

UPOZORNĚNÍ:

Ačkoliv jsou tyto texty doslovným překladem originálního textu rozhodnutí výkonného ředitele EASA, slouží příslušné dokumenty připravované ÚCL pouze pro informační účely a ÚCL nenese za jejich obsah odpovědnost. Tyto texty nemají žádnou právní hodnotu. Originální znění naleznete v Úřední publikaci Agentury, tj. na webových stránkách <http://easa.europa.eu>.

Datum aktualizace tohoto dokumentu: 19. 3. 2021

Rozhodnutí výkonného ředitele

2019/001/R

ze dne 28. ledna 2019

kterým se vydávají Přijatelné způsoby průkazu a poradenský materiál k Článku 3 a k Příloze II (Část SAO) k prováděcímu nařízení Komise (EU) 2018/1976¹

„Přijatelné způsoby průkazu a poradenský materiál k provozním pravidlům pro kluzáky“

VÝKONNÝ ŘEDITEL AGENTURY EVROPSKÉ UNIE PRO BEZPEČNOST LETECTVÍ (EASA)

s ohledem na nařízení (EU) 2018/1139², a zejména na článek 104 odst. 3 písm. a) tohoto nařízení,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) EASA vydává, v souladu s článkem 76 odst. 3 nařízení (EU) 2018/1139, certifikační specifikace a přijatelné způsoby průkazu, jakož i poradenský materiál pro uplatňování nařízení (EU) 2018/1139 a aktů v přenesené pravomoci a prováděcích aktů přijatých na jeho základě.
- (2) Přijatelné způsoby průkazu jsou nezávazné standardy vydané EASA, které mohou být osobami a organizacemi využity k prokázání vyhovění nařízení (EU) 2018/1139, aktů v přenesené pravomoci a prováděcích aktů přijatých na jeho základě.
- (3) Poradenský materiál je nezávazný materiál vydaný EASA, který pomáhá ilustrovat význam požadavku nebo specifikace a používá se k podpoře výkladu nařízení (EU) 2018/1139, aktů v přenesené pravomoci a prováděcích aktů přijatých na jeho základě a přijatelných způsobů průkazu.
- (4) EASA je povinna, na základě článku 4 odst. 1 písm. a) nařízení (EU) 2018/1139, zohledňovat současný stav techniky a osvědčené postupy v oblasti letectví a

¹ Prováděcí nařízení Komise (EU) 2018/1976 ze dne 14. prosince 2018, kterým se stanoví podrobná pravidla pro provoz kluzáků podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1139 (Úř. věst. L 326, 20.12.2018, s. 64).

² Nařízení (EU) 2018/1139 Evropského parlamentu a Rady ze dne 4. července 2018 o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Agentury Evropské unie pro bezpečnost letectví, kterým se mění nařízení (ES) č. 2111/2005, (ES) č. 1008/2008, (EU) č. 996/2010, (EU) č. 376/2014 a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/30/EU a 2014/53/EU a kterým se zrušuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 552/2004 a (ES) č. 216/2008 a nařízení Rady (EHS) č. 3922/91 (Úř. věst. L 212, 22.08.2018, s. 1) (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?qid=1535612134845&uri=CELEX:32018R1139>).

aktualizovat svá rozhodnutí s ohledem na celosvětové zkušenosti s provozem letadel a vědecko-technický pokrok v příslušných oblastech.

- (5) V souvislosti s plánem pro všeobecné letectví – *General Aviation Road Map* – EASA vyňala pravidla pro letový provoz kluzáky z nařízení Komise (EU) č. 965/2012³ (s výjimkou požadavků na úřady uvedených v Části ARO) a stanovila jednodušší a proporcionálnější návrh regulačního rámce (stanovisko EASA č. 07/2017⁴). Nová pravidla pro letový provoz kluzáky byla přijata nařízením (EU) 2018/1976 a použijí se od 9. července 2019. Tímto rozhodnutím EASA uveřejňuje související přijatelné způsoby průkazu a poradenský materiál.
- (6) EASA, v souladu s článkem 115 odst. 1 písm. c) nařízení (EU) 2018/1139 a článkem 16 „Zvláštní postup pro předpisovou činnost: zrychlený postup“ postupu pro předpisovou činnost EASA⁵, konzultovala zúčastněné strany, stejně jako své poradní orgány ohledně záležitostí, které jsou předmětem tohoto rozhodnutí, a zohlednila obdržené připomínky.

ROZHODL TAKTO:

Článek 1

Poradenský materiál k Článku 3 nařízení (EU) 2018/1976 se tímto stanovuje v příloze I k tomuto rozhodnutí.

Článek 2

Přijatelné způsoby průkazu a poradenský materiál k příloze II (Část SAO) k nařízení (EU) 2018/1976 se tímto stanovují v příloze II k tomuto rozhodnutí.

Článek 3

Toto rozhodnutí vstupuje v platnost následující den po svém uveřejnění v Úřední publikaci EASA. Použije se od 9. července 2019.

V Kolíně nad Rýnem dne 28. ledna 2019

*Za Agenturu Evropské unie pro bezpečnost letectví
Výkonný ředitel*

Patrick KY

³ Nařízení Komise (EU) č. 965/2012 ze dne 5. října 2012, kterým se stanoví technické požadavky a správní postupy týkající se letového provozu podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 (Úř. věst. L 296, 25.10.2012, s. 1).

⁴ <http://www.easa.europa.eu/document-library/opinions>

⁵ Rozhodnutí správní rady EASA (MB) 18-2015 ze dne 15. prosince 2015, kterým se nahrazuje rozhodnutí 01/2012 týkající se postupu použitého Agenturou při vydávání stanovisek, certifikačních specifikací a poradenského materiálu („postup pro předpisovou činnost“) (<http://www.easa.europa.eu/system/files/dfu/EASA%20MB%20Decision%202018-2015%20on%20Rulemaking%20Procedure.pdf>).

Agentura Evropské unie pro bezpečnost letectví

**Poradenský materiál
k Článku 3
prováděcího nařízení Komise
(EU) 2018/1976**

1. vydání¹
28. leden 2019

¹ Den vstupu v platnost tohoto vydání viz článek 3 tohoto rozhodnutí.

OBSAH

PORADENSKÝ MATERIÁL (GM) k ČLÁNKU 3 PROVÁDĚCÍHO NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) 2018/1976.....	3
GM1 k Článku 3(2)(a);(b) Letový provoz.....	3
PŘÍMÉ NÁKLADY.....	3
GM2 k Článku 3(2)(a);(b) Letový provoz.....	3
ROČNÍ NÁKLADY.....	3
GM1 k Článku 3(2)(c) Letový provoz.....	3
ORGANIZACE VYTVOŘENÁ ZA ÚČELEM PROPAGACE SPORTOVNÍHO ČI REKREAČNÍHO LÉTÁNÍ	3
GM2 k Článku 3(2)(c) Letový provoz.....	3
OKRAJOVÁ ČINNOST.....	3

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

**PORADENSKÝ MATERIÁL (GM) K ČLÁNKU 3
PROVÁDĚCÍHO NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) 2018/1976²**

GM1 k Článku 3(2)(a);(b) Letový provoz

PŘÍMÉ NÁKLADY

„Přímými náklady“ jsou myšleny náklady vzniklé přímo v souvislosti s letem, např. náklady na palivo nebo jinou energii motorového kluzáku a vozidla pro přepravu zpět přímo vzniklé v souvislosti s letem, vzletové a přistávací poplatky a poplatky za pronájem kluzáku. Přímé náklady nezahrnují zisk nebo plat pilota.

