provést bezpečné vynucené přistání, používají-li se jednomotorové letouny.
- 8.1.5 Uvádění a používání letištních a traťových provozních minim.
- 8.1.6 Výklad meteorologických informací. Vysvětlující materiály o dekódování MET předpovědí a MET zpráv týkajících se oblastí letů, včetně výkladu podmiňovacích výrazů.
- 8.1.7 Určování množství paliva, oleje a vody s methylalkoholem na palubě. Způsoby určování množství paliva, oleje a vody s methylalkoholem, která mají být na palubě, a jejich monitorování za letu. Tato část musí obsahovat rovněž pokyny k měření a rozložení kapaliny na palubě. Tyto pokyny musí brát v úvahu všechny okolnosti, které mohou za letu nastat, včetně možnosti přeplánování za letu a selhání jedné nebo více pohonných jednotek letounu. Musí být popsán rovněž systém vedení záznamů o palivu a oleji.
- 8.1.8 Hmotnost a těžiště. Obecné zásady týkající se hmotnosti a těžiště včetně:
- a) definic;
 - b) způsobů, postupů a odpovědností za zpracování a převzetí výpočtů hmotnosti a těžiště;
 - c) zásady pro používání normalizovaných nebo skutečných hmotností;
 - d) způsob určování použitelné hmotnosti cestujících, zavazadel a nákladu;
 - e) použitelné hmotnosti cestujících a zavazadel pro různé druhy provozu a typ letounu;
 - f) obecné pokyny a informace nezbytné k ověření různých druhů používané dokumentace o hmotnosti a vyvážení;
 - g) postupy pro změny na poslední chvíli;
 - h) měrná hmotnost paliva, oleje a vody s methylalkoholem a
 - i) zásady/postupy přidělování sedadel.
- 8.1.9 Letový plán letových provozních služeb. Postupy a odpovědnost za zpracování a předkládání letového plánu letových provozních služeb. K faktorům, které je třeba vzít v úvahu, patří způsoby předkládání jednotlivých i stálých letových plánů.
- 8.1.10 Provozní letový plán. Postupy a odpovědnost za zpracování a převzetí provozního letového plánu. Musí být popsáno používání provozního letového plánu včetně vzorů používaných formátů provozního letového plánu.
- 8.1.11 Technický deník letounu provozovatele. Musí být popsána odpovědnost a používání technického deníku letounu provozovatele včetně vzorů používaného formátu.
- 8.1.12 Seznam dokumentů, formulářů a doplňkových informací, které mají být na palubě.
- 8.2 Pokyny pro pozemní obsluhu:
- 8.2.1 Postupy plnění paliva. Popis postupů plnění paliva včetně:
- a) bezpečnostních opatření při plnění a odčerpávání paliva včetně případu, kdy je v činnosti APU nebo kdy je v chodu turbína a vrtule jsou zabrzděny;
 - b) plnění a odčerpávání paliva, když cestující nastupují, vystupují nebo jsou na palubě, a
 - c) opatření přijímaná s cílem zabránit smíchání paliv.

▼ **M8**

- 8.2.2 Postupy odbavení letounu, cestujících a nákladu týkající se bezpečnosti. Popis postupů, které se použijí k přidělování sedadel, nastupování a vystupování cestujících a při nakládání a vykládání letounu. Musí být uvedeny rovněž další postupy zaměřené na bezpečnost v době, kdy je letoun na odbavovací ploše. Postupy odbavení musí zahrnovat:
- děti/malé děti, nemocné cestující a osoby se sníženou pohyblivostí;
 - přeprava nežádoucích cestujících, osob deportovaných nebo ve vazbě;
 - přípustnou velikost a hmotnost příručních zavazadel;
 - nakládání a zajištění jednotlivých předmětů v letounu;
 - zvláštní náklady a třídění nákladových prostor;
 - rozmíst'ování pozemního vybavení;
 - obsahu dveří letounu;
 - bezpečnost na odbavovací ploše, včetně požární ochrany, prostorů prudkého proudění a sání;
 - spouštění motorů, postupy odjezdu z odbavovací plochy a příjezdu na ni, včetně postupů vytlačování a vlečení;
 - ošetřování letounů a
 - doklady a formuláře pro odbavení letounu;
 - vícenásobné obsazení sedadel letounu.
- 8.2.3 Postupy zabránění vstupu do letounu. Postupy, kterými se zajistí, aby se zabránilo vstupu do letounu osobám, které se zdají být pod vlivem alkoholu, nebo prokazujícím svým chováním nebo fyzickými příznaky, že jsou pod vlivem drog, kromě pacientů v řádné lékařské péči. To se netýká pacientů v řádné lékařské péči.
- 8.2.4 Odmrazování a ochrana proti námraze na zemi. Popis zásad a postupů odmrazování a ochrany proti námraze letounů na zemi. Musí být zahrnuty popisy druhů a účinků námrazy a jiných znečištění letounů stojících na zemi, pohybujících se po zemi a při vzletu:
- chráněných nebo obchodních názvů;
 - charakteristik;
 - účinků na výkonnost letounu;
 - dobu trvání ochrany a
 - bezpečnostních opatření při používání.
- 8.3 Letové postupy:
- 8.3.1 Zásady VFR/IFR. Popis zásad umožňujících provést lety podle pravidel VFR nebo vyžadujících lety provést podle pravidel IFR a pro přechod z jednoho druhu letu na jiný.
- 8.3.2 Navigační postupy. Popis všech navigačních postupů důležitých pro druh(y) a oblast(i) provozu. V úvahu je nutno vzít:
- standardní navigační postupy, včetně zásad provádění nezávislých křížových kontrol vstupů zadávaných klávesnicí, pokud mají vliv na dráhu letu, po níž se má letoun pohybovat;
 - navigace v prostorech MNPS a polárních a navigace v ostatních označených prostorech;
 - prostorová navigace (RNAV);
 - výpočty přeplánování za letu a
 - postupy v případě zhoršení vlastností systému a
 - snížená minima vertikálních rozstupů (RVSM).
- 8.3.3 Postupy nastavování výškoměrů případně včetně použití

▼ **M8**

- metrického měření výšek a převodních tabulek a
 - provozních postupů QFE.
- 8.3.4 Postupy pro systém signalizace výšky
- 8.3.5 Systém signalizace nebezpečného přiblížení k zemi (GPWS)/systém výstrahy nebezpečné blízkosti terénu (TAWS). Postupy a pokyny požadované pro vyhnutí se řízenému letu do terénu, včetně omezení na klesání velkou rychlostí blízko povrchu (příslušné požadavky na výcvik jsou uvedeny v D.2.1).
- 8.3.6 Zásady a postupy pro používání protisrážkových systémů TCAS/ACAS.
- 8.3.7 Zásady a postupy pro řízení palivového systému za letu.
- 8.3.8 Nepříznivé a potenciálně nebezpečné atmosférické podmínky. Postupy pro provoz v nepříznivých a potenciálně nebezpečných atmosférických podmínkách nebo vyhýbání se těmto podmínkám včetně:
- a) bouřek;
 - b) podmínek tvorby námrazy;
 - c) turbulence,
 - d) stříhu větru;
 - e) jetstream;
 - f) oblak vulkanického popele;
 - g) silných srážek;
 - h) písečných bouří;
 - i) horských vln a
 - j) významných teplotních inverzí.
- 8.3.9 Turbulence v úplavu. Kritéria rozstupů pro turbulenci v úplavu se zřetelem k typům letounů, podmínkám větru a poloze dráhy.
- 8.3.10 Členové posádky na svých pracovních místech. Požadavky, aby členové posádky seděli na jim určených pracovních místech nebo sedadlech v průběhu různých fází letu, nebo kdykoli je to pokládáno za nezbytné v zájmu bezpečnosti, zahrnují rovněž postupy pro řízený odpočinek v pilotním prostoru.
- 8.3.11 Používání bezpečnostních pásů pro posádku a cestující. Požadavky, aby členové posádky a cestující používali dvoubodové nebo vícebodové bezpečnostní pásy během různých fází letu, nebo kdykoli je to pokládáno za nezbytné v zájmu bezpečnosti.
- 8.3.12 Přístup do pilotního prostoru. Podmínky pro přístup jiných osob než členů letové posádky do pilotního prostoru. Musí být uvedeny rovněž zásady týkající se přístupu inspektorů úřadu.
- 8.3.13 Používání neobsazených sedadel posádky. Podmínky a postupy pro používání neobsazených sedadel posádky.
- 8.3.14 Ztráta pracovní schopnosti členů posádky. Postupy, které je nutno dodržet v případě ztráty pracovní schopnosti členů posádky za letu. Musí být zahrnuty příklady druhů ztráty pracovní schopnosti a způsoby jejich rozpoznávání.
- 8.3.15 Požadavky na bezpečnost v kabině. Postupy zahrnující:
- a) přípravu kabiny k letu, požadavky za letu a přípravu k přistání, včetně postupů pro zabezpečení kabiny a palubních bufetů;
 - b) postupy, kterými se zajistí, aby cestující seděli tam, kde by mohli být nápomocni a nepřekáželi evakuaci z letounu, je-li požadována nouzová evakuace;
 - c) postupy, které se mají dodržovat při nastupování a vystupování cestujících, a
 - d) postupy pro případ plnění paliva, když cestující nastupují, vystupují nebo jsou na palubě;

