

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

Zkratky

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

Doba služby (Duty period)

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

Dráhová dohlednost RVR (Runway visual range)

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

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

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

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

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

Fáze traťového letu (En-route phase)

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

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

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

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

Helidek (Helideck)

Heliport umístěný na plovoucí nebo pevné konstrukci mimo běh.

Heliport (Heliport)

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

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

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

Hustě osídlený prostor (Congested area)

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

Hustě osídlené nehostinné prostředí (Congested hostile environment)

Nehostinné prostředí uvnitř hustě osídlené oblasti.

Integrovaný oděv pro přežití (Integrated survival suit)

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

Kombinovaný systém vidění (Combined vision system (CVS))

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

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

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

Poznámka: Specifikace RCP obsahují požadavky na komunikační výkonnost, která je přidělena systémovým složkám z pohledu zajišťovaného spojení a související přenosové doby, spójitosti, dostupnosti, integrity, bezpečnosti a funkčnosti nezbytných pro navrhovaný provoz v souvislosti s příslušným konceptem vzdušného prostoru.

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

Technika, odpovídající postupům stabilizovaného přiblížení, pro let v úseku konečného přiblížení (FAS) postupem přístrojového nepřesného přístrojového přiblížení (NPA) stálým klesáním, bez přechodu do horizontálního letu, z nadmořské výšky/výšky fixu konečného přiblížení nebo vyšší, do bodu přibližně 15 m (50 ft) nad prahem dráhy pro přistání nebo do bodu, kde by pro daný typ letadla měl začít začíná manévr podrovnání; v případě FAS postupem NPA následovaném přiblížením okruhem se použije technika CDFA, dokud není dosaženo minim přiblížení okruhem (OCA/H pro okruh) nebo nadmořské výšky/výšky pro manévrování při letu za viditelnosti.

Letadlo (Aircraft)

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

Letecké práce (Aerial work)

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

Letiště (Aerodrome)

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

Letová provozní služba (ATS) (Air traffic service)

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

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

Provoz (Operations)

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

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

Provoz v pobřežních vodách (Offshore operations)

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

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

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

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

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

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

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

Provoz všeobecného letectví (General aviation operation)

Provoz letadel jiný než obchodní letecká doprava nebo letecké práce.

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

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

Provozní letový plán (Operational flight plan)

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

Provozní minima heliportu (Heliport operating minima)

Meze použitelnosti heliportu pro:

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

Provozní příručka (Operations manual)

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

Provozní příručka letadla (Aircraft operating manual)

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

Poznámka: Provozní příručka letadla je částí provozní příručky.

Provozní specifikace (Operations specifications)

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

Provozní řízení (Operational control)

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

Provozovatel (Operator)

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

Průhledový zobrazovač (Head-up display)

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

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

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

Poznámka: Specifikace RSP obsahují požadavky na přehledovou výkonnost, která je přidělena systémovým složkám z pohledu zajišťovaného přehledu a související doby doručení dat, spojitosti, dostupnosti, integrity, přesnosti přehledových dat, bezpečnosti a funkčnosti

nezbytných pro navrhovaný provoz v souvislosti s příslušným konceptem vzdušného prostoru.

Přiblížení podle přístrojů (Instrument approach operations)

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

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

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

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

Příručka postupů organizace údržby (Maintenance organization's procedures manual)

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

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

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

Příslušné požadavky letové způsobilosti (Appropriate airworthiness requirements)

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

Psychoaktivní látky (Psychoactive substances)

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

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

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

Série letů (Series of flights)

Série letů, jsou po sobě jdoucí lety, které:

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

Seznam minimálního vybavení (MEL) (Minimum equipment list)

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

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

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

Shrnutí dohody (Agreement summary)

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

Poznámka: Jiný stát ve výše uvedené definici označuje buď stát provozovatele v případě obchodní letecké dopravy, nebo v případě provozu všeobecného letectví stát hlavního sídla provozovatele všeobecného letectví.

Služba (Duty)

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

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

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

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

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

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

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

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

zvláštními provozními podmínkami, omezeními nebo postupy.

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

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

Letový simulátor (Flight simulator)

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

Trenažér letových postupů (Flight procedures trainer)

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

Trenažér základů letu podle přístrojů (Basic instrument flight trainer)

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

Zásady lidských činitelů (Human factors principles)

Zásady, které platí pro letecký projekt/konstrukci, osvědčování, výcvik, provoz a údržbu a které se snaží nalézt bezpečné rozhraní mezi člověkem a ostatními systémovými složkami správným zvážením lidské výkonnosti.

Záznamy o zachování letové způsobilosti (Continuing airworthiness records)

Záznamy týkající se stavu zachování letové způsobilosti letadla, motoru, vrtule nebo přidružené letadlové části.

Zvláštní oprávnění/schválení (Specific approval)

Zvláštní oprávnění je oprávnění, které je zahrnuto v provozních specifikacích pro provoz obchodní letecké dopravy nebo v seznamu zvláštních oprávnění pro neobchodní provoz.

Poznámka: Podmínky oprávnění, zvláštního oprávnění, schválení a přijetí jsou podrobněji popsány v Dodatku E.

† Použije se do 4. listopadu 2020.

†† Použije se od 5. listopadu 2020.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

doplňky nebo změny musí být oznámeny všem osobám, které jsou povinny tuto příručku používat.

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

Poznámka 1: Návod na obsah Provozní příručky je uveden v Doplňku 7.

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

2.2.4 Provozní pokyny - všeobecně

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

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

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

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

2.2.6 Kontrolní seznamy povinných a nouzových úkonů

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

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

2.2.7 Minimální výšky letu (provoz podle pravidel IFR)

2.2.7.1 Provozovatel je oprávněn stanovit minimální výšky letu na tratích, na kterých hodlá provádět lety. Tyto výšky nesmí být nižší než ty, které

stanovil úřad přelétávaného státu, pokud tento úřad nižší výšku provozovateli výslovně neschválil.

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

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

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

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

2.2.8 Provozní minima heliportu nebo místa přistání

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

Poznámka 1: Tento článek nepožaduje od úřadu státu letiště, aby stanovil provozní minima.

2.2.8.1.1 Stát provozovatele **může-musí** schválit provozní přínos pro provoz vrtulníků vybavených automatickými přistávacími systémy, HUD nebo rovnocennými zobrazovači, EVS, SVS nebo CVS. **Kde provozní přínos souvisí s provozem za nízké dohlednosti, musí stát provozovatele vydat zvláštní oprávnění.** Takové **schválení-oprávnění** nesmí mít vliv na klasifikaci postupu pro přiblížení podle přístrojů.

Poznámka 1: Zohlednění provozního přínosu zahrnuje:

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

Poznámka 2: Poradenský materiál pro provozní přínos letadel vybavených automatickými přistávacími systémy, HUD nebo rovnocennými zobrazovači, EVS, SVS a CVS je uveden v Dodatku G a v dokumentu ICAO Manual of All-Weather Operations (Doc 9365).

Poznámka 3: Informace týkající se HUD nebo rovnocenných zobrazovačů, včetně odkazů na dokumenty RTCA a EUROCAE, jsou uvedeny v dokumentu ICAO Manual of All-Weather Operations (Doc 9365).

Poznámka 4: Automatický přistávací systém vrtulníku - využívá palubní systémy automatického přiblížení, které poskytují automatickou kontrolu letové trati až k bodu, v jedné ose s přistávací plochou od kterého může pilot přejít na bezpečné přistání pomocí přirozeného vidění bez použití prostředků automatické kontroly.

2.2.8.2 Úřad musí zajistit, že provozovatel bude při stanovení provozních minim každého heliportu nebo místa přistání, která se používají v jednotlivých případech, brát zřetel na tyto faktory:

- a) typ, výkonnost a manévrovací schopnosti vrtulníku a jakékoli podmínky nebo omezení stanovené v letové příručce;
- b) složení posádky, její schopnost a zkušenost;
- c) fyzikální vlastnosti heliportu a směr přiblížení;
- d) vhodnost a výkony vizuálních a nevizuálních prostředků, které jsou k dispozici;
- e) zařízení použitelná ve vrtulníku pro účely navigace, získávání vizuálních referencí a/nebo pro řízení části letu během přiblížení na přistání a nezdařeného přiblížení;
- f) překážky v prostoru přiblížení a nezdařeného přiblížení a bezpečná výška nad překážkami pro přiblížení podle přístrojů;
- g) prostředky používané pro určování a hlášení meteorologických podmínek;
- h) překážky v odletových a příletových prostorech a nezbytné bezpečné výšky nad překážkami;
- i) podmínky předepsané v provozních specifikacích; a
- h)) jakákoli minima, která mohou být vyhlášena státem letiště.

2.2.8.3 Přiblížení podle přístrojů je na základě navržených nejnižších provozních minim, pod kterými musí přiblížení pokračovat pouze s požadovanou vizuální referencí, klasifikováno takto:

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

~~4) IIIB. kategorie (CAT IIIB): s výškou rozhodnutí menší než 15 m (50 ft) nebo bez výšky rozhodnutí a s dráhovou dohledností menší než 175 m, ale nejméně 50 m.~~

~~5) IIIC. kategorie (CAT IIIC): bez jakýchkoliv omezení výšky rozhodnutí a dráhové dohlednosti.~~

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

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

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

2.2.8.4 Stát provozovatele musí vydat zvláštní oprávnění pro přiblížení podle přístrojů za nízké dohlednosti, které bude moci být prováděno pouze, pokud je poskytována informace o RVR. ~~Přiblížení podle přístrojů II. a III. kategorie nesmí být schváleno, pokud není poskytována informace o RVR.~~

Poznámka: Poradenský materiál týkající se provozu za nízké dohlednosti je obsažen v dokumentu Manual of All-Weather Operations (Doc 9365).

2.2.8.5 V případě vzletu za nízké dohlednosti musí stát zápisu do rejstříku vydat zvláštní oprávnění pro minimální RVR pro vzlet.

Poznámka: Obecně je dohlednost pro vzlet stanovena podmínkami RVR. Rovněž může být použita rovnocenná horizontální dohlednost.