GM2 k Článku 3(2)(a);(b) Letový provoz

ROČNÍ NÁKLADY

„Ročními náklady“ jsou myšleny náklady na kluzák po dobu 1 kalendářního roku, vyjma jakéhokoli zisku nebo platu pilota.

GM1 k Článku 3(2)(c) Letový provoz

ORGANIZACE VYTVOŘENÁ ZA ÚČELEM PROPAGACE SPORTOVNÍHO ČI REKREAČNÍHO LÉTÁNÍ

„Organizací vytvořenou za účelem propagace sportovního či rekreačního létání“ je myšlena nezisková organizace, zřízená na základě platného vnitrostátního zákona čistě za účelem sdružování osob sdílejících stejné zájmy v rámci všeobecného letectví, které létají pro zábavu nebo provádí seskoky padákem. Obvyklou praxí je, že má taková organizace k dispozici kluzáky.

GM2 k Článku 3(2)(c) Letový provoz

OKRAJOVÁ ČINNOST

Pod pojmem „okrajová činnost“ se rozumí velmi malá část celkové činnosti organizace, prováděná zejména za účelem propagace samotné organizace nebo oslovení nových žáků nebo členů. Organizace, která má v úmyslu nabízet takovéto lety jako pravidelnou obchodní činnost, se nepovažuje za organizaci splňující podmínku okrajové činnosti. Stejně tak nejsou za okrajovou činnost považovány lety organizované čistě se záměrem vytvářet pro organizaci příjem.

² Prováděcí nařízení Komise (EU) 2018/1976 ze dne 14. prosince 2018, kterým se stanoví podrobná pravidla pro provoz kluzáků podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1139 (Úř. věst. L 326, 20.12.2018, s. 64).

Agentura Evropské unie pro bezpečnost letectví

**Přijatelné způsoby průkazu a
poradenský materiál
k Příloze II – Letový provoz
kluzáku
(Část SAO)
k prováděcímu nařízení Komise
(EU) 2018/1976**

1. vydání¹

28. leden 2019

¹ Den vstupu v platnost tohoto vydání viz článek 3 tohoto rozhodnutí.

OBSAH

PŘIJATELNÉ ZPŮSOBY PRŮKAZU (AMC) A PORADENSKÝ MATERIÁL (GM) K PŘÍLOZE II (ČÁST SAO) K PROVÁDĚCÍMU NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) 2018/1976.....	5
LETOVÝ PROVOZ KLUZÁKU [ČÁST SAO].....	5
HLAVA GEN OBECNÉ POŽADAVKY.....	5
AMC1 SAO.GEN.110(a) Způsob průkazu.....	5
KLUZÁKY ZAPSANÉ V REJSTŘÍKU V JINÉM ČLENSKÉM STÁTĚ.....	5
GM1 SAO.GEN.110(b)(2) Způsob průkazu.....	5
ALTERNATIVNÍ ZPŮSOB PRŮKAZU.....	5
GM1 SAO.GEN.130(a);(b) Povinnosti velícího pilota.....	5
VŠEOBECNĚ.....	5
AMC1 SAO.GEN.130(c) Povinnosti velícího pilota.....	6
KONTROLNÍ SEZNAMY.....	6
AMC1 SAO.GEN.130(d)(4) Povinnosti velícího pilota.....	6
POUŽITÍ JINÝCH DOKUMENTŮ.....	6
AMC1 SAO.GEN.130(f) Povinnosti velícího pilota.....	6
POTÁPĚNÍ A DAROVÁNÍ KRVE.....	6
GM1 SAO.GEN.130(f) Povinnosti velícího pilota.....	6
POTÁPĚNÍ A DAROVÁNÍ KRVE – DOBA UPLYNULÁ PŘED NÁVRATEM DO LETOVÉ SLUŽBY.....	6
AMC1 SAO.GEN.130(f) & SAO.GEN.135(b) Povinnosti velícího pilota & Povinnosti členů posádky.....	6
KONZUMACE ALKOHOLU.....	6
GM1 SAO.GEN.130(f) & SAO.GEN.135(b) Povinnosti velícího pilota & Povinnosti členů posádky.....	7
ČÁST MED.....	7
GM1 SAO.GEN.130(m) Povinnosti velícího pilota.....	7
ZAZNAMENÁVÁNÍ ÚDAJŮ O VYUŽITÍ.....	7
GM2 SAO.GEN.130(m) Povinnosti velícího pilota.....	7
SÉRIE LETŮ.....	7
AMC1 SAO.GEN.130(p) Povinnosti velícího pilota.....	7
HLÁŠENÍ NEBEZPEČNÝCH LETOVÝCH PODMÍNEK.....	7
GM1 SAO.GEN.135 Povinnosti členů posádky.....	7
JMENOVÁNÍ OSOBY ČLEMEM POSÁDKY.....	7
GM1 SAO.GEN.145 Přenosná elektronická zařízení.....	8
KATEGORIE PŘENOSNÝCH ELEKTRONICKÝCH ZAŘÍZENÍ.....	8
GM2 SAO.GEN.145 Přenosná elektronická zařízení.....	8
VŠEOBECNĚ.....	8
GM1 SAO.GEN.150 Nebezpečné zboží.....	9
PŘÍKLADY.....	9
AMC1 SAO.GEN.150(b) Nebezpečné zboží.....	9
PŘIMĚŘENÉ MNOŽSTVÍ.....	9
AMC1 SAO.GEN.155 Dokumenty, příručky a informace na palubě.....	9
VŠEOBECNĚ.....	9
GM1 SAO.GEN.155(a)(1) Dokumenty, příručky a informace na palubě.....	9
AFM NEBO ROVNOCENNÝ DOKUMENT (DOKUMENTY).....	9
AMC1 SAO.GEN.155(a)(3) Dokumenty, příručky a informace na palubě.....	10
AKTUÁLNÍ A VHODNÉ LETECKÉ MAPY.....	10
GM1 SAO.GEN.155(a)(4) Dokumenty, příručky a informace na palubě.....	10