▼ **M8**

- e) kouření na palubě.
- 8.3.16 Postupy instruktáže cestujících. Obsah, způsob a časování instruktáže cestujících v souladu s OPS 1.285.
- 8.3.17 Postupy pro letouny provozované za podmínek, kdy je na palubě předepsáno vybavení pro zjišťování kosmického nebo slunečního záření. Postupy pro používání vybavení k zjišťování kosmického nebo slunečního záření a zapisování udávaných hodnot, včetně činností, které mají být provedeny v případě překročení mezních hodnot uvedených v provozní příručce. Dále postupy, včetně postupů letových provozních služeb, které se použijí v případě rozhodnutí klesat nebo změnit trať.
- 8.3.18 Zásady používání systému autopilota a automatického tahu.
- 8.4 Provoz za každého počasí. Popis provozních postupů souvisejících s provozem za každého počasí (viz také hlava D a E OPS).
- 8.5 ETOPS. Popis provozních postupů ETOPS.
- 8.6 Používání seznamu minimálního vybavení (MEL) a seznamu povolených odchylek na draku (CDL).
- 8.7 Neobchodní lety. Postupy a omezení pro:
 - a) cvičné lety;
 - b) zkušební lety;
 - c) předávací lety;
 - d) technické přelety;
 - e) předváděcí lety a
 - f) přistavovací lety, včetně druhu osob, které smí být na palubě při takových letech.
- 8.8 Požadavky na kyslík:
 - 8.8.1 Vysvětlení podmínek, za nichž musí být poskytován a používán kyslík.
 - 8.8.2 Stanovené požadavky na kyslík pro:
 - a) letovou posádku;
 - b) palubní průvodčí a
 - c) cestující.
- 9. NEBEZPEČNÉ ZBOŽÍ A ZBRANĚ
 - 9.1 Informace, pokyny a obecné návody pro přepravu nebezpečného zboží včetně:
 - a) zásad provozovatele pro přepravu nebezpečného zboží;
 - b) pokyny k požadavkům na přijímání, označování štítky, manipulaci, ukládání a separaci nebezpečného zboží;
 - c) zvláštní oznamovací požadavky v případě nehody nebo události při přepravě nebezpečného zboží;
 - d) postupy pro reagování na nouzové situace zahrnující nebezpečné zboží;
 - e) povinností všech pracovníků zapojených podle OPS 1.1215 a
 - f) pokynů pro přepravu pracovníků zaměstnavatele.
 - 9.2 Podmínky, za nichž mohou být přepravovány válečné zbraně, válečné střelivo a sportovní zbraně.

10. BEZPEČNOST

10.1 Bezpečnostní pokyny a poučení, které nemají důvěrnou povahu a které obsahují pravomoci a odpovědnost provozního personálu. Zahřnuty musí být rovněž zásady a postupy pro jednání a hlášení trestných činů na palubě, např. protiprávního vměšování, sabotáže, vyhrožování bombou a únosu.

10.2 Popis preventivních bezpečnostních opatření a výcviku.

Poznámka: Části bezpečnostních pokynů a poučení mohou být vedeny jako důvěrné.

11. JEDNÁNÍ, OZNAMOVÁNÍ A HLÁŠENÍ UDÁLOSTÍ

Postupy pro jednání, oznamování a hlášení událostí. Tato část musí zahrnovat:

- a) definice událostí a definice příslušných povinností všech dotčených osob;
- b) vzory používaných formulářů pro hlášení událostí (nebo kopie těchto formulářů), návod k vyplnění těchto formulářů, adresy, kam mají být formuláře zaslány, a lhůty, v kterých je nutno tak učinit;
- c) popis, které útvary společnosti, úřady a další organizace je nutno informovat v případě letecké nehody, a návod, jak tak učinit a v jakém pořadí;
- d) postupy pro ústní oznamování incidentů, které zahrnují ACAS RA, nebezpečí srážky s ptáky a nebezpečné podmínky, stanovištěm letové provozní služby;
- e) postupy pro předkládání písemných hlášení o incidentech v letovém provozu, ACAS RA, srážkách s ptáky, incidentech nebo leteckých nehodách s nebezpečným zbožím a nezákonném vměšování;
- f) postupy hlášení k zajištění souladu s OPS 1.085 b) a 1.420. Tyto postupy musí zahrnovat vnitřní postupy hlášení vztahující se k bezpečnosti, které mají být dodržovány členy posádky a které jsou navrženy tak, aby velitel letadla byl neprodleně informován o jakémkoli incidentu, který ohrozil nebo může ohrozit bezpečnost v průběhu letu, a aby velitel letadla obdržel příslušné informace.

12. PRAVIDLA LÉTÁNÍ

Pravidla létání obsahující:

- a) pravidla letu za viditelnosti a podle přístrojů;
- b) územní použití pravidel létání;
- c) komunikační postupy, včetně postupů při ztrátě spojení;
- d) informace a pokyny týkající se zakročování proti civilním letounům;
- e) okolnosti, za nichž musí být udržována bdělost na příjmu;
- f) signály;
- g) soustavu času používanou v provozu;
- h) provozní povolení služeb řízení letového provozu, dodržování letového plánu a hlášení polohy;
- i) vizuální signály používané k varování neoprávněného letounu letícího v omezeném, zakázaném nebo nebezpečném prostoru nebo hodlajícího do uvedeného prostoru vstoupit;
- j) postupy pro piloty pozorující leteckou nehodu nebo přijímající tísňové volání;
- k) vizuální kódy země/vzduch pro použití trosečnický, popis a použití signalizačních prostředků a
- l) tísňové a pilnostní signály.

▼ **M8**

13. NÁJEM/PRONÁJEM

Popis provozních dohod pro nájem/pronájem, souvisejících postupů a odpovědnosti za řízení.

B. PROVOZ LETOUNU S OHLEDEM NA KONKRÉTNÍ TYP

Přihlednutí k rozdlům mezi typy a variantami typů pod těmito nadpisy:

0. OBECNÉ INFORMACE A MĚŘICÍ JEDNOTKY

0.1 Obecné informace (např. rozměry letounu), včetně popisu měřicích jednotek používaných v provozu daného typu letounu a převodní tabulky.

1. OMEZENÍ

1.1 Popis omezení daných osvědčením a popis použitelných provozních omezení obsahujících:

- a) právní základ osvědčení (např. CS-23, CS-25, příloha 16 ICAO (CS-36 a CS-34) atd.);
- b) konfigurace sedadel pro cestující každého typu letounu včetně vyobrazení;
- c) schválené druhy provozu (např. lety VFR/IFR, kategorie II/III, druh předepsané navigační výkonnosti (RNP), lety ve známých podmínkách tvoření námrazy atd.);
- d) složení posádky;
- e) hmotnost a těžiště;
- f) omezení rychlosti;
- g) letová(é) obálka(y);
- h) omezení větru včetně provozu na znečištěných drahách;
- i) omezení výkonnosti pro použitelné konfigurace;
- j) sklon dráhy;
- k) omezení na mokrých a znečištěných drahách;
- l) znečištění draku a
- m) omezení systémů.

2. NORMÁLNÍ POSTUPY

2.1 Normální postupy a povinnosti přidělené posádce, příslušné kontrolní seznamy, systém používání kontrolních seznamů a vyhlášení nezbytných koordinačních postupů mezi letovou posádkou a palubními průvodčími. Je nutno zahrnout tyto normální postupy a povinnosti:

- a) předletové;
- b) vzletové;
- c) nastavování a přezkušování výškoměru;
- d) pojíždění, vzlet a stoupání;
- e) omezování hluku;
- f) cestovní let a sestup;
- g) přiblížení, příprava a instruktáž na přistání;
- h) přiblížení podle pravidel letu za viditelnosti;
- i) přiblížení podle přístrojů;
- j) vizuální přiblížení a přiblížení okruhem;

▼ M8

- k) nezdařené přiblížení;
- l) normální přistání;
- m) po přistání a
- n) provoz na mokřích a znečištěných drahách.

3. MIMOŘÁDNÉ A NOUZOVÉ POSTUPY

3.1 Mimořádné a nouzové postupy a povinnosti přidělené posádce, příslušné kontrolní seznamy, systém používání kontrolních seznamů a vyhlášení nezbytných koordinačních postupů mezi letovou posádkou a palubními průvodčími. Je nutno zahrnout tyto mimořádné a nouzové postupy a povinnosti:

- a) ztráta pracovní schopnosti členů posádky;
- b) nacvičené úkony při požáru a kouři;
- c) let se ztrátou nebo částečnou ztrátou přetlaku v kabině;
- d) překročení omezení konstrukce, např. přistání s překročením maximálních mezních hodnot přistávací hmotnosti;
- e) překročení mezních hodnot kosmického záření;
- f) zásahy blesku;
- g) tísňová komunikace a upozornění složek řízení letového provozu na nouzové události;
- h) porucha motoru;
- i) porucha systémů;
- j) pokyny pro let na náhradní letiště v případě vážné technické poruchy;
- k) signalizace nebezpečného přiblížení k zemi;
- l) signalizace protisrážkového systému TCAS;
- m) stříhu větru a
- n) nouzové přistání/nouzové přistání na vodě a
- o) postupy pro nenadálé situace při odletu.

4. VÝKONNOST

4.0 Údaje o výkonnosti musí být poskytovány formou, v níž mohou být bez potíží použity.