2.2.8.6 Přiblížení podle přístrojů na heliport nebo místo přistání při dohlednosti nižší než 800 m by nemělo být schváleno, pokud není poskytována informace o RVR nebo přesné měření nebo pozorování dohlednosti.

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

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

Poznámka: Poradenský materiál k využívání techniky konečného přiblížení stálým klesáním (CDFA) pro postupy nepřesného přístrojového přiblížení je uveden v Předpisu L 8168, Část II, Díl 5.

HLAVA 2 - LETOVÝ PROVOZ

2.1 Přiměřenost provozních zařízení

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

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

2.2 Provozní minima heliportu nebo místa přistání

2.2.1 Velitel letadla musí stanovit provozní minima pro všechny heliporty a místa přistání používané v provozu v souladu s kritérii stanovenými Státem zápisu do rejstříku. Při určování letištních provozních minim musí být dodrženy jakékoli podmínky, které mohou být předepsány v seznamu zvláštních oprávnění. Tato minima nesmí být nižší než minima stanovená úřadem Státu letiště, pokud úřad výslovně neschválí minima nižší.

Poznámka 1: Tento článek nepožaduje od úřadu Státu letiště, aby stanovil provozní minima.

2.2.1.1 Stát zápisu do rejstříku ~~může~~ musí schválit provozní přínos pro provoz vrtulníků vybavených automatickými přistávacími systémy, HUD nebo rovnocennými zobrazovači, EVS, SVS nebo CVS. Kde provozní přínos souvisí s provozem za nízké dohlednosti, musí stát zápisu do rejstříku vydat zvláštní oprávnění. Takové ~~schválení~~ oprávnění nesmí mít vliv na klasifikaci postupu pro přiblížení podle přístrojů.

Poznámka 1: Zohlednění provozního přínosu zahrnuje:

- pro účely zákazu přiblížení (ust. 2.6.3.2) minima nižší, než jsou provozní minima heliportu nebo místa přistání;
- vyhovění požadavkům na dohlednost; nebo jejich snížení; nebo
- požadování méně pozemních zařízení, která budou kompenzována schopnostmi vrtulníku.

Poznámka 2: Poradenský materiál pro provozní přínos letadel vybavených automatickými přistávacími systémy, HUD nebo rovnocennými zobrazovači, EVS, SVS a CVS jsou uvedeny v Dodatku G a v dokumentu ICAO Manual of All-Weather Operations (Doc 9365).

Poznámka 3: Informace týkající se HUD nebo rovnocenných zobrazovačů, včetně odkazů na dokumenty RTCA a EUROCAE, jsou uvedeny v dokumentu ICAO Manual of All-Weather Operations (Doc 9365).

Poznámka 4: Automatický přistávací systém vrtulníku - využívá palubní systémy automatického

přiblížení, které poskytují automatickou kontrolu letové tratě až k bodu, v jedné ose s přistávací plochou od kterého může pilot přejít na bezpečné přistání pomocí přirozeného vidění bez použití prostředků automatické kontroly.

2.3 Poučení před letem

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

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

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

2.4 Letová způsobilost a opatření k zajištění bezpečnosti

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

- vrtulník je způsobilý k letu, je zapsán v leteckém rejstříku, má platné osvědčení letové způsobilosti, a že na palubě jsou doklady a dokumentace, požadované ust. 4.1.3.1 d);
- přístroje a zařízení, zastavěné ve vrtulníku jsou vzhledem k předpokládaným podmínkám letu přiměřené;
- předepsaná údržba byla provedena v souladu s ustanoveními Hlavy 6 tohoto předpisu;
- hmotnost a poloha těžiště vrtulníku umožní bezpečné provedení letu s přihlédnutím k jeho předpokládaným podmínkám;
- všechn dopravnovaný náklad je správně rozložen a bezpečně zajištěn;
- provozní omezení obsažená v Letové příručce vrtulníku nebo v jiném rovnocenném dokumentu, nebudou překročena.

2.5 Meteorologické zprávy a předpovědi

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

- prostudování dostupných platných meteorologických zpráv a předpovědí;

HLAVA 3 - PROVOZNÍ OMEZENÍ DANÁ VÝKONNOSTÍ VRTULNÍKU

3.1 Všeobecná ustanovení

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

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

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

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

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

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

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

~~3.1.3 Pro vrtulníky, pro které není použitelná Část IV Předpisu L 8 kvůli výjimce stanovené Článkem 41 Úmluvy, by měl Stát provozovatele zajistit, že je úroveň výkonnosti určená v ust. 3.2 pokud možno splněna.~~

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

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

3.1.3 Bez ohledu na ust. 3.1.2 může stát provozovatele na základě výsledku hodnocení rizika umožnit, aby byly v předpisu o výkonnosti stanoveného v souladu s ust. 3.1.1 zahrnuty odchylky

bez bezpečného vynuceného přistání. Hodnocení rizika musí zohledňovat alespoň následující:

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

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

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

3.1.5 Pro vrtulníky, pro které není použitelná Část IV Předpisu L 8 kvůli výjimce stanovené Článkem 41 Úmluvy, by měl Stát provozovatele zajistit, že je úroveň výkonnosti určená v ust. 3.2 pokud možno splněna.

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

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

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

Poznámka: Poradenský materiál týkající se úrovně výkonnosti požadované standardy a doporučenými postupy této Hlavy jsou uvedeny v Doc 10110. Úroveň požadované výkonnosti je uvedena na příkladech v Dodatku A.

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

3.2.4 Stát provozovatele musí učinit taková opatření, která jsou v jeho možnostech, aby zajistil dodržení všeobecné míry bezpečnosti podle těchto ustanovení za všech očekávaných provozních

podmínek, včetně těch, které nejsou jmenovitě uvedeny v ustanoveních této Hlavy.

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

3.2.6 Při plnění ustanovení této Hlavy se musí brát v úvahu všechny složky, které mají podstatný vliv na výkonnost vrtulníku (jako je: hmotnost, provozní postupy, tlaková výška odpovídající výšce provozní plochy, stav povrchu plochy, teplota a vítr). Takové vlivy musí být vždy vzaty v úvahu buď přímo jako provozní parametry nebo nepřímo pomocí tolerancí nebo mezí, které mohou být uvedeny při sestavování údajů o výkonnosti nebo v předpisu o výkonnosti, podle něhož se vrtulník provozuje.

3.2.7 Omezení hmotnosti

- a) Hmotnost vrtulníku při zahájení vzletu musí vyhovět požadavkům; nesmí být větší než hmotnost, při níž jsou splněny požadavky předpisu o výkonnosti odkazovaném v ust. 3.1.1, se započtením očekávaných snížení hmotnosti v průběhu letu a nouzového vypouštění paliva, co je vhodné.
- b) V žádném případě nesmí hmotnost při zahájení vzletu přesahovat maximální vzletovou hmotnost stanovenou v letové příručce vrtulníku, při uvažování faktorů stanovených v ust. 3.2.6.
- c) V žádném případě nesmí vypočtená hmotnost pro předpokládanou dobu přistání na heliportu určení a na kterémkoliv náhradním heliportu překročit maximální přistávací hmotnost stanovenou v letové příručce vrtulníku, při uvažování faktorů stanovených v ust. 3.2.6.
- d) V žádném případě nesmí hmotnost vrtulníku při zahájení vzletu nebo v předpokládané době přistání na heliportu určení a na kterémkoliv náhradním heliportu překročit maximální hmotnost, při které byla prokázána hluková způsobilost podle příslušných ustanovení Předpisu L 16/I, ledaže oprávněný úřad státu, v němž takový heliport leží, stanovil jinak za výjimečných okolností pro určitý heliport nebo provozní plochu, kde neexistuje problém hlukového zatížení.

s dostatečným odstupem podél dráhy letu dokud není vrtulník v poloze, aby vyhověl ust. 3.2.7.3.1.

3.2.7.2.2 *Provoz 2. třídy výkonnosti.* Vrtulník musí být schopen, v případě selhání kritické pohonné jednotky v jakémkoliv čase po dosažení definovaného bodu po vzletu, pokračovat ve vzletu překonáním všech překážek s dostatečným odstupem podél dráhy letu dokud není vrtulník v poloze, aby vyhověl ust. 3.2.7.3.1. Před definovaným bodem po vzletu může selhání kritické pohonné jednotky způsobit vynucené přistání vrtulníku; proto musí být uplatňovány podmínky stanovené v ust. 3.1.2.

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

3.2.7.3 Na trati

3.2.7.3.1 *Provoz 1. a 2. třídy výkonnosti.* Vrtulník musí být schopen, v případě selhání kritické pohonné jednotky v jakémkoliv bodě na trati, pokračovat v letu na místo, v kterém mohou být splněny podmínky ust. 3.2.7.4.1 pro provoz 1. třídy výkonnosti nebo podmínky ust. 3.2.7.4.2 pro provoz 2. třídy výkonnosti aniž by sestoupil pod stanovenou minimální nadmořskou výšku letu v jakémkoliv bodě.

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

3.2.7.3.2 *Provoz 3. třídy výkonnosti.* Vrtulník musí být schopen se všemi pracujícími pohonnými jednotkami pokračovat po zamýšlené trati nebo na plánovaný náhradní heliport aniž by sestoupil pod stanovenou minimální nadmořskou výšku letu v jakémkoliv bodě. V každém bodě dráhy letu může selhání pohonné jednotky způsobit vynucené přistání vrtulníku; proto musí být uplatňovány podmínky stanovené v ustanovení 3.1.2.

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

3.2.7.2 Vzlet a počáteční fáze vzletu

3.2.7.2.1 *Provoz 1. třídy výkonnosti.* Vrtulník musí být schopen, v případě selhání kritické pohonné jednotky, které je rozpoznáno v nebo před bodem rozhodnutí o vzletu, přerušit vzlet a zastavit v dostupném prostoru přerušeno vzletu nebo v případě selhání kritické pohonné jednotky, které je rozpoznáno v nebo za bodem rozhodnutí o vzletu, pokračovat ve vzletu, překonáním všech překážek

HLAVA 4 - PŘÍSTROJE, VYBAVENÍ VRTULNÍKU A LETOVÁ DOKUMENTACE

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

4.1 Všeobecná ustanovení

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

4.1.2 Na palubě vrtulníku musí být ověřena kopie osvědčení leteckého provozovatele stanoveného v ust. 2.2.1 a kopie provozních specifikací vztahujících se k příslušnému typu vrtulníku, vydaných společně s osvědčením. Pokud je osvědčení a s nimi spojené provozní specifikace vydané Státem provozovatele v jazyce jiném než v angličtině, musí být přiložen anglický překlad.