DOKUMENTY TÝKAJÍCÍ SE LETU NEBO POŽADOVANÉ DOTČENÝMI STÁTY PRO DANÝ LET.....	10
GM1 SAO.GEN.155(a)(5) Dokumenty, příručky a informace na palubě.....	10
POSTUPY A VIZUÁLNÍ SIGNÁLY POUŽÍVANÉ ZAKROČUJÍCÍM LETADLEM A LETADLEM, PROTI KTERÉMU JE ZAKROČOVÁNO.....	10
AMC1 SAO.GEN.155(c)(2) Dokumenty, příručky a informace na palubě.....	10
OSVĚDČENÍ LETOVÉ ZPŮSOBILOSTI.....	10
GM1 SAO.GEN.155(c)(7) Dokumenty, příručky a informace na palubě.....	11
PALUBNÍ DENÍK NEBO ROVNOCENNÝ DOKUMENT.....	11
AMC1 SAO.GEN.160 Palubní deník.....	11
VŠEOBECNĚ.....	11
HLAVA OP PROVOZNÍ POSTUPY.....	11
GM1 SAO.OP.100 Používání letišť a provozních míst.....	11
VŠEOBECNĚ.....	11
AMC1 SAO.OP.110 Instruktaž cestujících.....	11
VŠEOBECNĚ.....	11
GM1 SAO.OP.110 Instruktaž cestujících.....	12
VŠEOBECNĚ.....	12
GM1 SAO.OP.120(a) Příprava letu.....	12
NUTNÁ ZAŘÍZENÍ.....	12
GM1 SAO.OP.135 Meteorologické podmínky.....	12
MOŽNÉ BEZPEČNÉHO PŘISTÁNÍ.....	12
GM1 SAO.OP.145 Řízení palivového systému nebo jiného zdroje energie za letu – motorové kluzáky.....	12
VŠEOBECNĚ.....	12
AMC1 SAO.OP.150 Použití doplňkové dodávky kyslíku.....	12
VŠEOBECNĚ.....	12
AMC1 SAO.OP.155 Zvláštní provoz kluzáku.....	13
KRITÉRIA PRO ZVLÁŠTNÍ PROVOZY KLUZÁKU.....	13
GM1 SAO.OP.155 Zvláštní provoz kluzáku.....	13
SEZNAM PROVOZŮ.....	13
GM2 SAO.OP.155 Zvláštní provoz kluzáku.....	13
KATEGORIZACE PROVOZŮ.....	13
AMC1 SAO.OP.155(b) Zvláštní provoz kluzáku.....	13
KONTROLNÍ SEZNAM – VŠEOBECNĚ.....	13
AMC2 SAO.OP.155(b) Zvláštní provoz kluzáku.....	13
KONTROLNÍ SEZNAM PRO PARAŠUTISTICKÝ PROVOZ.....	13
GM1 SAO.OP.155(b) Zvláštní provoz kluzáku.....	14
TVORBA KONTROLNÍHO SEZNAMU.....	14
HLAVA POL VÝKONNOST A PROVOZNÍ OMEZENÍ.....	15
GM1 POL.100 Vážení.....	15
INSTRUKCE PRO ZACHOVÁNÍ LETOVÉ ZPŮSOBILOSTI A POŽADOVANÝ PERSONÁL.....	15
HLAVA IDE PŘÍSTROJE, ÚDAJE A VYBAVENÍ.....	15
GM1 SAO.IDE.100 Přístroje a vybavení – obecná ustanovení.....	15
NEPOŽADOVANÉ PŘÍSTROJE A VYBAVENÍ.....	15
GM1 SAO.IDE.100(a)(3) Přístroje a vybavení – obecná ustanovení.....	15
TRVALE NAINSTALOVANÉ.....	15
AMC1 SAO.IDE.105 Letové a navigační přístroje.....	15
INTEGROVANÉ PŘÍSTROJE.....	15
AMC1 SAO.IDE.105(a)(1) Letové a navigační přístroje.....	16
PROSTŘEDEK MĚŘENÍ A ZOBRAZOVÁNÍ ČASU.....	16

AMC & GM k Části SAO

AMC1 SAO.IDE.105(a)(2)	Letové a navigační přístroje.....	16
	CEJCHOVÁNÍ PROSTŘEDKU MĚŘENÍ A ZOBRAZOVÁNÍ TLAKOVÉ NADMOŘSKÉ VÝŠKY.....	16
AMC1 SAO.IDE.105(a)(3)	Letové a navigační přístroje.....	16
	CEJCHOVÁNÍ PŘÍSTROJE UKAZUJÍCÍHO RYCHLOST LETU.....	16
AMC1 SAO.IDE.105(a)(4);(b)(3)	Letové a navigační přístroje.....	16
	PROSTŘEDEK MĚŘENÍ A ZOBRAZOVÁNÍ MAGNETICKÉHO KURZU.....	16
GM1 SAO.IDE.105(b)	Letové a navigační přístroje.....	16
AMC1 SAO.IDE.120	Záchranné a signalizační vybavení – lety nad vodou.....	16
	POSOUZENÍ RIZIKA.....	16
AMC2 SAO.IDE.120	Záchranné a signalizační vybavení – lety nad vodou.....	17
	SIGNALIZAČNÍ A ZÁCHRANNÉ VYBAVENÍ.....	17
AMC3 SAO.IDE.120	Záchranné a signalizační vybavení – lety nad vodou.....	17
	INSTRUKTÁŽ TÝKAJÍCÍ SE POUŽITÍ PLB.....	17
AMC4 SAO.IDE.120	Záchranné a signalizační vybavení – lety nad vodou.....	17
	REGISTRACE ELT A PLB A PROVOZNÍ POŽADAVKY.....	17
GM1 SAO.IDE.120	Záchranné a signalizační vybavení – lety nad vodou.....	17
	TERMINOLOGIE.....	17
AMC1 SAO.IDE.125	Záchranné a signalizační vybavení – potíže při pátrání a záchrane	17
	VŠEOBECNĚ.....	17
GM1 SAO.IDE.125	Záchranné a signalizační vybavení – potíže při pátrání a záchrane	18
	OBLASTI, V NICHŽ BY PÁTRÁNÍ A ZÁCHRANA BYLY ZVLÁŠŤ OBTÍŽNÉ.....	18
GM2 SAO.IDE.125	Záchranné a signalizační vybavení – potíže při pátrání a záchrane	18
	SIGNÁLY.....	18
AMC1 SAO.IDE.130	Rádiové komunikační vybavení.....	18
	VŠEOBECNĚ.....	18
GM1 SAO.IDE.135	Odpovídač.....	18
	VŠEOBECNĚ.....	18
HLAVA DEC PROHLÁŠENÍ.....		18
GM1 SAO.DEC.100	Prohlášení.....	18
	VŠEOBECNĚ.....	18
AMC1 SAO.DEC.105(a)	Změny prohlášení a ukončení obchodního provozu.....	19
	ZMĚNY.....	19

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

**PŘIJATELNÉ ZPŮSOBY PRŮKAZU (AMC) A PORADENSKÝ MATERIÁL (GM) K PŘÍLOZE II
(ČÁST SAO) K PROVÁDĚCÍMU NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) 2018/1976²**

**LETOVÝ PROVOZ KLUZÁKU
[ČÁST SAO]**

**HLAVA GEN
OBECNÉ POŽADAVKY**

AMC1 SAO.GEN.110(a) Způsob průkazu

KLUZÁKY ZAPSANÉ V REJSTŘÍKU V JINÉM ČLENSKÉM STÁTĚ

- (a) Provozovatel kluzáku, který není zapsán v rejstříku v členském státě, kde má kluzák převážně základnu, by měl před zahájením provozu oznámením informovat příslušný úřad tohoto členského státu.
- (b) Toto oznámení by mělo obsahovat:
 - (1) typ kluzáku;
 - (2) poznávací značka kluzáku;
 - (3) hlavní základna;
 - (4) předpokládaná doba provozu; a
 - (5) kontaktní údaje provozovatele.

GM1 SAO.GEN.110(b)(2) Způsob průkazu

ALTERNATIVNÍ ZPŮSOB PRŮKAZU

Alternativní způsob průkazu (AltMoC):

- (a) zajišťuje úplné vyhovění prováděcímu pravidlu;
- (b) není potřeba, aby byl schválen příslušným úřadem; a
- (c) je potřeba, v souladu s písm. (c) bodu SAO.DEC.100, aby byl oznámen příslušnému úřadu, pokud je prováděn obchodní provoz vyžadující prohlášení.

GM1 SAO.GEN.130(a);(b) Povinnosti velícího pilota

VŠEOBECNĚ

V souladu s hlavními požadavky pro letový provoz, které jsou stanoveny v Příloze V k nařízení (EU) 2018/1139³, je velící pilot odpovědný za provoz a bezpečnost kluzáku a za bezpečnost cestujících na palubě. To zahrnuje následující:

- (a) bezpečnost cestujících na palubě, od příchodu na palubu, až po opuštění kluzáku; a

² Prováděcí nařízení Komise (EU) 2018/1976 ze dne 14. prosince 2018, kterým se stanoví podrobná pravidla pro provoz kluzáků podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1139 (Úř. věst. L 326, 20.12.2018, s. 64).