4.1 Údaje o výkonnosti. Je nutno zahrnout materiály týkající se výkonnosti s uvedením nezbytných údajů ke splnění požadavků výkonnosti podle hlav F, G, H a I OPS 1, které umožňují určit:

- a) limity hmotnosti, výšky a teploty pro vzlet a počáteční stoupání;
- b) délku dráhy pro vzlet (suché, mokré, znečištěné);
- c) údaje o čisté dráze letu pro výpočet bezpečné výšky nad překážkami, případně dráze vzletu;
- d) úbytky gradientu pro stoupání s náklonem;
- e) limity stoupání na trati;
- f) limity stoupání v konfiguraci přiblížení;
- g) ► **C1** limity stoupání ◀ v konfiguraci přistání;
- h) délku přistávací dráhy (suché, mokré, znečištěné), včetně účinku selhání za letu takového systému nebo zařízení, které ovlivňuje délku přistání;

- i) energetické limity brzd a
 - j) rychlosti použitelné v různých fázích letu (rovněž s přihlédnutím k mokrým a znečištěným dráhám).
- 4.1.1 Doplnující údaje zahrnující lety v podmínkách námrazy. Je nutno zahrnout každou výkonnost podle osvědčení vztahující se k přípustné konfiguraci nebo odchylce konfigurace, např. protiblokovací systém brzd neschopný provozu.
- 4.1.2 Nejsou-li ve schválené letové příručce k dispozici údaje požadované pro příslušnou třídu výkonnosti, musí být zařazeny jiné údaje přijatelné pro úřad. Alternativně může provozní příručka obsahovat křížový odkaz na schválené údaje obsažené v letové příručce, pokud používání takových údajů často nebo v nouzovém případě není pravděpodobné.
- 4.2 Doplnkové údaje o výkonnosti. Doplnkové údaje o výkonnosti, jsou-li použitelné, obsahující:
- a) gradienty stoupání se všemi pracujícími motory;
 - b) údaje o ztracení výšky;
 - c) účinek kapalin pro odmrazování/ochranu proti tvorbě námrazy;
 - d) let s vysunutým přistávacím zařízením;
 - e) technické přelety s jedním nepracujícím motorem pro letouny se 3 a více motory a
 - f) lety prováděné podle ustanovení seznamu povolených odchylek na draku (CDL).
5. PLÁNOVÁNÍ LETU
- 5.1 Je nutno uvést údaje a pokyny nezbytné pro plánování před letem a za letu zahrnující okolnosti, jako jsou rozvrhy rychlosti a nastavení výkonu. Postupy pro lety s motorem(y) mimo provoz, pro ETOPS (zejména cestovní rychlost s jedním nepracujícím motorem a maximální vzdálenost k přiměřenému letišti stanovenému podle OPS 1.245) a lety na osamocená letiště.
- 5.2 Způsob výpočtu množství paliva potřebného pro různé fáze letu v souladu s OPS 1.255.
- 5.3 ► **C1** Výkonnostní údaje pro kritickou zálohu paliva a oblast provozu ETOPS včetně dostatečných údajů na podporu výpočtu kritické zálohy paliva a oblasti provozu na základě schválených údajů o výkonnosti letounu. Požadují se tyto údaje: ◀
- a) ► **C1** podrobné údaje o výkonnosti v případě nepracujícího motoru(ů) včetně průtoku (spotřeby) paliva za standardních a nestandardních atmosférických podmínek a v závislosti na rychlosti letu a nastavení výkonu, včetně: ◀
 - i) klesání (včetně čisté výkonnosti) viz případně OPS 1.505,
 - ii) ► **C1** dosažení výšky cestovního letu včetně 10 000 ft, ◀
 - iii) vyčkávání,
 - iv) ► **C1** dostup letounu (včetně čisté výkonnosti) a ◀
 - v) nezdařeného přiblížení;
 - b) ► **C1** podrobné údaje o výkonnosti v případě všech pracujících motorů, včetně údajů o minimálním průtoku (spotřebě) paliva za standardních a nestandardních atmosférických podmínek a v závislosti na rychlosti letu a nastavení výkonu, včetně: ◀
 - i) ► **C1** cestovního letu (dosažení výšky včetně 10 000 ft) a ◀
 - ii) vyčkávání;
 - c) podrobné údaje o jakýchkoli dalších faktorech, které jsou relevantní pro provoz ETOPS a mohou způsobit značné narušení výkonnosti, např. námraza na nechráněných plochách letounu, použití náporové turbíny (RAT), použití obraceče tahu apod.

► **C1** Nadmořské výšky, rychlosti letu, nastavení tahu a průtoku (spotřeby) paliva, které se používají k určení oblasti provozu ETOPS pro jednotlivé kombinace konstrukce-motor letadla, musí být použity rovněž ke zjištění odpovídající bezpečné výšky letu nad terénem a překážkami v souladu s tímto nařízením. ◀

6. HMOTNOST A VYVÁŽENÍ

Pokyny a údaje pro výpočet hmotnosti a vyvážení obsahující:

- a) systém výpočtu (např. indexový systém);
- b) informace a údaje pro zpracování dokumentace o hmotnosti a vyvážení, včetně druhů zpracovávaných ručně a s pomocí počítače;
- c) mezní hmotnosti a polohy těžiště pro typy, varianty nebo jednotlivé letouny používané provozovatelem a
- d) provozní hmotnost bez paliva a odpovídající těžiště nebo index.

7. NAKLÁDÁNÍ

Postupy a ustanovení pro nakládání a zajištění nákladu v letounu.

8. SEZNAM POVOLENÝCH ODCHYLEK NA DRAKU

Seznam(y) povolených odchylek na draku (CDL), pokud jej výrobce poskytuje, s přihlédnutím k provozovaným typům a variantám letounu a s uvedením postupů, které mají být dodrženy, je-li letoun odbaven podle podmínek svého seznamu povolených odchylek na draku.

9. SEZNAM MINIMÁLNÍHO VYBAVENÍ

Seznam minimálního vybavení (MEL) s přihlédnutím k provozovaným typům a variantám letounu a k druhu(ům)/oblasti(em) provozu. MEL musí zahrnovat navigační vybavení a brát v úvahu předepsanou navigační výkonnost pro danou trať a oblast provozu.

10. ZÁCHRANNÉ A NOUZOVÉ VYBAVENÍ VČETNĚ KYSLÍKU

- 10.1 Seznam vybavení pro přežití, které má být na palubě na prolétávaných tratích a postupy kontroly použitelnosti tohoto vybavení před vzletem. Uvedeny musí být rovněž pokyny týkající se umístění, přístupu a použití nouzového vybavení a vybavení pro přežití a příslušné kontrolní seznamy.
- 10.2 Postup určování požadovaného množství kyslíku a množství, které je k dispozici. Je nutno zvážit profil letu, počet osob a možnost dekomprese kabiny. Poskytnuté informace musí být ve formě, v níž je lze použít bez potíží.

11. POSTUPY NOUZOVÉ EVAKUACE

- 11.1 Pokyny pro přípravu k nouzové evakuaci, včetně určení koordinace a nouzových pracovních míst posádky.
- 11.2 Postupy nouzové evakuace. Popis povinností všech členů posádky pro rychlou evakuaci letounu, zacházení s cestujícími v případě vynuceného přistání, nouzového přistání na vodě či při jiné nenadálé události.

12. SYSTÉMY LETOUNU

Popis systémů letounu, jejich ovládacích prvků, signálů a návodu k obsluze.

C. TRAŤOVÉ A LETIŠTNÍ POKYNY A INFORMACE

1. Pokyny a informace týkající se komunikace, navigace a letišť a zahrnující minimální letové hladiny a výšky pro každou trať, která má být létána, a provozní minima každého letiště, které se má používat, obsahující:
 - a) minimální letovou hladinu/výšku;
 - b) provozní minima pro odletová, cílová a náhradní letiště;
 - c) komunikační zařízení a navigační prostředky;
 - d) údaje o drahách a zařízeních letišť;
 - e) postupy přiblížení, nezdařeného přiblížení a odletu, včetně postupů pro omezení hluku;
 - f) postupy při ztrátě spojení;
 - g) zařízení pro pátrání a záchranu v prostoru, nad nímž má letoun letět;
 - h) popis leteckých map, které musí být na palubě s ohledem na druh letu a prolétávanou trať, včetně způsobu prověření jejich platnosti;
 - i) dostupnost leteckých informací a meteorologických služeb;
 - j) postupy komunikace a navigace na trati;
 - k) kategorizace letišť pro schválení kvalifikace letové posádky;
 - l) zvláštní letištní omezení (omezení výkoností a provozními postupy).

D. VÝCVIK

1. Osnovy výcviku a programy přezkušování pro veškerý provozní personál s přidělenými provozními povinnostmi ve spojení s přípravou nebo provedením letu.
2. Osnovy výcviku a programu přezkušování musí obsahovat:
 - 2.1 pro letovou posádku: všechny příslušné body podle hlavy E a N;
 - 2.2 pro palubní průvodčí: všechny příslušné body podle hlavy O;
 - 2.3 pro dotčený provozní personál, včetně členů posádky:
 - a) všechny příslušné body podle hlavy R (letecká přeprava nebezpečného zboží) a
 - b) všechny příslušné body podle hlavy S (bezpečnost);
 - 2.4 pro provozní personál jiný než členové posádky (např. dispečeri, obsluhující personál atd.): všechny ostatní body podle OPS vztahující se k jejich povinnostem.
3. Postupy:
 - 3.1 Postupy pro výcvik a přezkušování.
 - 3.2 Postupy, které se použijí v případě, že pracovníci nedosáhnou nebo si neudrží požadovanou úroveň způsobilosti.
 - 3.3 Postupy, kterými se zajistí, aby mimořádné nebo nouzové situace vyžadující použití části případně všech mimořádných nebo nouzových postupů a simulace IMC nebyly v průběhu obchodních dopravních letů simulovány umělými prostředky.
4. Popis dokumentace, která se má uchovávat, a lhůty pro její uložení (viz dodatek 1 k OPS 1.1065).

*Dodatek 1 k OPS 1.1065***Lhůty uložení dokumentů**

Provozovatel zajistí, aby níže uvedené informace/dokumenty byly uloženy v přijatelné podobě a byly dostupné úřadu po dobu uvedenou v následujících tabulkách.

Poznámka: Doplnkové informace týkající se záznamů o údržbě jsou uvedeny v části M bodu M.A.306 c), vedení technického deníku letounu.