Poznámka: Ustanovení vztahující se k obsahu osvědčení leteckého provozovatele a s ním spojených provozních specifikací jsou obsažena v ust. 2.2.1.5 a 2.2.1.6.

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

Poznámka: Seznam minimálního vybavení je někdy uváděn jako seznam závad, s nimiž je povolen vzlet.

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

4.1.5 Vrtulníky provozované na základě dohody dle článku 83 bis Úmluvy

Poznámka: Poradenský materiál týkající se převodu odpovědnosti státem zápisu do rejstříku na stát provozovatele v souladu s článkem 83 bis je uveden v dokumentu Manual on the Implementation of Article 83

bis of the Convention on International Civil Aviation (Doc 10059).

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

Poznámka: Poradenský materiál týkající se shrnutí dohody je uveden v dokumentu Doc 10059.

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

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

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

Poznámka: Shrnutí dohody předané spolu s dohodou dle článku 83 bis registrovanou u Rady ICAO obsahuje seznam všech letadel, kterých se dohoda týká. Nicméně ověřená kopie, která má být na palubě dle ust. 4.1.5.1, bude muset uvádět pouze konkrétní letadlo, na jehož palubě tato kopie je.

4.1.5.4 Shrnutí dohody by mělo obsahovat informace v Doplňku 6 pro konkrétní letadlo a dodržovat rozvržení dle Doplňku 6, ust. 2.

4.2 Všechny vrtulníky při všech letech

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

4.2.2 Všechny vrtulníky musí být vybaveny:

a) přístupnými zdravotnickými potřebami v přiměřeném množství.

Zdravotnické potřeby by měly zahrnovat:

- 1) soupravu první pomoci; a
- 2) pro vrtulníky, které vyžadují přepravu palubních průvodčích, jako součást provozní posádky, univerzální soupravu pro ochranu zdraví pro použití palubními průvodčími při zvládnutí incidentů spojených se špatným zdravotním stavem, který

ustanoveními tohoto Předpisu a dalšími souvisejícími předpisy.

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

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

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

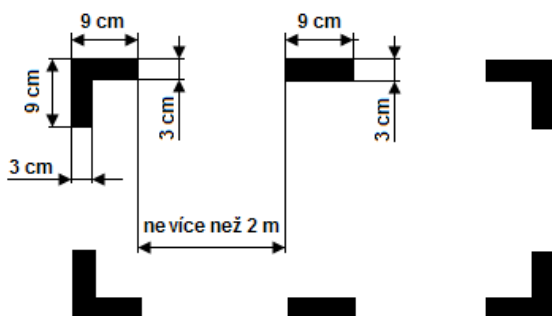
4.2.3.4 Provozovatel vrtulníku odpovídá za to, že záznamy potvrzující letovou způsobilost jsou podepsány osobou, která je držitelem platného průkazu opravňujícího osvědčit způsobilost vrtulníku k letu, vydaného nebo uznaného za platný v souladu s požadavky Předpisu L 1.

4.2.4 Označení míst pro vniknutí do trupu vrtulníku

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

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

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



Obr. 4 - 1

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

4.3 Letové zapisovače

Poznámka 1: Letové zapisovače chráněné před nárazem tvoří jeden nebo větší počet z následujících systémů:

- zapisovač letových údajů (FDR);
- zapisovač hlasu v pilotním prostoru (CVR);
- zapisovač obrazu pilotního prostoru (AIR);

- zapisovač komunikace datovým spojem (DLR).

Dle Doplnku 4 mohou být informace o obrazu pilotního prostoru a komunikaci datovým spojem mohou být zapisovány buď zapisovačem CVR nebo FDR.

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

Poznámka 3: Podrobné požadavky na letové zapisovače jsou obsaženy v Doplnku 4 tohoto předpisu.

Poznámka 4: Lehké letové zapisovače tvoří jeden nebo větší počet následujících systémů:

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

Dle Doplnku 4 mohou být informace o obrazu pilotního prostoru a komunikaci datovým spojem mohou být zaznamenány buď systémem CARS nebo ADRS.

Poznámka 5: Pro vrtulníky, u nichž je žádost o typové osvědčení smluvnímu státu předána před 1. lednem 2016, jsou specifikace týkající se letových zapisovačů chráněných před nárazem obsaženy v dokumentu EUROCAE ED-112, ED-56A, ED-55, Minimum Operational Performance Specification (MOPS), nebo dřívějších rovnocenných dokumentech.

Poznámka 6: Pro vrtulníky, u nichž je žádost o typové osvědčení smluvnímu státu předána 1. ledna 2016 nebo později, jsou specifikace týkající se letových zapisovačů chráněných před nárazem obsaženy v dokumentu EUROCAE ED-112A, Minimum Operational Performance Specification (MOPS), nebo rovnocenných dokumentech.

Poznámka 7: Specifikace vztahující se k lehkým letovým zapisovačům lze nalézt v dokumentu EUROCAE ED 155, Minimum Operational Performance Specification (MOPS), nebo v rovnocenných dokumentech.

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

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

4.3.1.1 Použitelnost

4.3.1.1.1 Všechny vrtulníky o maximální schválené vzletové hmotnosti větší než 3 175 kg, jejichž individuální osvědčení letové způsobilosti je poprvé vydáno 1. ledna 2016, musí být vybaveny zapisovačem letových údajů, který zaznamenává alespoň prvních 48 parametrů uvedených v tabulce A4-1 v Doplnku 4 .

4.3.1.1.2 Všechny vrtulníky o maximální schválené vzletové hmotnosti větší než 7 000 kg nebo

o schválené konfiguraci sedadel pro více než 19 cestujících, jejichž individuální osvědčení letové způsobilosti bylo poprvé vydáno 1. ledna 1989 nebo později, musí být vybaveny zapisovačem letových údajů, který zaznamenává alespoň prvních 30 parametrů uvedených v tabulce A4-1 v Doplňku 4.

4.3.1.1.3 Všechny vrtulníky o maximální schválené vzletové hmotnosti od 3 175 kg do 7 000 kg včetně, jejichž individuální osvědčení letové způsobilosti bylo poprvé vydáno 1. ledna 1989 nebo později, by měly být vybaveny zapisovačem letových údajů, který by měl zaznamenávat alespoň prvních 15 parametrů uvedených v tabulce A4-1 v Doplňku 4.

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

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

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

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

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

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

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

4.3.1.1.7 Všechny vrtulníky o maximální schválené vzletové hmotnosti větší než 3 175 kg,

jejichž individuální osvědčení letové způsobilosti bylo poprvé vydáno 1. ledna 2023 nebo později, by měly být vybaveny FDR schopným zaznamenávat alespoň prvních 53 parametrů uvedených v tabulce A4-1 v Doplňku 4.

4.3.1.2 Technologie pořizování záznamu

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

4.3.1.3 Doba záznamu

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

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

4.3.2.1 Použitelnost

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

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

4.3.2.2 Technologie pořizování záznamu

CVR a CARS nesmí používat magnetické nebo kovové pásky.

4.3.2.3 Doba záznamu

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

4.3.3 Zapisovač komunikace datovým spojem (DLR)

4.3.3.1 Použitelnost

4.3.3.1.1 Všechny vrtulníky, jejichž individuální osvědčení letové způsobilosti je poprvé vydáno 1. ledna 2016 nebo později, ~~využívající~~ ~~používající~~ jakoukoliv aplikaci pro komunikaci datovým spojem uvedenou v ust. 5.1.2 v Doplňku 4, a u nichž je

požadováno vybavení zapisovačem hlasu v pilotním prostoru (CVR), musí zaznamenat zprávy z komunikace datovým spojem na zapisovač letových údajů chráněný před nárazem ~~všechny zprávy z komunikace datovým spojem.~~

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

Poznámka 1: Příklady požadavků na zapisování komunikace datovým spojem viz Tabulka H-4 v Dodatku H.

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

Poznámka 3: „Modifikace letadla“ odkazují na modifikace pro zástavbu vybavení pro komunikaci datovým spojem na letadlo (např. konstrukční, elektroinstalace).

4.3.3.1.3 Všechny vrtulníky, jejichž individuální osvědčení letové způsobilosti bylo poprvé vydáno před 1. lednem 2016, u nichž je požadováno vybavení CVR a které jsou 1. ledna 2016 nebo později modifikovány k použití jakékoliv aplikace pro komunikaci datovým spojem uvedené v ust. 5.1.2 v Doplňku 4, by měly zaznamenávat zprávy z komunikace datovým spojem na zapisovač letových údajů chráněný před nárazem.

4.3.3.2 Doba záznamu

Minimální doba záznamu by měla odpovídat době záznamu CVR.

4.3.3.3 Vzájemný vztah (korelace)

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

4.3.4 Letové zapisovače – všeobecně

4.3.4.1 Konstrukce a zástavba

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

4.3.4.2 Používání

4.3.4.2.1 Letové zapisovače nesmí být během letu vypnuty.

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

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

Poznámka 2: Odpovědnosti provozovatele vzta-hující se k uchování záznamů letového zapisovače jsou obsaženy v ust. 9.6, Oddílu II.

4.3.4.3 Zachování provozuschopnosti

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

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

4.3.4.4 Elektronická dokumentace záznamů letového zapisovače

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

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

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

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

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

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

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

- a) vybavením uvedeným v ust. 4.4.1;

odpovědačem hlásícím tlakovou nadmořskou výšku tak, aby se nenacházela ve stejném vzdušném prostoru s letadly, která jsou vybavena palubními protisrážkovými systémy.