³ Nařízení (EU) 2018/1139 Evropského parlamentu a Rady ze dne 4. července 2018 o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Agentury Evropské unie pro bezpečnost letectví, kterým se mění nařízení (ES) č. 2111/2005, (ES) č. 1008/2008, (EU) č. 996/2010, (EU) č. 376/2014 a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/30/EU a 2014/53/EU a kterým se zrušuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 552/2004 a (ES) č. 216/2008 a nařízení Rady (EHS) č. 3922/91 (Úř. věst. L 212, 22.08.2018, s. 1).

- (b) provoz a bezpečnost kluzáku od okamžiku zahájení postupu vypuštění, až když se kluzák zastaví na konci letu.

AMC1 SAO.GEN.130(c) Povinnosti velícího pilota

KONTROLNÍ SEZNAMY

- (a) Velící pilot by měl používat nejnovější kontrolní seznamy poskytované držitelem typového osvědčení nebo provozovatelem.
- (b) Pokud jsou kontroly prováděné před vzletem v jakémkoli bodě přerušeny, měl by velící pilot znovu začít od bodu před přerušením, kterým si je jistý.

AMC1 SAO.GEN.130(d)(4) Povinnosti velícího pilota

POUŽITÍ JINÝCH DOKUMENTŮ

U těch kluzáků, kde není aktuální hmotnost a poloha těžiště k dispozici v letové příručce letadla (AFM), měly by být použity jiné dokumenty, jako je záznam o hmotnosti a vyvážení.

AMC1 SAO.GEN.130(f) Povinnosti velícího pilota

POTÁPĚNÍ A DAROVÁNÍ KRVE

Potápění a darování krve může být příčinou ztráty zdravotní způsobilosti. Velící pilot by na kluzáku neměl vykonávat služební povinnosti, dokud od hloubkového potápění nebo po darování krve neuplyne přiměřená doba.

GM1 SAO.GEN.130(f) Povinnosti velícího pilota

POTÁPĚNÍ A DAROVÁNÍ KRVE – DOBA UPLYNULÁ PŘED NÁVRATEM DO LETOVÉ SLUŽBY

Vhodná potřebná minimální doba před letem po běžném rekreačním (sportovním) potápění nebo běžném darování krve je 24 hodin. Ta se bere do úvahy při určování přiměřené doby.

AMC1 SAO.GEN.130(f) & SAO.GEN.135(b) Povinnosti velícího pilota & Povinnosti členů posádky

KONZUMACE ALKOHOLU

Velící pilot a jakýkoli jiný člen posádky by měli dodržovat následující omezení:

- (a) méně než 8 hodin před letem by neměl být konzumován žádný alkohol;
- (b) na začátku letu by hladina alkoholu v krvi neměla překročit nižší národní požadavky, nebo 0,2 gramy alkoholu na 1 litr krve; a
- (c) žádný alkohol by neměl být konzumován během letu.

GM1 SAO.GEN.130(f) & SAO.GEN.135(b) Povinnosti velícího pilota & Povinnosti členů posádky

ČÁST MED

Požadavky a informace týkající se účinků léků, psychoaktivních látek a jiných léčiv lze nalézt v Příloze IV (Část MED) k nařízení (EU) č. 1178/2011⁴ a s ním souvisejících přijatelných způsobech průkazu a poradenském materiálu.

GM1 SAO.GEN.130(m) Povinnosti velícího pilota

ZAZNAMENÁVÁNÍ ÚDAJŮ O VYUŽITÍ

Pokud kluzák provádí sérii letů krátkého trvání, mohou být údaje o využití pro tuto sérii letů zaznamenány v technickém deníku nebo palubním deníku letadla jako jediný záznam.

GM2 SAO.GEN.130(m) Povinnosti velícího pilota

SÉRIE LETŮ

- (a) „Série letů“ jsou myšleny po sobě jdoucí lety, které začínají a končí:
 - (1) v rámci 24hodinového časového úseku; a
 - (2) ve stejném provozním místě nebo zůstávají v rámci místní oblasti.
- (b) Pojem „série letů“ se používá ke zjednodušení jedné sady dokumentace.

AMC1 SAO.GEN.130(p) Povinnosti velícího pilota

HLÁŠENÍ NEBEZPEČNÝCH LETOVÝCH PODMÍNEK

- (a) Tato hlášení by měla zahrnovat jakoukoli podrobnost, která může být relevantní pro bezpečnost jiných letadel.
- (b) Dojde-li ke střetu s neočekávanými meteorologickými podmínkami, které by mohly podle mínění velícího pilota ovlivnit bezpečnost nebo efektivitu provozu jiných letadel, měl by to velící pilot co nejdříve hlásit příslušnému stanovišti letových provozních služeb (ATS).

GM1 SAO.GEN.135 Povinnosti členů posádky

JMENOVÁNÍ OSOBY ČLEMEM POSÁDKY

- (a) Členem posádky může být jakákoli osoba jmenovaná velícím pilotem nebo provozovatelem pod podmínkou, že:
 - (1) tato role, podle důvodného předpokladu velícího pilota nebo provozovatele, zlepšit bezpečnost letu nebo dosažení provozního cíle daného letu;
 - (2) osoba je, podle důvodného předpokladu velícího pilota nebo provozovatele, schopna plnit tuto roli;
 - (3) osoba byla seznámena s rolí člena posádky a informována o tom, že je posádka, ne cestující; a
 - (4) osoba souhlasí s rolí člena posádky.
- (b) Zvláštními ustanoveními tohoto nařízení nebo jeho prováděcích pravidel může být požadováno, aby byl za určitých okolností člen posádky pro plnění určitých rolí, jako je

⁴ Nařízení Komise (EU) č. 1178/2011 ze dne 3. listopadu 2011, kterým se stanoví technické požadavky a správné postupy týkající se posádek v civilním letectví podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 (Úř. věst. L 311, 25.11.2011, s. 1).

instruktor nebo examinátor, držitelem průkazů způsobilosti, kvalifikací nebo jiných osvědčení personálu.

GM1 SAO.GEN.145 Přenosná elektronická zařízení

KATEGORIE PŘENOSNÝCH ELEKTRONICKÝCH ZAŘÍZENÍ

Přenosné elektronické zařízení (PED) je jakýkoliv druh elektronického zařízení, obvykle se jedná o spotřební elektroniku, ale neomezuje se pouze na ni, přinášeno na palubu kluzáku jakoukoliv osobou, které není součástí schválené konfigurace kluzáku. Do této definice spadá veškeré vybavení, které je schopné spotřebovávat elektrickou energii. Elektrická energie může být dodávána z vestavěných zdrojů, jako jsou baterie (dobíjecí nebo jednorázové) nebo mohou být zařízení také připojena na zvláštní zdroje energie kluzáku.