*Tabulka 1***Informace používané k přípravě a provedení letu**

Informace používané k přípravě a provedení letu popsané v OPS 1.135	
Provozní letový plán	3 měsíce
Technický deník letounu	36 měsíců od data posledního zápisu v souladu s částí M M.A.306 c)
Instruuující dokumentace NOTAM/AIS specifická pro danou trať, pokud ji upravil provozovatel	3 měsíce
Dokumentace o hmotnosti a vyvážení	3 měsíce
Ohlášení zvláštních nákladů, včetně písemné informace pro velitele letadla o nebezpečném zboží	3 měsíce

*Tabulka 2***Hlášení**

Hlášení	
Palubní deník	3 měsíce
Hlášení z letu pro záznam podrobných informací o každé události podle OPS 1.420, nebo událostí, které velitel letadla pokládá za nezbytné hlásit/zapsat	3 měsíce
Hlášení o překročení doby služby nebo zkrácení doby odpočinku	3 měsíce

*Tabulka 3***Záznamy o letové posádce**

Záznamy o letové posádce	
Doba letové služby, služby a odpočinku	15 měsíců

Záznamy o letové posádce	
Průkaz způsobilosti	Dokud člen letové posádky využívá pro provozovatele práva daná průkazem
Přeškolovací výcvik a přezkoušení	3 roky
Kurz velení (včetně přezkoušení)	3 roky
Opakovací výcvik a přezkoušení	3 roky
Výcvik a přezkoušení pilotování z kteréhokoli sedadla	3 roky
Nedávná praxe (viz OPS 1.970)	15 měsíců
Traťové a letištní kvalifikace (viz OPS1.975)	3 roky
Výcvik a kvalifikace pro specifické druhy provozu, vyžaduje-li se podle OPS (např. ETOPS za provozních podmínek kategorie II/III)	3 roky
Popřípadě výcvik v zacházení s nebezpečným zbožím	3 roky

Tabulka 4

Záznamy o palubních průvodčích

Záznamy o palubních průvodčích	
Doba letové služby, služby a odpočinku	15 měsíců
Počáteční výcvik, přeškolovací a rozdílový výcvik (včetně přezkoušení)	Po dobu zaměstnání palubního průvodčího u provozovatele
Opakovací a udržovací výcvik (včetně přezkoušení)	12 měsíců od skončení pracovního poměru palubního průvodčího u provozovatele
Popřípadě výcvik v zacházení s nebezpečným zbožím	3 roky

Tabulka 5

Záznamy o ostatním provozním personálu

Záznamy o ostatním provozním personálu	
Záznamy o výcviku/kvalifikaci ostatního personálu, pro něž se podle OPS požaduje schválený program výcviku	Poslední 2 záznamy o výcviku

Tabulka 6

Jiné záznamy

Jiné záznamy	
Záznamy o dávkách kosmického a slunečního záření	12 měsíců od skončení pracovního poměru člena posádky u provozovatele
Záznamy o systému jakosti	5 let
Doklad o dopravě nebezpečného zboží	3 měsíce po dokončení letu
Kontrolní seznam pro přejímku nebezpečného zboží	3 měsíce po dokončení letu

HLAVA Q

*OMEZENÍ DOBY LETOVÉ SLUŽBY A SLUŽBY A POŽADAVKY NA DOBU ODPOČINKU**OPS 1.1090***Cíl a oblast působnosti**

1. Provozovatel stanoví omezení doby letové služby a služby a doby odpočinku pro členy posádky.
2. Provozovatel zajistí, aby u všech jeho letů:
 - 2.1 Omezení doby letové služby a služby a doby odpočinku byla v souladu s:
 - a) ustanoveními této hlavy a
 - b) případnými dalšími ustanoveními, která úřad uplatňuje k zajištění bezpečnosti v souladu s ustanoveními této hlavy.
 - 2.2 Lety se plánují tak, aby skončily v přípustné době letové služby s přihlédnutím k času potřebnému k předletové přípravě, době letu a průletového odbavení letadla.
 - 2.3 Rozpisy služeb je nutno připravit a oznámit dostatečně včas, aby členové posádky měli možnost napláňovat si přiměřený odpočinek.
3. Odpovědnost provozovatelů
 - 3.1 Provozovatel určí pro každého člena posádky mateřské letiště.
 - 3.2 Od provozovatelů se očekává, že uváží vztah mezi četností a organizací doby letové služby a dobou odpočinku a patřičně přihlédnou ke kumulativním účinkům dlouhých dob služby přerušovaných pouze minimální dobou odpočinku.
 - 3.3 Provozovatelé musí služby napláňovat tak, aby se zamezilo nežádoucím praktikám, jako jsou střídání denních a nočních služeb nebo přemístění členů posádky, které vede k vážnému narušení spánkového a pracovního rytmu.
 - 3.4 Provozovatele musí napláňovat místní dny volna a předem je oznámit členům posádky.
 - 3.5 Provozovatelé zajistí, aby doby odpočinku zajišťovaly dostatek času, aby se posádka mohla zotavit z účinků předchozí služby a dostatečně si odpočinout před začátkem další doby letové služby.
 - 3.6 Provozovatelé zajistí, aby doby letové služby byly napláňovány tak, aby členové posádky nebyli unaveni a mohli za všech okolností vykonávat službu na uspokojivé úrovni bezpečnosti.
4. Odpovědnost členů posádky
 - 4.1 Člen posádky nesmí vykonávat službu na palubě letadla, jestliže ví, že je unaven či existuje riziko únavy, nebo se natolik necítí dobře, že by let mohl být ohrožen.
 - 4.2 Členové posádky by měli pokud možno co nejlépe využívat poskytnutých příležitostí a zařízení k odpočinku a řádně plánovat a využívat doby svého odpočinku.
5. Odpovědnost úřadů pro civilní letectví
 - 5.1 Odchyly
 - 5.1.1 S výhradou ustanovení článku 8 může úřad povolit odchyly od požadavků této hlavy v souladu s použitelnými právními předpisy a postupy v dotčených členských státech a po konzultaci se zúčastněnými stranami.
 - 5.1.2 Každý provozovatel musí na základě provozních zkušeností a s přihlédnutím k dalším relevantním faktorům, např. současným vědeckým poznatkům, úřadu prokázat, že jeho žádost o odchylku zajistí rovnocennou úroveň bezpečnosti.

Tyto odchyly jsou případně spojeny s vhodnými opatřeními ke zmírnění.

*OPS 1.1095***Definice**

Pro účely tohoto nařízení platí tyto definice:

- 1.1 **Zesílená letová posádka:**
Letová posádka, která se skládá z většího než minimálního počtu členů posádky potřebného pro provoz letounu, v níž každý člen letové posádky může opustit své místo a být nahrazen jiným členem letové posádky s vhodnou kvalifikací.
- 1.2 **Doba letu:**
Doba mezi prvním pohybem letounu při opouštění parkovacího stání s cílem vzletět až k zastavení na určeném parkovacím stání a po zastavení všech motorů nebo vrtulí.
- 1.3 **Přestávka:**
Doba bez jakýchkoli služebních povinností, která se započítává jako služba a která je kratší než doba odpočinku.
- 1.4 **Služba:**
Veškeré úkoly, které musí člen posádky vykonávat v souvislosti s podnikáním držitele AOC. Neobsahuje-li toto nařízení v tomto ohledu žádná zvláštní pravidla, stanoví úřad, zda a v jakém rozsahu se doba letové zálohy započítává jako služba.
- 1.5 **Doba služby:**
Doba, která začíná okamžikem, ke kterému provozovatel od člena posádky požaduje, aby nastoupil do služby, a končí, jakmile člen posádky nemá žádné další povinnosti.
- 1.6 **Doba letové služby:**
Dobou letové služby je jakákoli doba, během níž osoba pracuje v letadle jako člen jeho posádky. Doba letové služby začíná okamžikem, ke kterému provozovatel od člena posádky požaduje, aby se přihlásil k letu nebo sérii letů; končí v okamžiku skončení posledního letu, během něhož dotyčná osoba pracuje jako člen posádky.
- 1.7 **Mateřské letiště:**
Místo, které provozovatel určí členu posádky, v němž člen posádky obvykle začíná a končí dobu služby nebo sérii dob služby a v němž provozovatel za normálních okolností není odpovědný za ubytování dotyčného člena posádky.
- 1.8 **Místní den:**
Doba v délce 24 hodin začínající ve 00:00 hodin místního času.
- 1.9 **Místní noc:**
Doba v délce 8 hodin mezi 22:00 hodin a 8:00 hodin místního času.
- 1.10 **Jednotlivý den volna:**
Jednotlivý den volna zahrnuje dvě místní noci. Doba odpočinku může být zahrnuta jako část volného dne.
- 1.11 **Člen posádky vykonávající službu:**
Člen posádky, který vykonává své povinnosti v letadle během letu nebo části letu.
- 1.12 **Přemístění:**
Přesun člena posádky, který nevykonává službu, z jednoho místa na druhé na příkaz provozovatele vyjma doby přepravy. Doba přepravy je definována jako:
— doba cesty tam a zpět mezi bydlištěm a určeným místem, kde se má hlásit do služby,
— doba místního přesunu z místa odpočinku do místa nástupu do služby a zpět.
- 1.13 **Doba odpočinku:**

Stanovená nepřerušovaná doba, během níž nemá člen posádky žádné povinnosti a není v letové záloze na letišti.

1.14 Letová záloha:

Stanovená doba, během níž provozovatel od člena posádky požaduje, aby byl k dispozici pro přidělení na let, umístění nebo jinou službu bez předchozí doby odpočinku.

1.15 Útlumová fáze cirkadiálního rytmu (Window of Circadian Low (WOCL)):

Doba mezi 02:00 hodin a 05:59 hodin. V rámci tří časových pásem se WOCL vztahuje k času mateřského letiště. Při více než třech časových pásmech se WOCL vztahuje po dobu prvních 48 hodin po opuštění mateřského letiště k času mateřského letiště a poté k místnímu času.