4.14 Mikrofony

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

4.15 Systém sledování stavu vibrací

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

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

4.16.1 V případě, že jsou vrtulníky vybaveny automatickými přístávacími systémy, systémy HUD nebo rovnocennými zobrazovači, EVS, SVS nebo CVS nebo hybridním systémem tvořeným jakoukoliv kombinací těchto systémů, musí být používání takových systémů pro bezpečný provoz vrtulníku schváleno Státem provozovatele.

Poznámka 1: Informace týkající se HUD nebo rovnocenných zobrazovačů, včetně odkazů na dokumenty RTCA a EUROCAE, jsou uvedeny v dokumentu ICAO Manual of All-Weather Operations (Doc 9365).

Poznámka 2: Automatický přístávací systém vrtulníku - využívá palubní systémy automatického přiblížení, které poskytují automatickou kontrolu letové trati až k bodu, v jedné ose s přístávací plochou od kterého může pilot přejít na bezpečné přistání pomocí přirozeného vidění bez použití prostředků automatické kontroly.

4.16.2 Při schvalování provozního využití automatických přístávacích systémů, HUD nebo rovnocenných zobrazovačů, EVS, SVS, nebo CVS musí Stát provozovatele zajistit, že:

- vybavení splňuje příslušné požadavky osvědčování letové způsobilosti;
- provozovatel provedl posouzení bezpečnostního rizika provozu podporovaného automatickými přístávacími systémy, HUD nebo rovnocennými zobrazovači, EVS, SVS nebo CVS;
- provozovatel stanovil a zdokumentoval požadavky na výcvik pro automatické přístávací systémy, HUD nebo rovnocenné zobrazovače, EVS, SVS nebo CVS a postupy pro jejich použití.

Poznámka 1: Poradenský materiál k posouzení bezpečnostního rizika je uveden v dokumentu Safety Management Manual (SMM) (Doc 9859).

Poznámka 2: Poradenský materiál k provoznímu schválení je uveden v Dodatku G.

4.17 Elektronická letová informační zařízení (EFB)

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

4.17.1 Vybavení EFB

4.17.1.1 Pokud jsou na palubě používána přenosná EFB, musí provozovatel zajistit, že neovlivňují výkonnost vrtulníkových systémů, vybavení nebo ovladatelnost vrtulníku.

4.17.2 Funkce EFB

4.17.2.1 Pokud jsou na palubě vrtulníku používána EFB, provozovatel musí:

- posoudit bezpečnostní rizika spojená s každou funkcí EFB;
- stanovit a zdokumentovat postupy pro používání zařízení EFB a každé jeho funkce a požadavky na související výcvik; a
- zajistit, že v případě selhání EFB letová posádka snadno získá dostatek informací pro bezpečné provedení letu.

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

4.17.2.2 Stát provozovatele musí ~~vydat zvláštní schválení~~ ~~schválit~~ provozního využití funkcí EFB, které mají být použity pro bezpečný provoz vrtulníků.

4.17.3 ~~Provozní-Zvláštní~~ schválení EFB

4.17.3.1 Při ~~vydávání~~ ~~zvláštního schválení~~ ~~schvalování~~ provozního využití EFB musí Stát provozovatele zajistit, že:

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

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

požadované množství a dodávku kyslíku podle ust. 2.9.1.

4.5.2 Vrtulníky s přetlakovými kabinami

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

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

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

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

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

4.7 Letové zapisovače

Poznámka 1: Letové zapisovače chráněné před nárazem tvoří jeden nebo větší počet z následujících systémů:

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

Dle Doplnku 4 mohou být informace o obrazu pilotního prostoru a komunikaci datovým spojem ~~mohou být~~ zapisovány buď zapisovačem CVR nebo FDR.

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

Poznámka 3: Podrobné požadavky na letové zapisovače jsou obsaženy v Doplnku 4.

Poznámka 4: Lehké letové zapisovače sestávají z jednoho nebo více z následujících systémů:

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

Dle Doplnku 4 mohou být informace o obrazu pilotního prostoru a komunikaci datovým spojem

~~mohou být~~ zaznamenány buď systémem CARS nebo ADRS.

Poznámka 5: Pro vrtulníky, u nichž je žádost o typové osvědčení smluvnímu státu předána před 1. lednem 2016, jsou specifikace týkající se letových zapisovačů chráněných před nárazem obsaženy v dokumentu EUROCAE ED-112, ED-56A, ED-55, Minimum Operational Performance Specification (MOPS), nebo rovnocenných dokumentech.

Poznámka 6: Pro vrtulníky, u nichž je žádost o typové osvědčení smluvnímu státu předána 1. ledna 2016 nebo později, jsou specifikace týkající se letových zapisovačů chráněných před nárazem obsaženy v dokumentu EUROCAE ED-112A, Minimum Operational Performance Specification (MOPS), nebo rovnocenných dokumentech.

Poznámka 7: Specifikace vztahující se k lehkým letovým zapisovačům lze nalézt v dokumentu EUROCAE ED 155, Minimum Operational Performance Specification (MOPS), nebo v rovnocenných dokumentech.

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

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

4.7.1.2 Použitelnost

4.7.1.1.1 Všechny vrtulníky o maximální schválené vzletové hmotnosti větší než 3 175 kg, jejichž individuální osvědčení letové způsobilosti bylo poprvé vydáno 1. ledna 2016, musí být vybaveny zapisovačem letových údajů, který zaznamenává alespoň prvních 48 parametrů uvedených v tabulce A4-1 v Doplnku 4.

4.7.1.1.2 Všechny vrtulníky o maximální schválené vzletové hmotnosti větší než 7 000 kg nebo o schválené konfiguraci sedadel pro více než 19 cestujících, jejichž individuální osvědčení letové způsobilosti bylo poprvé vydáno 1. ledna 1989 nebo později musí být vybaveny zapisovačem letových údajů, který zaznamenává alespoň prvních 30 parametrů uvedených v tabulce A4-1 v Doplnku 4.

4.7.1.1.3 Všechny vrtulníky o maximální schválené vzletové hmotnosti od 3 175 kg do 7 000 kg včetně, jejichž individuální osvědčení letové způsobilosti bylo poprvé vydáno 1. ledna 1989 nebo později, by měly být vybaveny zapisovačem letových údajů, který by měl zaznamenávat alespoň prvních 15 parametrů uvedených v tabulce A4-1 v Doplnku 4.

4.7.1.2 Technologie pořizování záznamu

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

4.7.1.3 Doba záznamu

Všechny zapisovače letových údajů musí uchovat informace zaznamenané nejméně v průběhu posledních 10 hodin svého provozu.

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

4.7.2.1 Použitelnost

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

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

4.7.2.2 Technologie pořizování záznamu
CVR nesmí používat magnetické nebo kovové pásky.

4.7.2.3 Doba záznamu

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

4.7.3 Zapisovač komunikace datovým spojem (DLR)

4.7.3.1 Použitelnost

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

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

Poznámka 1: Příklady požadavků na zapisování komunikace datovým spojem viz Tabulka H-4 v Dodatku H.

Poznámka 2: Zapisovač obrazu pilotního prostoru (AIR) Třídy B by mohl být prostředkem pro zaznamenávání zpráv aplikací pro komunikaci datovým spojem do a z vrtulníku v případě, že záznam

těchto zpráv na FDR nebo CVR není praktický nebo je spojený s vysokými finančními náklady.

Poznámka 3: „Modifikace letadla“ odkazují na modifikace pro zástavbu vybavení pro komunikaci datovým spojem na letadlo (např. konstrukční, elektroinstalace).

4.7.3.1.1.2 Všechny vrtulníky, jejichž individuální osvědčení letové způsobilosti bylo poprvé vydáno před 1. lednem 2016, u nichž je požadováno vybavení CVR a které jsou 1. ledna 2016 nebo později modifikovány k použití jakékoliv aplikace pro komunikaci datovým spojem uvedené v ust. 5.1.2 v Doplnku 4, by měly zaznamenávat zprávy z komunikace datovým spojem na zapisovač letových údajů chráněný před nárazem.

4.7.3.2 Doba záznamu

Minimální doba záznamu by měla odpovídat době záznamu CVR.

4.7.3.3 Vzájemný vztah (korelace)

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

4.7.4 Letové zapisovače – všeobecně

4.7.4.1 Konstrukce a zástavba

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

4.7.4.2 Používání

4.7.4.2.1 Letové zapisovače nesmí být během letu vypnuty.

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

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

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

4.7.4.3 Zachování provozuschopnosti

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

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

4.7.4.4 Elektronická dokumentace záznamů letového zapisovače

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

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

4.8 Polohový maják nehody (ELT)

4.8.1 Od 1. července 2008 musí být všechny vrtulníky provozované v 1. a 2. třídě výkonnosti vybaveny alespoň jedním automatickým ELT, a pokud jsou provozovány při letech nad vodou, jak je uvedeno v ust. 4.3.1 a), alespoň jedním automatickým ELT a jedním záchranným ELT(S) ve člunu nebo v záchranné vestě.

4.8.2 Od 1. července 2008 musí být všechny vrtulníky provozované v 3. třídě výkonnosti vybaveny alespoň jedním automatickým ELT, a pokud jsou provozovány při letech nad vodou, jak je uvedeno v ust. 4.3.1 b), alespoň jedním automatickým ELT a jedním záchranným ELT(S) ve člunu nebo v záchranné vestě.

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

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

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

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

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

Poznámka: Ustanovení v ust. 4.9.1 a ust. 4.9.2 je určeno ke zlepšení účinnosti letových provozních služeb, stejně jako palubního protisrážkového systému ACAS. Data účinnosti plnění požadavků ACAS jsou obsažena v Předpisu L6/I ust. 6.18.1 a ust. 6.18.2. Úmyslem je rovněž vyčlenění letadel, které nejsou vybaveny odpovídačem hlásícím tlakovou výšku tak, aby se nenacházely ve stejném vzdušném prostoru s letadly, které jsou vybaveny palubními

protisrážkovými systémy. Nakonec, výjimky z požadavků na vybavení odpovídači hlásícími tlakovou výšku, mohou být vydávány pro označené vzdušné prostory, ve kterých takové vybavení není požadováno.