PED zahrnují následující dvě kategorie:

- (a) Neúmyslné vysílače schopné neúmyslně vyzařovat vysokofrekvenční (RF) signály, někdy nazývané jako rušivé vysílání. Tato kategorie zahrnuje, ale neomezuje se pouze na kalkulačky, kamery/fotoaparáty, rádiové přijímače, audio a video přehrávače, elektronické hry a hračky, pokud tato zařízení nejsou vybavena vysílací funkcí.
- (b) Vysílače úmyslně vyzařující RF signály (T-PED) na určitých kmitočtech jako součást své zamýšlené funkce. Navíc mohou neúmyslně vyzařovat signály jako jakékoliv PED. T-PED jsou vysílací zařízení, jako je vybavení pro dálkové ovládání založené na RF, které může být obsaženo v některých hračkách, obousměrných vysílačkách (někdy označované jako soukromá mobilní vysílačka), v mobilních telefonech všech typů, satelitních telefonech, počítačích se schopností datového připojení přes mobilní telefon, místní bezdrátovou síť (WLAN) nebo bluetooth. Po deaktivaci schopnosti vysílání, např. aktivováním tzv. režimu v letadle („*flight mode*“ nebo „*flight safety mode*“), se T-PED stále chová jako PED schopné neúmyslného vyzařování.

GM2 SAO.GEN.145 Přenosná elektronická zařízení

VŠEOBECNĚ

- (a) PED mohou představovat riziko rušení elektronicky řízených systémů kluzáku. Škála těchto systémů by mohla sahat od elektronického řízení motoru, přístrojů, navigačního nebo komunikačního vybavení až po jakýkoli jiný druh avionického vybavení na kluzáku. Toto rušení může mít za následek nesprávnou funkci palubních systémů nebo poskytování zavádějících informací a poruchy spojení. To může vést rovněž ke zvýšenému pracovnímu vytížení letové posádky.
- (b) Rušení může být způsobeno tím, že jsou vysílače součástí funkce PED nebo neúmyslným vysíláním z PED. Vzhledem k pravděpodobné blízkosti PED k elektronicky řízenému systému kluzáku a obecně omezenému stínění nacházejícímu se v kluzácích se riziko rušení považuje za vyšší než u větších letadel s kovovými draky.
- (c) Během certifikace kluzáku, při kvalifikaci funkcí kluzáku, bylo možná pouze zohledněno krátkodobé vystavení zářivému poli vysoké intenzity (HIRF), přičemž přijatelné zmírňující opatření je návrat k normální funkci po odstranění hrozby. Tento certifikační předpoklad nemusí platit při provozu vysílajícího PED na palubě kluzáku.
- (d) Bylo zjištěno, že splnění požadavků týkajících se elektromagnetické kompatibility a souvisejících evropských norem, jak je indikováno označením CE, k vyloučení existence rušení nepostačuje. Známou interferencí je demodulace přenášeného signálu z mobilních telefonů GSM (globálního systému mobilní komunikace), což vede k rušení zvuku v jiných systémech. Podobné rušení je během návrhu PED obtížné předvídat a ochrana elektronických systémů kluzáku před celou řadou potenciálních rušení je prakticky nemožná. Proto je nejbezpečnějším řešením na palubě kluzáku PED neprovozovat, zejména protože účinky nemusí být identifikovány okamžitě, ale za nejnepríznivějších okolností.

- (e) Pokyny, jak postupovat v případě požáru způsobeného PED, jsou uvedeny v nejnovějším vydání dokumentu Mezinárodní organizace pro civilní letectví „*Emergency response guidance for aircraft incidents involving dangerous goods*“, ICAO Doc 9481-AN/928.

GM1 SAO.GEN.150 Nebezpečné zboží

PŘÍKLADY

Nebezpečné zboží zahrnuje následující:

- (a) výbušniny (ohňostroje, světlice, rozbušky, tavné pojistky, dynamit, střelivo a materiály pro ohňostroje obecně);
- (b) stlačené, zkapalněné nebo rozpuštěné plyny (aerosoly, spreje pro sebeobranu, kempingový kartuše s plynem, hasicí přístroje, kryogenní kapaliny, láhve s chladicími plyny a lahve se stlačeným plynem obecně);
- (c) hořlavé kapaliny a pevné látky (palivo, zařízení obsahující palivo, olej, lepidla, rozpouštědla, barvy, benzín, laky, svítilny, zapalovače cigaret a náplně do zapalovačů);
- (d) látky, které při styku s vodou uvolňují hořlavé plyny;
- (e) oxidační činidla a organické peroxidy (generátory kyslíku a bělicí prášek); a
- (f) látky náchylné ke spontánnímu hoření (bezpečnostní zápalky a fosfor).

AMC1 SAO.GEN.150(b) Nebezpečné zboží

PŘIMĚŘENÉ MNOŽSTVÍ

Přeprava přiměřeného množství předmětů a látek by měla být povolena bez ohledu na to, zda je třeba tyto předměty a látky přepravovat nebo zda mají být použity v souvislosti s konkrétním letem. Balení a nakládka na palubu by měla být prováděna na odpovědnost velčího pilota takovým způsobem, aby se minimalizovala rizika, která během provozu představují pro členy posádky, cestující nebo kluzák.

AMC1 SAO.GEN.155 Dokumenty, příručky a informace na palubě

VŠEOBECNĚ

- (a) V případě ztráty nebo odcizení dokumentů, příruček a informací, které mají být na palubě, může provoz pokračovat, dokud let nedosáhne základny nebo místa, kde je možné zajistit náhradní dokument.
- (b) Dokumenty, příručky a informace mohou být dostupné v jiné formě než tištěné na papíře. Přijatelné by mělo být elektronické paměťové médium, pokud lze zajistit jeho přístupnost, použitelnost a spolehlivost.

GM1 SAO.GEN.155(a)(1) Dokumenty, příručky a informace na palubě

AFM NEBO ROVNOCENNÝ DOKUMENT (DOKUMENTY)

- (a) „AFM nebo rovnocenným dokumentem (dokumenty)“ je myšlena letová příručka pro kluzák nebo jiné dokumenty obsahující informace požadované pro provoz kluzáku v rámci podmínek jeho osvědčení letové způsobilosti.
- (b) Během provozu by měl mít pilot k dispozici alespoň provozní omezení, normální a nouzové postupy, a to prostřednictvím zvláštního oddílu AFM nebo jiných prostředků (např. štítků, karet rychlých odkazů), které účinně plní tento účel.

AMC1 SAO.GEN.155(a)(3) Dokumenty, příručky a informace na palubě

AKTUÁLNÍ A VHODNÉ LETECKÉ MAPY

- (a) Letecké mapy na palubě by měly obsahovat údaje příslušné použitelným předpisům letového provozu, pravidlům létání, letovým nadmořským výškám, oblastí, trati a povaze provozu. Patříčná pozornost by měla být věnována tomu, aby na palubě bylo textové a grafické znázornění:
- (1) leteckých dat odpovídajících povaze provozu, která zahrnují:
 - (i) rozdělení vzdušného prostoru;
 - (ii) komunikační kmitočty;
 - (iii) zakázané, omezené a nebezpečné prostory; a
 - (iv) místa jiných relevantních činností, které mohou ohrozit let; a
 - (2) topografické údaje, včetně dat o terénu a překážkách.
- (b) K zajištění dostatečných a aktuálních dat lze využít kombinace různých map a textových údajů.
- (c) Letecká data by měla odpovídat platnému cyklu regulovaného systému řízení leteckých informací (AIRAC).
- (d) Topografická data by měla být dostatečně aktuální, s ohledem na povahu plánovaného provozu.

GM1 SAO.GEN.155(a)(4) Dokumenty, příručky a informace na palubě

DOKUMENTY TÝKAJÍCÍ SE LETU NEBO POŽADOVANÉ DOTČENÝMI STÁTY PRO DANÝ LET

- (a) Veškeré další dokumenty týkající se letu nebo požadované dotčenými státy pro daný let mohou zahrnovat, např. formuláře pro vyhovění požadavkům na hlášení.
- (b) Dotčené státy jsou stát původu, tranzitu, přelétávaný stát a stát určení letu.