OPS 1.1100

Omezení doby letové služby a služby

1.1 Kumulativní hodiny služby

Provozovatel zajistí, aby celkové doby služby přidělené členu posádky nepřekračovaly:

- a) 190 hodin služby během 28 po sobě následujících dnů, rozložených na toto období pokud možno rovnoměrně, a
- b) 60 hodin služby během 7 po sobě následujících dnů.

1.2 Omezení celkových dob letu

Provozovatel zajistí, aby celkové doby letů, na něž je jednotlivý člen posádky přidělen, nepřekračovaly:

- a) 900 hodin doby letu v kalendářním roce;
- b) 100 hodin doby letu během 28 po sobě následujících dnů.

OPS 1.1105

Maximální denní doba letové služby

1.1 OPS se nevztahuje na jednopilotní provoz a provoz letecké záchranné služby.

1.2 Provozovatel stanoví doby hlášení do služby, které realisticky zohledňují dobu potřebnou pro splnění povinností na zemi souvisejících s bezpečností, jež byly schváleny úřadem.

1.3 Maximální základní denní doba letové služby činí 13 hodin.

1.4 Těchto 13 hodin se sníží o 30 minut za každý úsek letu počínaje třetím úsekem, nejvýše však celkem o dvě hodiny.

1.5 Začíná-li doba letové služby ve WOCL, sníží se maximální počet uvedený v bodu 1.3 a 1.4 o 100 % času zasahujícího do této doby, nejvýše však o dvě hodiny. Pokud doba letové služby končí ve WOCL nebo zcela zahrnuje tuto dobu, zkrátí se doba letové služby uvedená v bodu 1.3 a 1.4 o 50 % času zasahujícího do této doby.

2. Prodloužení

2.1 Maximální denní dobu letové služby je možno prodloužit o jednu hodinu.

2.2 Prodloužení není povoleno u základní doby letové služby zahrnující 6 nebo více úseků letu.

2.3 Pokud doba letové služby zasahuje do WOCL dobou do 2 hodin, prodloužení je omezeno na nejvýše čtyři úseky letu.

2.4 Pokud doba letové služby zasahuje do WOCL dobou delší než 2 hodiny, prodloužení je omezeno na nejvýše dva úseky letu.

2.5 Během 7 po sobě následujících dnů jsou přípustná nejvýše dvě prodloužení.

2.6 Předpokládá-li se prodloužení doby letové služby, prodloužuje se minimální doba odpočinku před letem a po něm vždy o dvě hodiny nebo se doba odpočinku po letu prodlouží o čtyři

hodiny. Dojde-li k prodloužení u po sobě následujících dob letové služby, musí doby odpočinku před letem a po něm mezi dvěma nasazeními na sebe navazovat.

- 2.7 Začíná-li prodloužená doba letové služby v době mezi 22:00 hodin a 04:59 hodin, provozovatel omezí dobu letové služby na 11 hodin 45 minut.
3. Palubní průvodčí
- 3.1 U palubních průvodčích přidělených na let nebo sérii letů je možno prodloužit dobu jejich letové služby o rozdíl mezi dobou hlášení do služby palubních průvodčích a letové posádky, nepřekračuje-li tento rozdíl jednu hodinu.
4. Velikost provozu
- 4.1 Posádky na lety musí být naplánovány tak, aby lety mohly být dokončeny v maximálně přípustné době letové služby. K dosažení tohoto cíle přijme provozovatel opatření ke změně v plánování posádek nebo složení posádky nejpozději tehdy, když skutečný provoz překračuje maximální dobu letové služby u více než 33 % letů během naplánovaného sezónního období.
5. Přemístění
- 5.1 Veškerý čas vynaložený na přemístění se započítává jako služba.
- 5.2 Přemístění po hlášení do služby, ale před samotnou službou na palubě se započítává jako součást doby letové služby, ne však jako úsek letu.
- 5.3 Úsek přemístění v bezprostřední návaznosti na službu na palubě se bere v úvahu pro výpočet minimální doby odpočinku podle OPS 1.1110 bodů 1.1 a 1.2.
6. Prodloužená doba letové služby (dělená letová služba)
- 6.1 Úřad může povolit provoz na základě prodloužené doby letové služby zahrnující částečný odpočinek s výhradou ustanovení článku 8.
- 6.2 Každý provozovatel musí na základě provozních zkušeností a s přihlédnutím k dalším relevantním faktorům, např. současným vědeckým poznatkům, úřadu prokázat, že žádost o prodlouženou dobu letové služby zajistí rovnocennou úroveň bezpečnosti.

OPS 1.1110

Doba odpočinku

1. Minimální doba odpočinku
- 1.1 Minimální doba odpočinku, kterou je nutno poskytnout před zahájením doby letové služby začínající na mateřském letišti, musí být nejméně stejně dlouhá jako předchozí doba služby nebo 12 hodin podle toho, která doba je delší.
- 1.2 Minimální doba odpočinku, kterou je nutno poskytnout před zahájením doby letové služby začínající mimo mateřské letiště, musí být nejméně stejně dlouhá jako předchozí doba služby nebo 10 hodin podle toho, která doba je delší. Při minimální době odpočinku mimo mateřské letiště musí provozovatel zajistit možnost osmihodinového spánku s patřičným přihlédnutím k cestě a jiným fyziologickým potřebám.
- 1.3 Provozovatel zajistí, aby účinky rozdílů časových pásem na členy posádky byly kompenzovány dodatečnou dobou odpočinku upravenou úřadem s výhradou ustanovení článku 8.
- 1.4.1 Bez ohledu na body 1.1 a 1.2 a s výhradou ustanovení článku 8 může úřad schválit úpravy se zkrácenou dobou odpočinku.
- 1.4.2 Každý provozovatel musí na základě provozních zkušeností a s přihlédnutím k dalším relevantním faktorům, např. současným vědeckým poznatkům, úřadu prokázat, že jeho žádost o úpravu se zkrácenou dobou odpočinku zajistí rovnocennou úroveň bezpečnosti.
2. Doby odpočinku
- 2.1 Provozovatel zajistí, aby se minimální doba odpočinku v souladu s výše uvedenou úpravou pravidelně prodlužovala na dobu odpočinku v týdnu v délce 36 hodin včetně dvou místních nocí, aby mezi koncem jedné doby odpočinku v týdnu a začátkem další doby odpočinku

v týdnu nebylo nikdy více než 168 hodin. Odchylně od OPS 1.1095 bodu 1.9 může úřad rozhodnout, že druhá z těchto místních nocí může začínat od 20:00 hodin, pokud doba odpočinku v týdnu trvá nejméně 40 hodin.

*OPS 1.1115***Prodloužení doby letové služby na základě doby odpočinku během letu**

1. S výhradou ustanovení článku 8 a za předpokladu, že provozovatel na základě provozních zkušeností a s přihlédnutím k dalším relevantním faktorům, např. současným vědeckým poznatkům, úřadu prokáže, že jeho žádost zajistí rovnocennou úroveň bezpečnosti:
 - 1.1 Zesílená letová posádka

Úřad stanoví požadavky v souvislosti se zesílením základní letové posádky za účelem prodloužení doby letové služby překračující omezení stanovená v OPS 1.1105.
 - 1.2 Palubní průvodčí

Úřad stanoví požadavky v souvislosti s minimální dobou odpočinku během letu u palubních průvodčích, pokud doba letové služby překračuje omezení stanovená v OPS 1.1105.

*OPS 1.1120***Nepředvídané okolnosti ve skutečném letovém provozu – pravomoc velitele letadla**

1. S přihlédnutím k nutnosti obezřetného zvládnutí níže uvedených situací během skutečného letového provozu, který začíná dobou hlášení do služby, je možno v případě nepředvídaných okolností upravit omezení doby letové služby, služby a odpočinku stanovená v této hlavě. Tyto úpravy musí být přijatelné pro velitele letadla po konzultaci se všemi ostatními členy posádky a za všech okolností musí splňovat tyto podmínky:
 - 1.1 Maximální dobu letové služby uvedenou v OPS 1.1105 bodu 1.3 nelze prodloužit o více než dvě hodiny, nebyla-li letová posádka zesílena. V tomto případě je možno prodloužit maximální dobu letové služby nejvýše o 3 hodiny.
 - 1.1.1 Nastanou-li v posledním úseku letu v rámci doby letové služby po startu nepředvídané okolnosti, které vedou k překročení přípustného prodloužení, může let pokračovat na plánované cílové letiště nebo náhradní letiště.
 - 1.1.2 V případě uvedených okolností je možno zkrátit dobu odpočinku po době letové služby, v žádném případě však ne na dobu kratší, než je minimální doba odpočinku stanovená v OPS 1.1110 bodu 1.2 této hlavy.
 - 1.2 V případě zvláštních okolností, jež by mohly vést k velké únavě, zkrátí velitel letadla po konzultaci s dotčenými členy posádky skutečnou dobu letové služby nebo prodlouží dobu odpočinku s cílem zamezit škodlivým účinkům na bezpečnost letu.
 - 1.3 Provozovatel zajistí, aby:
 - 1.3.1 velitel letadla předložil provozovateli zprávu, došlo-li během skutečného provozu na základě jeho pravomoci k prodloužení doby letové služby nebo ke zkrácení doby odpočinku, a
 - 1.3.2 překračuje-li prodloužení doby letové služby nebo zkrácení doby odpočinku jednu hodinu, byla kopie zprávy, k níž provozovatel musí připojit svůj komentář, zaslána úřadu nejpozději do 28 dnů po události.

*OPS 1.1125***Letová záloha**

1. Letová záloha na letišti
 - 1.1 Člen posádky vykonává letovou zálohu na letišti od okamžiku hlášení do služby na obvyklém místě hlášení do skončení oznámené letové zálohy.
 - 1.2 Letová záloha na letišti se plně započítává pro účely výpočtu kumulativních hodin služby.