4.10 Mikrofony

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

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

4.11.1 V případě, že jsou vrtulníky vybaveny automatickými přístávacími systémy, systémy HUD nebo rovnocennými zobrazovači, EVS, SVS nebo CVS nebo hybridním systémem tvořeným jakoukoliv kombinací těchto systémů, musí být kritéria pro používání takových systémů pro bezpečný provoz vrtulníku stanovena Státem zápisu do rejstříku.

Poznámka: Informace týkající se HUD nebo rovnocenných zobrazovačů, včetně odkazů na dokumenty RTCA a EUROCAE, jsou uvedeny v ICAO dokumentu „Manual of All-Weather Operations“ (ICAO Doc 9365).

4.11.2 Při stanovování provozních kritérií použití automatických přístávacích systémů, HUD nebo rovnocenných zobrazovačů EVS, SVS, nebo CVS, musí Stát zápisu do rejstříku požadovat, že:

- vybavení splňuje příslušné požadavky osvědčování letové způsobilosti;
- provozovatel/vlastník provedl posouzení bezpečnostního rizika spojeného s provozem s podporou automatických přístávacích systémů, HUD nebo rovnocenných zobrazovačů, EVS, SVS nebo CVS;
- provozovatel/vlastník stanovil a zdokumentoval požadavky na výcvik pro automatické přístávací systémy, HUD nebo rovnocenné zobrazovače, EVS, SVS nebo CVS a postupy pro jejich použití.

Poznámka 1: Poradenský materiál k posouzení bezpečnostního rizika je uveden v ICAO dokumentu „Safety Management Manual“ (SMM) (ICAO Doc 9859).

Poznámka 2: Poradenský materiál týkající se stanovování provozních kritérií je uveden v Dodatku G tohoto předpisu.

4.12 Elektronická letová informační zařízení (EFB)

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

4.12.1 Vybavení EFB

4.12.1.1 Pokud jsou na palubě používána přenosná EFB, musí velitel letadla a vlastník zajistit,

že neovlivňují výkonnost vrtulníkových systémů, vybavení nebo ovladatelnost vrtulníku.

4.12.2 Funkce EFB

4.12.2.1 Pokud jsou na palubě vrtulníku používána EFB, velitel letadla a/nebo vlastník musí:

- a) posoudit bezpečnostní rizika spojená s každou funkcí EFB;
- b) stanovit postupy pro používání zařízení EFB a každé jeho funkce a požadavky na související výcvik; a
- c) zajistit, že v případě selhání EFB letová posádka snadno získá dostatek informací pro bezpečné provedení letu.

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

4.12.2.2 Stát zápisu do rejstříku musí vydat zvláštní schválení ~~stanovit kritéria pro~~ provozního využití funkcí EFB, které mají být použity pro bezpečný provoz vrtulníků.

4.12.3 ~~Provozní kritéria~~ Zvláštní schválení EFB

4.12.3.1 Při ~~vydávání zvláštního schválení~~ ~~stanovování kritérií pro~~ provozního využití EFB musí Stát zápisu do rejstříku zajistit, že:

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

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

4.13 Vrtulníky provozované na základě dohody dle článku 83 bis Úmluvy

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

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

Poznámka: Poradenský materiál týkající se shrnutí dohody je uveden v dokumentu Doc 10059.

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

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

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

Poznámka: Shrnutí dohody předané spolu s dohodou dle článku 83 bis registrovanou u Rady ICAO obsahuje seznam všech letadel, kterých se dohoda týká. Nicméně ověřená kopie, která má být na palubě dle ust. 4.13.1, bude muset uvádět pouze konkrétní letadlo, na jehož palubě tato kopie je.

4.13.4 Shrnutí dohody by mělo obsahovat informace v Doplnku 6 pro konkrétní letadlo a dodržovat rozvržení dle Doplnku 6, ust. 3.

DOPLNĚK 3 – OSVĚDČENÍ LETECKÉHO PROVOZOVATELE (AOC)

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

1. Účel a rozsah

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

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

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

2. Vzor AOC

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

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

Poznámky:

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

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

3. Provozní specifikace pro každý typ letadla

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

3.1 Pro každý typ vrtulníku ve flotile provozovatele, který je určený prostřednictvím výrobce vrtulníku, typu a série, musí být zahrnutý následující ~~seznam oprávnění, podmínek a omezení~~ informace obsahující: kontakty vydávajícího úřadu, název provozovatele a číslo AOC, datum

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

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

3.2 Uspořádání provozních specifikací uvedené v Hlavě 2, ust. 2.2.1.6, musí být následující:

Poznámka: MEL tvoří nedílnou součást Provozní příručky.

PROVOZNÍ SPECIFIKACE (podléhající schváleným podmínkám v Provozní příručce)				
Podrobné kontakty vydávajícího úřadu				
Telefon ¹ :	Fax:	Email:		
AOC č. ² :	Název provozovatele: ³	Datum ⁴ :	Podpis:	
Dba Obchodní název:				
Typ letadla⁵:				
Druhy provozu: Obchodní letecká doprava <input type="checkbox"/> cestujících <input type="checkbox"/> nákladu <input type="checkbox"/> Jiné ⁶ :				
Oblast provozu⁷:				
Zvláštní omezení⁸:				
Zvláštní oprávnění:	ANO	NE	Popis⁹	Poznámky
Nebezpečné zboží	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Provoz za podmínek nízké dohlednosti				
Přiblížení a přistání	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	CAT ¹⁰ : RVR:.....m DH:.....ft	
Vzlet	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	RVR ¹¹ :m	
Provozní přínos	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	¹²	
Navigační specifikace vyžadující oprávnění (AR) pro provoz s PBN ¹³	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		¹⁴
Zachování letové způsobilosti	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	¹⁴	
EFB	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	¹⁵	
Různé ¹⁶	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		

Poznámky:

1. Telefonní ~~a faxová~~ čísla Úřadu, včetně mezinárodního předčísle dané země. Je-li k dispozici emailová adresa ~~a faxové číslo~~, měly by být uvedeny.
 2. Vyplňte odpovídající číslo AOC.
 3. Vyplňte registrovaný název provozovatele a obchodní název provozovatele, pokud se liší. Vyplňte „*Doing business as*“ před obchodní názvem.
 4. Datum vydání provozních specifikací (dd-mm-rrrr) a podpis zástupce Úřadu.
 5. Vyplňte označení podle Commercial Aviation Safety Team (CAST) / ICAO pro výrobce vrtulníku, typ a sérii nebo základní sérii, pokud byly série označeny, (např. Bell-47G-3 nebo SIKORSKY-S55). Klasifikace a uspořádání CAST/ICAO jsou dostupné na: <http://www.intlaviationstandards.org>.
 6. Specifikujte jiné druhy dopravy (např. zdravotnická záchranná služba).
 7. Uveďte geografickou (geografické) oblast(i) schváleného provozu (prostřednictvím geografických ~~souřadnic~~, konkrétních tratí, hranic letové informační oblasti nebo státních nebo oblastních hranic), *definovanou vydávajícím úřadem*.
 8. Uveďte seznam použitelných zvláštních omezení (např. pouze lety VFR, pouze denní lety, atd.).
 9. V tomto sloupci uveďte mezní kritéria pro každé ~~schválení-zvláštní oprávnění~~ ~~nebo druh schválení~~ (s příslušnými ~~kritérii~~).
 10. Vyplňte použitelnou kategorii letů s přístrojovým přiblížením, klasifikovanou jako druh B (CAT II, atd.). Vyplňte minimální RVR v metrech a výšku rozhodnutí ve stopách (ft). Uvedené kategorii přiblížení odpovídá samostatný řádek.
 11. Vyplňte schválenou minimální RVR pro vzlet v metrech, *nebo rovnocennou horizontální dohlednost, pokud se RVR nepoužívá*. Jestliže jsou udělena různá schválení, může být pro schválení použit samostatný řádek.
 12. Vyplňte seznam schopností vrtulníku (např. automatické přistání, HUD, EVS, SVS, CVS) a související přiznaný provozní přínos.
 13. Navigace založená na výkonnosti (PBN): Pro každou požadovanou oprávnění navigační specifikaci PBN AR je použit samostatný řádek (např. RNP AR APCH), společně s příslušnými omezeními ve sloupci „*Popis*“.
-
14. Vyplňte jméno osoby/název organizace odpovědné za zajištění zachování letové způsobilosti letadla a předpis, který vyžaduje provedení prací, tj. v rámci AOC nebo zvláštního oprávnění (např. nařízení Komise (ES) č. 2042/2003, Část-M, Hlava G).
 15. Seznam funkcí EFB *používaných pro bezpečný provoz vrtulníku*, a *včetně* jakýchkoliv použitelných omezení.
 16. Zde mohou být zapsána další oprávnění nebo údaje, použitím jednoho řádku (nebo bloku o více řádcích) pro každé oprávnění (např. zvláštní oprávnění pro přiblížení, zvláštní provoz, specifikace třídy(tříd) výkonnosti, v které(kterých) může být prováděn provoz letadla, atd.).

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

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

Úvod

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

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

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

Lehké letové zapisovače tvoří jeden nebo větší počet z následujících ~~systemů~~:

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

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

1. Všeobecné požadavky

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

1.2 Schránky pevných letových zapisovačů chráněných před nárazem musí:

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

1.3 Schránky automaticky oddělitelných letových zapisovačů musí:

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

1.4 Systémy letových zapisovačů musí být zastavěny tak, aby:

a) pravděpodobnost poškození záznamů byla minimální;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- a) provozní instrukce výrobce, omezení vybavení a postupy pro zástavbu;
- b) základ nebo zdroj parametrů a rovnice vztahující se k přepočtu měřicích jednotek; a
- c) zkušební protokoly výrobce.

2. Zapisovač letových údajů (FDR) a systém záznamu údajů letadla (ADRS)

2.1 Začátek a konec zápisu

FDR nebo ADRS musí začít zapisovat údaje dříve, než se vrtulník začne pohybovat vlastní silou a musí je průběžně zaznamenávat až do chvíle, kdy už se vrtulník pohybovat vlastní silou nemůže.