GM1 SAO.GEN.155(a)(5) Dokumenty, příručky a informace na palubě

POSTUPY A VIZUÁLNÍ SIGNÁLY POUŽÍVANÉ ZAKROČUJÍCÍM LETADLEM A LETADLEM, PROTI KTERÉMU JE ZAKROČOVÁNO

Informace o postupech a vizuálních signálech používaných ve vzdušném prostoru členských států EU zakročujícím letadlem a letadlem, proti kterému se zakročuje, jsou ty, které jsou obsaženy v nařízení (EU) č. 923/2012⁵ (standardizovaná evropská pravidla létání (SERA)).

AMC1 SAO.GEN.155(c)(2) Dokumenty, příručky a informace na palubě

OSVĚDČENÍ LETOVÉ ZPŮSOBILOSTI

Osvědčení letové způsobilosti by mělo být standardní osvědčení letové způsobilosti, osvědčení letové způsobilosti pro zvláštní účely nebo povolení k letu vydané v souladu s nařízením (EU) č. 748/2012⁶.

⁵ Prováděcí nařízení Komise (EU) č. 923/2012 ze dne 26. září 2012, kterým se stanoví společná pravidla létání a provozní předpisy týkající se služeb a postupů v oblasti letecké navigace a kterým se mění prováděcí nařízení (ES) č. 1035/2011 a nařízení (ES) č. 1265/2007, (ES) č. 1794/2006, (ES) č. 730/2006, (ES) č. 1033/2006 a (EU) č. 255/2010 (Úř. věst. L 281, 13.10.2012, s. 1).

⁶ Nařízení Komise (EU) č. 748/2012 ze dne 3. srpna 2012, kterým se stanoví prováděcí pravidla pro certifikaci letové způsobilosti letadel a souvisejících výrobků, letadlových částí a zařízení a certifikaci ochrany životního prostředí, jakož i pro certifikaci projekčních a výrobních organizací (Úř. věst. L 224, 21.8.2012, s. 1).

GM1 SAO.GEN.155(c)(7) Dokumenty, příručky a informace na palubě

PALUBNÍ DENÍK NEBO ROVNOCENNÝ DOKUMENT

„Palubní deník nebo rovnocenný dokument“ odkazuje na možnost, že požadovaná informace může být zaznamenána v dokumentaci jiné než palubní deník, jako je provozní letový plán nebo technický deník kluzáku.

AMC1 SAO.GEN.160 Palubní deník

VŠEOBECNĚ

- (a) Palubní deník letadla nebo rovnocenný dokument by měl obsahovat následující položky, kde je to použitelné:
- (1) poznávací značka kluzáku;
 - (2) datum;
 - (3) jméno člena (členů) posádky;
 - (4) funkce přidělené členům posádky, je-li to použitelné;
 - (5) místo odletu;
 - (6) místo příletu;
 - (7) čas odletu;
 - (8) čas příletu;
 - (9) hodiny letu (*hours of flight*);
 - (10) povaha letu;
 - (11) incidenty a pozorování (jsou-li nějaké); a
 - (12) podpis velícího pilota.
- (b) Tyto informace nebo jejich části mohou být zaznamenány v jiné formě než na tištěném papíře. Měla by být zajištěna jejich dostupnost, použitelnost a spolehlivost.

HLAVA OP

PROVOZNÍ POSTUPY

GM1 SAO.OP.100 Používání letišť a provozních míst

VŠEOBECNĚ

Pokud velící pilot nemůže bezpečně letět na letišťe nebo provozní místo, může se rozhodnout provést přistání do terénu (*outlanding*), tj. přistání na neupraveném místě.

AMC1 SAO.OP.110 Instruktaž cestujících

VŠEOBECNĚ

Instruktaž cestujících by měla zahrnovat umístění a použití bezpečnostních pásů, a je-li to použitelné:

- (a) nouzového otevírání překrytu kabiny;
- (b) padáku;
- (c) vybavení pro dodávku kyslíku; a

- (d) dalšího nouzového vybavení pro použití jednotlivými cestujícími.

GM1 SAO.OP.110 Instruktaž cestujících

VŠEOBECNĚ

Instruktaž cestujících by měl provádět buď velící pilot, nebo osoba jmenovaná provozovatelem.

GM1 SAO.OP.120(a) Příprava letu

NUTNÁ ZAŘÍZENÍ

Zařízení zahrnují:

- (a) požadovaná komunikační zařízení a navigační prostředky;
- (b) globální družicový navigační systém (GNSS), je-li to použitelné; a
- (c) přístup do vzdušného prostoru potřebného pro daný let.

GM1 SAO.OP.135 Meteorologické podmínky

MOŽNÉ BEZPEČNÉHO PŘISTÁNÍ

- (a) „Možným bezpečným přistáním“ je myšleno, že lze dosáhnout letiště, provozního místa nebo místa přistání do terénu a bezpečně ho použít v souladu s normálními provozními postupy a platnými pravidly létání. Možným bezpečným přistáním může být bod vzletu.
- (b) Při soustředění se na možné bezpečné přistání zvažuje velící pilot, mimo jiné:
 - (1) vhodnost a provozní požadavky zvoleného místa přistání;
 - (2) technickou vhodnost kluzáku; a
 - (3) své zkušenosti, včetně výcviku přistání do terénu, je-li to použitelné.

GM1 SAO.OP.145 Řízení palivového systému nebo jiného zdroje energie za letu – motorové kluzáky

VŠEOBECNĚ

„Řízením palivového systému nebo jiného zdroje energie“ je myšleno, že velící pilot má povědomí o stavu paliva nebo jiného zdroje energie pro pohon motorového kluzáku. Pokud má velící pilot v plánu pokračovat v letu čistě pomocí plachtění, zahrnuje to povědomí o skutečném doletu s použitím nebo bez použití očekávané termiky nebo jiných zdrojů vzestupných proudů.

AMC1 SAO.OP.150 Použití doplňkové dodávky kyslíku

VŠEOBECNĚ

Pokud velící pilot nemůže určit, jak by mohl nedostatek kyslíku ovlivnit osoby na palubě, měl by zajistit, aby všechny osoby na palubě používaly doplňkovou dodávku kyslíku po jakoukoli dobu, kdy je tlaková nadmořská výška nad 10 000 ft.

AMC1 SAO.OP.155 Zvláštní provoz kluzáku

KRITÉRIA PRO ZVLÁŠTNÍ PROVOZY KLUZÁKU

Při určování, zda činnost spadá do oblasti zvláštních provozů kluzáku, by měli velící pilot nebo provozovatel vzít v úvahu následující kritéria:

- (a) pro splnění úkolu je nezbytné zvláštní vybavení mající vliv na chování kluzáku za letu; nebo
- (b) osoby opouštějí kluzák v průběhu letu.

GM1 SAO.OP.155 Zvláštní provoz kluzáku

SEZNAM PROVOZŮ

- (a) Zvláštní provoz kluzáku zahrnují následující činnosti:
 - (1) parašutistický provoz;
 - (2) letecké reklamní lety, tj. vlekaní transparentu motorovými kluzáky;
 - (3) lety pro mediální zpravodajství, televizní a filmové lety; a
 - (4) letecká veřejná vystoupení.
- (b) Následující provoz se nepovažují za zvláštní provoz kluzáku, ale považují se za normální provoz:
 - (1) vlekaní kluzáků;
 - (2) soutěžní lety; a
 - (3) akrobatické lety.