- 1.3 Následuje-li bezprostředně po letové záloze na letišti letová služba, stanoví úřad vztah mezi letovou zálohou na letišti a přidělenou letovou službou. V tomto případě se letová záloha na letišti připočítává k době služby uvedené v OPS 1.1110 v bodech 1.1 a 1.2 pro účely výpočtu minimální doby odpočinku.
- 1.4 Nedojde-li během letové zálohy na letišti k přidělení letové služby, následuje po skončení letové zálohy nejméně doba odpočinku podle příslušné úpravy úřadu.
- 1.5 Během letové zálohy na letišti poskytne provozovatel členu posádky klidné a pohodlné místo, které není přístupné veřejnosti.
2. Jiné formy letové zálohy (včetně letové zálohy v hotelu)
 - 2.1 S výhradou ustanovení článku 8 upravuje všechny ostatní formy letové zálohy úřad, a to s přihlédnutím k těmto aspektům:
 - 2.1.1 Všechny činnosti musí být uvedeny v rozpisu služeb nebo předem oznámeny.
 - 2.1.2 Začátek a konec doby letové zálohy je nutno určit a oznámit předem.
 - 2.1.3 Je nutno určit maximální dobu letové zálohy na jiném místě, než je stanovené místo hlášení do služby.
 - 2.1.4 S přihlédnutím k zařízením, která mají členové posádky k dispozici pro odpočinek, a ostatním relevantním faktorům se stanoví vztah mezi letovou zálohou a přidělenou letovou službou plynoucí z letové zálohy.
 - 2.1.5 Stanoví se započítávání dob letové zálohy pro účely kumulativních hodin služby.

*OPS 1.1130***Strava**

Členové posádky musí mít příležitost k jídlu a pití, aby se zamezilo zhoršení výkonnosti členů posádky, zejména trvá-li doba letové služby déle než 6 hodin.

*OPS 1.1135***Záznamy o době letové služby, služby a odpočinku**

1. Provozovatel zajistí, aby záznamy členu posádky obsahovaly tyto údaje:
 - a) celkových dobách letu;
 - b) začátek, doba trvání a konec každé doby služby nebo doby letové služby;
 - c) doby odpočinku a dny volna

a aby tyto záznamy byly uchovávány k zajištění shody s požadavky této hlavy. Kopie těchto záznamů jsou na požádání poskytnuty členu posádky.
2. Pokud záznamy vedené provozovatelem podle bodu 1 nezahrnují všechny doby letové služby, doby služby a doby odpočinku, vede dotyčný člen posádky individuální záznamy o svých:
 - a) celkových dobách letu;
 - b) začátek, doba trvání a konec každé doby služby nebo doby letové služby, a
 - c) doby odpočinku a dny volna.
3. Člen posádky předloží na požádání své záznamy provozovateli, který využívá jeho služeb, před zahájením doby letové služby.
4. Záznamy se uchovávají po dobu nejméně patnácti kalendářních měsíců ode dne posledního příslušného záznamu nebo déle, je-li tak vyžadováno v souladu s vnitrostátními právními předpisy.
5. Kromě toho uchovávají provozovatelé odděleně všechna hlášení velitele letadla o prodloužené době letové služby, prodloužených hodinách letu a o zkrácených dobách odpočinku po dobu nejméně šesti měsíců od události.

HLAVA R

LETECKÁ PŘEPRAVA NEBEZPEČNÉHO ZBOŽÍ

OPS 1.1145

Obecně

Provozovatel musí splnit použitelná ustanovení obsažená v technických pokynech bez ohledu na to, zda:

- a) je let zcela nebo zčásti na území státu nebo zcela mimo ► **C1** jeho území nebo ◀
- b) v souladu s OPS 1.1155 je drženo oprávnění k přepravě nebezpečného zboží.

OPS 1.1150

Terminologie

- a) Pojmy použité v této hlavě mají tento význam:
 - 1) Kontrolní seznam pro přejímku. Doklad používaný k tomu, aby usnadnil provádění kontroly vnějšího vzhledu balení nebezpečného zboží a s ním souvisejících dokladů k určení, zda byly splněny všechny příslušné požadavky.
 - 2) Oprávnění. Pouze pro účely dodržení OPS 1.1165 bodu b) 2 oprávnění uvedené v technických pokynech a vydané úřadem k přepravě nebezpečného zboží, jehož přeprava je normálně nebo z jiných důvodů zakázána, jak je uvedeno v technických pokynech.
 - 3) Nákladní letadlo. Letadlo přepravující zboží nebo majetek, ne však cestující. V této souvislosti se za cestující nepovažují:
 - i) člen posádky,
 - ii) zaměstnanec provozovatele, kterému pokyny uvedené v provozní příručce dovolují, aby byl na palubě,
 - iii) ► **C1** oprávněný zástupce úřadu nebo ◀
 - iv) osoba s povinnostmi týkajícími se konkrétní zásilky na palubě.
 - 4) Nebezpečné zboží. Předměty nebo látky, které mohou představovat riziko pro zdraví, bezpečnost, majetek nebo životní prostředí a které jsou uvedeny v seznamu nebezpečného zboží v technických pokynech nebo které jsou označeny podle uvedených pokynů.
 - 5) Letecká nehoda s nebezpečným zbožím. Událost spojená s přepravou nebezpečného zboží a vztahující se k této přepravě, která má za následek smrtelné nebo těžké zranění osoby nebo velké škody na majetku.
 - 6) Incident s nebezpečným zbožím. Událost jiná než letecká nehoda s nebezpečným zbožím spojená s přepravou nebezpečného zboží a vztahující se k této přepravě, k níž nemusí nutně dojít na palubě letadla a která má za následek zranění osoby, škodu na majetku, požár, rozbití, rozlítí, únik kapaliny nebo záření či jiný důkaz, že nebyla zachována neporušenost obalu. Každá událost vztahující se k letecké přepravě nebezpečného zboží, která vážně ohrozí letadlo nebo jeho osazenstvo, se rovněž pokládá za incident s nebezpečným zbožím.
 - 7) Doklad o přepravě nebezpečného zboží. Doklad, který je stanoven v technických pokynech. Je vyplněn osobou, která předkládá nebezpečné zboží k letecké přepravě, a obsahuje informace o tomto zboží.
 - 8) Výjimka. Pouze pro účely dodržení této hlavy oprávnění uvedené v technických pokynech a vydané všemi příslušnými úřady zajišťující vynětí z požadavků technických pokynů.

- 9) Nákladní kontejner. Nákladní kontejner je předmětem vybavení pro přepravu radioaktivních materiálů, který má usnadnit přepravu tohoto materiálu, baleného či nebaleného, jedním nebo více způsoby dopravy. (Poznámka: viz jednotkové nákladové vybavení, nejedná-li se o radioaktivní materiál.)
- 10) Přepravní jednatel. Firma, která jménem provozovatele vykonává některé nebo všechny jeho činnosti, včetně přijímání, nakládání, vykládání, překládání či jiného zacházení s cestujícími nebo nákladem.
- 11) Přebal. Pouzdro použité jedním odesílatelem, které obsahuje jedno nebo více balíků a tvoří manipulační celek usnadňující manipulaci a uložení. (Poznámka: do této definice není zahrnuto jednotkové nákladové zařízení.)
- 12) Balík. Kompletní produkt balicí operace obsahující obal a jeho obsah připravený k přepravě.
- 13) Obaly. Schránky a všechny ostatní součásti nebo materiály nezbytné k tomu, aby schránka mohla plnit svou funkci obalu.
- 14) Těžké zranění. Zranění, které utrpěla osoba při letecké nehodě a které:
 - i) vyžaduje hospitalizaci po dobu delší než 48 hodin započatou do sedmi dnů od vzniku zranění nebo
 - ii) mělo za následek zlomeninu jakékoliv kosti (vyjma jednoduchých zlomenin prstů na ruce, prstů na noze nebo zlomení nosu) nebo
 - iii) způsobilo tržnou ránu mající za následek silné krvácení, poškození nervů, svalů nebo šlach nebo
 - iv) způsobilo vnitřní zranění některého orgánu nebo
 - v) způsobilo popáleniny druhého nebo třetího stupně nebo jakékoliv popáleny zahrnující více než 5 % povrchu těla nebo
 - vi) způsobilo prokazatelné vystavení se infekčním látkám nebo nebezpečné radiaci.
- 15) Technické pokyny. Poslední platné vydání Technických pokynů pro bezpečnou leteckou přepravu nebezpečného zboží, včetně doplňků a dodatků schválených a vydaných z rozhodnutí Rady Mezinárodní organizace civilního letectví (dokument ICAO 9284–AN/905).
- 16) Jednotkové nákladové zařízení. Druh letadlového kontejneru, letadlové palety se sítí nebo letadlové palety se sítí přes iglů. (Poznámka: Do této definice není zahrnut přebal; pokud jde o kontejner obsahující radioaktivní materiál, viz nákladní kontejner.)

*OPS 1.1155***Oprávnění k přepravě nebezpečného zboží**

- a) Provozovatel nesmí přepravovat nebezpečné zboží, nemá-li k tomu oprávnění úřadu.
- b) Před vydáním oprávnění k přepravě nebezpečného zboží musí provozovatel přesvědčit úřad, že byl poskytnut odpovídající výcvik, že všechny příslušné dokumenty (např. pro pozemní obsluhu, odbavení letounu a výcvik) obsahují informace a pokyny týkající se nebezpečného zboží a že jsou zavedeny postupy pro zajištění bezpečného nakládání s nebezpečným zbožím ve všech etapách letecké přepravy.

Poznámka: Výjimka nebo oprávnění uvedené v OPS 1.1165 b) 1 nebo 2 jsou nad rámec výše uvedeného a podmínky v bodu b) se nemusí nezbytně uplatnit.