2.2 Zaznamenávané parametry

Poznámka: V předchozím vydání tohoto předpisu byly typy zapisovačů definovány tak, aby byl vystižen jejich první vývoj.

2.2.1 Parametry, které splňují požadavky FDR, jsou uvedeny v Tabulce A4-1. Počet zaznamenávaných parametrů závisí na složitosti vrtulníku. Parametry uvedené bez hvězdičky (*) jsou závazné parametry, které musí být zaznamenány bez ohledu na složitost vrtulníku. Navíc, parametry označené hvězdičkou (*) musí být zaznamenány, jestliže je zdroj informačních údajů využíván systémem vrtulníku nebo letovou posádkou pro jeho provoz. Tyto parametry mohou být nicméně nahrazeny jinými s ohledem na typ vrtulníku a charakteristiky záznamového vybavení.

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

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

2.2.3 Jestliže je k dispozici dodatečná záznamová kapacita FDR, musí být zváženo zaznamenání následujících doplňkových informací:

- a) doplňkové provozní informace z elektronických zobrazovačů, jako jsou soustava elektronických letových přístrojů (EFIS), elektronický centrální monitor letadla (ECAM), systém pro zobrazení motorových parametrů a uvědomování posádky (EICAS); a

- b) doplňkové parametry motoru (EPR, N1, průtok paliva, atd.).

2.2.4 Parametry, které splňují požadavky ADRS, je prvních 7 parametrů, které jsou uvedeny v Tabulce A4-3.

2.2.5 Jestliže je k dispozici dodatečná záznamová kapacita ADRS, musí být zváženo zaznamenání jakýchkoli parametrů uvedených v Tabulce A4-3 od 8. dále.

2.3 Doplňující informace

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

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

3. Zapisovač hlasu v pilotním prostoru (CVR) a systém záznamu zvuku v pilotním prostoru (CARS)

3.1 Začátek a konec zápisu

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

3.2 Zaznamenávané signály

3.2.1 CVR musí na 4 nebo více samostatných kanálech souběžně zaznamenávat alespoň:

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

3.2.2 Přidělení audio kanálů CVR by mělo být přednostně následující:

- a) audio panel velitele letadla;
- b) audio panel druhého pilota;
- c) stanoviště dalších členů letové posádky a časová reference; a

d) mikrofon v pilotním prostoru.

3.2.3 CARS musí na 2 nebo více samostatných kanálech souběžně zaznamenávat alespoň:

- a) hlasovou komunikaci vysílanou nebo přijímanou z/ve vrtulníku pomocí radiostanice;
- b) zvukové prostředí v pilotním prostoru;
- c) hlasovou komunikaci členů letové posádky v pilotním prostoru prostřednictvím systému palubního telefonu vrtulníku, je-li zastavěn.

3.2.4 Přidělení audio kanálů CARS by mělo být přednostně následující:

- a) hlasová komunikace; a
- b) zvukové prostředí v pilotním prostoru.

4. Zapisovač obrazu pilotního prostoru (AIR) a systém záznamu obrazu pilotního prostoru (AIRS)

4.1 Začátek a konec zápisu

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

4.2 Třídy

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

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

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

4.2.2 AIR nebo AIRS Třídy B snímá zobrazovač zpráv z komunikace datovým spojem.

4.2.3 AIR nebo AIRS Třídy C snímá přístroje a ovládací panely.

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

5. Zapisovač komunikace datovým spojem (DLR)

5.1 Zaznamenávané aplikace

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

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

5.1.2 Musí být zaznamenány zprávy aplikací uvedených v Tabulce A4-2. Aplikace uvedené bez hvězdičky (*) jsou závazné aplikace, které musí být zaznamenány s ohledem na složitost systému. Aplikace označené hvězdičkou (*) musí být zaznamenány pouze, je-li to proveditelné vzhledem ke struktuře systému.

6. Prohlídky systémů letových zapisovačů

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

6.2 U systémů FDR nebo ADRS, CVR nebo CARS a AIR nebo AIRS musí být provedena prohlídka jednou ročně; po schválení příslušným regulačním úřadem může být tato doba prodloužena na dva roky, pokud tyto systémy prokázaly vysokou integritu provozuschopnosti a vlastní kontroly. U systémů DLR nebo DLRS musí být provedena prohlídka jednou za dva roky; po schválení příslušným regulačním úřadem může být tato doba prodloužena na čtyři roky, pokud tyto systémy prokázaly vysokou integritu provozuschopnosti a vlastní kontroly.

6.3 Prohlídky záznamů musí být provedeny takto:

- a) rozbor zaznamenaných údajů letových zapisovačů musí zajistit, že zapisovač pracuje správně po základní dobu záznamu;

~~b) rozbor záznamů z FDR nebo ADRS musí vyhodnotit jakost zaznamenaných údajů k určení, zda je podíl bitových chyb (včetně těch způsobených zapisovačem, jednotkou pro sběr údajů, zdrojem údajů na vrtulníku a prostředky pro získání údajů ze zapisovače) v přijatelných mezích a k určení povahy a rozložení chyb;~~

~~e) záznamy z FDR nebo ADRS za celý let musí být přezkoumány v technických jednotkách z důvodu vyhodnocení platnosti všech zaznamenaných parametrů. Zvláštní pozornost musí být věnována parametrům z jednoúčelových snímačů FDR nebo~~

ADRS. Parametry snímané ze sběrnic elektrické sítě není nutné ověřovat, jestliže je jejich provozuschopnost kontrolována jinými systémy letadla;

d) odečítací zařízení musí mít nezbytné programové vybavení k věrnému převedení zaznamenaných hodnot do technických jednotek a k určení stavu časově nespojitých signálů;

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

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

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

g) přezkoušení zaznamenaných zpráv na DLR nebo DLRS musí být provedeno přehráním záznamů DLR nebo DLRS.

6.4 Systém letového zapisovače musí být považován za neschopný provozu, jestliže dochází k špatné jakosti údajů ve významném časovém úseku, nesrozumitelnosti signálů nebo pokud je jeden nebo více povinných parametrů zaznamenáno nesprávně.

6.5 Zpráva z prohlídky záznamů musí být z důvodů sledování na požádání zpřístupněna regulačním úřadům.

6.6 Cejchování systému FDR:

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

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

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

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

1. Účel a rozsah

1.1 Zvláštní oprávnění musí mít standardizovaný formát, který obsahuje minimální informace požadované ve vzoru zvláštního oprávnění.

Poznámka: Pokud let, který má být proveden, vyžaduje zvláštní oprávnění, je potřeba, aby byla na palubě kopie tohoto dokumentu (těchto dokumentů) (viz ust. 4.1.3.1).

2. Vzor zvláštního oprávnění

ZVLÁŠTNÍ OPRAVNĚNÍ				
VYDÁVAJÍCÍ ÚŘAD a KONTAKTNÍ ÚDAJE¹				
Vydávající úřad ¹ _____				
Adresa _____				
Podpis: _____		Datum ² : _____		E-mail: _____
Telefon: _____		Fax: _____		
VLASTNÍK/PROVOZOVATEL				
Jméno/název vlastníka/provozovatele ³ : _____			Adresa _____	
Telefon: _____		Fax: _____		E-mail: _____
Typ ⁴ a poznávací značka letadla: _____				
ZVLÁŠTNÍ OPRAVNĚNÍ:	ANO	NE	POPIS⁵	POZNÁMKY
Provoz za podmínek nízké dohlednosti				
Přiblížení a přistání	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	CAT ⁶ ___ RVR: ___ m DH: ___ ft	
Vzlet	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	RVR ⁷ : ___ m	
Provozní přínos	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	⁸	
RVSM	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Navigační specifikace vyžadující oprávnění (AR) pro provoz s PBN	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	⁹	
EFB	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	¹⁰	
Různé ¹⁰	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		

Poznámky:

- Název a kontaktní údaje Úřadu, včetně mezinárodního předčíslení dané země a emailové adresy, je-li k dispozici.
- Datum vydání zvláštního oprávnění (dd-mm-rrrr) a podpis zástupce Úřadu.
- Jméno/název vlastníka/provozovatel a jeho adresa.
- Vyplňte označení pro výrobce vrtulníku, typ a sérii nebo základní sérii, pokud byly série označeny. Klasifikace a uspořádání CAST/ICAO jsou dostupné na: <http://www.intlaviationstandards.org>.
- V tomto sloupci uveďte mezní kritéria pro každé ~~schválení nebo druh schválení~~ zvláštní oprávnění (s příslušnými kritérii).
- Vyplňte použitelné přiblížení podle přístrojů klasifikované jako Druh B (CAT II, III A, III B nebo III C). Vyplňte minimální RVR v metrech a výšku rozhodnutí ve stopách (ft). Uvedené kategorie přiblížení odpovídá samostatný řádek.
- Vyplňte schválenou minimální RVR pro vzlet v- metrech, nebo rovnocennou horizontální dohlednost, pokud se RVR nepoužívá. Jestliže jsou udělena různá schválení, může být pro schválení použit samostatný řádek.
- Vyplňte seznam palubních schopností (např. automatické přistání, HUD, EVS, SVS, CVS) a související udělený provozní přínos.
- Navigace založená na výkonnosti (PBN): Pro každou schválenou navigační specifikaci PBN AR je použit samostatný řádek (např. RNP AR APCH), společně s příslušnými omezeními ve sloupci „Popis“.

10. Uvedte seznam funkcí EFB používaných pro bezpečný provoz vrtulníků a jakákoli použitelná omezení.
11. Zde mohou být zapsána další zvláštní oprávnění nebo údaje, použitím jednoho řádku (nebo bloku o více řádcích) pro každé oprávnění (např. zvláštní oprávnění pro přiblížení, ~~MANPS~~).

DOPLNĚK 6 – SHRUTÍ DOHODY DLE ČLÁNKU 83 bis
(Viz Oddíl II, Hlava 4, ust. 4.1.5.4 a Oddíl III, Hlava 4, ust. 4.13.4)

Poznámka: Oddíl II, Hlava 4, ust. 4.1.5.1 a Oddíl III, Hlava 4 ust. 4.13.1 vyžadují, aby byla na palubě ověřena kopie shrutí dohody.