GM2 SAO.OP.155 Zvláštní provoz kluzáku

KATEGORIZACE PROVOZŮ

Zda činnost spadá do oblasti zvláštního provozu kluzáku, určuje velící pilot nebo provozovatel. Při tomto určování velící pilot nebo provozovatel zohledňuje kritéria v bodě AMC1 SAO.OP.155 a činnosti uvedené v seznamu bodu (a) bodu GM1 SAO.OP.155.

AMC1 SAO.OP.155(b) Zvláštní provoz kluzáku

KONTROLNÍ SEZNAM – VŠEOBECNĚ

- (a) Kontrolní seznam by měl zohledňovat nejnovější technické publikace a doporučení vydaná:
 - (1) držitelem typového osvědčení;
 - (2) Agenturou; a
 - (3) příslušným úřadem.
- (b) Použití obecného kontrolního seznamu, např. vytvořeného asociací, by mělo být přijatelné pod podmínkou, že ho velící pilot přizpůsobí, je-li potřeba, podle specifických nebo místních rizik.

AMC2 SAO.OP.155(b) Zvláštní provoz kluzáku

KONTROLNÍ SEZNAM PRO PARAŠUTISTICKÝ PROVOZ

Kontrolní seznam pro parašutistický provoz by měl obsahovat:

- (a) normální, mimořádné a nouzové postupy;

- (b) relevantní data o výkonnosti;
- (c) požadované vybavení;
- (d) jakákoli omezení, jako je maximální vzletová hmotnost a minimální přistávací hmotnost;
- (e) jakýkoli možný posun těžiště; a
- (f) odpovědnosti a povinnosti velícího pilota, a je-li to použitelné, jakéhokoli jiného člena posádky.

GM1 SAO.OP.155(b) Zvláštní provoz kluzáku

TVORBA KONTROLNÍHO SEZNAMU

Při vytváření kontrolního seznamu by měl velící pilot nebo provozovatel vzít do úvahy alespoň následující položky:

- (a) povaha a složitost činnosti:
 - (1) povaha letu a vystavení riziku;
 - (2) složitost činnosti s ohledem na nezbytné dovednosti a úroveň zkušeností pilota, pozemní podporu, bezpečnost a osobní ochranné pomůcky;
 - (3) provozní prostředí a geografická oblast; a
 - (4) výsledek posouzení a vyhodnocení rizika;
- (b) kluzák a vybavení:

Mělo by být uvedeno veškeré vybavení potřebné pro danou činnost;
- (c) člen (členové) posádky:
 - (1) složení posádky;
 - (2) povinnosti člena (členů) posádky;
 - (3) požadavky na minimální praxi a výcvik posádky; a
 - (4) požadavky na nedávnou praxi;
- (d) normální, mimořádné a nouzové postupy:
 - (1) provozní postupy pro letovou posádku; a
 - (2) pozemní postupy pro člena (členy) posádky; a
- (e) záznamy:

Mělo by být určeno, které záznamy specifické pro tento let (lety) mají být uchovávány, jako jsou podrobnosti o úkolu, poznávací značka kluzáku, velící pilot, doby letu, počasí a jakékoli poznámky, včetně záznamů o událostech ovlivňujících bezpečnost letu nebo bezpečnost osob nebo majetku na zemi.

HLAVA POL

VÝKONNOST A PROVOZNÍ OMEZENÍ

GM1 POL.100 Vážení

INSTRUKCE PRO ZACHOVÁNÍ LETOVÉ ZPŮSOBILOSTI A POŽADOVANÝ PERSONÁL

- (a) Vážení je prováděno v souladu s platnými instrukcemi pro zachování letové způsobilosti (příručkou pro údržbu), jak je stanoveno v bodě (b)(3) bodu M.A.401 Přílohy I k nařízení (EU) č. 1321/2014⁷.
- (b) Vážení je činnost údržby, která vyžaduje uvolnění do provozu personálem stanoveným v bodě (b) bodu M.A.801 Přílohy I k nařízení (EU) č. 1321/2014.

HLAVA IDE

PŘÍSTROJE, ÚDAJE A VYBAVENÍ

GM1 SAO.IDE.100 Přístroje a vybavení – obecná ustanovení

NEPOŽADOVANÉ PŘÍSTROJE A VYBAVENÍ

- (a) Nepožadované přístroje a vybavení nevyžadují schválení podle požadavků na letovou způsobilost. Avšak je potřeba, aby podle těchto požadavků byla schválena jejich zástavba, v rámci čehož jsou přístroj nebo vybavení schváleny pro zástavbu na základě toho, že nepředstavují žádné nebezpečí.
- (b) Porucha doplňkových jiných než zastavěných přístrojů a vybavení, které nejsou vyžadovány touto Částí nebo příslušnými požadavky na letovou způsobilost nebo jakýmkoliv příslušnými požadavky pro vzdušný prostor, by neměla mít nepříznivý vliv na letovou způsobilost nebo bezpečný provoz kluzáku. Příkladem může být PED přepravované členem posádky nebo cestujícím.

GM1 SAO.IDE.100(a)(3) Přístroje a vybavení – obecná ustanovení

TRVALE NAINSTALOVANÉ

„Trvale nainstalované“ odkazuje na zástavbu, která vyžaduje uvolnění do provozu podle bodu M.A.801 Přílohy I k nařízení (EU) č. 1321/2014.

AMC1 SAO.IDE.105 Letové a navigační přístroje

INTEGROVANÉ PŘÍSTROJE

Požadavky na jednotlivé vybavení mohou být splněny prostřednictvím kombinací přístrojů, integrovaných letových systémů nebo kombinací parametrů na elektronických zobrazovačích. Informací takto dostupných každému požadovanému pilotovi by nemělo být méně než těch, které jsou požadovány příslušnými provozními požadavky, a během typové certifikace kluzáku by měla být pro zamýšlený druh provozu schválena rovnocenná bezpečnost zástavby.

⁷ Nařízení Komise (EU) č. 1321/2014 ze dne 26. listopadu 2014 o zachování letové způsobilosti letadel a leteckých výrobků, letadlových částí a zařízení a schvalování organizací a personálu zapojených do těchto úkolů (Úř. věst. L 362, 17.12.2014, s. 1).

AMC1 SAO.IDE.105(a)(1) Letové a navigační přístroje

PROSTŘEDEK MĚŘENÍ A ZOBRAZOVÁNÍ ČASU

Prostředkem měřícím a zobrazujícím čas v hodinách a minutách mohou být náramkové hodinky umožňující stejné funkce.

AMC1 SAO.IDE.105(a)(2) Letové a navigační přístroje

CEJCHOVÁNÍ PROSTŘEDKU MĚŘENÍ A ZOBRAZOVÁNÍ TLAKOVÉ NADMOŘSKÉ VÝŠKY

- (a) Přístroj měřící a zobrazující tlakovou nadmořskou výšku by měl být citlivého druhu, cejchovaný v metrech (m), s nastavením podstupnice cejchovaným v hektopascálech/milibarech, nastavitelným na jakýkoliv barometrický tlak, který by byl pravděpodobně nastaven během letu.
- (b) Rovněž je přijatelné cejchování ve stopách (ft).

AMC1 SAO.IDE.105(a)(3) Letové a navigační přístroje

CEJCHOVÁNÍ PŘÍSTROJE UKAZUJÍCÍHO RYCHLOST LETU

- (a) Přístroj ukazující rychlost letu by měl být cejchován v kilometrech za hodinu (kph).
- (b) Rovněž je přijatelné cejchování v uzlech (kt) nebo v mílích za hodinu (mph).

AMC1 SAO.IDE.105(a)(4);(b)(3) Letové a navigační přístroje

PROSTŘEDEK MĚŘENÍ A ZOBRAZOVÁNÍ MAGNETICKÉHO KURZU

Prostředkem měření a zobrazování magnetického směru by měl být magnetický kompas nebo rovnocenný prostředek.

GM1 SAO.IDE.105(b) Letové a navigační přístroje

PODMÍNKY, KDY KLUZÁK NENÍ MOŽNO UDRŽET V POŽADOVANÉ DRÁZE LETU, ANIŽ BY BYL ODKÁZÁN NA JEDEN NEBO VÍCE DODATEČNÝCH PŘÍSTROJŮ

Provozováním kluzáků v podmínkách, kdy kluzák není možno udržet v požadované dráze letu, aniž by byl odkázán na jeden nebo více dodatečných přístrojů, se rozumí stav, kdy je kluzák provozován ještě podle pravidel pro let za viditelnosti (VFR), za meteorologických podmínek pro let za viditelnosti (VMC), přestože zde neexistují žádné vnější reference, jako přirozený horizont nebo pobřežní linie, které by umožňovaly udržování polohy. Takové podmínky mohou nastat nad vodou, pouští nebo oblastmi pokrytými sněhem, kde nelze rozlišit mezi barvou povrchu a oblohy, a tudíž není k dispozici žádná vnější reference. Let v oblačnosti není považován za jednu z těchto podmínek.

AMC1 SAO.IDE.120 Záchrané a signalizační vybavení – lety nad vodou

POSOUZENÍ RIZIKA

Při určování rizika by měl velící pilot zohlednit následující provozní prostředí a podmínky:

- (a) stav vody;
- (b) teploty vody a vzduchu;
- (c) vzdálenost od pevniny vhodné k provedení nouzového přistání; a
- (d) dostupnost složek pátrání a záchrany.

AMC2 SAO.IDE.120 Záchrané a signalizační vybavení – lety nad vodou

SIGNALIZAČNÍ A ZÁCHRANNÉ VYBAVENÍ

Na základě posouzení rizika by měl velící pilot určit, zda bude na palubě:

- (a) záchraná vesta nebo rovnocenné plovací zařízení pro jednotlivce pro každou osobu na palubě, které by mělo:
 - (1) být navléknuto nebo uloženo v místě, které je snadno přístupné ze sedadla osoby, již je určeno pro použití; a
 - (2) být vybaveno prostředkem elektrického osvětlení s cílem zjednodušit určení polohy osob;
- (b) polohový maják nehody (ELT) nebo osobní polohový maják (PLB), schopný vysílat současně na kmitočtech 121,5 a 406 MHz, nebo rovnocenný registrovaný polohový maják, který má u sebe velící pilot, jakýkoli jiný člen posádky nebo cestující; a
- (c) signalizační vybavení pro vysílání tísňových signálů.

AMC3 SAO.IDE.120 Záchrané a signalizační vybavení – lety nad vodou

INSTRUKTÁŽ TÝKAJÍCÍ SE POUŽITÍ PLB

Pokud má cestující u sebe PLB, měl by být před letem velícím pilotem nebo osobou jmenovanou provozovatelem instruován, co se týče jeho vlastností a použití.

AMC4 SAO.IDE.120 Záchrané a signalizační vybavení – lety nad vodou

REGISTRACE ELT A PLB A PROVOZNÍ POŽADAVKY

- (a) Každý ELT a PLB na palubě by měl být registrovaný národním orgánem odpovědným za zahájení pátrání a záchranu nebo jiným jmenovaným úřadem.
- (b) Jakýkoli ELT na palubě by měl být provozován v souladu s příslušnými požadavky Svazku III ICAO Přílohy 10 k Chicagské úmluvě, „*Aeronautical telecommunications*“ (předpisu L 10/III).

GM1 SAO.IDE.120 Záchrané a signalizační vybavení – lety nad vodou

TERMINOLOGIE

- (a) „ELT“ je obecný výraz popisující vybavení, které vysílá specifické signály na přidělených kmitočtech a v závislosti na použití může být aktivován nárazem nebo manuálně.
- (b) PLB je nouzový maják jiný než ELT, který vysílá specifické signály na přidělených kmitočtech, je samostatný, přenosný a manuálně aktivován přeživší osobou.

AMC1 SAO.IDE.125 Záchrané a signalizační vybavení – potíže při pátrání a záchraně

VŠEOBECNĚ

Kluzáky provozované nad oblastmi pevniny, v kterých by mohlo být pátrání a záchrana zvláště obtížné, by měly být vybaveny:

- (a) alespoň jedním ELT, jedním PLB nebo jedním rovnocenným registrovaným polohovým majákem;
- (b) signalizačním vybavením pro vysílání tísňových signálů; a
- (c) dalším vybavením pro přežití, které odpovídá přelétávané trati a počtu osob na palubě.

GM1 SAO.IDE.125 Záchrané a signalizační vybavení – potíže při pátrání a záchraně

OBLASTI, V NICHŽ BY PÁTRÁNÍ A ZÁCHRANA BYLY ZVLÁŠT' OBTÍŽNÉ

Slovním spojením „oblasti, v nichž by pátrání a záchrana byly zvláště obtížné“ jsou myšleny:

- (a) oblasti takto označené úřadem odpovědným za řízení pátrání a záchran; nebo
- (b) oblasti, které jsou z velké části neobydlené a pro které úřad uvedený v bodě (a):
 - (1) nezveřejnil jakoukoliv informaci, která by potvrzovala, zda by pátrání a záchrana byly, nebo nebyly zvláště obtížné; a
 - (2) neoznačil, z politických důvodů, oblasti jako zvláště obtížné z pohledu pátrání a záchran.

GM2 SAO.IDE.125 Záchrané a signalizační vybavení – potíže při pátrání a záchraně

SIGNÁLY

Signály pro vysílání tísňových signálů jsou popsány v nařízení (EU) č. 923/2012.

AMC1 SAO.IDE.130 Rádiové komunikační vybavení

VŠEOBECNĚ

Pokud je rádiové komunikační vybavení požadováno, mělo by:

- (a) být schopno udržovat obousměrné spojení s těmi leteckými stanicemi a na těch kmitočtech, které jsou pro příslušný vzdušný prostor předepsány; a
- (b) zajišťovat spojení na leteckém nouzovém kmitočtu 121,5 MHz.

GM1 SAO.IDE.135 Odpovídač

VŠEOBECNĚ

Podle bodu SAO.IDE.135 je vyžadováno, aby byl na palubě odpovídač sekundárního přehledového radaru (SSR), pouze pokud provádí let v části vzdušného prostoru, která je příslušným úřadem označena za oblast s povinným odpovídačem (TMZ) v souladu s bodem (b) bodu SERA.6005 Přílohy k nařízení (EU) č. 923/2012.

HLAVA DEC

PROHLÁŠENÍ

GM1 SAO.DEC.100 Prohlášení

VŠEOBECNĚ

Účelem prohlášení je:

- (a) aby provozovatel uznal své povinnosti podle platných předpisů bezpečnosti a potvrdil, že je držitelem všech potřebných schválení/oprávnění;
- (b) informovat příslušný úřad o existenci provozovatele; a
- (c) umožnit příslušnému úřadu, aby plnil své povinnosti dozoru.

AMC1 SAO.DEC.105(a) Změny prohlášení a ukončení obchodního provozu

ZMĚNY

Nové prohlášení by mělo být předloženo dříve, než změna vstoupí v platnost, s uvedením data, od kterého se daná změna použije.