*OPS 1.1160***Oblast působnosti**

Předměty a látky, které by jinak byly klasifikovány jako nebezpečné zboží, které však v souladu s částí 1 a 8 uvedených technických pokynů nepodléhají těmto pokynům, jsou vyňaty z této hlavy za předpokladu, že:

- a) pokud jsou se souhlasem provozovatele umístěny na palubu s cílem poskytovat během letu lékařskou pomoc pacientovi, jsou:
 - 1) přepravovány pro použití za letu nebo jsou součástí stálého vybavení letounu, pokud byl upraven pro specializované použití při lékařské evakuaci nebo se přepravují letem, který vykonává týž letoun s cílem vyzvednout pacienta nebo poté, co byl uvedený pacient předán, pokud je neproveditelné naložit nebo vyložit zboží v době letu, jímž je pacient přepravován, avšak s úmyslem, že bude zboží vyloženo, jakmile to bude proveditelné, a
 - 2) pokud jsou se souhlasem provozovatele umístěny na palubu s cílem poskytovat během letu lékařskou pomoc pacientovi, nebezpečné zboží je omezeno na následující položky a musí být uchováváno v postavení, v němž se používá, nebo musí být bezpečně uloženo, pokud se nepoužívá, a je bezpečně upevněno během vzletu a přistání a pokaždé, kdy to velitel považuje za nezbytné v zájmu bezpečnosti:
 - i) tlakové nádoby musí být vyrobeny výhradně za účelem úschovy a přepravy daného plynu;
 - ii) léky a jiné léčebné látky, které musí být v době, kdy se používají v letounu, pod dozorem školeného personálu;
 - iii) zařízení s bateriemi článků obsahujících elektrolyt, která musí být uložena, a je-li to nezbytné, zajištěna ve svislé poloze, aby se zabránilo vylití elektrolytu;
- b) požaduje se, aby byly na palubě v souladu s příslušnými použitelnými předpisy nebo z provozních důvodů, ačkoli předměty a látky, které jsou určeny jako náhrady nebo které byly vyjmuty za účelem náhrady, se musí v letounu přepravovat tak, jak je uvedeno v technických pokynech;
- c) jsou v zavazadlech:
 - 1) přepravovaných cestujícími nebo členy posádky v souladu s technickými pokyny nebo
 - 2) oddělených od jejich majitele během tranzitu (např. ztracených zavazadlech nebo nesprávně směřovaných zavazadlech), které ale provozovatel přepravuje.

*OPS 1.1165***Omezení přepravy nebezpečného zboží**

- a) Provozovatel přijme veškerá přiměřená opatření, kterými zajistí, aby předměty a látky nebo jiné zboží uvedené v celním prohlášení jako nebezpečné zboží, které jsou v technických pokynech přesně označeny názvem nebo obecně popsány jako předměty nebo látky, jejichž přeprava je zakázána, nebyly za žádných okolností přepravovány v jakémkoli letounu.
- b) Provozovatel nepřepравuje předměty a látky nebo jiné zboží uvedené v celním prohlášení jako nebezpečné zboží, které jsou v technických pokynech označeny jako zakázané pro přepravu za normálních okolností, nejsou-li splněny tyto požadavky uvedených pokynů:
 - 1) všechny dotčené státy jim udělily nezbytné výjimky podle požadavků technických pokynů nebo
 - 2) všechny dotčené státy vydaly oprávnění v případech, kdy je v technických pokynech uvedeno, že je potřebné pouze takové oprávnění.

OPS 1.1190

Úmyslně vynecháno

*OPS 1.1195***Přejímka nebezpečného zboží**

- a) Provozovatel nesmí převzít nebezpečné zboží, pokud:
- 1) balík, přebal nebo nákladní kontejner nebyl prohlédnut v souladu s postupy přejímky uvedenými v technických pokynech;
 - 2) nejsou k nebezpečnému zboží připojeny dvě kopie dokladu o přepravě nebezpečného zboží, není-li v technických pokynech stanoveno jinak;
 - 3) se nepoužívá anglický jazyk:
 - i) na označení a štítcích obalů
 - a
 - ii) v dokladu o přepravě nebezpečného zboží,
- kromě splnění případných dalších jazykových požadavků.
- b) Provozovatel používá kontrolní seznam pro přejímku, který umožňuje zkontrolovat veškeré důležité podrobnosti a musí mít podobu, která umožňuje zaznamenávat výsledky kontroly při přejímce ručně, mechanicky nebo pomocí počítače.

*OPS 1.1200***Kontrola ke zjištění poškození, netěsnosti nebo kontaminace**

- a) Provozovatel zajistí, aby:
- 1) balíky, přebaly a nákladní kontejnery byly kontrolovány, pokud jde o jejich poškození, netěsnost či kontaminaci, bezprostředně před jejich naložením do letounu nebo jednotkového nákladového zařízení tak, jak je stanoveno v technických pokynech;
 - 2) jednotkové nákladové zařízení nebylo naloženo do letounu, pokud nebylo zkontrolováno, zda je prosto známek úniku nebo poškození nebezpečného zboží, které obsahuje, podle požadavků technických pokynů;
 - 3) netěsné nebo poškozené balíky, přebaly a nákladní kontejnery nebyly naloženy do letounu;
 - 4) balík s nebezpečným zbožím nacházející se v letounu, který jeví známky poškození nebo netěsnosti, byl vyložen nebo byla přijata opatření k jeho vyložení příslušným úřadem nebo organizací. V tomto případě musí být zbytek zásilky zkontrolován, zda je ve stavu způsobilém pro přepravu a zda nedošlo k poškození nebo kontaminaci letounu nebo jeho nákladu, a
 - 5) balíky, přebaly a nákladní kontejnery byly při vykládání z letounu nebo jednotkového nákladového zařízení zkontrolovány, zda nevykazují známky poškození nebo netěsnosti, a v případě, že bylo zjištěno poškození nebo netěsnost, byl zkontrolován prostor, v němž bylo nebezpečné zboží uloženo, zda není poškozen nebo kontaminován.

*OPS 1.1205***Odstranění kontaminace**

- a) Provozovatel zajistí, aby:
- 1) byla neprodleně odstraněna kontaminace, k níž došlo v důsledku netěsnosti nebo poškození předmětů nebo obalů obsahujících nebezpečné zboží, a byly podniknuty kroky k neutralizaci jakýchkoli rizik, jak je stanoveno v technických pokynech, a

- 2) letoun, který byl kontaminován radioaktivním materiálem, byl neprodleně stažen z provozu a aby nebyl provozován, dokud úroveň záření na jakémkoli dostupném povrchu a úroveň nelokalizované kontaminace nepoklesne pod hodnoty uvedené v technických pokynech.
- b) V případě nedodržení jakékoli mezní hodnoty v technických pokynech použitelné na úroveň záření nebo kontaminace:
- 1) provozovatel musí:
 - i) zajistit, aby byl informován odesílatel, je-li během přepravy zjištěno nedodržení mezní hodnoty;
 - ii) podniknout neprodleně kroky ke zmírnění následků nedodržení mezní hodnoty;
 - iii) sdělit nedodržení mezní hodnoty odesílateli a příslušným úřadům, jakmile je to proveditelné, a neprodleně, kdykoli vznikla nebo vzniká nouzová situace;
 - 2) provozovatel rovněž musí v rámci svých povinností:
 - i) vyšetřovat nedodržení mezní hodnoty a jeho příčiny, okolnosti a důsledky;
 - ii) přijmout vhodná opatření, odstranit příčiny a okolnosti, které vedly k nedodržení mezní hodnoty a zabránit opakování podobných okolností, které vedly k nedodržení mezní hodnoty;
 - iii) sdělit příslušným úřadům příčiny nedodržení mezní hodnoty a nápravná nebo preventivní opatření, která byla přijata nebo budou přijata.

*OPS 1.1210***Omezení nakládání**

- a) Kabina cestujících a pilotní prostor. Provozovatel zajistí, aby nebezpečné zboží nebylo přepravováno v kabině obsazené cestujícími nebo v pilotním prostoru, pokud technické pokyny nestanoví jinak.
- b) Nákladové prostory. Provozovatel zajistí, aby se nebezpečné zboží nakládalo, oddělovalo, ukládalo a zajišťovalo v letounu tak, jak je stanoveno v technických pokynech.
- c) Nebezpečné zboží určené k přepravě pouze v nákladním letadle. Provozovatel zajistí, aby balíky nebezpečného zboží opatřené štítkem „Pouze nákladní letadlo“, byly přepravovány v nákladním letadle a nakládány tak, jak je stanoveno v technických pokynech.

*OPS 1.1215***Poskytování informací**

- a) Informace pro personál. Provozovatel musí v provozní příručce a/nebo jiných vhodných příručkách poskytnout takové informace, které umožní personálu plnit své povinnosti s ohledem na přepravu nebezpečného zboží, jak je stanoveno v technických pokynech, včetně opatření, která se přijímají v případě nouzových situací, v nichž se vyskytuje nebezpečné zboží. Tyto informace případně musí být rovněž poskytnuty jeho přepravnímu jednateli.
- b) Informace pro cestující a ostatní osoby:
 - 1) provozovatel zajistí, aby byly zveřejněny informace požadované technickými pokyny, které obsahují druhy zboží, které cestující nesmí přepravovat na palubě letounu, a
 - 2) provozovatel zajistí, aby na místech přejímky nákladu byly vyhlášky poskytující informace o přepravě nebezpečného zboží.
- c) Informace pro velitele letadla. Provozovatel zajistí, aby:
 - 1) velitel letadla obdržel písemné informace o nebezpečném zboží, které se bude přepravovat v letounu, jak je stanoveno v technických pokynech;

- 2) byly poskytnuty informace pro použití za nouzových situací během letu, jak je stanoveno v technických pokynech;
- 3) na zemi byla uchována čitelná kopie písemných informací pro velitele letadla na snadno přístupném místě do doby po ukončení letu, k němuž se písemné informace vztahují. Tato kopie nebo informace, které jsou v ní obsaženy, musí být snadno přístupné pro letiště posledního odletu a pro následující bod plánovaného přeletu do doby po ukončení letu, k němuž se informace vztahují;
- 4) přepravuje-li se nebezpečné zboží linkou vedoucí zcela nebo zčásti mimo území státu, musí být písemné informace pro velitele letadla v angličtině kromě splnění případných dalších jazykových požadavků.

(Pokud jde o dobu uložení dokumentů, viz tabulka 1 dodatku 1 k OPS 1.1065.)

- d) Informace v případě incidentu nebo letecké nehody letounu:
 - 1) Provozovatel letounu podílejícího se na incidentu poskytne na požádání jakékoli informace, jak to požadují technické pokyny.
 - 2) Provozovatel letounu podílejícího se na letecké nehodě nebo vážném incidentu poskytne neprodleně jakékoli informace, jak to požadují technické pokyny.
 - 3) Provozovatel letounu zahrne do vhodných příruček a plánů pro řešení nouzových situací v případě leteckých nehod postupy, které umožní poskytnutí uvedených informací.
- e) Informace v případě nouzové situace za letu:
 - 1) Vznikne-li nouzová situace, velitel letadla – jakmile to situace umožní – informuje příslušný útvar letových provozních služeb o jakémkoli nebezpečném zboží přepravovaném jako náklad na palubě letounu, jak je stanoveno v technických pokynech.

OPS 1.1220

Výcvikové programy

- a) Provozovatel zavede a udržuje výcvikové programy pracovníků požadované technickými pokyny, které musí být schváleny úřadem.
- b) Provozovatel musí zajistit, aby pracovníci absolvovali výcvik, jehož požadavky odpovídají jejich povinnostem.
- c) Provozovatel musí zajistit, aby při zaměstnání osoby v postavení zahrnující leteckou přepravu nebezpečného zboží byl poskytnut nebo ověřen výcvik.
- d) Provozovatel zajistí, aby všichni pracovníci, kteří absolvují výcvik, podstoupili test s cílem ověřit, zda porozuměli svým povinnostem.
- e) Provozovatel zajistí, aby všichni pracovníci, u nichž se požaduje výcvik týkající se nebezpečného zboží, absolvovali opakovací výcvik v časovém intervalu nejdéle 2 let.
- f) Provozovatel zajistí, aby záznamy o výcviku týkajícím se nebezpečného zboží byly vedeny pro všechny pracovníky podle požadavků technických pokynů.
- g) Provozovatel zajistí, aby pracovníci jeho přepravního jednatele absolvovali výcvik podle požadavků technických pokynů.

OPS 1.1225

Hlášení incidentů a leteckých nehod s nebezpečným zbožím

- a) Provozovatel nahlásí incidenty a letecké nehody s nebezpečným zbožím úřadu a příslušnému úřadu ve státě, v němž došlo k letecké nehodě nebo incidentu, jak je stanoveno v dodatku 1 k OPS 1.1225. První hlášení musí být odesláno do 72 hodin od události, nebrání-li tomu výjimečné okolnosti, a zahrnuje podrobnosti, které jsou v té době známy. V případě potřeby se musí co nejdříve podat následné hlášení s jakýmkoli dodatečně zjištěnými informacemi.

- b) Provozovatel musí hlásit úřadu a příslušnému úřadu ve státě, kde k události došlo, rovněž zjištění nedeklarovaného nebo nesprávně deklarovaného nebezpečného zboží, které bylo objeveno v nákladu nebo zavazadlech cestujících, jak stanoví dodatek 1 k OPS 1.1225. První hlášení musí být odesláno do 72 hodin od odhalení, nebrání-li tomu výjimečné okolnosti, a zahrnovat podrobnosti, které jsou v té době známy. V případě potřeby se musí co nejdříve podat následné hlášení s jakýmkoli dodatečně zjištěnými informacemi.

*Dodatek 1 k OPS 1.1225***Hlášení incidentů a leteckých nehod s nebezpečným zbožím**

1. Provozovatel zajistí, aby byl hlášen jakýkoli druh incidentu a letecké nehody s nebezpečným zbožím bez ohledu na to, zda je nebezpečné zboží obsaženo v nákladu, poštovních zásilkách, zavazadlech cestujících a zavazadlech posádky. Zjištění nedeklarovaného nebo špatně deklarovaného nebezpečného zboží v nákladu, poštovních zásilkách nebo zavazadlech se rovněž hlásí.
2. První hlášení se odešle do 72 hodin od události, nebrání-li tomu výjimečné okolnosti. Lze je zasílat jakýmikoli prostředky, včetně elektronické pošty, telefonu nebo faxu. Uvedené hlášení zahrne podrobnosti, které jsou v té době známy, pod nadpisy určenými v bodě 3. V případě potřeby se co nejdříve podá následné hlášení se všemi podrobnostmi, které nebyly známy v době, kdy se zasílalo první hlášení. Bylo-li hlášení podáno ústně, zašle se co nejdříve písemné potvrzení.
3. První hlášení a jakékoli následné hlášení jsou co nejpřesnější a obsahují ty z následujících údajů, které jsou důležité:
 - a) datum incidentu nebo letecké nehody nebo zjištění nedeklarovaného nebo nesprávně deklarovaného nebezpečného zboží;
 - b) místo, číslo letu a datum letu;
 - c) popis zboží, číslo leteckého nákladního listu, pytlíku, přívěsného štítku na zavazadlo, letenky atd.;
 - d) pojmenování látek přepravy (případně včetně technického názvu) a číslo UN/ID, pokud je známo;
 - e) třída nebo část a jakékoli vedlejší riziko;
 - f) druh obalu a označení obalové specifikace na něm;
 - g) množství;
 - h) název (jméno) odesílatele, cestujícího atd.;
 - i) jakékoli jiné důležité podrobnosti;
 - j) domnělá příčina incidentu nebo letecké nehody;
 - k) učiněná opatření;
 - l) jakékoli jiné provedené hlášení a
 - m) jméno, titul, adresa a telefonní číslo osoby, která podává hlášení.
4. K hlášení by měly být připojeny kopie příslušných dokumentů a jakékoli pořízené fotografie.

HLAVA S

*BEZPEČNOST**OPS 1.1235***Bezpečnostní požadavky**

Provozovatel zajistí, aby všichni příslušní pracovníci byli obeznámeni s příslušnými požadavky národních bezpečnostních programů státu provozovatele a aby je dodržovali.

*OPS 1.1240***Výcvikové programy**

Provozovatel musí zavést, udržovat a provádět schválené výcvikové programy, které umožní členům posádek provozovatele přijímat vhodná opatření s cílem zabránit činům protiprávního vměšování, jako je sabotáž a protiprávní zmocnění se letounů, a minimalizovat důsledky těchto událostí, pokud by k nim došlo. Výcvikový program musí být slučitelný s Národním leteckým bezpečnostním programem. Jednotlivý člen posádky musí mít znalosti a způsobilost ve všech příslušných částech výcvikového programu.

*OPS 1.1245***Hlášení činů protiprávního vměšování**

Velitel letadla, nebo v jeho nepřítomnosti provozovatel, musí po činu protiprávního vměšování na palubě podat neprodleně hlášení o tomto činu určenému místnímu úřadu nebo úřadu ve státě provozovatele.

*OPS 1.1250***Kontrolní seznam postupů prohledávání letounu**

Provozovatel zajistí, aby na palubě byl kontrolní seznam postupů, které mají být dodrženy při hledání bomby nebo improvizovaného výbušného zařízení (IED) v případě podezření na sabotáž a pro prohlídku letounů při hledání ukrytých zbraní, výbušnin nebo jiných nebezpečných zařízení, pokud existuje důvodné podezření, že letoun může být předmětem protiprávního vměšování. Kontrolní seznam musí být doplněn o pokyny popisujícími příslušné kroky, které by měly být učiněny v případě nálezu bomby nebo podezřelého předmětu, a informacemi o nejméně nebezpečném místě pro uložení bomby v daném letounu, pokud je držitel typového osvědčení poskytne.

*OPS 1.1255***Zabezpečení pilotního prostoru**

- a) Ve všech letounech vybavených dveřmi pilotního prostoru musí být tyto dveře uzamykatelné a musí být poskytnuty nebo stanoveny prostředky nebo postupy přijatelné pro úřad, kterými mohou palubní průvodčí v případě podezřelé činnosti nebo narušení bezpečnosti v kabině cestujících uvědomit letovou posádku.
- b) Všechny letouny s cestujícími na palubě s maximální schválenou vzletovou hmotností větší než 45 500 kg nebo s maximálním schváleným počtem sedadel pro cestující větším než 60 musí být vybaveny schválenými dveřmi pilotního prostoru s možností uzamykání a odemykání z obou pilotních míst a navrženými tak, aby splňovaly příslušné provozní požadavky na letovou způsobilost se zpětnou platností. Konstrukce těchto dveří nesmí bránit nouzovým opatřením, jak je požadováno v příslušných provozních požadavcích na letovou způsobilost se zpětnou platností.
- c) Ve všech letounech, které jsou vybaveny dveřmi pilotního prostoru podle požadavků bodu b):

▼ **M8**

Pracovní dokument ÚCL

- 1) musí být tyto dveře uzavřeny před spuštěním motorů pro vzlet a zůstat uzamčeny podle požadavků bezpečnostních postupů nebo velitele letadla až do vypnutí motorů po přistání, vyjma případu, kdy se považuje za nezbytné umožnit vstup nebo odchod oprávněným osobám v souladu s Národním leteckým bezpečnostním programem;
- 2) musí být poskytnuty prostředky pro monitorování prostoru mimo pilotní prostor z obou pilotních míst v míře nezbytné k určení totožnosti osob požadujících vstup do pilotního prostoru a ke zjištění podezřelého chování nebo možného ohrožení.