1. Účel a rozsah

Shrutí dohody dle článku 83 bis by mělo obsahovat ve standardizovaném formátu informace uvedené ve vzoru v ust. 2 nebo 3, dle použitelnosti.

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

SHRUTÍ DOHODY DLE ČLÁNKU 83 bis					
Název dohody:					
Stát zápisu do rejstříku:				Kontaktní osoba:	
Stát provozovatele/Stát hlavního sídla provozovatele všeobecného letectví:				Kontaktní osoba:	
Datum podpisu:		Státem zápisu do rejstříku ¹ :			
		Státem provozovatele ¹ :			
Doba trvání:		Začátek platnosti ¹ :		Konec platnosti (je-li použitelné) ² :	
Jazyky dohody					
Registrační číslo ICAO:					
Zastřešující dohoda (existuje-li) spolu s registračním číslem ICAO:					
Chicagská úmluva		Přílohy ICAO dotčené převodem odpovědností na stát provozovatele, co se týče určitých funkcí a povinností			
Článek 12: Pravidla pro létání	Příloha 2, všechny hlavy	Ano <input type="checkbox"/>			
		Ne <input type="checkbox"/>			
Článek 30 a): Rádiová výstroj letadel	Povolení ke zřízení a provozování radiostanice	Ano <input type="checkbox"/>			
		Ne <input type="checkbox"/>			
Články 30 b) a 32 a): Průkazy personálu	Příloha 1, Hlavy 1, 2, 3 a 6 a Příloha 6 Část I, Palubní radiofonista nebo Část III, Oddíl II, Složení letové posádky (palubní radiofonista) a/nebo Část II, Kvalifikace a/nebo průkaz způsobilosti člena letové posádky nebo Část III, Oddíl III, Kvalifikace	Ano <input type="checkbox"/>		Příloha 6: [Specifikujte Část a ustanovení] ³	
		Ne <input type="checkbox"/>			
Článek 31: Osvědčení o způsobilosti k letu	Příloha 6 Část I nebo Část III, Oddíl II	Ano <input type="checkbox"/>		[Specifikujte Část a ustanovení] ³	
		Ne <input type="checkbox"/>			
	Příloha 6 Část II nebo Část III, Oddíl III	Ano <input type="checkbox"/>		[Specifikujte Část a ustanovení] ³	
		Ne <input type="checkbox"/>			
	Příloha 8 Část II, Hlavy 3 a 4	Ano <input type="checkbox"/>		[Specifikujte Část a ustanovení] ³	
		Ne <input type="checkbox"/>			
Letadla dotčená převodem odpovědností na stát provozovatele					
Výrobce, typ a řada letadla	Poznávací značka	Výrobní číslo	Číslo AOC (obchodní letecká doprava)	Datum převodu odpovědností	
				Od ¹	Do (je-li použitelné) ²

Poznámky:

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

3. Shrnutí dohody dle článku 83 bis pro všeobecné letectví

SHRUTÍ DOHODY DLE ČLÁNKU 83 bis

Název dohody:			
Stát zápisu do rejstříku:		Kontaktní osoba:	
Stát hlavního sídla provozovatele všeobecného letectví:		Kontaktní osoba:	
Datum podpisu:	Státem zápisu do rejstříku ¹ :		
	Státem hlavního sídla provozovatele všeobecného letectví ¹ :		
Doba trvání:	Začátek platnosti ¹ :	Konec platnosti (je-li použitelné) ² :	
Jazyky dohody			
Registrační číslo ICAO:			
Zastřešující dohoda (existuje-li) spolu s registračním číslem ICAO:			

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

Letadla dotčená převodem odpovědností na stát hlavního sídla provozovatele všeobecného letectví

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

Poznámky:

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

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

DODATEK D[ŠH1] - OSVĚDČOVÁNÍ LETECKÉHO PROVOZOVATELE A PLATNOST
(Doplňující Oddíl II, Hlavu 2, ust. 2.2.1)

1. Účel a rozsah

1.1 Úvod

Účelem tohoto Dodatku je poskytnout návod týkající se činností požadovaných Státy v souvislosti s požadavky na osvědčování provozovatele v Hlavě 2, ust. 2.2.1, zejména s prostředky k vykonávání a zaznamenávání těchto činností. [Rovnocenný návod pro provoz všeobecného letectví lze nalézt v Předpisu L 6/II, Dodatku 3.C.](#)

1.2 Požadavky předcházející osvědčení

V souladu s ust. 2.2.1.4, je vydání osvědčení leteckého provozovatele (AOC) „závislé na tom, že provozovatel prokazuje“ Státu, že jeho organizace, výcvik, letový provoz a zajištění údržby, jsou dostatečné s ohledem na povahu a rozsah provozu. Proces osvědčování zahrnuje vyhodnocení každého provozovatele Státem a určení, že provozovatel je způsobilý k provádění bezpečného provozu před prvním vydáním AOC nebo doplněním jakýchkoliv dodatečných oprávnění k AOC.

1.3 Standardní postupy osvědčování

Ustanovení 2.2.1.7 požaduje, aby Úřad stanovil systém osvědčování, který zajistí splnění požadovaných standardů pro prováděný druh provozu. Několik Států vypracovalo koncepce a postupy, aby splnilo tento požadavek osvědčování jako rozvinutí pracovních schopností. Zatímco tyto Státy nevytvořily své postupy osvědčování ve vzájemné spolupráci, jsou jejich postupy pozoruhodně podobné a shodné ve svých požadavcích. Účinnost jejich postupů, která byla ověřována mnoho let, vedla ke zlepšení bezpečnostních záznamů provozovatelů po celém světě. Mnoho z těchto postupů osvědčování bylo začleněno formou odkazu do ustanovení ICAO.

2. Požadovaná odborná vyhodnocení bezpečnosti

2.1 Činnosti pro Zvláštní oprávnění/schválení, schválení a přijetí

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

2.1.2 [Zvláštní oprávnění/schválení je schválení, které je zdokumentováno v provozních specifikacích pro obchodní leteckou dopravu.](#)

2.1.23 Schválení je aktivní reakce Úřadu na záležitost předloženou k přezkoumání. Schválení tvoří

nález nebo určení shody s použitelnými standardy. Schválení bude prokázáno podpisem schvalujícího úředníka, vydáním dokumentu nebo osvědčení nebo nějakou jinou formální činností učiněnou Úřadem.

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

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

2.1.56 Úřad by měl před vydáním [zvláštního oprávnění/schválení](#), schválení nebo přijetí provést nebo připravit odborné vyhodnocení bezpečnosti. Toto vyhodnocení by mělo být:

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

2.2 Prokazování nezbytná před některými [zvláštními oprávněními a schváleními](#)

2.2.1 Ustanovení 2.2.1.43 zavazuje Úřad, aby před osvědčením provozovatele požadoval dostatečné prokázání provozovatelem, že je Státu umožněno vyhodnotit přijatelnost organizace provozovatele, metody řízení a dozoru letového provozu a zajištění údržby. Tato prokázání by měla doplňovat přezkoumání nebo kontrolu příruček, záznamů, provozních prostor a vybavení. Některá [zvláštní oprávnění a schválení požadovaná Oddílem II tohoto předpisu](#) ~~tohoto Částí~~, taková, jako je [zvláštní schválení oprávnění](#) pro provoz ~~Kategorie III~~ [za nízké dohlednosti](#), mají významné dopady na bezpečnost a měla by být ověřena prokázáním předtím, než Úřad takový provoz schválí.

2.2.2 Zatímco se zvláštní metodologie a rozsah požadovaného prokázání a vyhodnocení mezi Státy liší, je proces osvědčování Státy, v nichž mají provozovatelé náležité záznamy bezpečnosti,

obecně shodný. V těchto Státech odborně kvalifikovaní inspektoři vyhodnotí reprezentativní vzorek skutečného výcviku, údržby a provozu před vydáním AOC nebo dodatečných oprávnění k AOC.

2.3 Zaznamenávání činností osvědčování

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

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

2.4 Koordinace vyhodnocení provozu a letové způsobilosti

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

2.5 Odpovědnosti Státu provozovatele a Státu zápisu do rejstříku

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

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

Poznámka: Návod týkající se odpovědností Státu provozovatele a Státu zápisu do rejstříku v souvislosti s nájmem/pronájmem, nepravidelným provozem a záměně letadel v provozu je obsažen v Manual of Procedures for Operations Inspection, Certification and Continued Surveillance (Doc 8335). Návod týkající se převodu odpovědností ze Státu zápisu do rejstříku na Stát provozovatele v souladu s Článkem 83 bis je obsažen v ~~Guidance on the Implementation of Article 83 bis of the Convention on International Civil Aviation (ICAO Circular 295) Doc 10059.~~

3. Činnosti schvalování Oprávnění

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

3.1 Činnosti zvláštního oprávnění/schválení

3.1.1 Výraz „zvláštní oprávnění (specific approval)“ poukazuje na formální činnost ze strany státu provozovatele, jejímž výsledkem je doplnění provozní specifikace.

3.1.2 Následující ustanovení výslovně odkazují na potřebu zvláštního oprávnění:

- provozní přínosy pro HUD, EVS, SVS, CVS, automatické systémy přistání, pokud jsou použity pro provoz za nízké dohlednosti (LVO) [Oddíl II, ust. 2.2.8.1.1];
- provoz za nízké dohlednosti (LVO) [Oddíl II, ust. 2.2.8.4 a 2.2.8.5];
- elektronická letová informační zařízení (EFB) [Oddíl II, ust. 4.17.2]; a
- navigační specifikace pro provoz PBN vyžadující oprávnění (AR) [Oddíl II, ust. 5.2.4].

3.1.3 Vzor zvláštního oprávnění je uveden v Doplňku 3.

~~3.1~~ ~~Schválení~~

~~Výraz „schválení“ znamená více formální činnost ze strany Úřadu ve vztahu k záležitosti osvědčování než výraz „přijetí“. Některé Státy vyžadují, aby ředitel úřadu pro civilní letectví nebo jmenovaný zástupce nižší úrovně tohoto úřadu vydal formální písemný dokument pro každou „schvalovací“ činnost. Jiné Státy dovolují, aby byly vydány různé druhy dokumentů jako důkaz schválení. Vydání dokumentu o schválení a záležitost řešená schválením bude záviset na přidělené pravomoci úředníka. V takových Státech~~

~~je pravomoc podepsat běžná schválení, jako je Seznam minimálního vybavení provozovatele pro určitá letadla, přidělena odborným inspektorům. Složitější nebo významná schválení jsou obvykle vydávána úředníky na vyšší organizační úrovni.~~

3.2 Osvědčení leteckého provozovatele (AOC)

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

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

- a) vzlet a přistání s dobou vystavení
- b) zvláštní postupy přiblížení (např. přiblížení se strmým gradientem klesání, přiblížení ILS s přesnou dráhovou kontrolou, přiblížení se směrovým vedením založeným na využití zařízení typu kurzového majáku, přiblížení RNP);
- c) provoz v meteorologických podmínkách pro let podle přístrojů v 3. třídě výkonnosti; a
- d) provoz v oblastech se zvláštními postupy (např. provoz v oblastech, kde jsou používány odlišné jednotky měření výšky nebo postupy pro nastavení výškoměru).

3.3 Činnosti schválení

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

3.3.2 Ustanovení vyžadující schválení

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

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

- a) **Seznam povolených odchylek na draku (CDL) (Definice)
- b) **Základní seznam minimálního vybavení (MMEL) (Definice)
- c) Metoda určování minimálních výšek letu (Oddíl II, ust. 2.2.76.3)
- d) Metoda určení provozních minim heliportu (Oddíl II, ust. 2.2.87.1)
- e) ~~Doba letu, letové služby a doba odpočinku~~Zvládání únavy (ust. 2.2.9.28)
- f) Seznam minimálního vybavení (MEL) pro konkrétní vrtulník (Oddíl II, ust. 4.1.23)
- g) Použití HUD, EVS, SVS nebo CVS (Oddíl II, ust. 4.16)
- h) Provoz s navigací založenou na výkonnosti (Oddíl II, ust. 5.2.2 b)
- h) *Organizace oprávněná k údržbě (Oddíl II, ust. 6.1.2)
- ij) *Program údržby pro konkrétní vrtulník (Oddíl II, ust. 6.3.1)
- jk) Programy výcviku pro letovou posádku (Oddíl II, ust. 7.3.1)
- kl) Výcvik v dopravě nebezpečného zboží (Oddíl II, ust. 7.3.1, Poznámka 5)
- lm) Použití zařízení pro výcvik letové simulace (Oddíl II, ust. 7.3.2 a), ust. 7.4.21 a ust. 7.4.43; **Poznámka**)
- mn) Metoda řízení a dozoru letového provozu (Oddíl II, ust. 2.2.1.43 a ust. 8.1)
- no) **Závazné úkoly údržby a časové intervaly (Oddíl II, ust. 9.3.2) a
- op) Programy výcviku palubních průvodčích (ust. 10.3).

3.4 Ustanovení, která vyžadují odborné vyhodnocení

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

- a) Podrobnosti o kontrolních seznamech pro konkrétní vrtulník (Definice: Provozní příručka letadla a ust. 4.1.3)
- b) Podrobnosti o systémech konkrétního letadla (Definice: Provozní příručka letadla a ust. 4.1.3)
- c) Závazné materiály pro Provozní příručku (ust. 2.2.2.2 a Doplňek 7)
- d) * Odpovědnosti provozovatele za údržbu konkrétního letadla (ust. 6.1.1)
- e) * Systém údržby a uvolňování do provozu (ust. 6.1.2)
- f) * Příručka pro řízení údržby (ust. 6.2.1)

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

43.5. Činnosti přijetí

43.5.1 Přijetí

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

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

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

4.2 Hlášení o shodě

Některé Státy používají hlášení o shodě, aby zdokumentovaly přijetí, která provedou ve vztahu k příslušnému provozovateli. To je dokument předložený provozovatelem, který podrobně popisuje s konkrétními odkazy na provozní příručky nebo příručky údržby, jak bude splňovat všechny použitelné

předpisy Státu. Tento druh dokumentu je uveden v *Doc 8335, pododst. 3.3.2 e)* a v *Airworthiness Manual (Doc 9760), Volume I, pododst. 6.2.1 c) 4)*. Hlášení o shodě by mělo být aktivně používáno během procesu osvědčování a aktualizováno, je-li to nezbytné, aby odráželo změny v přístupech a postupech provozovatele požadované Státem. Potom je konečné hlášení o shodě zahrnuto do záznamů Státu společně s dalšími záznamy o osvědčování. Hlášení o shodě je výtečná metoda prokázání skutečnosti, že provozovatel byl náležitě osvědčen s ohledem na všechny použitelné předpisové požadavky.

43.5.3 Provozní příručky a příručky údržby

43.5.3.1 Provozní příručky a příručky údržby a jakékoliv následné změny by měly být předloženy Úřadu (ust. 2.2.2.2, 6.1.1, 6.2.4, 6.3.2). Úřad také stanovuje minimální obsah těchto příruček (ust. 9.2, 9.3, 9.4 a Doplněk 7). Příslušné části příručky provozovatele podléhající vyhodnocení by měly být uvedeny v odborné směrnicí Úřadu, např. příručka koncepce provozu, provozní příručka, příručka palubních průvodčích, traťová dokumentace a příručka pro výcvik. Některé Úřady vydávají formální dokument, kterým přijímají každou příručku a jakékoliv následné změny.

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

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

54. Jiná hlediska týkající se schválení nebo přijetí

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

a) ~~Bezpečnostní program (ust. 1.1.7)~~

ba) Metoda pro získání leteckých údajů (ust. 2.-1.1)

eb) Dostatečnost záznamů o palivu a oleji (ust. 2.2.89)

- ~~d~~c) Dostatečnost záznamů o době letu, letové služby a době odpočinku (ust. 2.2.910.3, 7.6, 10.4)
- ~~e~~d) Dostatečnost deníku údržby letadla (ust. 2.3.1 a) b) a c))
- ~~f~~e) Dostatečnost prohlášení o nákladu (ust. 2.3.1 d), e) a f))
- ~~g~~f) Dostatečnost provozního plánu (ust. 2.3.1 g))
- ~~h~~g) Metoda pro získání meteorologických údajů (ust. 2.3.5.1 a 2.3.5.2)
- ~~i~~h) Metoda vyhovující uložení příručních zavazadel (ust. 2.7)
- ~~j~~i) Provozní omezení výkonnosti vrtulníku (ust. 3.2.4)
- ~~k~~j) Metoda získávání a používání údajů o překážkách na heliportu (ust. 3.3)
- ~~l~~k) Dostatečnost karet s informacemi pro cestující (ust. 4.2.2 d))

~~m) Postupy pro dálkovou navigaci (5.2.1 d))~~

- ~~n~~l) Obsah palubního deníku (ust. 9.4); a
- ~~o~~m) Obsah bezpečnostního výcvikového programu (ust. 11.2).

65. Ověření standardu provozu

Standard ust. 2.2.1.5 stanoví, že platnost AOC musí záviset na udržování původních standardů pro

osvědčení ze strany provozovatele (ust. 2.2.1.4) pod dozorem Úřadu. Toto dozоровání vyžaduje, aby byl stanoven systém průběžného dozoru, který zajistí, že požadované standardy provozu jsou udržovány (ust. 2.2.1.7). Vhodným výchozím bodem v rozvoji takového systému je vyžádání roční nebo pololetní kontroly, pozorování a zkoušek k ověření platnosti požadovaných činností týkajících se schvalování osvědčování a přijetí.

76. Změna Osvědčení leteckého provozovatele

Osvědčování provozovatele je nepřetržitý proces. Jen málo provozovatelů bude během času spokojeno s prvními oprávněními vydanými společně s jejich AOC. Možnosti rozvíjejícího se trhu způsobí, že provozovatel změní modely letadel a bude požadovat schválení pro nové oblasti provozu, které vyžadují další doplňkové schopnosti. Stát by měl vyžadovat doplňková odborná vyhodnocení před vydáním formálních písemných dokumentů, které schvalují jakékoliv změny původního AOC a dalších oprávnění. Tam, kde je to možné, by měla být každá žádost „překlenuta“, použitím původního oprávnění jako základu k určení rozsahu nastávajícího hodnocení Úřadem před vydáním formálního dokumentu.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

Tabulka AH-3. SARPs pro zástavbu CVR/CARS v Oddílech II a III

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

Tabulka H-4. Vysvětlení požadavků na zástavbu zapisovačů komunikace datovým spojem (DLC)

Řádky	Datum, kdy bylo poprvé vydáno individuální osvědčení letové způsobilosti	Datum, kdy bylo vydáno typové osvědčení letadla nebo poprvé schválena modifikace pro zástavbu vybavení DLC	Datum aktivace pro použití vybavení DLC	Požadován záznam DLC	Odkaz SARP
1	1. ledna 2016 nebo později	1. ledna 2016 nebo později	1. ledna 2016 nebo později	Ano	6.3.3.1.1 [SH1]
2	1. ledna 2016 nebo později	Před 1. lednem 2016	1. ledna 2016 nebo později	Ano	6.3.3.1.1
3	Před 1. lednem 2016	1. ledna 2016 nebo později	1. ledna 2016 nebo později	Ano	6.3.3.1.2
4	Před 1. lednem 2016	Před 1. lednem 2016	Před 1. lednem 2016	Ne	6.3.3.1.2
5	Před 1. lednem 2016	Před 1. lednem 2016	1. ledna 2016 nebo později	Ne ¹	6.3.3.1.2 6.3.3.1.3

¹ Nevyžaduje se, ale doporučuje se.

1. HLAVIČKA TABULKY

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

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

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

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

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

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

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

2. VŠEOBECNĚ

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

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

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

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

3. PŘÍKLADY

3.1 Pro řádky 1 a 2:

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

3.2 Pro řádky 3 až 5 – obecně:

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

3.3 Pro řádek 3:

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

3.4 Pro řádek 4:

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

3.5 Pro řádek 5:

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

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO