

**Prílohy k návrhu nariadenia Komisie  
„Letecká prevádzka – OPS“<sup>1</sup>**

---

<sup>1</sup>

In accordance with Article 32 (1) of the Basic Regulation, the Agency provides for translations of its Opinions. These translations may be revised and updated from time to time, depending on the quality process of the Translation Centre for the bodies of the EU and on feedback received from national authorities on their linguistic accuracy. The previous translation has been taken off the Official Publication and archived by EASA.

**PRÍLOHA I****VYMEDZENIA POJMOV POUŽÍVANÝCH V PRÍLOHÁCH II – VIII**

1. Na účely tohto nariadenia sa uplatňujú tieto vymedzenia pojmov:
- „Použiteľná dĺžka pre prerušený vzlet (ASDA)“ je použiteľná dĺžka pre rozjazd zväčšená o dĺžku dojazdovej dráhy, ak štát letiska vyhlási, že takáto dojazdová dráha je zriadená a je schopná uniesť hmotnosť letúna za bežných prevádzkových podmienok.
  - „Prijateľné prostriedky preukázania zhody (AMC)“ sú nezáväzné normy, ktoré agentúra prijala na opis spôsobov, ako dosiahnuť súlad s nariadením (ES) č. 216/2008 a jeho vykonávacími predpismi.
  - „Preberací kontrolný zoznam“ je dokument, ktorý sa používa ako pomôcka pri kontrole vonkajšieho vzhľadu zásielok nebezpečného tovaru a ich sprievodných dokladov s cieľom zistiť, či boli splnené všetky príslušné požiadavky.
  - „Vhodné letisko“ je letisko, na ktorom sa môžu prevádzkovať lietadlá so zreteľom na príslušné výkonové požiadavky a na vlastnosti vzletovej a pristávacej dráhy.
  - Na účely klasifikácie cestujúcich:
    - a) „dospelý“ znamená osobu vo veku 12 rokov a viac,
    - b) „dieťa/deti“ znamená osoby vo veku dvoch rokov alebo vyššom, ale nižšom ako 12 rokov, a
    - c) „malé dieťa“ znamená osobu vo veku nižšom ako 2 roky.
  - „Letún“ je motorové lietadlo s nepohyblivými krídlami, ťažšie ako vzduch, ktoré je pri lete podporované dynamickými reakciami vzduchu pôsobiaceho na jeho krídla.
  - „Let s podporou zobrazovacieho systému nočného videnia (NVIS)“ je v prípade prevádzky NVIS tá časť letu podľa pravidiel letu za viditeľnosti (VFR), ktorá sa vykonáva v noci, keď člen posádky používa okuliare na nočné videnie (NVG).
  - „Lietadlo“ je zariadenie schopné pohybu v atmosfére následkom iných reakcií vzduchu, ako sú reakcie
    - voči zemskému povrchu.
  - „Alternatívne prostriedky preukázania zhody“ sú tie, ktoré ponúkajú alternatívu k existujúcim prijateľným prostriedkom preukázania zhody, alebo ktoré ponúkajú nové prostriedky preukázania zhody s nariadením (ES) č. 216/2008 a jeho vykonávacími predpismi, pre ktoré agentúra neprijala žiadne súvisiace prijateľné prostriedky preukázania zhody.
  - „Ochrana proti námraze“ v prípade postupov na zemi je postup, ktorým sa zabezpečí ochrana ošetrovaných plôch lietadla proti tvorbe námrazy alebo ľadu a hromadeniu snehu na obmedzený čas (čas účinnej ochrany).
  - „Balón“ je lietadlo ľahšie ako vzduch, ktoré nie je poháňané motorom a ktorého let je udržiavaný pomocou plynu alebo zariadenia na ohrev vzduchu.
  - „Palubný sprievodca“ je iný primerane kvalifikovaný člen posádky ako člen letovej posádky alebo technickej posádky, ktorého prevádzkovateľ poveril úlohami súvisiacimi s bezpečnosťou cestujúcich a letu počas prevádzky.

- „Postup priblíženia kategórie I (CAT I)“ je presné priblíženie a pristátie podľa prístrojov s použitím systému zariadení na presné priblíženie a pristátie (ILS), mikrovlnného pristávacieho systému (MLS), pristávacieho systému GLS (globálny navigačný satelitný systém s pozemným rozšírením GNSS/GBAS), presného približovacieho radaru (PAR) alebo globálneho navigačného satelitného systému (GNSS) využívajúceho systém so satelitným rozšírením (SBAS), pričom výška rozhodnutia (DH) nie je menšia ako 60 m (200 stôp) a dráhová dohľadnosť (RVR) nie je menšia ako 550 m pre letúny a 500 m pre vrtuľníky.
- „Postup priblíženia kategórie II (CAT II)“ je presné priblíženie a pristátie podľa prístrojov s použitím systému ILS alebo MLS, pričom:
  - a) výška rozhodnutia (DH) je menšia ako 200 stôp (61 m), ale nie menšia ako 100 stôp (30 m), a
  - b) dráhová dohľadnosť (RVR) nie je menšia ako 300 m.
- „Postup priblíženia kategórie IIIA (CAT IIIA)“ je presné priblíženie a pristátie podľa prístrojov s použitím systému ILS alebo MLS, pričom:
  - a) výška rozhodnutia (DH) je menšia ako 100 stôp (30 m) a
  - b) dráhová dohľadnosť (RVR) nie je menšia ako 200 m.
- „Postup priblíženia kategórie IIIB (CAT IIIB)“ je presné priblíženie a pristátie podľa prístrojov s použitím systému ILS alebo MLS, pričom:
  - a) výška rozhodnutia (DH) je menšia ako 100 stôp (30 m), alebo nie je žiadna DH a
  - b) dráhová dohľadnosť (RVR) je menšia ako 200 m, ale nie je menšia ako 75 m.
- „Vrtuľník kategórie A“ je viacmotorový vrtuľník, konštruovaný s pohonnou jednotkou a systémom s vlastnosťami izolácie vymedzenými v príslušných predpisoch letovej spôsobilosti a prevádzky založených na koncepcii vysadenia kritickej pohonnej jednotky, ktorá zabezpečí zodpovedajúcu určenú plochu a zodpovedajúcu výkonnosť pre bezpečné pokračovanie letu v prípade vysadenia pohonnej jednotky.
- „Vrtuľník kategórie B“ je jednomotorový alebo viacmotorový vrtuľník, ktorý nevyhovuje požiadavkám kategórie A. Vrtuľníky kategórie B nemajú zaručenú schopnosť bezpečného pokračovania letu v prípade poruchy motora a predpokladá sa neplánované pristátie.
- „Špecifikácie osvedčovania“ sú technické normy prijaté agentúrou, v ktorých sa uvádzajú prostriedky preukazovania zhody so základnými požiadavkami príloh I, IV a Va k nariadeniu (ES) č. 216/2008.
- „Let po okruhu“ je fáza letu za viditeľnosti pri priblížení podľa prístrojov na privedenie lietadla do polohy vhodnej na pristátie na dráhe/ploche konečného priblíženia a vzletu (FATO), ktorá nie je vhodne umiestená pre priame priblíženie.
- „Predpolie“ je vymedzená pravouhlá plocha na zemi alebo na vode, ktorá je pod dozorom príslušného orgánu a je určená alebo upravená ako vhodná plocha, nad ktorou môže letún vykonať časť svojho počiatočného stúpania do stanovenej výšky.
- „Základňa oblačnosti“ je výška základne najnižšej pozorovanej alebo predpovedanej časti oblačnosti v blízkosti letiska alebo prevádzkového miesta, alebo v špecifikovanej oblasti prevádzky, ktorá sa bežne udáva nad výškou letiska

nad morom, alebo v prípade letov v pobrežných vodách sa udáva nad strednou hladinou mora.

- „Spoločné využívanie kódu“ je dohoda, na základe ktorej prevádzkovateľ prideli svoje kódové označenie letu, ktorý prevádzkuje iný prevádzkovateľ, a predáva a vydáva letenky na tento let.
- „Husto osídlená oblasť“ je oblasť vo veľkomeste, meste alebo osade, ktorá sa používa prevažne na bývanie, obchodné činnosti alebo rekreáciu.
- „Znečistená dráha“ je dráha, ktorej viac ako 25 % povrchu v medziach požadovanej použitej dĺžky a šírky je pokrytých:
  - a) povrchovou vrstvou vody s hrúbkou viac ako 3 mm (0,125 palca), rozmočeným alebo sypkým snehom rovnocenným hrúbke vrstvy vody viac ako 3 mm (0,125 palca),
  - b) snehom utlačeným do pevnej hmoty odolávajúcej ďalšiemu stlačovaniu, ktorá je súdržná alebo sa pri naberaní láme na kusy, alebo
  - c) ľadom vrátane čiastočne roztopeného ľadu.
- „Palivo na nepredvídané prípady“ je palivo potrebné na kompenzáciu nepredvídaných faktorov, ktoré môžu mať vplyv na spotrebu paliva pri lete na cieľové letisko.
- „Konečné priblíženie stálym klesaním (CDFA)“ je technika zodpovedajúca postupom stabilizovaného priblíženia pre let v úseku konečného priblíženia nepresného prístrojového priblíženia stálym klesaním, bez prechodu do horizontálneho letu, z nadmorskej výšky/výšky v nadmorskej výške/výške fixu konečného priblíženia alebo nad ňou do bodu približne 15 m (50 stôp) nad prahom pristávacej dráhy alebo do bodu, kde by sa pre daný typ lietadla mal začať manéver podrovnania.
- „Prepočítaná meteorologická dohľadnosť (CMV)“ je hodnota rovnocenná dráhovej dohľadnosti (RVR), ktorá je odvodená od hlásenej meteorologickej dohľadnosti.
- „Člen posádky“ je osoba určená prevádzkovateľom na plnenie povinností na palube lietadla.
- „Kritické fázy letu“ v prípade letúnov sú rozjazd, dráha letu po vzlete, konečné priblíženie, nevydarené priblíženie, pristátie vrátane dojazdu po pristátí a všetky ďalšie fázy letu, ktoré určí veliaci pilot alebo veliteľ lietadla.
- „Kritické fázy letu“ v prípade vrtuľníkov sú rolovanie, visenie, vzlet, konečné priblíženie, nevydarené priblíženie, pristátie a všetky ďalšie fázy letu, ktoré určí veliaci pilot alebo veliteľ vrtuľníka.
- „Vlhká dráha“ je dráha, ktorej povrch nie je suchý, ale voda sa na ňom neleskne.
- „Nebezpečný tovar“ sú výrobky alebo látky, ktoré môžu spôsobiť výrazné ohrozenie zdravia, bezpečnosti, majetku alebo životného prostredia a ktoré sú uvedené v zozname nebezpečných tovarov v technických pokynoch alebo ktoré sú klasifikované podľa týchto pokynov.
- „Letecká nehoda s nebezpečným tovarom“ je udalosť spojená s leteckou prepravou nebezpečného tovaru, následkom ktorej došlo k smrteľnému alebo vážnemu zraneniu osoby alebo k veľkým materiálnym škodám.
- „Incident s nebezpečným tovarom“ je udalosť spojená s inou leteckou prepravou nebezpečného tovaru, ako je letecká nehoda s nebezpečným tovarom, ktorá

nemusi bezpodmienečne vzniknúť na palube lietadla, následkom ktorej došlo k zraneniu osoby, k materiálnym škodám, k požiaru, rozbitiu, rozliatiu, presakovaniu tekutiny alebo k radiácii, prípadne k inej skutočnosti, ktorá dokazuje, že celistvosť obalu nebola zachovaná. Za incident s nebezpečným tovarom sa rovnako považuje aj akákoľvek udalosť spojená s prepravou nebezpečného tovaru, ktorá vážne ohrozuje lietadlo alebo osoby na jeho palube.

- „Odmrazovanie“ v prípade postupov na zemi je postup, ktorým sa z lietadla odstraňuje námraza, ľad, sneh alebo kašovitý sneh s cieľom zabezpečiť, aby povrchy lietadla neboli znečistené.
- „Definovaný bod po vzlete (DPATO)“ je bod medzi fázou vzletu a počiatočného stúpania, pred dosiahnutím ktorého nie je zaistená schopnosť vrtuľníka pokračovať bezpečne v lete pri nepracujúcom kritickom motore a je nevyhnutné vynútené pristátie.
- „Definovaný bod pred pristátím (DPBL)“ je bod medzi fázou priblíženia na pristátie a pristátím, pred dosiahnutím ktorého nie je zaistená schopnosť vrtuľníka pokračovať bezpečne v lete pri nepracujúcom kritickom motore a je nevyhnutné vynútené pristátie.
- „Vzdialenosť DR“ je vodorovná vzdialenosť, ktorú vrtuľník preletel od konca použiteľnej dĺžky pre vzlet.
- „Dohoda o prenájme lietadla bez posádky“ je dohoda medzi podnikmi, na základe ktorej je lietadlo prevádzkované pod osvedčením leteckého prevádzkovateľa (AOC) nájomcu.
- „Prevádzková hmotnosť bez paliva“ je celková hmotnosť lietadla pripraveného na daný druh letu okrem vyčerpatelného paliva a prevádzkového nákladu.
- „Suchá dráha“ je dráha, ktorá nie je ani mokrá, ani kontaminovaná, a zahŕňa tie dráhy so spevneným povrchom, ktoré boli zvlášť opatrené drážkami alebo poréznym povrchom a udržiavané tak, aby si zachovali brzdné účinky zodpovedajúce suchej dráhe aj za vlhka.
- „Vyvýšená plocha konečného priblíženia a vzletu (vyvýšená FATO)“ je plocha FATO, ktorá je aspoň 3 m nad okolitým povrchom.
- „Náhradné letisko na trase (ERA)“ je vhodné letisko na trase, ktoré sa môže požadovať vo fáze plánovania.
- „Systém rozšíreného videnia (EVS)“ je systém zobrazenia elektronických obrazov vonkajšieho prostredia v reálnom čase, získaných prostredníctvom zobrazovacích snímačov.
- „Plocha konečného priblíženia a vzletu (FATO)“ je vymedzená plocha pre prevádzku vrtuľníkov, nad ktorou sa dokončuje záverečná fáza približovacieho manévru do visenia alebo pristátia a z ktorej sa začína manéver vzletu. Vymedzená plocha zahŕňa použiteľnú plochu pre prípad prerušeného vzletu, ak ju používajú aj vrtuľníky 1. triedy výkonnosti.
- „Monitorovanie letových údajov (FDM)“ je aktívne využitie digitálnych letových údajov z bežnej prevádzky na zvýšenie bezpečnosti letectva, pričom z monitorovania letových údajov sa nevyvodzuje trestná zodpovednosť.
- „Výcvikové zariadenie na simuláciu letu (FSTD)“ je výcvikové zariadenie, ktorým je:

- a) v prípade letúnov typový letový simulátor (FFS), letové výcvikové zariadenie (FTD), trenažér letových a navigačných postupov (FNPT) alebo základné prístrojové výcvikové zariadenie (BITD),
  - b) v prípade vrtuľníkov typový letový simulátor (FFS), letové výcvikové zariadenie (FTD) alebo trenažér letových a navigačných postupov (FNPT).
- „Náhradné letisko na trase (ERA) na doplnenie paliva“ je letisko ERA zvolené s cieľom znížiť objem paliva na nepredvídané prípady.
  - „Pristávací systém GBAS (GLS)“ je systém pre priblíženie a pristátie využívajúci informácie globálneho satelitného navigačného systému s pozemným rozšírením (GNSS/GBAS) na vedenie lietadla na základe jeho horizontálnej a vertikálnej polohy GNSS. Na určenie sklonu konečného priblíženia využíva geometrický referenčný systém nadmorskej výšky.
  - „Pozemný personál záchranej služby“ je akýkoľvek pozemný personál záchranej služby (ako sú policajti, hasiči atď.) zapojený do vrtuľníkovej pohotovostnej leteckej služby (HEMS), ktorého úlohy majú akýkoľvek vzťah k prevádzke vrtuľníka.
  - „Uzemenie lietadla“ je formálny zákaz letu lietadla a uskutočnenie krokov; nevyhnutných na jeho zadržanie.
  - „Priehľadový displej (HUD)“ je zobrazovací systém, ktorý zobrazuje informácie o lete do vonkajšieho zorného poľa pilota a ktorý výrazne neobmedzuje vonkajší výhľad.
  - „Priehľadový navádzací systém pristávania (HUDLS)“ je celkový palubný systém, ktorý pilotovi poskytuje priehľadové navádzanie počas približovania a pristávania a/alebo opakovania okruhu. Zahŕňa všetky snímače, počítače, napájacie zdroje, signály a ovládacie prvky.
  - „Vrtuľník“ je lietadlo ťažšie ako vzduch udržiavané v lete predovšetkým pôsobením vzduchu na jeden alebo viac poháňaných rotorov umiestnených v podstate na vertikálnych osiach.
  - „Člen posádky vrtuľníka so zdvíhacím zariadením (HHO)“ je člen posádky poverený povinnosťami vzťahujúcimi sa k obsluhu zdvíhacieho zariadenia.
  - „Vrtuľníková plošina“ je plocha konečného priblíženia a vzletu (FATO) umiestnená na plávajúcej alebo pevnej konštrukcii mimo pobrežia.
  - „Člen posádky HEMS“ je člen posádky určený pre let HEMS na poskytovanie zdravotnej pomoci osobám prevázaným na palube vrtuľníka a pomáhajúci pilotovi počas plnenia úlohy.
  - „Let HEMS“ je let vrtuľníka uskutočnený podľa oprávnenia HEMS, ktorého účelom je uľahčiť zdravotnícku pomoc v núdzi, kde je nevyhnutná okamžitá a rýchla doprava, prepravou:
    - a) zdravotníckeho personálu, alebo
    - b) zdravotníckeho materiálu (vybavenia, krvi, orgánov, liekov), alebo
    - c) chorých alebo zranených osôb a ďalších osôb, ktoré boli priamo postihnuté.
  - „Operačná základňa HEMS“ je letisko, na ktorom môžu členovia posádky HEMS a vrtuľníky pre prevádzku HEMS držať pohotovosť.
  - „Miesto činnosti HEMS“ znamená miesto vybrané veliteľom vrtuľníka pri vykonávaní letu HEMS na prevádzku vrtuľníka so zdvíhacím zariadením (HHO), na pristátie a na vzlet.

- „Let vrtuľníka so zdvíhacím zariadením (HHO)“ je let vrtuľníka uskutočnený podľa oprávnenia HHO, ktorého účelom je umožniť prevoz osôb a/alebo nákladu prostredníctvom vrtuľníka so zdvíhacím zariadením.
- „HHO mimo pevniny“ je let vrtuľníka uskutočnený podľa oprávnenia HHO, ktorého účelom je uľahčiť prevoz osôb a/alebo nákladu prostredníctvom vrtuľníka so zdvíhacím zariadením z plavidla alebo na plavidlo alebo objekt na mori, prípadne do mora samotného.
- „Pasažier HHO“ je osoba, ktorá sa preváža prostredníctvom vrtuľníka so zdvíhacím zariadením.
- „Miesto HHO“ je určená oblasť, v ktorej vrtuľník vykonáva prepravu prostredníctvom zdvíhacieho zariadenia.
- „Čas pôsobenia (HoT)“ je odhadovaný čas, keď kvapalina na ochranu proti námraze bráni tvorbe ľadu a námrazy a hromadeniu snehu na chránených (ošetrených) povrchoch lietadla.
- „Nepriaznivé prostredie“ je:
  - a) prostredie, v ktorom:
    - i. sa nemôže vykonať bezpečné vynútené pristátie, pretože povrch je nevhodný,
    - ii. osoby na palube vrtuľníka nemôžu byť primerane chránené pred prírodnými živlami,
    - iii. odozva/schopnosť pátrania a záchranu nie je zaistená v súlade s predpokladaným vystavením (vplyvu prostredia), alebo
    - iv. ohrozenie osôb alebo majetku na zemi je neprijateľné.
  - b) V každom prípade sa za nepriaznivé považujú tieto oblasti:
    - i. pri prevádzke nad vodnými plochami oblasti otvoreného mora položenými severne od 45. stupňa severnej šírky alebo južne od 45. stupňa južnej šírky, označené úradom príslušného štátu, a
    - ii. časti husto osídlených oblastí bez zodpovedajúcich plôch na bezpečné vynútené pristátie.
- „Bod rozhodnutia o pristátí (LDP)“ je bod používaný na určenie pristávacích výkonov, z ktorého sa dá bezpečne pokračovať v pristátí alebo sa môže začať prerušené pristátie, ak v ňom bola zistená porucha motora.
- „Použiteľná dĺžka pristátia (LDA)“ je dĺžka vzletovej a pristávacej dráhy, ktorú štát letiska vyhlásil za použiteľnú a vhodnú na dojazd pristávajúceho letúna.
- „Pozemný letún“ je lietadlo s pevnými krídlami, ktoré je určené na vzlet a pristátie na zemi a zahŕňa obojživelné lietadlá prevádzkované ako pozemné letúny.
- „Miestna vrtuľníková prevádzka“ je prevádzka obchodnej leteckej dopravy vrtuľníkmi, ktorých maximálna schválená vzletová hmotnosť (MCTOM) je vyššia ako 3 175 kg, s maximálnou prevádzkovou konfiguráciou sedadiel (MOPSC) pre deväť alebo menej cestujúcich vo dne a na trasách navigovaných vizuálnym kontaktom s viditeľnými bodmi na zemi, vykonávaná v dosahu miesta a určenom zemepisnom priestore vymedzenom v prevádzkovej príručke.
- „Postupy za nízkej viditeľnosti (LVP)“ sú postupy používané na letisku na zabezpečenie bezpečnej prevádzky pri priblížení I. kategórie s nižším štandardom,

II. kategórie s iným štandardom, II. a III. kategórie a pri vzletoch za podmienok nízkej dohľadnosti.

- „Vzlet za nízkej viditeľnosti (LVTO)“ je vzlet z dráhy, na ktorej je dráhová dohľadnosť (RVR) menšia ako 400 m, ale nie menšia ako 75 m.
- „Postup so štandardom nižším ako kategória I (LTS CAT I)“ je prístrojové priblíženie a pristátie kategórie I s použitím výšky rozhodnutia (DH) kategórie I, s dráhovou dohľadnosťou (RVR) menšou než sa bežne spája s príslušnou DH, ale nie menšou ako 400 m.
- „Maximálna prevádzková konfigurácia sedadiel pre cestujúcich (MOPSC)“ je maximálna kapacita sedadiel pre cestujúcich konkrétneho lietadla okrem sedadiel pre posádku, ktorá je stanovená na účely prevádzky a je uvedená v prevádzkovej príručke. Za základ platný pre konkrétne lietadlo sa berie maximálna konfigurácia sedadiel pre cestujúcich, stanovená v procese osvedčovania pre typové osvedčenie (TC), doplnkové typové osvedčenie (STC), prípadne zmenu TC alebo STC, pričom MOPSC môže stanoviť rovnaký alebo nižší počet sedadiel v závislosti od prevádzkových obmedzení.
- „Člen posádky – zdravotník“ znamená zdravotníka prepravovaného vrtuľníkom počas letu vrtuľníkovej pohotovostnej lekárskej služby (HEMS) a zahŕňa, ale nie výlučne, lekárov, zdravotné sestry a záchranárov.
- „Noc“ je časový úsek medzi koncom občianskeho súmraku a začiatkom občianskeho svitania, alebo iný podobný časový interval medzi západom a východom slnka, ako ho stanoví letecký úrad určený členským štátom.
- „Okuliare pre nočné videnie (NVG)“ je binokulárne zariadenie na zosilnenie svetla, upevnené na hlave, ktoré zvyšuje schopnosť udržiavať vizuálny kontakt so zemou v noci.
- „Zobrazovací systém nočného videnia (NVIS)“ je spojenie všetkých prvkov potrebných na úspešné a bezpečné používanie okuliarov pre nočné videnie (NVG) počas prevádzky vrtuľníka. Systém zahŕňa aspoň NVG, osvetlenie NVIS, komponenty vrtuľníka, výcvik a zachovanie letovej spôsobilosti.
- „Priaznivé prostredie“ je prostredie, v ktorom:
  - a) sa môže vykonať bezpečné vynútené pristátie,
  - b) osoby na palube vrtuľníka môžu byť chránené pred prírodnými živlami a
  - c) odozva/schopnosť pátrania a záchrany je zaistená v súlade s predpokladaným vystavením (vplyvu prostredia).

V každom prípade sa za priaznivé považujú časti husto osídlených oblastí so zodpovedajúcimi plochami na bezpečné vynútené pristátie.

- „Nie-presné priblíženie a pristátie (NPA)“ je postup priblíženia podľa prístrojov s minimálnou výškou pre klesanie (MDH) alebo výškou rozhodnutia (DH) pri použití techniky pokračovania klesania na konečnom priblížení (CDFA) nie menšou ako 250 stôp a s dráhovou dohľadnosťou (RVR)/prevedenou meteorologickou dohľadnosťou (CMV) nie menšou ako 750 m pre letúny a 600 m pre vrtuľníky.
- „Člen posádky NVIS“ je člen posádky určený na let so zobrazovacím systémom nočného videnia (NVIS).



- „Let NVIS“ je let v noci za meteorologických podmienok na let za viditeľnosti (VMC) s letovou posádkou, ktorá používa okuliare pre nočné videnie (NVG), vo vrtuľníku prevádzkovanom podľa oprávnenia NVIS.
- „Prevádzka mimo pevniny“ je prevádzka, pri ktorej sa bežne podstatná časť letu vykonáva nad morom do miest alebo z miest v pobrežných vodách.
- „Miesto činnosti“ znamená miesto iné ako letisko, ktoré vybral prevádzkovateľ, veliaci pilot alebo veliteľ lietadla na pristátie, vzlet a/alebo prevádzku s vonkajším nákladom.
- „Prevádzka v prvej výkonnostnej triede“ je prevádzka, pri ktorej v prípade poruchy kritického motora môže vrtuľník pristáť v medziach použiteľnej dĺžky prerušeného vzletu alebo bezpečne pokračovať v lete do vhodného priestoru pristátia v závislosti od toho, kedy dôjde k poruche.
- „Prevádzka v druhej výkonnostnej triede“ je prevádzka, pri ktorej v prípade poruchy kritického motora je k dispozícii výkonnosť umožňujúca vrtuľníku pokračovať bezpečne v lete s výnimkou situácie, keď k poruche došlo skoro počas manévru vzletu alebo neskoro počas pristávacieho manévru, a takéto prípady si môžu vyžadovať vynútené pristátie.
- „Prevádzka v tretej výkonnostnej triede“ je prevádzka, pri ktorej v prípade poruchy motora kedykoľvek za letu sa pri viacmotorových vrtuľníkoch môže vyžadovať, ale pri jednomotorových vrtuľníkoch sa vždy vyžaduje, vynútené pristátie.
- „Prevádzkové riadenie“ je zodpovednosť za začatie, priebeh, ukončenie alebo odklonenie letu na náhradné letisko v záujme bezpečnosti.
- „Postup iný ako štandardná kategória II (OTS CAT II)“ je presné prístrojové priblíženie a pristátie s použitím systému ILS alebo MLS, keď nie sú k dispozícii niektoré prvky svetelnej sústavy pre presné priblíženie II. kategórie alebo keď nie sú k dispozícii žiadne takéto prvky, a ak:
  - a) výška rozhodnutia (DH) je menšia ako 200 stôp (61 m), ale nie menšia ako 100 stôp (30 m), a
  - b) dráhová dohľadnosť (RVR) nie je menšia ako 350 m.
- „Letúny výkonnostnej triedy A“ sú viacmotorové letúny poháňané turbovrtuľovými motormi s maximálnou prevádzkovou konfiguráciou sedadiel (MOPSC) pre viac ako deväť cestujúcich alebo s maximálnou vzletovou hmotnosťou väčšou ako 5 700 kg a všetky viacmotorové letúny poháňané prúdovými motormi.
- „Letúny výkonnostnej triedy B“ sú letúny poháňané vrtuľovými motormi s maximálnou prevádzkovou konfiguráciou sedadiel (MOPSC) pre deväť alebo menej cestujúcich a s maximálnou vzletovou hmotnosťou 5 700 kg alebo menej.
- „Letúny výkonnostnej triedy C“ sú letúny poháňané piestovými motormi s maximálnou prevádzkovou konfiguráciou sedadiel (MOPSC) pre viac ako deväť cestujúcich alebo s maximálnou vzletovou hmotnosťou väčšou ako 5 700 kg.
- „Veliaci pilot“ je pilot určený za veliteľa lietadla a zodpovedný za bezpečné vykonanie letu. V prípade prevádzky obchodnej leteckej dopravy sa namiesto pojmu „veliaci pilot“ používa pojem „veliteľ lietadla“.
- „Motorový vetroň“ je lietadlo vybavené jedným alebo viacerými motormi, ktoré má s nepracujúcim(i) motorom (motormi) charakteristiky vetroňa.

- „Hlavné miesto výkonu práce“ je ústredie alebo registrované sídlo organizácie, v rámci ktorého sa vykonávajú hlavné finančné funkcie a prevádzkové riadenie činností, ktoré sa uvádzajú v tomto nariadení.
- „Prioritné vykonávanie inšpekcií na odbavovacej ploche“ je venovanie primeranej časti celkového počtu inšpekcií na odbavovacej ploche, ktoré sú každoročne vykonávané príslušným orgánom alebo v jeho mene, ako je uvedené v časti ARO.
- „Miesto verejného záujmu (PIS)“ je miesto používané výhradne na prevádzku vo verejnom záujme.
- „Inšpekcia na odbavovacej ploche“ je kontrola lietadla, kvalifikácií letovej posádky a palubných sprievodcov a letovej dokumentácie s cieľom overiť súlad s príslušnými požiadavkami.
- „Interval odstránenia poruchy“ je obmedzenie doby trvania prevádzky s nepracujúcim vybavením.
- „Použiteľná dĺžka pre prerušený vzlet (RTODAH)“ je dĺžka plochy konečného priblíženia a vzletu, ktorá bola vyhlásená za použiteľnú a vhodnú pre vrtuľníky prevádzkované v prvej výkonnostnej triede, aby dokončili prerušený vzlet.
- „Potrebná dĺžka pre prerušený vzlet (RTODRH)“ je požadovaná vodorovná vzdialenosť od začiatku vzletu do bodu, kde vrtuľník zastaví po poruche motora a po prerušení vzletu v bode rozhodnutia o vzlete.
- „Dráhová dohľadnosť (RVR)“ je vzdialenosť, na ktorú pilot lietadla môže na osi vzletovej a pristávacej dráhy vidieť značky alebo svetelné návěstidlá vyznačujúce vzletovú a pristávaciu dráhu alebo jej os.
- „Bezpečné vynútené pristátie“ je nevyhnutné pristátie alebo núdzové pristátie na vode, pri ktorom sa dá oprávnene predpokladať, že nedôjde k zraneniu osôb v lietadle alebo na zemi.
- „Vetroň“ je lietadlo ťažšie ako vzduch, ktoré je podporované za letu dynamickými reakciami vzduchu voči jeho nepohyblivým nosným plochám a ktorého voľný let nezávisí od motora.
- „Vodný letún“ je lietadlo s pevnými krídlami, ktoré je určené na vzlet a pristátie na vode, a zahŕňa obojživelné lietadlá prevádzkované ako vodné letúny.
- „Samostatné vzletové a pristávacie dráhy“ sú vzletové a pristávacie dráhy na tom istom letisku, ktoré sú samostatnými pristávacími plochami. Tieto vzletové a pristávacie dráhy sa môžu prekrývať alebo križovať tak, že keď je jedna z dráh zablokovaná, nebráni plánovanému druhu prevádzky na ďalšej dráhe. Každá vzletová a pristávacia dráha musí mať samostatný postup priblíženia založený na samostatných navigačných prostriedkoch.
- „Zvláštny let VFR“ je let podľa pravidiel letu za viditeľnosti (VFR), ktorému služba riadenia leteckej prevádzky vydala povolenie na let v riadenom okrsku v horších meteorologických podmienkach, ako sú meteorologické podmienky na let za viditeľnosti (VMC).
- „Stabilizované priblíženie a pristátie (SAP)“ je priblíženie, ktoré sa vykonáva kontrolovaným a vhodným spôsobom z hľadiska konfigurácie, energie a kontroly dráhy letu z vopred stanoveného bodu alebo nadmorskej výšky/výšky do bodu vo výške 50 stôp nad prahom alebo nad bodom, v ktorom sa začína manéver podrovnania, ak je vyšší.

- „Náhradné letisko pri vzlete“ je náhradné letisko, na ktorom môže lietadlo pristáť, ak je to krátko po vzlete nevyhnutné a ak nie je možné použiť letisko odletu.
- „Bod rozhodnutia o vzlete (TDP)“ je bod používaný na stanovenie vzletovej výkonnosti, z ktorého sa dá vzlet v prípade zistenia poruchy motora buď prerušiť, alebo je možné v ňom bezpečne pokračovať.
- „Použiteľná dĺžka pre vzlet (TODA)“ v prípade letúnov je použiteľná dĺžka rozjazdu zväčšená o dĺžku predpolia, ak existuje.
- „Použiteľná dĺžka pre vzlet (TODAH)“ v prípade vrtuľníkov je dĺžka plochy konečného priblíženia a vzletu zväčšená o dĺžku vrtuľníkového predpolia, ak existuje, vyhlásená za použiteľnú a vhodnú na vykonanie vzletu vrtuľníka.
- „Požadovaná dĺžka pre vzlet (TODRH) v prípade vrtuľníkov je vodorovná vzdialenosť požadovaná po poruche kritického motora rozpoznanej v bode rozhodnutia o vzlete (TDP) od začiatku vzletu do bodu, v ktorom sa dosiahne bezpečná rýchlosť pre vzlet ( $V_{TOSS}$ ), zvolená výška a kladný gradient stúpania, ak zostávajúce motory pracujú v medziach schválených prevádzkových obmedzení.
- „Letová dráha vzletu“ je zvislá a vodorovná dráha zo stanoveného bodu pri vzlete do výšky 1 500 stôp nad povrchom pre letúny a 1 000 stôp nad povrchom pre vrtuľníky s nepracujúcim kritickým motorom.
- „Vzletová hmotnosť“ je hmotnosť vrátane všetkých osôb a vecí na palube na začiatku vzletu pre vrtuľníky a rozjazdu pre letúny.
- „Použiteľná dĺžka pre rozjazd (TORA)“ je dĺžka vzletovej a pristávacej dráhy, ktorú štát letiska vyhlásil za použiteľnú a vhodnú na rozjazd vzlietajúceho letúna.
- „Člen technickej posádky“ je iný člen posádky v obchodnej leteckej doprave pri prevádzke vrtuľníkovej pohotovostnej lekárskej služby (HEMS), pri prevádzke vrtuľníka so zdvíhacím zariadením (HHO) alebo pri prevádzke so zobrazovacím systémom pre nočné videnie (NVIS), ako je člen letovej posádky alebo palubný sprievodca, ktorého prevádzkovateľ určil na vykonávanie úloh v lietadle alebo na zemi s cieľom pomáhať pilotovi počas prevádzky HEMS, HHO alebo NVIS, pri ktorej môže byť potrebná obsluha špeciálneho palubného vybavenia.
- „Technické pokyny (TI)“ je najnovšie platné vydanie *Technických pokynov na bezpečnú leteckú prepravu nebezpečného tovaru* vrátane doplnkov a dodatkov schválených a vydaných Medzinárodnou organizáciou civilného letectva.
- „Turistický motorový klzák“ je osobitná trieda motorového vetroňa s integrálne zabudovaným nezaťahovacím motorom a nezaťahovacou vrtuľou. Musí byť schopný štartu a stúpania vlastnou silou v súlade s letovou príručkou.
- „Dopravný náklad“ je celková hmotnosť cestujúcich, batožiny, nákladu a príručného špeciálneho vybavenia vrátane akejkoľvek záťaže.
- „Let bez pomoci systému nočného videnia (NVIS)“ znamená v prípade prevádzky NVIS časť letu podľa pravidiel letu za viditeľnosti (VFR), ktorá sa vykonáva v noci, keď člen posádky nepoužíva okuliare pre nočné videnie (NVG).
- „Podnik“ je každá fyzická alebo právnická osoba, zisková aj nezisková, alebo každý orgán s právnou subjektivitou alebo bez nej.
- „ $V_1$ “ je maximálna rýchlosť počas vzletu, pri ktorej musí pilot urobiť prvý krok na zastavenie letúna v rámci dĺžky prerušeného vzletu.  $V_1$  tiež znamená minimálnu rýchlosť počas vzletu po poruche kritického motora pri rýchlosti  $V_{EF}$ , pri ktorej

môže pilot pokračovať vo vzlete a dosiahnuť požadovanú výšku nad vzletovou plochou v rámci dĺžky vzletu.

- „ $V_{EF}$ “ je rýchlosť, pri ktorej sa predpokladá porucha kritického motora počas vzletu.
- „Priblíženie za viditeľnosti zeme“ je priblíženie, pri ktorom sa časť alebo celý postup priblíženia podľa prístrojov nedokončí a priblíženie sa vykoná s vizuálnou orientáciou podľa terénu.
- „Dohoda o prenájme s posádkou“ je dohoda medzi leteckými dopravcami, na základe ktorej je lietadlo prevádzkované pod prenajímateľovým osvedčením leteckého prevádzkovateľa (AOC).
- „Vlhká vzletová a pristávacia dráha (RWY)“ je dráha, ktorej povrch je pokrytý vodou alebo jej ekvivalentom menej, ako sa stanovuje vo vymedzení pojmu „znečistená dráha“, alebo ak je na jej povrchu dostatok vody, aby sa zrkadlila, ale bez väčších plôch stojacej vody.

## PRÍLOHA II

### POŽIADAVKY NA ORGÁNY V OBLASTI LETECKEJ PREVÁDZKY

#### ČASŤ ARO

#### **ARO.GEN.005 Rozsah pôsobnosti**

V tejto časti sa stanovujú požiadavky na systém administratívy a riadenia, ktoré musí plniť agentúra a členské štáty s cieľom vykonávať a presadzovať nariadenie (ES) č. 216/2008 a jeho vykonávacie predpisy v súvislosti s leteckou prevádzkou civilného letectva.

#### **PODČASŤ GEN — VŠEOBECNÉ POŽIADAVKY**

#### **Oddiel 1 – Všeobecne**

#### **AR.GEN.115 Dokumentácia dohľadu**

Príslušný orgán poskytne zodpovedajúcim pracovníkom všetky legislatívne akty, normy, predpisy, technické publikácie a súvisiace dokumenty, aby im umožnil plniť úlohy a vykonávať ich povinnosti.

#### **ARO.GEN.120 Prostriedky preukázania zhody**

- a) Agentúra vypracuje prijateľné prostriedky preukázania zhody (AMC), ktoré sa môžu použiť na preukázanie súladu s nariadením (ES) č. 216/2008<sup>2</sup> a s jeho vykonávacími predpismi. Keď sa dodržia AMC, sú splnené aj súvisiace požiadavky vykonávacích predpisov.
- b) Na preukázanie zhody s vykonávacími predpismi sa môžu použiť alternatívne prostriedky preukázania zhody.
- c) Príslušný orgán zavedie systém nepretržitého hodnotenia toho, či všetky alternatívne prostriedky preukázania zhody, ktoré používa on sám alebo organizácie a osoby pod jeho dohľadom, umožňujú dosiahnutie súladu s nariadením (ES) č. 216/2008 a s jeho vykonávacími predpismi.
- d) Príslušný orgán posúdi všetky alternatívne prostriedky preukázania zhody, ktoré navrhuje organizácia v súlade s ORO.GEN.120 písm. b), prostredníctvom analýzy poskytnutej dokumentácie, a ak to považuje za potrebné, vykonaním kontroly organizácie.

Keď príslušný orgán zistí, že alternatívne prostriedky preukázania zhody sú v súlade s vykonávacími predpismi, bez zbytočného odkladu:

---

<sup>2</sup> Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 z 20. februára 2008 o spoločných pravidlách v oblasti civilného letectva a o zriadení Európskej agentúry pre bezpečnosť letectva, ktorým sa zrušuje smernica Rady 91/670/EHS, nariadenie (ES) č. 1592/2002 a smernica 2004/36/ES. Ú. v. EÚ L 79, 19.3.2008, s. 1, v znení zmien a doplnení nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1108/2009 z 21. októbra 2009, Ú. v. EÚ L 309, 24.11.2009, s. 51.

## Príloha II „Časť ARO“

- (1) informuje žiadateľa, že môže uplatňovať alternatívne prostriedky preukázania zhody, a v prípade potreby primerane pozmení a doplní povolenie alebo osvedčenie žiadateľa a
  - (2) informuje agentúru o ich obsahu a poskytne jej kópie celej príslušnej dokumentácie.
- e) Keď príslušný orgán sám používa alternatívne prostriedky preukázania zhody na dosiahnutie súladu s nariadením (ES) č. 216/2008 a jeho vykonávacími predpismi:
- (1) sprístupní ich všetkým organizáciám a osobám, ktoré sú pod jeho dohľadom, a
  - (2) bez zbytočného odkladu o tom informuje agentúru.
- Príslušný orgán poskytne agentúre úplný opis alternatívnych prostriedkov preukázania zhody vrátane všetkých revízií postupov, ktoré môžu byť dôležité, ako aj hodnotenie, ktorým sa preukáže dodržiavanie vykonávacích predpisov.

### **ARO.GEN.125 Informácie pre agentúru**

- a) Príslušný orgán bez zbytočného odkladu informuje agentúru v prípade akýchkoľvek výraznejších problémov s vykonávaním nariadenia (ES) č. 216/2008 a jeho vykonávacích predpisov.
- b) Príslušný orgán poskytuje agentúre informácie dôležité z hľadiska bezpečnosti, ktoré vyplývajú z prijatých hlásení udalostí.

### **ARO.GEN.135 Okamžitá reakcia na bezpečnostný problém**

- a) Bez toho, aby bola dotknutá smernica 2003/42/ES<sup>3</sup>, príslušný orgán zavedie systém primeraného zhromažďovania, analýzy a šírenia bezpečnostných informácií.
- b) Agentúra zavedie systém na primeranú analýzu všetkých prijatých relevantných bezpečnostných informácií a bez zbytočného odkladu poskytne členským štátom a Komisii všetky informácie vrátane odporúčaní alebo návrhov nápravných opatrení, ktoré potrebujú na rýchlu reakciu na bezpečnostný problém týkajúci sa výrobkov, častí, zariadení, osôb alebo organizácií podliehajúcich nariadeniu (ES) č. 216/2008 a jeho vykonávacím predpisom.
- c) Príslušný orgán po získaní informácií uvedených v písmene b) prijme primerané opatrenia na riešenie bezpečnostného problému.
- d) O opatreniach prijatých podľa písmena c) okamžite informuje všetky osoby alebo organizácie, ktoré sa nimi musia riadiť podľa nariadenia (ES) č. 216/2008 a jeho vykonávacích predpisov. Príslušný orgán o týchto opatreniach informuje aj agentúru, a ak sú potrebné spojené opatrenia, informuje aj ostatné zainteresované členské štáty.

## **Oddiel 2 – Riadenie**

### **ARO.GEN.200 Systém riadenia**

- a) Príslušný orgán zavedie a bude udržiavať systém riadenia zahŕňajúci aspoň:
  - (1) zdokumentované politiky a postupy opisujúce jeho organizáciu, prostriedky a metódy preukázania zhody s nariadením (ES) č. 216/2008 a jeho vykonávacími

<sup>3</sup> Smernica Európskeho Parlamentu a Rady (ES) č. 2003/42/ES z 13. júna 2003 o hlásení udalostí v civilnom letectve, Ú. v. EÚ L 167, 4.7.2003, s. 23–36.

## Príloha II „Časť ARO“

- predpismi. Postupy sa budú pravidelne aktualizovať a poslúžia ako základné pracovné dokumenty tohto príslušného orgánu pre všetky súvisiace úlohy,
- (2) dostatočný počet pracovníkov na plnenie úloh a vykonávanie povinností. Tento personál musí byť kvalifikovaný na vykonávanie pridelených úloh a musí mať príslušné vedomosti, skúsenosti, úvodný a udržiavací výcvik na zabezpečenie trvalej spôsobilosti. Musí sa uplatňovať systém na plánovanie dostupnosti personálu, aby sa zabezpečilo riadne plnenie všetkých úloh,
  - (3) dostatočné vybavenie a kancelárske priestory na vykonávanie pridelených úloh,
  - (4) funkciu monitorovania súladu systému riadenia s príslušnými požiadavkami a primeranosti postupov vrátane zavedenia postupu vnútorného auditu a riadenia bezpečnostného rizika. Monitorovanie súladu musí zahŕňať systém spätnej väzby výsledkov auditu pre vyšších riadiacich pracovníkov príslušného orgánu, aby sa v prípade potreby zabezpečilo vykonanie nápravných opatrení a
  - (5) osobu alebo skupinu osôb, ktoré sú v konečnom dôsledku zodpovedné vyšším riadiacim pracovníkom príslušného orgánu za funkciu monitorovania súladu.
- b) Príslušný orgán vymenuje pre každú oblasť činnosti vrátane systému riadenia jednu alebo viac osôb s celkovou zodpovednosťou za riadenie príslušnej úlohy (úloh).
  - c) Príslušný orgán zavedie postupy účasti na vzájomnej výmene všetkých potrebných informácií a pomoci s ďalšími príslušnými orgánmi vrátane všetkých zistení a následných opatrení vyplývajúcich z dohľadu nad osobami a organizáciami, ktoré vykonávajú činnosti na území členského štátu, ale osvedčenie im vydal príslušný orgán iného členského štátu alebo agentúra, prípadne poskytnú vyhlásenie príslušnému orgánu iného členského štátu alebo agentúre.
  - d) Kópia postupov, týkajúcich sa systému riadenia, a ich zmien a doplnení musí byť doručená agentúre na účely kontroly dodržiavania noriem.

### **ARO.GEN.205 Rozdelenie úloh**

- a) Príslušný orgán pri rozdeľovaní úloh týkajúcich sa úvodného osvedčovania alebo nepretržitého dohľadu nad osobami alebo organizáciami, ktoré podliehajú nariadeniu (ES) č. 216/2008 a jeho vykonávacím predpisom, fyzickým alebo právnickým osobám zabezpečí, že bude mať:
  - (1) zavedený systém úvodného a nepretržitého hodnotenia:
    - i) primeranosti technickej spôsobilosti,
    - ii) primeranosti zariadenia a vybavenia,
    - iii) absencie konfliktu záujmov a
    - iv) plnenia kritérií stanovených v prílohe V k nariadeniu (ES) č. 216/2008 (v prípade potreby).Tento systém a výsledky hodnotenia sa zadokumentujú.
  - (2) vypracovanú zdokumentovanú dohodu s fyzickými alebo právnickými osobami, schválenú obomi stranami na primeranej úrovni riadenia, v ktorej sa jednoznačne vymedzujú:
    - i) úlohy, ktoré sa majú vykonávať,
    - ii) vyhlásenia, správy a záznamy, ktoré treba poskytnúť,
    - iii) technické podmienky, ktoré treba splniť pri vykonávaní takýchto úloh,
    - iv) súvisiace pokrytie zodpovednosti a

- v) ochrana informácií získaných pri vykonávaní takýchto úloh.
- b) Príslušný orgán zabezpečí, aby sa postup vnútorného auditu požadovaný v ARO.GEN.200 písm. a) bod 4 vzťahoval na všetky úlohy osvedčovania alebo nepretržitého dohľadu, ktoré sa vykonávajú v jeho mene.

#### **ARO.GEN.210 Zmeny v systéme riadenia**

- a) Príslušný orgán musí zaviesť systém určovania zmien, ktoré ovplyvňujú jeho schopnosť plniť úlohy a vykonávať svoje povinnosti, ako je stanovené v nariadení (ES) č. 216/2008 a jeho vykonávacích predpisoch. Prostredníctvom tohto systému musí byť možné prijímať potrebné opatrenia, ktorými sa zabezpečí primeranosť a účinnosť systému riadenia.
- b) Príslušný orgán aktualizuje svoj systém riadenia tak, aby včas odrážal každú zmenu v nariadení (ES) č. 216/2008 a jeho vykonávacích predpisoch, a tak zaistil jeho účinné vykonávanie.
- c) Príslušný orgán informuje agentúru o zmenách, ktoré ovplyvňujú jeho schopnosť plniť úlohy a vykonávať svoje povinnosti, ako je stanovené v nariadení (ES) č. 216/2008 a jeho vykonávacích predpisoch.

#### **ARO.GEN.220 Vedenie záznamov**

- a) Príslušný orgán zavedie systém vedenia záznamov, prostredníctvom ktorého možno primerane uchovávať, sprístupňovať a spoľahlivo sledovať:
  - (1) zdokumentované politiky a postupy systému riadenia,
  - (2) výcvik, kvalifikáciu a oprávnenia personálu,
  - (3) rozdeľovanie úloh, pokrývanie prvkov požadovaných v ARO.GEN.205, ako aj podrobnosti pridelených úloh,
  - (4) postupy osvedčovania a nepretržitého dohľadu nad organizáciami s osvedčením,
  - (5) postupy vyhlasovania a nepretržitého dohľadu nad vyhlásenými organizáciami,
  - (6) podrobnosti o výcvikových kurzoch, ktoré poskytujú organizácie s osvedčením, a podľa možnosti záznamy týkajúce sa FSTD používaných pri takom výcviku,
  - (7) postupy vydávania preukazov spôsobilosti, kvalifikácií, osvedčení a potvrdení personálu a nepretržitého dohľadu nad držiteľmi týchto preukazov spôsobilosti, kvalifikácií, osvedčení a potvrdení,
  - (8) postupy vydávania osvedčení o kvalifikácii FSTD a nepretržitého dohľadu nad FSTD a organizáciou, ktoré ho prevádzkuje,
  - (9) dohľad nad osobami a organizáciami vykonávajúcimi činnosť na území členského štátu, ale pod dohľadom a s osvedčením príslušného orgánu iného členského štátu alebo agentúry na základe dohody medzi týmito orgánmi,
  - (10) dohľad nad prevádzkou iných ako zložitých motorových lietadiel na území členského štátu neobchodnými prevádzkovateľmi s miestom činnosti alebo so sídlom v členskom štáte,
  - (11) hodnotenie alternatívnych prostriedkov preukázania zhody, ktoré navrhujú organizácie podliehajúce osvedčovaniu, a ich oznamovania agentúre, ako aj hodnotenie alternatívnych prostriedkov preukázania zhody, ktoré používa samotný príslušný orgán,
  - (12) zistenia, nápravné opatrenia a dátum ukončenia opatrenia,



- (13) prijaté opatrenia vykonávania,
  - (14) bezpečnostné informácie a následné opatrenia a
  - (15) použitie ustanovení o odchýlkach v súlade s článkom 14 nariadenia (ES) č. 216/2008.
- (b) Príslušný orgán uchováva zoznam všetkých osvedčení organizácií, osvedčení o kvalifikácii FSTD a preukazov spôsobilosti, osvedčení a potvrdení vydaných personálu a vyhlásení, ktoré prijal.
- c) Všetky záznamy sa uchovávajú minimálne počas obdobia stanoveného v tomto nariadení. Ak takéto vymedzenie chýba, záznamy sa uchovávajú minimálne počas obdobia 5 rokov na základe príslušných právnych predpisov v oblasti ochrany údajov.

### Oddiel 3 — Dohľad, osvedčovanie a vykonávanie

#### ARO.GEN.300 Dohľad

- a) Príslušný orgán overuje:
- (1) súlad s požiadavkami vzťahujúcimi sa na organizácie alebo osoby pred vydaním osvedčenia, povolenia, osvedčenia o oprávnení letového syntetického výcvikového zariadenia, alebo preukazu spôsobilosti, osvedčenia, kvalifikácie alebo potvrdenia personálu,
  - (2) nepretržitý súlad s platnými požiadavkami v prípade organizácií, ktorým udelil osvedčenie alebo od ktorých prijal vyhlásenie, osôb a držiteľov osvedčenia o oprávnení letového syntetického výcvikového zariadenia,
  - (3) nepretržitý súlad s platnými požiadavkami v prípade prevádzky iných ako zložitých motorových lietadiel na území členského štátu neobchodnými prevádzkovateľmi s miestom činnosti alebo so sídlom v členskom štáte a
  - (4) vykonávanie primeraných bezpečnostných opatrení, ktoré nariadil príslušný orgán, ako je stanovené v ARO.GEN.135 písm. c) a d).
- b) Overovanie:
- (1) je podložené dokumentáciou s osobitným cieľom poskytnúť personálu, ktorý je zodpovedný za bezpečnostný dohľad, usmernenie k výkonu jeho funkcií,
  - (2) poskytuje zainteresovaným osobám a organizáciám výsledky činnosti bezpečnostného dohľadu,
  - (3) je založené na auditoch a kontrolách vrátane inšpekcií na odbavovacej ploche a neohlásených kontrol a
  - (4) poskytuje príslušnému orgánu dôkazy potrebné v prípade, že sa vyžaduje ďalšie konanie vrátane opatrení, s ktorými sa počíta v ARO.GEN.350 a ARO.GEN.355.
- c) V rozsahu dohľadu vymedzeného v písmenách a) a b) sa zohľadnia výsledky predchádzajúcej činnosti dohľadu a bezpečnostné priority stanovené v bezpečnostnom pláne.
- d) Bez toho, aby boli dotknuté právomoci členských štátov a ich povinnosti, ako sú stanovené v podčasti ARO.RAMP, rozsah dohľadu nad činnosťami, ktoré na území členského štátu vykonávajú osoby alebo organizácie založené alebo so sídlom v inom členskom štáte, sa určí na základe bezpečnostných priorít stanovených v bezpečnostnom pláne, ako aj na základe predchádzajúcej činnosti dohľadu.

- e) Ak sa činnosť osoby alebo organizácie týka viacerých členských štátov alebo agentúry, príslušný orgán zodpovedný za dohľad podľa písmena a) môže súhlasiť s tým, že úlohy súvisiace s dohľadom bude vykonávať agentúra alebo príslušný orgán (orgány) členského štátu (štátov), kde činnosť prebieha. Každá osoba alebo organizácia, ktorá takejto dohode podlieha, bude informovaná o jej existencii a rozsahu.
- f) Príslušný orgán zhromažďuje a spracúva všetky informácie, ktoré považuje za dôležité pre dohľad, vrátane inšpekcií na odbavovacej ploche a neohlásených kontrol.

### **ARO.GEN.305 Program dohľadu**

- a) Príslušný orgán zavedie a bude udržiavať program dohľadu, ktorý zahŕňa činnosti dohľadu vyžadované podľa ARO.GEN.300 a ARO.RAMP.
- b) Pre organizácie, ktorým udelil osvedčenie príslušný orgán, a pre držiteľov osvedčenia o oprávnení letového syntetického výcvikového zariadenia sa vypracuje program dohľadu, v ktorom sa zohľadní osobitný charakter organizácie, zložitosť jej činností a výsledky predchádzajúcich činností v oblasti osvedčovania a/alebo dohľadu požadovaných ARO.GEN a ARO.RAMP a ktorý bude založený na hodnotení súvisiacich rizík. Každý plánovací cyklus dohľadu zahŕňa:
  - (1) audity a kontroly vrátane inšpekcií na odbavovacej ploche a neohlásených kontrol, podľa potreby, a
  - (2) stretnutia zodpovedného riadiaceho pracovníka s príslušným orgánom, aby sa zabezpečilo, že obe strany budú naďalej informované o dôležitých otázkach.
- c) Na organizácie, ktorým udelil osvedčenie príslušný orgán, a na držiteľov osvedčenia o oprávnení letového syntetického výcvikového zariadenia sa uplatňuje plánovací cyklus dohľadu, ktorého dĺžka nepresahuje 24 mesiacov.

Plánovací cyklus dohľadu sa môže skrátiť, ak existuje dôkaz, že bezpečnostná úroveň organizácie alebo držiteľa osvedčenia o oprávnení letového syntetického výcvikového zariadenia poklesla.

Plánovací cyklus dohľadu sa môže predĺžiť najviac na 36 mesiacov, ak príslušný orgán potvrdil, že počas predchádzajúcich 24 mesiacov:

  - (1) organizácia preukázala účinné rozpoznávanie bezpečnostných rizík v oblasti letectva a riadenie týchto rizík,
  - (2) organizácia sústavne v rámci ARO.GEN.130 preukazuje, že má všetky zmeny plne pod kontrolou,
  - (3) neboli vydané žiadne zistenia úrovne 1 a
  - (4) všetky nápravné opatrenia sa vykonali v časovom období, ktoré schválil alebo predĺžil príslušný orgán, ako je stanovené v ARO.GEN.350 písm. d) bod 2.

Plánovací cyklus dohľadu sa môže ďalej predĺžiť najviac na 48 mesiacov, ak okrem uvedeného organizácia zaviedla a príslušný orgán schválil účinný nepretržitý systém podávania hlásení príslušnému orgánu o úrovni bezpečnosti a súlade samotnej organizácie s právnymi predpismi.
- d) Pre organizácie, ktoré svoju činnosť oznamujú príslušnému orgánu sa vypracuje program dohľadu, v ktorom sa zohľadní osobitný charakter organizácie, zložitosť jej činností a výsledky predchádzajúcich činností a ktorý bude založený na hodnotení súvisiacich rizík. Súčasťou programu sú audity a kontroly vrátane inšpekcií na odbavovacej ploche a neohlásených kontrol, podľa potreby.

- e) Program dohľadu nad držiteľmi preukazu spôsobilosti, osvedčenia, kvalifikácie alebo potvrdenia, vydaného príslušným orgánom zahŕňa podľa potreby neohlásené kontroly.
- f) Program dohľadu zahŕňa záznamy dátumov, keď sa majú uskutočniť audity, kontroly a stretnutia a keď sa tieto audity, kontroly a stretnutia uskutočnili.

#### **ARO.GEN.310 Úvodný postup osvedčovania – organizácie**

- a) Po prijatí žiadosti o úvodné vydanie osvedčenia pre organizáciu príslušný orgán overí, či organizácia spĺňa príslušné požiadavky.
- b) Ak je príslušný orgán spokojný s tým, že organizácia spĺňa príslušné požiadavky, vydá osvedčenie (osvedčenia), ako je stanovené v dodatkoch I až III k tejto časti. Osvedčenie (osvedčenia) vydá na neobmedzenú dobu. Oprávnenia a rozsah činností, ktoré má organizácia povolené vykonávať, budú presne stanovené v podmienkach povolenia priložených k osvedčeniu (osvedčeniam).
- c) S cieľom umožniť organizácii vykonávať zmeny bez predchádzajúceho povolenia príslušného orgánu v súlade s ORO.GEN.130 príslušný orgán schváli postup, ktorý organizácia predloží a vymedzí v ňom rozsah týchto zmien a opíše, ako bude tieto zmeny riadiť a informovať o nich.

#### **ARO.GEN.315 Postup vydania, predĺženia platnosti, obnovenia platnosti alebo zmeny preukazov spôsobilosti, kvalifikácií, osvedčení alebo potvrdení – osoby**

- a) Príslušný orgán po prijatí žiadosti o vydanie, predĺženie platnosti, obnovenie platnosti alebo zmenu osobného preukazu spôsobilosti, kvalifikácie, osvedčenia alebo potvrdenia a akejkolvek podpornej dokumentácie overí, či žiadateľ spĺňa príslušné požiadavky.
- b) Ak je príslušný orgán spokojný s tým, že žiadateľ spĺňa príslušné požiadavky, vydá, predĺži platnosť, obnoví platnosť alebo zmení preukaz spôsobilosti, kvalifikáciu, osvedčenie alebo potvrdenie.

#### **ARO.GEN.330 Zmeny — organizácie**

- a) Po prijatí žiadosti o zmenu, ktorá si vyžaduje predchádzajúce povolenie, príslušný orgán pred vydaním povolenia overí, či organizácia spĺňa príslušné požiadavky.  
Príslušný orgán predpíše podmienky, za ktorých môže organizácia počas zmeny fungovať, okrem prípadu, keď príslušný orgán rozhodne, že je potrebné pozastaviť platnosť osvedčenia organizácie.  
Ak sa príslušný orgán presvedčí, že organizácia spĺňa príslušné požiadavky, vydá povolenie na zmenu.
- b) Bez toho, aby boli dotknuté akékoľvek dodatočné opatrenia na presadzovanie, ak organizácia vykoná zmenu, ktorá si vyžaduje predchádzajúce povolenie, bez toho, aby získala povolenie príslušného orgánu, ako je stanovené v písmene a), príslušný orgán pozastaví, obmedzí alebo zruší platnosť osvedčenia organizácie.
- c) Pri zmenách, ktoré si nevyžadujú predchádzajúci súhlas, príslušný orgán posúdi informácie, ktoré mu organizácia poskytne v oznámení v súlade s ORO.GEN.130, aby overil, či sú splnené príslušné požiadavky. V prípade akéhokoľvek nesúladu, príslušný orgán:
  - (1) informuje organizáciu o nesúlade a požiada ju o ďalšie zmeny a
  - (2) v prípade zistení úrovne 1 alebo úrovne 2 koná v súlade s ARO.GEN.350.

### **ARO.GEN.345 Vyhlásenie – organizácie**

- a) Po prijatí vyhlásenia od organizácie, ktorá vykonáva alebo má v úmysle vykonávať činnosť, na ktorú je vyhlásenie potrebné, príslušný orgán overí, či vyhlásenie obsahuje všetky informácie požadované v časti ORO a oznámi organizácii prijatie vyhlásenia.
- b) Ak vyhlásenie neobsahuje požadované informácie, alebo obsahuje informácie, z ktorých vyplýva neplnenie príslušných požiadaviek, príslušný orgán informuje organizáciu o nesúlade a požiada o ďalšie informácie. V prípade potreby príslušný orgán vykoná kontrolu organizácie. Ak sa nesúlad potvrdí, príslušný orgán podnikne kroky uvedené v ARO.GEN.350.

### **ARO.GEN.350 Výsledky a nápravné opatrenia — organizácie**

- a) Príslušný orgán dohľadu v súlade s ARO.GEN.300 písm. a) musí mať ako súčasť bezpečnostného plánu systém na analýzu toho, aký majú zistenia význam pre bezpečnosť.
- b) Zistenie úrovne 1 vydá príslušný orgán, ak sa zistí akákoľvek závažná nezhoda s príslušnými požiadavkami nariadenia (ES) č. 216/2008 a jeho vykonávacími predpismi, s postupmi a príručkami organizácie alebo s podmienkami povolenia alebo osvedčenia alebo s obsahom vyhlásenia, ktorá znižuje bezpečnosť alebo vážne ohrozuje bezpečnosť letov.

Za zistenie úrovne 1 sa okrem toho považuje aj:

- (1) neumožnenie prístupu príslušnému orgánu do priestorov organizácie, ako je stanovené v ORO.GEN.140, počas bežného času prevádzky a po dvoch písomných žiadostiach,
  - (2) získanie alebo zachovanie platnosti osvedčenia organizácie pomocou falšovania predloženej dokumentácie,
  - (3) dôkaz nesprávneho alebo podvodného postupu pri používaní osvedčenia organizácie a
  - (4) absencia zodpovedného riadiaceho pracovníka.
- c) Zistenie úrovne 2 vydá príslušný orgán, ak sa zistí akákoľvek nezhoda s príslušnými požiadavkami nariadenia (ES) č. 216/2008 a jeho vykonávacími predpismi, s postupmi a príručkami organizácie alebo s podmienkami povolenia alebo osvedčenia alebo s obsahom vyhlásenia, ktorá by mohla znížiť bezpečnosť alebo ohroziť bezpečnosť letov.
  - d) Pri zistení nezhody počas dohľadu alebo iným spôsobom príslušný orgán bez toho, aby boli dotknuté akékoľvek dodatočné opatrenia požadované v súlade s nariadením (ES) č. 216/2008 a jeho vykonávacími predpismi, písomne oznámi zistenie organizácii a požiada o vykonanie nápravných opatrení na odstránenie zistenej nezhody (nezhôd). Príslušný orgán v prípade potreby informuje štát, v ktorom je lietadlo registrované.
    - (1) V prípade zistení úrovne 1 prijme príslušný orgán okamžité a primerané opatrenia na zákaz alebo obmedzenie činností a v prípade potreby prijme opatrenia na zrušenie osvedčenia alebo osobitného povolenia, prípadne na jeho obmedzenie alebo pozastavenie platnosti ako celku alebo čiastočne, v závislosti od rozsahu zistenia úrovne 1, kým organizácia neprijme úspešné nápravné opatrenie.
    - (2) V prípade zistení úrovne 2 príslušný orgán:
      - i) poskytne organizácii čas na vykonanie nápravných opatrení primeraný povahe zistenia, ktorý spočiatku v žiadnom prípade nebude dlhší ako

## Príloha II „Časť ARO“

- 3 mesiace. Na konci tohto obdobia môže podľa povahy zistenia príslušný orgán predĺžiť trojmesačné obdobie na základe úspešného plánu nápravných opatrení, ktorý schváli príslušný orgán, a
- ii) zhodnotí plán nápravných opatrení a ich vykonávania, ktorý navrhla organizácia, a ak sa hodnotenie skončí záverom, že sú dostatočné na odstránenie nezhody (nezhôd), prijme ich.
- (3) Ak organizácia nepredloží prijateľný plán nápravných opatrení, ani nerealizuje nápravné opatrenia v termíne, ktorý prijal alebo predĺžil príslušný orgán, hodnotenie zistenia sa zvýši na úroveň 1 a podniknú sa kroky uvedené pod písmenom d) bod 1.
- (4) Príslušný orgán zaznamenáva všetky svoje vlastné zistenia alebo zistenia, o ktorých bol informovaný, a v prípade potreby aj opatrenia na presadzovanie, ktoré uplatnil, ako aj nápravné opatrenia a dátum ukončenia činnosti v súvislosti so zisteniami.
- e) Bez toho, aby boli dotknuté akékoľvek dodatočné opatrenia na presadzovanie, keď orgán členského štátu konajúci podľa ustanovení ARO.GEN.300 písm. d) zistí akúkoľvek nezhodu s príslušnými požiadavkami nariadenia (ES) č. 216/2008 a jeho vykonávacími predpismi zo strany organizácie, ktorej udelil osvedčenie iný členský štát alebo agentúra, alebo ktorá poskytla vyhlásenie o svojej činnosti príslušnému orgánu iného členského štátu alebo agentúre, informuje o tom príslušný orgán a poskytne mu údaj o úrovni zistenia.

### **ARO.GEN.350 Výsledky a opatrenia na presadzovanie — osoby**

- a) Ak príslušný orgán zodpovedný za dohľad podľa ARO.GEN.300 písm. a) nájde počas dohľadu alebo iným spôsobom dôkaz, ktorým sa poukazuje na nesúlad s príslušnými požiadavkami zo strany držiteľa preukazu spôsobilosti, osvedčenia, kvalifikácie alebo potvrdenia vydaného v súlade s nariadením (ES) č. 216/2008 a jeho vykonávacími predpismi, oznámi zistenie, zaznamená ho a písomne o ňom informuje držiteľa preukazu spôsobilosti, osvedčenia, kvalifikácie alebo potvrdenia.
- b) Pri takomto zistení uskutoční príslušný orgán vyšetrovanie. Ak sa zistenie potvrdí, orgán:
- (1) podľa potreby obmedzí, pozastaví alebo zruší platnosť preukazu spôsobilosti, osvedčenia, kvalifikácie alebo potvrdenia, ak sa objaví bezpečnostný problém, a
  - (2) prijme všetky ďalšie potrebné opatrenia na presadzovanie, aby zabránil pokračovaniu nezhody.
- c) Príslušný orgán v prípade potreby informuje osobu alebo organizáciu, ktorá vydala osvedčenie o zdravotnej spôsobilosti alebo lekárske potvrdenie.
- d) Bez toho, aby boli dotknuté akékoľvek dodatočné opatrenia na presadzovanie, keď orgán členského štátu konajúci podľa ustanovení ARO.GEN.300 písm. d) zistí akýkoľvek dôkaz poukazujúci na nezhodu s príslušnými požiadavkami zo strany držiteľa preukazu spôsobilosti, osvedčenia, kvalifikácie alebo potvrdenia vydaného príslušným orgánom ktoréhokoľvek iného členského štátu, informuje o tom príslušný orgán.
- e) Ak sa počas dohľadu alebo iným spôsobom nájde dôkaz, ktorým sa poukazuje na nesúlad s príslušnými požiadavkami zo strany osoby, na ktorú sa vzťahujú požiadavky stanovené v nariadení (ES) č. 216/2008 a jeho vykonávacích predpisoch a ktorá nie je

držiteľom preukazu spôsobilosti, osvedčenia, kvalifikácie alebo potvrdenia vydaného v súlade s uvedeným nariadením a jeho vykonávacími predpismi, príslušný orgán, ktorý zistil nezhodu, prijme všetky potrebné opatrenia na presadzovanie, aby zabránil pokračovaniu tejto nezahody.

## PODČASŤ OPS — LETECKÁ PREVÁDZKA

### Oddiel 1 – Osvedčovanie obchodných leteckých prevádzkovateľov

#### ARO.OPS.100 Vydávanie osvedčení leteckých prevádzkovateľov

- a) Príslušný orgán vydá osvedčenie leteckého prevádzkovateľa (AOC), ak sa presvedčil, že prevádzkovateľ preukázal zhodu s prvkami, ktoré sú požadované v ORO.AOC.100.
- b) Osvedčenie obsahuje súvisiace prevádzkové špecifikácie.

#### ARO.OPS.105 Dohoda o spoločnom využívaní kódu

- a) Pred schválením dohody o spoločnom využívaní kódu, ktorá zahŕňa prevádzkovateľa z tretej krajiny, príslušný orgán:
  - (1) overí, či sú splnené podmienky uvedené v ORO.AOC.115,
  - (2) preskúma správu o úvodnom audite na mieste, ktorý vykonal prevádzkovateľ s osvedčením v súlade s časťou ORO s cieľom posúdiť súlad prevádzkovateľa z tretej krajiny s prílohou IV k nariadeniu (ES) č. 216/2008, a
  - (3) v prípade potreby sa spojí s príslušným orgánom štátu prevádzkovateľa z tretej krajiny.
- b) Schválenie dohody o spoločnom využívaní kódu sa pozastaví alebo zruší, ak sa v rámci programu auditu spoločného využívania kódu požadovanom ORO.AOC.115 písm. b) bodom 2 odhalí, že prevádzkovateľ z tretej krajiny nedodrжал súlad s prílohou IV k nariadeniu (ES) č. 216/2008.

#### ARO.OPS.110 Nájomné zmluvy

- a) Príslušný orgán schváli nájomnú zmluvu, ak sa presvedčil, že prevádzkovateľ s osvedčením v súlade s časťou ORO spĺňa:
  - (1) ORO.AOC.100 písm. b) bod 2 a písm. c) body 1 a 2 týkajúce sa zahrnutia nájmu lietadla bez posádky do jeho osvedčenia leteckého prevádzkovateľa (AOC),
  - (2) ORO.AOC.110 písm. c) pre nájom lietadla s posádkou, alebo
  - (3) ORO.AOC.110 písm. d) pre nájom lietadla bez posádky.
- b) Schválenie dohody o prenájme lietadla s posádkou bude pozastavené alebo zrušené, ak:
  - (1) je pozastavená alebo zrušená platnosť AOC prenajímateľa alebo nájomcu, alebo
  - (2) prenajímateľ podlieha zákazu prevádzky podľa nariadenia (ES) č. 2111/2005<sup>4</sup>.

<sup>4</sup> Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 2111/2005 zo 14. decembra 2005 o vytvorení zoznamu Spoločenstva týkajúceho sa leteckých dopravcov, ktorí podliehajú zákazu vykonávania leteckej dopravy v rámci Spoločenstva, a o informovaní cestujúcich v leteckej doprave o totožnosti prevádzkujúceho leteckého dopravcu, ktorým sa zrušuje článok 9 smernice 2004/36/ES. Ú. v. EÚ L 344, 27.12.2005, s. 15.

## Príloha II „Časť ARO“

- c) Príslušný orgán pri žiadosti o predbežné schválenie dohody o prenájme lietadla bez posádky v súlade s ORO.AOC.110 písm. e) zabezpečí:
- (1) riadnu koordináciu s príslušným orgánom zodpovedným za nepretržitý dohľad nad lietadlom v súlade s nariadením Komisie (ES) č. 2042/2003<sup>5</sup>, alebo za prevádzku lietadla, ak nejde o ten istý orgán,
  - (2) že lietadlo bude včas vyňaté z osvedčenia AOC prevádzkovateľa.

### Oddiel 2 – Schválenia

#### **ARO.OPS.200 Postup osobitného schválenia**

- a) Po prijatí žiadosti o vydanie osobitného povolenia alebo jeho zmien príslušný orgán posúdi žiadosť v súlade s príslušnými požiadavkami časti SPA a v prípade potreby vykoná primeranú kontrolu prevádzkovateľa.
- b) Keď sa príslušný orgán presvedčí, že prevádzkovateľ preukázal splnenie príslušných požiadaviek, vydá alebo zmení povolenie. Povolenie bude uvedené v:
  - (1) prevádzkových špecifikáciách, ako sú stanovené v dodatku II k tejto časti pre obchodnú prevádzku, alebo
  - (2) zozname osobitných povolení, ako je uvedený v dodatku III k tejto časti pre neobchodnú prevádzku.

#### **ARO.OPS.205 Schválenie zoznamu minimálneho vybavenia**

- a) Keď príslušný orgán prijme od prevádzkovateľa žiadosť o úvodné schválenie zoznamu minimálneho vybavenia (MEL) alebo zmien v tomto zozname, pred vydaním súhlasu posúdi každú dotknutú položku, aby overil súlad s príslušnými požiadavkami.
- b) Príslušný orgán schváli postup prevádzkovateľa pri predlžovaní príslušných intervalov usmerňovania B, C a D, ak prevádzkovateľ preukáže splnenie podmienok uvedených v ORO.MLR.105 písm. f) a príslušný orgán to overí.
- c) Príslušný orgán individuálne schváli prevádzku lietadla mimo obmedzení MEL, ale v rámci obmedzení základného zoznamu minimálneho vybavenia (MMEL), ak prevádzkovateľ preukáže splnenie podmienok uvedených v ORO.MLR.105 a príslušný orgán to overí.

#### **ARO.OPS.210 Stanovenie miestnej oblasti**

Príslušný orgán môže určiť miestnu oblasť na účely plnenia požiadaviek výcviku a skúšania letovej posádky.

#### **ARO.OPS.215 Schválenie prevádzky vrtuľníka nad nepriaznivým prostredím mimo zastavanej plochy**

- a) Členský štát vymedzí horské a odľahlé oblasti, kde sa môže prevádzka vrtuľníkov vykonávať bez zaistenej možnosti bezpečného vynúteného pristátia, ako je uvedené v CAT.POL.H.420.

---

<sup>5</sup> Nariadenie Komisie (ES) č. 2042/2003 z 20. novembra 2003 o zachovaní letovej spôsobilosti lietadiel a leteckých výrobkov, častí a zariadení a o schvaľovaní organizácií a personálu zapojených do týchto činností. Ú. v. EÚ L 315, 28.11.2003, s. 1.

- b) Pred vydaním súhlasu uvedeného v CAT.POL.H.420 príslušný orgán a orgán štátu, v ktorom sa takáto prevádzka bude vykonávať, ak je odlišný, posúdi odôvodnenie prevádzkovateľa, prečo nie je možné použiť príslušné výkonnostné kritériá.

### **ARO.OPS.220 Schválenie prevádzky vrtuľníkov na miesto a z miesta verejného záujmu**

Schválenie uvedené v CAT.POL.H.225 obsahuje zoznam miest verejného záujmu vypracovaný prevádzkovateľom, na ktoré sa schválenie vzťahuje.

### **ARO.OPS.225 Schválenie prevádzky na osamotenom letisku**

Schválenie uvedené v CAT.OP.MPA.106 obsahuje zoznam letísk vypracovaný prevádzkovateľom, na ktoré sa schválenie vzťahuje.

## **PODČASŤ RAMP – INŠPEKCIE LIETADIEL PREVÁDZKOVATEĽOV NA ODBAVOVACEJ PLOCHE POD REGULAČNÝM DOHĽADOM INÉHO ŠTÁTU**

### **ARO.RAMP.005 Rozsah pôsobnosti**

V tejto podčasti sa stanovujú požiadavky, ktoré musí splniť príslušný orgán alebo agentúra pri výkone svojich úloh a svojej zodpovednosti vo vzťahu k vykonávaniu inšpekcií na odbavovacej ploche v prípade lietadiel, ktoré používajú prevádzkovatelia tretích krajín alebo prevádzkovatelia pod regulačným dohľadom iného členského štátu, po pristáti na letiskách ležiacich na území podliehajúcim ustanoveniam zmluvy.

### **ARO.RAMP.100 Všeobecne**

- a) Lietadlo, ako aj jeho posádka, podliehajú kontrole plnenia príslušných požiadaviek.
- b) Príslušný orgán okrem vykonávania inšpekcií na odbavovacej ploche v rámci svojho programu dohľadu vypracovaného v súlade s ARO.GEN.305 vykonáva aj inšpekciu na odbavovacej ploche v prípade lietadla podozrivého z nesplnenia príslušných požiadaviek.
- c) Príslušný orgán pri príprave programu dohľadu v súlade s ARO.GEN.305 stanoví ročný program vykonávania inšpekcií lietadiel na odbavovacej ploche. V tomto programe sa:
- (1) stanoví minimálna ročná kvóta inšpekcií na odbavovacej ploche založená na výpočtovej metodike, v ktorej sa zohľadnia historické informácie o počte prevádzkovateľov a počte ich pristátí na daných letiskách, a
  - (2) umožní príslušnému orgánu dať prioritu kontrolám lietadiel na základe zoznamu uvedeného v ARO.RAMP.105 písm. a).
- d) Agentúra, ak to považuje za nevyhnutné, vykonáva inšpekcie lietadiel na odbavovacej ploche v spolupráci s členskými štátmi, na území ktorých sa kontrola vykonáva, aby overila plnenie príslušných požiadaviek, a to na účely:
- (1) úlohy osvedčovania, ktorými je agentúra poverená na základe nariadenia (ES) č. 216/2008,
  - (2) kontroly dodržiavania noriem členského štátu, alebo
  - (3) kontroly organizácie na overenie plnenia príslušných požiadaviek v potenciálne nebezpečných situáciách.



### **ARO.RAMP.105 Kritériá stanovenia priorít**

- a) Na účely stanovenia priorít inšpekcií na odbavovacej ploche poskytne agentúra príslušným orgánom zoznam prevádzkovateľov lietadiel, o ktorých bolo zistené, že predstavujú potenciálne riziko.
- b) Tento zoznam obsahuje:
  - (1) prevádzkovateľov lietadiel určených na základe analýzy dostupných údajov v súlade s ARO.RAMP.150 písm. b) bod 4,
  - (2) prevádzkovateľov lietadiel, ktorých oznámila agentúre Európska komisia a ktorí boli určení na základe:
    - i) názoru vyjadreného Výborom pre leteckú bezpečnosť (ASC) v kontexte vykonávania nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 2111/2005, že si vyžadujú ďalšie overenie skutočného súladu s príslušnými bezpečnostnými normami formou systematických inšpekcií na odbavovacej ploche, alebo
    - ii) informácií, ktoré získala Európska komisia od členských štátov podľa článku 4 ods. 3 nariadenia (ES) č. 2111/2005,
  - (3) lietadlá prevádzkované na území podliehajúcim ustanoveniam zmluvy prevádzkovateľmi uvedenými v prílohe B k zoznamu prevádzkovateľov, ktorí podliehajú zákazu vykonávania leteckej dopravy, vytvoreného nariadením (ES) č. 2111/2005,
  - (4) lietadlá prevádzkované prevádzkovateľmi s osvedčením vydaným v štáte, ktorý vykonáva regulačný dohľad nad prevádzkovateľmi zahrnutými do zoznamu uvedeného v bode 3,
  - (5) lietadlá používané prevádzkovateľom z tretej krajiny, ktorý prvý raz pôsobí na území podliehajúcim ustanoveniam zmluvy, alebo ktorého oprávnenie vydané v súlade s AR.TCO.205 je obmedzené alebo obnovené po pozastavení alebo zrušení.
- c) Zoznam sa pripravuje v súlade s postupmi stanovenými agentúrou po každej aktualizácii zoznamu Spoločenstva týkajúceho sa prevádzkovateľov, ktorí podliehajú zákazu vykonávania leteckej dopravy podľa nariadenia (ES) č. 2111/2005, a v každom prípade najmenej každé 4 mesiace.

### **ARO.RAMP.110 Zhromažďovanie informácií**

- a) Príslušný orgán zhromažďuje a spracúva všetky informácie, ktoré považuje za užitočné pri vykonávaní inšpekcií na odbavovacej ploche.
- b) Príslušný orgán vypracuje formulár správy na zaznamenávanie týchto informácií na základe formulára uvedeného v dodatku IV.

### **ARO.RAMP.115 Kvalifikácia inšpektorov vykonávajúcich inšpekcie na odbavovacej ploche**

- a) Príslušný orgán a agentúra majú kvalifikovaných inšpektorov vykonávajúcich inšpekcie na odbavovacej ploche.
- b) Inšpektori vykonávajúci inšpekciu na odbavovacej ploche musia:
  - (1) mať potrebné vzdelanie v oblasti letectva alebo praktické vedomosti zodpovedajúce ich oblasti(-am) kontroly,

## Príloha II „Časť ARO“

- (2) úspešne absolvovať:
  - i) príslušný špeciálny teoretický a praktický výcvik v jednej alebo viacerých z týchto oblastí kontroly:
    - (A) letová paluba,
    - (B) bezpečnosť kabíny,
    - (C) stav lietadla,
    - (D) náklad,
  - ii) príslušný pracovný výcvik, ktorý im poskytne skúsený inšpektor vykonávajúci inšpekciu na odbavovacej ploche poverený príslušným orgánom alebo agentúrou, a
- (3) udržiavať si platnosť kvalifikácie tým, že absolvujú udržiavací výcvik a vykonajú najmenej 12 kontrol za každé obdobie 12 mesiacov.
- c) Výcvik uvedený v písmene b) bod 2 odsek i) poskytuje príslušný orgán alebo organizácia pre výcvik schválená príslušným orgánom, ako je uvedené v ARO.RAMP.120 písm. a).
- d) Agentúra vypracuje a udržiava osnovu výcviku a podporuje organizáciu výcvikových kurzov a seminárov pre inšpektorov s cieľom zlepšiť porozumenie a jednotné uplatňovanie tejto podčasti.
- e) Agentúra uľahčuje a koordinuje program výmeny inšpektorov, ktorého cieľom je umožniť inšpektorom získavanie praktických skúseností a prispievať k zosúladieniu postupov.

### **ARO.RAMP.120 Schválenie organizácií pre výcvik**

- a) Príslušný orgán schváli organizáciu pre výcvik s hlavným miestom výkonu práce na území daného členského štátu, keď sa presvedčí, že organizácia pre výcvik:
  - (1) určila vedúceho výcviku s dobrými riadiacimi schopnosťami, ktorý zabezpečí, že poskytovaný výcvik spĺňa príslušné požiadavky,
  - (2) má k dispozícii výcvikové prostriedky a inštruktážne vybavenie vhodné na druh výcviku, ktorý poskytuje,
  - (3) poskytuje výcvik v súlade s osnovami, ktoré vypracovala agentúra v súlade s ARO.RAMP.115 písm. d), a
  - (4) využíva na výcvik kvalifikovaných inštruktorov.
- b) Agentúra vykoná overenie zhody a zachovania zhody s požiadavkami uvedenými v písmene a), ak o to požiada príslušný orgán.
- c) Organizácia pre výcvik dostane povolenie na vykonávanie jedného alebo viacerých z týchto druhov výcviku:
  - (1) úvodný teoretický výcvik,
  - (2) úvodný praktický výcvik,
  - (3) udržiavací výcvik.

### **ARO.RAMP.125 Vykonávanie inšpekcie na odbavovacej ploche**

- a) Inšpekcie na odbavovacej ploche sa vykonávajú jednotným spôsobom s použitím formulára uvedeného v dodatku V.

## Príloha II „Časť ARO“

- b) Pri vykonávaní inšpekcie na odbavovacej ploche inšpektori vynaložia všetko úsilie na to, aby predišli neodôvodnenému meškaniu kontrolovaného lietadla.
- c) Po skončení inšpekcie na odbavovacej ploche veliaci pilot, alebo v jeho neprítomnosti iný člen letovej posádky alebo zástupca prevádzkovateľa dostane informáciu o výsledkoch inšpekcie na odbavovacej ploche s použitím formulára uvedeného v dodatku V.

### **ARO.RAMP.130 Kategorizácia zistení**

- a) Pre každú kontrolovanú položku sa ako zistenia stanovujú tri kategórie možného nesúladu. Tieto zistenia sa kategorizujú takto:
  - (1) zistenie úrovne 3 je akékoľvek zistené významné nesplnenie príslušných požiadaviek alebo podmienok osvedčenia, ktoré má veľký vplyv na bezpečnosť,
  - (2) zistenie úrovne 2 je akékoľvek zistené nesplnenie príslušných požiadaviek alebo podmienok osvedčenia, ktoré má výrazný vplyv na bezpečnosť, a
  - (3) zistenie úrovne 1 je akékoľvek zistené nesplnenie príslušných požiadaviek alebo podmienok osvedčenia, ktoré má malý vplyv na bezpečnosť.

### **ARO.RAMP.135 Nadväzujúce opatrenia po zisteniach**

- a) Pri zisteniach úrovne 2 a 3 príslušný orgán alebo v prípade potreby agentúra:
  - (1) písomne oznámi zistenie prevádzkovateľovi vrátane žiadosti o preukázanie prijatých nápravných opatrení a
  - (2) informuje príslušný orgán štátu prevádzkovateľa a prípadne štátu, v ktorom je lietadlo registrované a v ktorom bol vydaný preukaz spôsobilosti letovej posádky. V prípade potreby príslušný orgán alebo agentúra požiadajú o potvrdenie súhlasu s nápravnými opatreniami, ktoré prijal prevádzkovateľ v súlade s ARO.GEN.350 alebo ARO.GEN.355.
- b) Príslušný orgán okrem opatrení podľa písmena a) v prípade zistení úrovne 3 podnikne okamžité kroky:
  - (1) zavedie obmedzenie letovej prevádzky lietadla,
  - (2) požiada o okamžité nápravné opatrenia,
  - (3) zakáže vzlet lietadla v súlade s ARO.RAMP.140, alebo
  - (4) zavedie okamžitý zákaz vykonávania leteckej dopravy v súlade s článkom 6 nariadenia (ES) č. 2111/2005.
- c) Keď agentúra vydá zistenie úrovne 3, požiada príslušný orgán na mieste, kde lietadlo pristalo, aby prijal primerané opatrenia v súlade s písmenom b).

### **ARO.RAMP.140 Zákaz vzletu lietadla**

- a) V prípade zistenia úrovne 3, keď existujú náznaky úmyslu alebo možnosti, že lietadlo odletí bez toho, aby prevádzkovateľ alebo vlastník vykonali primerané nápravné opatrenia, príslušný orgán:
  - (1) oznámi veliacemu pilotovi/veliteľovi lietadla alebo prevádzkovateľovi, že lietadlo až do ďalšieho oznámenia nemá povolenie začať let, a
  - (2) zakáže vzlet daného lietadla.

## Príloha II „Časť ARO“

- b) Príslušný orgán štátu, v ktorom má lietadlo zákaz vzletu, okamžite informuje príslušný orgán štátu prevádzkovateľa, prípadne štátu, v ktorom je lietadlo registrované, a agentúru v prípade, ak lietadlo so zákazom vzletu používa prevádzkovateľ z tretieho štátu.
- c) Príslušný orgán v koordinácii so štátom prevádzkovateľa alebo štátom registrácie predpíše nevyhnutné podmienky, za ktorých môže lietadlo dostať povolenie na vzlet.
- d) Ak nesúlad ovplyvní platnosť osvedčenia o letovej spôsobilosti lietadla, príslušný orgán môže zrušiť zákaz vzletu, iba ak prevádzkovateľ preukáže, že získal:
  - (1) povolenie na let v súlade s nariadením (ES) č. 1702/2003 v prípade lietadla registrovaného v členskom štáte,
  - (2) povolenie na let alebo rovnocenný dokument štátu registrácie alebo štátu prevádzkovateľa pre lietadlo registrované v tretej krajine a používané prevádzkovateľom z EÚ alebo tretej krajiny, a
  - (3) prípadne povolenie z tretích krajín, ponad ktoré bude lietadlo letieť.

### **ARO.RAMP.145 Hlásenie**

- a) Informácie zhromažďované v súlade s ARO.RAMP.125 písm. a) sa do 21 kalendárnych dní po kontrole vložia do centrálnej databázy uvedenej v ARO.RAMP.150 písm. b) bod 2.
- b) Príslušný orgán alebo agentúra vložia do centrálnej databázy akúkoľvek informáciu, ktorá je užitočná z hľadiska uplatňovania nariadenia (ES) č. 216/2008 a jeho vykonávacích predpisov a z hľadiska plnenia úloh agentúrou, ktoré sa jej priradujú v tejto časti, vrátane informácií uvedených v ARO.RAMP.110 písm. a).
- c) Kedykoľvek informácie uvedené v ARO.RAMP.110 písm. a) poukazujú na existenciu potenciálnej bezpečnostnej hrozby, tieto informácie sa bez meškania oznámia aj každému príslušnému orgánu a agentúre.
- d) Kedykoľvek určitá osoba poskytne príslušnému orgánu informácie týkajúce sa nedostatkov lietadla, informácie uvedené v ARO.RAMP.110 písm. a) a ARO.RAMP.125 písm. a) sa zaznamenajú bez identifikácie ich zdroja.

### **ARO.RAMP.150 Koordinačné úlohy agentúry**

- a) Agentúra riadi a používa nástroje a postupy potrebné na ukladanie a výmenu:
  - (1) informácií uvedených v ARO.RAMP.110 a ARO.RAMP.125 s použitím formulárov uvedených v dodatkoch IV a VI a
  - (2) informácií poskytnutých tretími krajinami alebo medzinárodnými organizáciami, s ktorými uzavrela príslušné dohody EÚ, alebo s organizáciami, s ktorými uzavrela príslušné dohody agentúra v súlade s článkom 27 ods. 2 nariadenia (ES) č. 216/2008.
- b) Riadenie zahŕňa aj tieto úlohy:
  - (1) uchovávať údaje z členských štátov, ktoré sa týkajú bezpečnostných informácií o pristávaní lietadiel na letiskách umiestnených na území podliehajúcim ustanoveniam zmluvy,
  - (2) pripraviť, udržiavať a priebežne aktualizovať centrálnu databázu obsahujúcu informácie uvedené v písmene a) body 1 a 2,
  - (3) vykonať potrebné zmeny a zlepšenia v aplikácii databázy,

## Príloha II „Časť ARO“

- (4) analyzovať centrálnu databázu a ďalšie zodpovedajúce informácie, ktoré sa týkajú bezpečnosti lietadiel, a na základe toho:
  - i) odporúčať Európskej komisii a príslušným orgánom okamžité opatrenia alebo následnú politiku,
  - ii) hlásiť potenciálne bezpečnostné problémy Európskej komisii a príslušným orgánom,
  - iii) v prípade potreby navrhovať Európskej komisii a príslušným orgánom koordinované opatrenia v oblasti bezpečnosti a zaistiť koordináciu takýchto opatrení na technickej úrovni a
- (5) rokovať s ostatnými európskymi organizáciami a orgánmi, medzinárodnými organizáciami a príslušnými orgánmi tretích krajín o výmene informácií.

### **ARO.RAMP.155 Výročná správa**

Agentúra vypracuje a predloží Európskej komisii výročnú správu o systéme inšpekcií na odbavovacej ploche, ktorá obsahuje aspoň tieto informácie:

- a) stav vývoja systému,
- b) stav kontrol vykonaných v danom roku,
- c) analýza výsledkov kontrol s vyznačením úrovne zistení,
- d) opatrenia prijaté v priebehu daného roka,
- e) návrhy ďalšieho zlepšenia systému inšpekcie na odbavovacej ploche a
- f) prílohy obsahujúce zoznam kontrol usporiadaný podľa štátu prevádzky, typu lietadla, prevádzkovateľa a počtu výskytov konkrétneho problému.

### **ARO.RAMP.160 Informácie pre verejnosť**

Agentúra každoročne vydáva súhrnnú informačnú správu, ktorá je prístupná verejnosti a obsahuje analýzy informácií získaných v súlade s ARO.RAMP.145. Správa musí byť jednoduchá a zrozumiteľná a nie je v nej identifikovaný zdroj informácií.

## DODATOK I K PRÍLOHE II

| <b>OSVEDČENIE LETECKÉHO PREVÁDZKOVATEĽA<br/>(Rozsah povolenia pre leteckých prevádzkovateľov)</b>   |   |  |
|---|---|--|
| <b>Druhy prevádzky:</b> Obchodná letecká doprava (CAT)   ♦ Cestujúci; ♦ Náklad;<br>♦ Iné <sup>1</sup> :.....<br>Obchodná špeciálna prevádzka (SPO)   ♦ <sup>2</sup> .....   |   |  |
| 5   | Štát prevádzkovateľa <sup>3</sup><br>Vydávajúci orgán <sup>4</sup>  | 5  |
| AOC # <sup>6</sup> :  | Názov prevádzkovateľa <sup>7</sup><br>Obchodný názov Dba <sup>8</sup><br>Adresa prevádzkovateľa <sup>10</sup> :<br>Telefón <sup>11</sup> :<br>Fax:<br>E-mail: | Prevádzkové miesta kontaktu: <sup>9</sup><br>Kontaktné údaje umožňujúce spojenie s prevádzkovým vedením bez zbytočného zdržania, sú uvedené v ..... <sup>12</sup> .. |
| Týmto osvedčením sa osvedčuje, že ..... <sup>13</sup> je oprávnený vykonávať obchodnú leteckú prevádzku, ako je stanovené v priložených prevádzkových špecifikáciách, v súlade s prevádzkovou príručkou, prílohou IV k nariadeniu (ES) č. 216/2008 a jeho vykonávacími predpismi. |   |  |
| Dátum vydania <sup>14</sup> :   | Meno a podpis <sup>15</sup> :<br>Titul:   |  |

1. Uvedie sa iný druh dopravy.
2. Uvedie sa druh prevádzky, napr. poľnohospodárstvo, stavebníctvo, fotografovanie, mapovanie, pozorovanie a hliadkovanie, letecká reklama.
3. Nahradí sa názvom štátu prevádzkovateľa.
4. Nahradí sa označením vydávajúceho príslušného orgánu.
5. Vyhradené pre príslušný orgán.
6. Číslo osvedčenia vydaného príslušným orgánom.
7. Nahradí sa registrovaným názvom prevádzkovateľa.
8. Obchodný názov prevádzkovateľa, ak je odlišný. Pred obchodný názov uveďte skratku „Dba“ („Doing business as – Podniká ako“).
9. Kontaktné údaje zahŕňajú čísla telefónu a faxu vrátane predvoľby krajiny a e-mailovú adresu (ak je k dispozícii), na ktorých je možné spojiť sa bez zbytočného zdržania s prevádzkovým vedením v otázkach týkajúcich sa leteckej prevádzky, letovej

Príloha II „Časť ARO“

spôsobilosti, spôsobilosti letovej posádky a palubných sprievodcov, nebezpečného nákladu a ďalších vecí podľa potreby.

10. Adresa hlavného miesta výkonu práce prevádzkovateľa.
11. Kontaktné údaje hlavného miesta výkonu práce prevádzkovateľa – čísla telefónu a faxu vrátane predvoľby krajiny. E-mailová adresa, ak je k dispozícii.
12. Vyznačí sa kontrolovaný dokument uložený na palube, v ktorom sú uvedené kontaktné údaje, s príslušnou kapitolou alebo stranou. Napr. „Kontaktné údaje ... sú uvedené v prevádzkovej príručke, všeob./zákl., kapitola 1, 1.1“ alebo „... sú uvedené v prevádzkových špecifikáciách, strana 1“, alebo „... sú uvedené v prílohe k tomuto dokumentu“.
13. Registrovaný názov prevádzkovateľa.
14. Dátum vydania osvedčenia leteckého prevádzkovateľa (AOC) (dd-mm-rrrr).
15. Titul, meno a podpis zástupcu príslušného orgánu. Na AOC sa navyše môže dať úradná pečiatka.

FORMULÁR EASA 138 Vydanie 1

## DODATOK II K PRÍLOHE II

| PREVÁDZKOVÉ ŠPECIFIKÁCIE   |     |     |  |               |
|--|-----|-----|--|---------------|
| ☐ (v súlade so schválenými podmienkami v prevádzkovej príručke)                        |     |     |  |               |
| Kontaktné údaje vydávajúceho orgánu  |     |     |  |               |
| Telefón <sup>1</sup> : _____; Fax: _____;  |     |     |  |               |
| E-mail: _____  |     |     |  |               |
| AOC # <sup>2</sup> : Názov prevádzkovateľa <sup>3</sup> : Dátum <sup>4</sup> : Podpis: |     |     |  |               |
| Obchodný názov Dba   |     |     |  |               |
| Prevádzkové špecifikácie #:  |     |     |  |               |
| Model lietadla <sup>5</sup> :  |     |     |  |               |
| Registračné znaky <sup>6</sup> :   |     |     |  |               |
| Obchodná prevádzka    ⚡ .....  |     |     |  |               |
| Oblasť prevádzky <sup>7</sup> :  |     |     |  |               |
| Osobitné obmedzenia <sup>8</sup> :   |     |     |  |               |
| Osobitné povolenia:  | Áno | Nie | Špecifikácie <sup>9</sup>                      | Poznámky      |
| Nebezpečný náklad  | ⚡   | ⚡   |  |               |
| Prevádzka za nízkej viditeľnosti   |     |     | RVR <sup>11</sup> : m                          |               |
| Vzlet  |     |     | CAT <sup>10</sup> .... RVR: m DH:              |               |
| Priblíženie a pristátie  | ⚡   | ⚡   | stôp   |               |
| Vzlet  | ⚡   | ⚡   |  |               |
| RVSM <sup>12</sup> ⚡ N/A   | ⚡   | ⚡   |  |               |
| ETOPS <sup>13</sup> ⚡ N/A  | ⚡   | ⚡   | Maximálna doba odklonenia <sup>14</sup> : min. |               |
| Navigačné špecifikácie pre prevádzku PBN <sup>15</sup>                                 | ⚡   | ⚡   |  | <sup>16</sup> |
| Špecifikácia minimálnej navigačnej výkonnosti  | ⚡   | ⚡   |  |               |
| Prevádzka vrtuľníka so zobrazovacím systémom nočného videnia                           | ⚡   | ⚡   |  |               |
| Prevádzka vrtuľníka so zdvíhacím zariadením  | ⚡   | ⚡   |  |               |
| Prevádzka vrtuľníkovej pohotovostnej lekárskej služby                                  | ⚡   | ⚡   |  |               |
| Výcvik palubných sprievodcov <sup>17</sup>   | ⚡   | ⚡   |  |               |
| Vydanie potvrdenia palubných sprievodcov <sup>18</sup>                                 | ⚡   | ⚡   |  |               |
| Zachovanie letovej spôsobilosti  | ⚡   | ⚡   | <sup>19</sup>                                  |               |
| Iné <sup>20</sup>  |     |     |  |               |



## Príloha II „Časť ARO“

1. Kontaktné údaje príslušného orgánu – čísla telefónu a faxu vrátane predvoľby krajiny, e-mailová adresa, ak je k dispozícii.
2. Uvedie sa číslo súvisiaceho osvedčenia leteckého prevádzkovateľa (AOC).
3. Uvedie sa registrovaný názov prevádzkovateľa a obchodný názov prevádzkovateľa, ak je odlišný. Pred obchodný názov uveďte skratku „Dbá“ („Doing business as – Podniká ako“).
4. Dátum vydania prevádzkových špecifikácií (dd-mm-rrrr) a podpis zástupcu príslušného orgánu.
5. Uvedie sa ICAO označenie značky lietadla, jeho modelu a série alebo základnej série, ak bola takáto séria označená (napr. Boeing-737-3K2 alebo Boeing-777-232).
6. Registračné znaky sú uvedené buď v prevádzkových špecifikáciách, alebo v prevádzkovej príručke. V druhom prípade musí byť v súvisiacich prevádzkových špecifikáciách odkaz na príslušnú stranu v prevádzkovej príručke. V prípade, že na daný model lietadla sa neuplatňujú všetky osobitné povolenia, registrované značky lietadla sa môžu uviesť v stĺpci poznámok k príslušnému osobitnému povoleniu.
7. Zoznam geografických oblastí oprávnenej prevádzky (pomocou zemepisných súradníc alebo konkrétnych trás, regiónu letových informácií alebo hraníc štátov alebo regiónov).
8. Zoznam príslušných osobitných obmedzení (napr. Iba VFR, Iba deň atď.).
9. V tomto stĺpci uveďte zoznam najtolerantnejších kritérií pre každé povolenie alebo druh povolenia (s príslušnými kritériami).
10. Uveďte príslušnú kategóriu presného priblíženia: CAT I, II, IIIA, IIIB alebo IIIC. Uveďte minimálnu dráhovú dohľadnosť (RVR) v metroch a výšku rozhodnutia (DH) v stopách. Na uvedenú kategóriu priblíženia slúži jeden riadok.
11. Uveďte povolenú minimálnu dráhovú dohľadnosť (RVR) pre vzlet v metroch. Ak boli udelené viaceré povolenia, na jedno povolenie sa môže použiť jeden riadok.
12. Pole „Neuplatňuje sa“ (N/A) sa môže označiť, iba ak maximálna základňa nízkej oblačnosti lietadla je menšia ako FL290.
13. Prevádzka s predĺženým operačným dosahom (ETOPS) sa v súčasnosti uplatňuje iba pri dvojmotorových lietadlách. Preto ak daný model lietadla má viac alebo menej ako dva motory, môže sa označiť pole „Neuplatňuje sa“ (N/A).
14. Uviesť sa môže aj prahová vzdialenosť (v námorných míľach), ako aj typ motora.
15. Výkonnostná navigácia (PBN): na každé povolenie PBN sa použije jeden riadok (napr. priestorová navigácia RNAV 10, RNAV 1, požadovaná navigačná výkonnosť RNP 4, ...), s príslušnými obmedzeniami alebo podmienkami uvedenými v stĺpcoch „Špecifikácie“ a/alebo „Poznámky“.
16. Obmedzenia, podmienky a regulačný základ pre prevádzkové povolenia súvisiace s povolením PBN (napr. globálny navigačný satelitný systém (GNSS), zariadenie na meranie vzdialenosti/DME/inerciálna navigačná jednotka (DME/DME/IRU) atď.).
17. Povolenie na vykonávanie výcvikových kurzov a preskúšania, ktoré majú absolvovať žiadatelia o osvedčenie palubného sprievodcu, ako je uvedené v časti CC.
18. Povolenie na vydávanie osvedčení palubného sprievodcu, ako je uvedené v časti CC.
19. Meno osoby/názov organizácie, ktorá je zodpovedná za zabezpečenie zachovania letovej spôsobilosti lietadla, a odkaz na predpis, ktorý si túto prácu vyžaduje, t. j. časť M, podčasť G.

20. Sem sa môžu uviesť ďalšie povolenia alebo údaje s použitím jedného riadku (alebo jedného viacriadkového bloku) na jedno oprávnenie (napr. lety s krátkym pristátím, lety so strmým priblížením, lety vrtuľníka na miesta/z miest verejného záujmu, lety vrtuľníka nad nepriaznivým prostredím mimo zastavanej plochy, lety vrtuľníka bez zaistenej schopnosti bezpečného vynúteného pristátia, lety so zväčšenými náklonmi, maximálna vzdialenosť od vhodného letiska pre dvojmotorové letúny bez povolenia ETOPS, lietadlá používané na neobchodnú prevádzku).

FORMULÁR EASA 139 Vydanie 1

## DODATOK III K PRÍLOHE II

| Zoznam osobitných povolení  |                            |          |
|---|----------------------------|----------|
| <input type="checkbox"/> (v súlade s podmienkami stanovenými v povolení a uvedenými v prevádzkovej príručke alebo v prevádzkovej príručke pilota) |                            |          |
| Vydávajúci orgán <sup>6</sup> :   |                            |          |
| Zoznam osobitných povolení <sup>7</sup> :   |                            |          |
| Názov prevádzkovateľa:  |                            |          |
| Dátum <sup>8</sup> :  |                            |          |
| Podpis:   |                            |          |
| Model a registračné znaky lietadla <sup>9</sup> :   |                            |          |
| Druhy špeciálnej prevádzky (SPO), ak je to použiteľné:<br><input type="checkbox"/> <sup>10</sup> .....  |                            |          |
| Osobitné povolenia <sup>11</sup> :  | Špecifikácie <sup>12</sup> | Poznámky |
| ...   |                            |          |
| ...   |                            |          |
| ...   |                            |          |
| ...   |                            |          |
| ...   |                            |          |

FORMULÁR EASA 140 Vydanie 1

<sup>6</sup> Uvedie sa názov a kontaktné údaje.

<sup>7</sup> Uvedie sa príslušné číslo.

<sup>8</sup> Dátum vydania osobitných povolení (dd-mm-rrrr) a podpis zástupcu príslušného orgánu.

<sup>9</sup> Uvedie sa označenie CAST (Tím pre bezpečnosť obchodného letectva)/ICAO (Medzinárodná organizácia civilného letectva) značky lietadla, jeho modelu a série alebo základnej série, ak bola takáto séria označená (napr. Boeing-737-3K2 alebo Boeing-777-232). Taxonómia CAST/ICAO je k dispozícii na adrese: <http://www.intlaviationstandards.org/>.

Registračné znaky sú uvedené buď v zozname osobitných povolení, alebo v prevádzkovej príručke. V druhom prípade musí byť v zozname osobitných povolení odkaz na príslušnú stranu v prevádzkovej príručke.

<sup>10</sup> Uvedie sa druh prevádzky, napr. poľnohospodárstvo, stavebníctvo, fotografovanie, mapovanie, pozorovanie a hliadkovanie, letecká reklama.

<sup>11</sup> V tomto stĺpci sa uvedie zoznam všetkých schválených prevádzok, napr. nebezpečný tovar, LVO, RVSM, RNP, MNPS, NVIS, HHO.

<sup>12</sup> V tomto stĺpci sa uvedie zoznam najtolerantnejších kritérií pre každé povolenie, napr. výška rozhodnutia a minimálna dráhová dohľadnosť pre kategóriu CAT II.

DODATOK IV K PRÍLOHE II

Formulár štandardnej správy



Príslušný orgán (Názov)

(Štát)

Štandardná správa

<sup>1</sup> Č.: .....

<sup>2</sup> Zdroj: ..... SR

<sup>3</sup> Dátum: .....

<sup>4</sup> Miesto: .....

<sup>5</sup> (Nepoužité)

<sup>6</sup> Prevádzkovateľ: .....

<sup>7</sup> Číslo AOC: .....

<sup>8</sup> Štát: .....

<sup>9</sup> Trasa: z .....

<sup>1</sup> <sup>0</sup> Číslo letu: .....

<sup>11</sup> Trasa: do .....

<sup>12</sup> Číslo letu: .....

<sup>13</sup> Najaté prevádzkovateľom\*: .....

<sup>14</sup> Štát nájomcu \*: .....

\* (kde je to použiteľné)

<sup>15</sup> Typ lietadla: .....

<sup>16</sup> Registračné znaky: .....

<sup>17</sup> Číslo konštrukcie: .....

<sup>18</sup> Letová posádka: štát vydania preukazu spôsobilosti: .....

<sup>19</sup> Poznámky:

.....

.....

<sup>20</sup> Prijaté opatrenia:

.....

.....

<sup>21</sup> (Nepoužité)

## DODATOK V K PRÍLOHE II

| Osvedčenie o inšpekcii na odbavovacej ploche            |                          |                                     |                        |  |  |
|---|--------------------------|-------------------------------------|------------------------|--|--|
| Dátum:  | Čas:                     | Miesto:                             |                        |  |  |
| Prevádzkovateľ:   |                          | Štát:                               | č. AOC:                |  |  |
| Trasa z:  | Let č.:                  | Trasa do:                           | Let č.:                |  |  |
| Druh letu:  | Najatý prevádzkovateľom: | Typ lietadla:                       | Konfigurácia lietadla: |  |  |
| Štát nájomcu:   |                          | Registračné znaky:                  | Číslo konštrukcie:     |  |  |
| Štát(-y) vydania preukazu spôsobilosti letovej posádky: |                          | Potvrdenie o prijatí <sup>(*)</sup> |                        |  |  |
|   |                          | Meno: .....                         | Podpis: .....          |  |  |
|   |                          | Funkcia: .....                      |                        |  |  |

Informácie príslušného orgánu vo voľnom formáte (logo, kontaktné údaje tel./fax/email)

|          |  | Poznámka | Poznámka | Poznámka |
|----------|--|----------|----------|----------|
|          |  | Over.    | Over.    | Over.    |
|          |  | ka       | a        | ka       |
| <b>A</b> | <b>Pilotný priestor</b>  |          |          |          |
| 1        | Všeobecné podmienky  |          |          |          |
| 2        | Núdzový východ   |          |          |          |
| 3        | Vybavenie  |          |          |          |
|          | <b>Dokumentácia</b>  |          |          |          |
| 4        | Príručky   |          |          |          |
| 5        | Kontrolné zoznamy  |          |          |          |
| 6        | Navigačné/ prístrojové mapy  |          |          |          |
| 7        | Zoznam min. vybavenia  |          |          |          |
| 8        | Osvedčenie o registrácii   |          |          |          |
| 9        | Osvedčenie hlukovej  |          |          |          |
| 10       | AOC alebo rovnocenný doklad  |          |          |          |
| 11       | Povolenie rádiovkej stanice  |          |          |          |
| 12       | Osvedčenie o letovej   |          |          |          |
|          | <b>Letové údaje</b>  |          |          |          |
| 13       | Príprava na let  |          |          |          |
| 14       | Výpočet hmotnosti a vyváženia                                      |          |          |          |
|          | <b>Bezpečnostné vybavenie</b>                                      |          |          |          |
| 15       | Ručné hasiace prístroje  |          |          |          |
| 16       | Záchranné vesty / plávacie zariadenia                              |          |          |          |
| 17       | Postroje   |          |          |          |
| 18       | Kyslíkové zariadenia   |          |          |          |
| 19       | Baterka  |          |          |          |
|          | <b>Letová posádka</b>  |          |          |          |
| 20       | Preukaz spôsobilosti/zloženie letovej posádky                      |          |          |          |
|          | <b>Palubný denník / technický denník alebo rovnocenný dokument</b> |          |          |          |
| 21       | Palubný denník alebo rovnocenný dokument                           |          |          |          |
| 22       | Prepustenie z údržby   |          |          |          |
| 23       | Informácie o poruchách a opravách (vrátane                         |          |          |          |
| 24       | Predletová kontrola  |          |          |          |
| <b>B</b> | <b>Bezpečnosť kabíny</b>   |          |          |          |
| 1        | Všeobecný vnútorný stav  |          |          |          |
| 2        | Miesta palubných sprievodcov a oddychový priestor posádky          |          |          |          |
| 3        | Súprava prvej pomoci / núdzová lekárska súprava                    |          |          |          |
| 4        | Ručné hasiace prístroje  |          |          |          |
| 5        | Záchranné vesty / plávacie zariadenia                              |          |          |          |
| 6        | Stav bezpečnostných pásov a sedadiel                               |          |          |          |
| 7        | Núdzový východ, osvetlenie a baterka                               |          |          |          |
| 8        | Sklzy / záchranné člny (podľa potreby), ELT                        |          |          |          |
| 9        | Prívod kyslíka (palubní sprievodcovia a cestujúci)                 |          |          |          |
| 10       | Bezpečnostné pokyny  |          |          |          |
| 11       | Palubní sprievodcovia  |          |          |          |
| 12       | Prístup k núdzovým východom  |          |          |          |
| 13       | Uloženie batožiny cestujúcich                                      |          |          |          |
| 14       | Počet sedadiel   |          |          |          |
| <b>C</b> | <b>Stav lietadla</b>   |          |          |          |
| 1        | Všeobecný vonkajší stav  |          |          |          |
| 2        | Dvere a prielezy.....  |          |          |          |
| 3        | Prvky letového riadenia  |          |          |          |
| 4        | Kolesá, pneumatiky a brzdy   |          |          |          |
| 5        | Podvozok, lyžiny/plaváky   |          |          |          |
| 6        | Podvozková šachta  |          |          |          |
| 7        | Zdroj energie a maják  |          |          |          |
| 8        | Lopatky dúchadla, vrtule, rotory (hlavný/chvostový)                |          |          |          |
| 9        | Viditeľné opravy   |          |          |          |
| 10       | Viditeľné neopravené poškodenia                                    |          |          |          |
| 11       | Netesnosti   |          |          |          |
|          |  |          |          |          |
|          |  |          |          |          |
| <b>D</b> | <b>Náklad</b>  |          |          |          |
| 1        | Všeobecný stav nákladového priestoru                               |          |          |          |
| 2        | Nebezpečný náklad  |          |          |          |
| 3        | Uloženie nákladu   |          |          |          |
| <b>E</b> | <b>Všeobecne</b>   |          |          |          |
| 1        | Všeobecne  |          |          |          |

Príloha II „Časť ARO“

| Prijaté opatrenie   | Prvok kontroly | Katégoria | Poznámky |
|---|----------------|-----------|----------|
| (3d) Okamžitý zákaz prevádzky   |                |           |          |
| (3c) Lietadlo so zákazom štartu vydaným NAA vykonávajúcim   |                |           |          |
|   |                |           |          |
| (3b) Nápravné opatrenia pred letom  |                |           |          |
|   |                |           |          |
| (3a) Obmedzenia letovej prevádzky lietadla  |                |           |          |
|   |                |           |          |
| (2) Informovanie orgánov a prevádzkovateľa  |                |           |          |
|   |                |           |          |
| (1) Informovanie veliaceho pilota   |                |           |          |
|   |                |           |          |
| (0) Bez poznámok  |                |           |          |
|   |                |           |          |
| Podpis alebo kód inšpektora(-ov)  |                |           |          |
|   |                |           |          |
|   |                |           |          |
| <b>Poznámky posádky (ak existujú):</b>  |                |           |          |
| <p>(*) Podpis ktoréhokoľvek člena posádky alebo iného zástupcu kontrolovaného prevádzkovateľa v žiadnom prípade neznamená uznanie uvedených zistení, ale je len potvrdením, že lietadlo bolo kontrolované v termíne a na mieste uvedenom v tomto dokumente.</p> <p>Táto správa obsahuje údaje o tom, čo sa pri tejto príležitosti zistilo, a nesmie sa vykladať ako rozhodnutie o tom, že lietadlo je schopné vykonať plánovaný let. Údaje, ktoré sa predkladajú v tejto správe, sa pri vložení do centrálnej databázy môžu zmeniť.</p> |                |           |          |

FORMULÁR EASA 136 Vydanie 1

DODATOK VI K PRÍLOHE II

Správa o inšpekcii na odbavovacej ploche



Príslušný orgán (názov)

(Štát)

Správa o inšpekcii na odbavovacej ploche

Č.: \_\_\_\_\_

Zdroj: RI

Dátum: \_\_\_\_.

Miesto: \_\_\_\_\_

Miestny čas: \_\_\_\_:\_\_\_\_

Prevádzkovateľ: \_\_\_\_\_

Číslo AOC: \_\_\_\_\_

Štát: \_\_\_\_\_

Druh prevádzky: \_\_\_\_\_

Trasa z: ..... \_\_\_\_\_

Číslo letu: \_\_\_\_\_

Trasa do: ... \_\_\_\_\_

Číslo letu: \_\_\_\_\_

Najaté prevádzkovateľom \*: \_\_\_\_\_

Štát nájomcu \*: \_\_\_\_\_

\* (podľa vhodnosti)

Typ lietadla: ..... \_\_\_\_\_

Registračné znaky: \_\_\_\_\_

Konfigurácia lietadla: \_\_\_\_\_

Číslo konštrukcie: \_\_\_\_\_

Letová posádka: štát vydania preukazu spôsobilosti: ..... \_\_\_\_\_

2. štát vydania preukazu spôsobilosti\*: \_\_\_\_\_

\* (podľa vhodnosti)

Zistenia:

Kód / norma / odkaz / kategória / zistenie

Podrobný opis

| Kód / norma / odkaz / kategória / zistenie | Podrobný opis |
|--|---------------|
| .....                                      | .....         |
| .....                                      | .....         |
| .....                                      | .....         |
| .....                                      | .....         |
| .....                                      | .....         |

Trieda prijatých opatrení: Podrobný opis

3d) Okamžitý zákaz prevádzky

Príloha II „Časť ARO“

3c) Lietadlo so zákazom vzletu vydaným príslušným orgánom vykonávajúcim kontrolu .....

3b) Nápravné opatrenia pred letom .....

3a) Obmedzenie letovej prevádzky lietadla .....

2) Informovanie príslušného orgánu a prevádzkovateľa

1) Informovanie veliaceho pilota

Doplnkové informácie (ak existujú)

Mená alebo čísla inšpektorov: .....

- Táto správa obsahuje údaje o tom, čo sa pri tejto príležitosti zistilo, a nesmie sa vykladať ako rozhodnutie o tom, že lietadlo je schopné vykonať plánovaný let.

- Údaje, ktoré sa predkladajú v tejto správe, sa môžu zmeniť s cieľom zabezpečiť ich správne znenie pri vložení do databázy.

| Kód položky  | Overené                      | Poznámka                     |
|--|------------------------------|------------------------------|
| <b>A. Pilotný priestor</b>                           |                              |                              |
| <b>Všeobecne</b>                                     |                              |                              |
| 1. Všeobecný stav .....                              | 1. <input type="checkbox"/>  | 1. <input type="checkbox"/>  |
| 2. Núdzový východ.....                               | 2. <input type="checkbox"/>  | 2. <input type="checkbox"/>  |
| 3. Vybavenie .....                                   | 3. <input type="checkbox"/>  | 3. <input type="checkbox"/>  |
| <b>Dokumentácia</b>                                  |                              |                              |
| 4. Prírúčky.....                                     | 4. <input type="checkbox"/>  | 4. <input type="checkbox"/>  |
| 5. Kontrolné zoznamy.                                | 5. <input type="checkbox"/>  | 5. <input type="checkbox"/>  |
| 6. Mapy pre rádiovú navigáciu .....                  | 6. <input type="checkbox"/>  | 6. <input type="checkbox"/>  |
| 7. Zoznam minimálneho vybavenia .....                | 7. <input type="checkbox"/>  | 7. <input type="checkbox"/>  |
| 8. Osvedčenie o registrácii.....                     | 8. <input type="checkbox"/>  | 8. <input type="checkbox"/>  |
| 9. Osvedčenie o hlučnosti (ak je to použiteľné)..... | 9. <input type="checkbox"/>  | 9. <input type="checkbox"/>  |
| 10. AOC alebo rovnocenný doklad.....                 | 10. <input type="checkbox"/> | 10. <input type="checkbox"/> |
| 11. Povolenie rádiovkej stanice.....                 | 11. <input type="checkbox"/> | 11. <input type="checkbox"/> |
| 12. Osvedčenie o letovej spôsobilosti (C of A).....  | 12. <input type="checkbox"/> | 12. <input type="checkbox"/> |
| <b>Letové údaje</b>                                  |                              |                              |
| 13. Príprava na let.....                             | 13. <input type="checkbox"/> | 13. <input type="checkbox"/> |
| 14. Výpočet hmotnosti a vyváženia.....               | 14. <input type="checkbox"/> | 14. <input type="checkbox"/> |
| <b>Bezpečnostné vybavenie</b>                        |                              |                              |
| 15. Ručné hasiace prístroje .....                    | 15. <input type="checkbox"/> | 15. <input type="checkbox"/> |
| 16. Záchranné vesty / plávacie zariadenia .....      | 16. <input type="checkbox"/> | 16. <input type="checkbox"/> |
| 17. Postroje .....                                   | 17. <input type="checkbox"/> | 17. <input type="checkbox"/> |
| 18. Kyslíkové zariadenia.....                        | 18. <input type="checkbox"/> | 18. <input type="checkbox"/> |
| 19. Bateria .....                                    | 19. <input type="checkbox"/> | 19. <input type="checkbox"/> |



Príloha II „Časť ARO“

|  |  |  |
|--|--|--|
| <p><b>Letová posádka</b></p> <p>20. Preukaz spôsobilosti/zloženie letovej posádky .....</p> <p><b>Palubný denník / Technický denník alebo rovnocenný dokument</b></p> <p>21. Palubný denník alebo rovnocenný dokument .....</p> <p>22. Prepustenie z údržby .....</p> <p>23. Informácie o poruchách a opravách (vrátane technického denníka) .....</p> <p>24. Predletová prehliadka .....</p>  | <p>20. <input type="checkbox"/></p> <p>21. <input type="checkbox"/></p> <p>22. <input type="checkbox"/></p> <p>23. <input type="checkbox"/></p> <p>24. <input type="checkbox"/></p>  | <p>20. <input type="checkbox"/></p> <p>21. <input type="checkbox"/></p> <p>22. <input type="checkbox"/></p> <p>23. <input type="checkbox"/></p> <p>24. <input type="checkbox"/></p>  |
| <b>B. Bezpečnosť kabíny</b>  |  |  |
| <p>1. Všeobecný vnútorný stav .....</p> <p>2. Miesta palubných sprievodcov a oddychový priestor posádky .....</p> <p>3. Súprava prvej pomoci / núdzová lekárska súprava .....</p> <p>4. Ručné hasiace prístroje .....</p> <p>5. Záchranné vesty / plávacie zariadenia .....</p> <p>6. Stav bezpečnostných pásov a sedadiel .....</p> <p>7. Núdzový východ, osvetlenie a baterka .....</p> <p>8. Sklzy / záchranné člny (podľa potreby), ELT .....</p> <p>9. Prívod kyslíka (palubní sprievodcovia a cestujúci) .....</p> <p>10. Bezpečnostné pokyny .....</p> <p>11. Palubní sprievodcovia .....</p> <p>12. Prístup k núdzovým východom .....</p> <p>13. Uloženie batožiny cestujúcich .....</p> <p>14. Počet sedadiel .....</p> | <p>1. <input type="checkbox"/></p> <p>2. <input type="checkbox"/></p> <p>3. <input type="checkbox"/></p> <p>4. <input type="checkbox"/></p> <p>5. <input type="checkbox"/></p> <p>6. <input type="checkbox"/></p> <p>7. <input type="checkbox"/></p> <p>8. <input type="checkbox"/></p> <p>9. <input type="checkbox"/></p> <p>10. <input type="checkbox"/></p> <p>11. <input type="checkbox"/></p> <p>12. <input type="checkbox"/></p> <p>13. <input type="checkbox"/></p> <p>14. <input type="checkbox"/></p> | <p>1. <input type="checkbox"/></p> <p>2. <input type="checkbox"/></p> <p>3. <input type="checkbox"/></p> <p>4. <input type="checkbox"/></p> <p>5. <input type="checkbox"/></p> <p>6. <input type="checkbox"/></p> <p>7. <input type="checkbox"/></p> <p>8. <input type="checkbox"/></p> <p>9. <input type="checkbox"/></p> <p>10. <input type="checkbox"/></p> <p>11. <input type="checkbox"/></p> <p>12. <input type="checkbox"/></p> <p>13. <input type="checkbox"/></p> <p>14. <input type="checkbox"/></p> |

## Príloha II „Časť ARO“

| Kód položky  | Overené                      | Poznámka                     |
|--|------------------------------|------------------------------|
| <b>C. Stav lietadla</b>  |                              |                              |
| 1. Všeobecný vonkajší stav .....                               | 1. <input type="checkbox"/>  | 1. <input type="checkbox"/>  |
| 2. Dvere a prielezy .....                                      | 2. <input type="checkbox"/>  | 2. <input type="checkbox"/>  |
| 3. Prvky letového riadenia.....                                | 3. <input type="checkbox"/>  | 3. <input type="checkbox"/>  |
| 4. Kolesá, pneumatiky a brzdy.....                             | 4. <input type="checkbox"/>  | 4. <input type="checkbox"/>  |
| 5. Podvozkové lyžiny / plaváky.....                            | 5. <input type="checkbox"/>  | 5. <input type="checkbox"/>  |
| 6. Podvozková šachta..   | 6. <input type="checkbox"/>  | 6. <input type="checkbox"/>  |
| 7. Zdroj energie a maják .....                                 | 7. <input type="checkbox"/>  | 7. <input type="checkbox"/>  |
| 8. Lopatky dúchadla, vrtule, rotory (hlavný a chvostový) ..... | 8. <input type="checkbox"/>  | 8. <input type="checkbox"/>  |
| 9. Viditeľné opravy  | 9. <input type="checkbox"/>  | 9. <input type="checkbox"/>  |
| 10..... Viditeľné neopravené poškodenia                        | 10. <input type="checkbox"/> | 10. <input type="checkbox"/> |
| 11. Netesnosti..   | 11. <input type="checkbox"/> | 11. <input type="checkbox"/> |
| .....  | <input type="checkbox"/>     | <input type="checkbox"/>     |
| <b>D. Náklad</b>   |                              |                              |
| 1. Všeobecný stav nákladového priestoru .....                  | 1. <input type="checkbox"/>  | 1. <input type="checkbox"/>  |
| 2. Nebezpečný náklad..   | 2. <input type="checkbox"/>  | 2. <input type="checkbox"/>  |
| 3. Uloženie nákladu.....                                       | 3. <input type="checkbox"/>  | 3. <input type="checkbox"/>  |
| <b>E. Všeobecne</b>  |                              |                              |
| 1. Všeobecne.....  | 1. <input type="checkbox"/>  | 1. <input type="checkbox"/>  |

FORMULÁR EASA 137 Vydanie 1

**PRÍLOHA III**  
**POŽIADAVKY NA ORGANIZÁCIE V OBLASTI LETECKEJ PREVÁDZKY**  
**Časť ORO**

**ORO.GEN.005 Rozsah pôsobnosti**

V tejto časti sa stanovujú požiadavky, ktoré musí plniť letecký prevádzkovateľ pri vykonávaní:

- a) neobchodnej prevádzky so zložitým motorovým lietadlom, alebo
- b) obchodnej prevádzky.

**Podčasť GEN – Všeobecné požiadavky**

*Oddiel 1 – Všeobecne*

**ORO.GEN.105 Príslušný orgán**

Príslušným orgánom vykonávajúcim dohľad nad prevádzkovateľmi, ktorí podliehajú povinnosti osvedčovania alebo vyhlásenia, na účely tejto časti je:

- a) orgán poverený členským štátom v prípade prevádzkovateľov, ktorí majú hlavné miesto výkonu práce v členskom štáte,
- b) agentúra v prípade prevádzkovateľov, ktorí majú hlavné miesto výkonu práce situované v tretej krajine.

**ORO.GEN.110 Zodpovednosť prevádzkovateľa**

- a) Prevádzkovateľ je zodpovedný za prevádzku lietadla v súlade s prílohou IV k nariadeniu (ES) č. 216/2008, s príslušnými požiadavkami tejto časti a so svojím vyhlásením alebo osvedčením.
- b) Každý let sa vykoná v súlade s ustanoveniami prevádzkovej príručky.
- c) Prevádzkovateľ zavedie a udržiava systém vykonávania prevádzkovej kontroly každého letu prevádzkovaného v rámci podmienok svojho vyhlásenia alebo osvedčenia.
- d) Prevádzkovateľ zabezpečí, že jeho lietadlo je vybavené a posádka kvalifikovaná tak, ako si to vyžaduje oblasť a druh prevádzky.
- e) Prevádzkovateľ zabezpečí, že všetci pracovníci poverení alebo priamo zapojení do pozemnej a letovej prevádzky sú riadne vyškolení, preukážu svoje schopnosti pri plnení konkrétnych povinností a uvedomujú si svoju zodpovednosť a vzťah týchto povinností k prevádzke ako celku.
- f) Prevádzkovateľ stanoví postupy a pokyny pre bezpečnú prevádzku každého typu lietadla, ktoré zahŕňajú povinnosti a zodpovednosť pozemného personálu a členov posádky pre všetky druhy prevádzky na zemi a počas letu. Tieto postupy nesmú vyžadovať od členov posádky, aby počas kritických fáz letu vykonávali inú činnosť než tú, ktorá je potrebná pre bezpečnú prevádzku lietadla.

- g) Prevádzkovateľ zabezpečí, aby sa členovia posádky oboznámili s povinnosťou dodržiavať právne predpisy, nariadenia a postupy tých štátov, v ktorých sa vykonáva prevádzka, a ktoré súvisia s výkonom ich povinností.
- h) Prevádzkovateľ zavedie pre každý typ lietadla systém kontrolného zoznamu, ktorý používajú členovia posádky vo všetkých fázach letu v normálnych, mimoriadnych a núdzových podmienkach, aby sa zaistilo dodržiavanie prevádzkových postupov uvedených v prevádzkovej príručke. Vzhľadom a používaním týchto zoznamov sa zohľadňujú zásady ľudského faktora a najnovšia platná dokumentácia výrobcu lietadla.
- i) Prevádzkovateľ stanoví postupy plánovania letu, aby zaistil bezpečné vykonanie letu na základe zváženého výkonosti lietadla, ďalších prevádzkových obmedzení a zodpovedajúcich očakávaných podmienok na letenej trase a na príslušných letiskách a prevádzkových miestach. Tieto postupy sa uvádzajú v prevádzkovej príručke.
- j) Prevádzkovateľ zavedie a bude udržiavať výcvikové programy pre personál, ako sa to vyžaduje v technických pokynoch. Výcvikové programy musia byť úmerné zodpovednosti pracovníkov.

#### **ORO.GEN.115 Žiadosť o osvedčenie prevádzkovateľa**

- a) Žiadosť o osvedčenie prevádzkovateľa alebo o zmenu a doplnenie existujúceho osvedčenia sa podáva formou a spôsobom, ktoré stanoví príslušný orgán, pričom zohľadní platné požiadavky nariadenia (ES) č. 216/2008<sup>13</sup> a jeho vykonávacích predpisov.
- b) Žiadatelia o úvodné osvedčenie poskytnú príslušnému orgánu dokumentáciu preukazujúcu, ako budú plniť požiadavky stanovené v nariadení (ES) č. 216/2008 a jeho vykonávacích predpisoch. Táto dokumentácia musí obsahovať postup, ako bude organizácia riadiť a oznamovať príslušnému orgánu zmeny, ktoré si nevyžadujú predchádzajúce povolenie.

#### **ORO.GEN.120 Prostriedky preukázania zhody**

- a) Prevádzkovateľ môže na dosiahnutie súladu s nariadením (ES) č. 216/2008 a jeho vykonávacími predpismi namiesto prostriedkov, ktoré prijala agentúra, použiť alternatívne prostriedky preukázania zhody.
- b) Keď chce prevádzkovateľ použiť alternatívne prostriedky preukázania zhody namiesto prijateľných prostriedkov preukázania zhody (AMC), ktoré prijala agentúra na dosiahnutie súladu s nariadením (ES) č. 216/2008 a jeho vykonávacími predpismi, pred ich zavedením poskytne príslušnému orgánu podrobný opis alternatívnych prostriedkov preukázania zhody. Opis musí obsahovať všetky zmeny príručiek alebo postupov, ktoré môžu byť dôležité, ako aj hodnotenie, v ktorom sa preukáže dodržiavanie vykonávacích predpisov.  
Prevádzkovateľ môže tieto alternatívne prostriedky preukázania zhody uplatňovať na základe predchádzajúceho súhlasu príslušného orgánu a po prijatí oznámenia uvedeného v ARO.GEN.120 písm. d).

---

<sup>13</sup> Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 z 20. februára 2008 o spoločných pravidlách v oblasti civilného letectva a o zriadení Európskej agentúry pre bezpečnosť letectva, ktorým sa zrušuje smernica Rady 91/670/EHS, nariadenie (ES) č. 1592/2002 a smernica 2004/36/ES. Ú. v. EÚ L 79, 19.3.2008, s. 1, v znení zmien a doplnení nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1108/2009 z 21. októbra 2009, Ú. v. EÚ L 309, 24.11.2009, s. 51.

- c) Prevádzkovateľ, ktorý musí predkladať vyhlásenie o svojej činnosti, oznámi príslušnému orgánu, keď na dosiahnutie súladu s nariadením (ES) č. 216/2008 a jeho vykonávacími predpismi používa alternatívne prostriedky preukázania zhody.

### **ORO.GEN.125 Podmienky povolenia a oprávnenia prevádzkovateľa**

Prevádzkovateľ s osvedčením dodržiava rozsah pôsobnosti a oprávnenia vymedzené v podmienkach povolenia, ktoré sa nachádzajú v prílohe k osvedčeniu prevádzkovateľa.

### **ORO.GEN.130 Zmeny**

- a) Všetky zmeny ovplyvňujúce:
- (1) rozsah pôsobnosti osvedčenia alebo podmienky povolenia prevádzkovateľa, alebo
  - (2) ľubovoľný prvok systému riadenia prevádzkovateľa požadovaný v ORO.GEN.200 písm. a) body 1 a 2,
- si vyžadujú predchádzajúce povolenie príslušného orgánu.
- b) V prípade akýchkoľvek zmien, ktoré si vyžadujú predchádzajúce povolenie v súlade s nariadením (ES) č. 216/2008 a jeho vykonávacími predpismi, prevádzkovateľ požiada o povolenie, ktoré mu vydá príslušný orgán. Žiadosť musí podať skôr, než uskutoční akúkoľvek takúto zmenu, aby príslušný orgán mohol stanoviť, či sa dodržiava nepretržitý súlad s nariadením (ES) č. 216/2008 a jeho vykonávacími predpismi, a v prípade potreby zmeniť a doplniť osvedčenie prevádzkovateľa a súvisiace podmienky povolenia, ktoré sú jeho prílohou.

Prevádzkovateľ poskytne príslušnému orgánu všetku potrebnú dokumentáciu.

Zmena sa uskutoční až po získaní formálneho povolenia od príslušného orgánu v súlade s ARO.GEN.330.

Prevádzkovateľ počas takýchto zmien funguje na základe podmienok, ktoré podľa potreby stanoví príslušný orgán.

- c) Všetky zmeny, ktoré si nevyžadujú predchádzajúce povolenie, prevádzkovateľ riadi a oznamuje príslušnému orgánu, ako je stanovené v postupe, ktorý schválil príslušný orgán v súlade s ARO.GEN.310 písm. c).

### **ORO.GEN.135 Nepretržitá platnosť**

- a) Osvedčenie prevádzkovateľa zostane v platnosti za predpokladu, že:
- (1) prevádzkovateľ bude dodržiavať súlad s príslušnými požiadavkami nariadenia (ES) č. 216/2008 a jeho vykonávacích predpisov, a pritom zohľadní ustanovenia týkajúce sa nakladania so zisteniami dohľadu, ako sa uvádza v ORO.GEN.150,
  - (2) príslušný orgán bude mať zaručený prístup k prevádzkovateľovi, ako je stanovené v ORO.GEN.140, aby mohol stanoviť, či sa dodržiava nepretržitý súlad s príslušnými požiadavkami nariadenia (ES) č. 216/2008 a jeho vykonávacích predpisov, a
  - (3) sa od osvedčenia neodstúpi, alebo nebude zrušené.
- b) Po zrušení osvedčenia, alebo odstúpení od neho prevádzkovateľ osvedčenie bez odkladu vráti príslušnému orgánu.

### **ORO.GEN.140 Prístup**

S cieľom stanoviť, či sa dodržiava súlad s príslušnými požiadavkami nariadenia (ES) č. 216/2008 a jeho vykonávacích predpisov, prevádzkovateľ umožní prístup ku všetkým zariadeniam, lietadlám, dokumentom, záznamom, údajom, postupom alebo akýmkoľvek iným materiálom súvisiacim s jeho činnosťou, ktorá podlieha osvedčovaniu alebo predkladaniu vyhlásenia, či už ju vykonáva alebo nevykonáva na základe zmluvy iná osoba, ktorej vydal oprávnenie:

- a) príslušný orgán určený v ORO.GEN.105, alebo
- b) orgán, ktorý koná na základe ustanovení ARO.GEN.300 písm. d), ARO.GEN.300 písm. e) alebo ARO.RAMP.

### **ORO.GEN.150 Zistenia**

Po prijatí oznámenia o zisteniach prevádzkovateľ:

- a) určí hlavnú príčinu nesúladu,
- b) stanoví nápravný akčný plán a
- c) názorne dokáže vykonávanie nápravných opatrení k spokojnosti príslušného orgánu v období dohodnutom s týmto orgánom, ako je to stanovené v ARO.GEN.350 písm. d).

### **ORO.GEN.155 Okamžitá reakcia na bezpečnostný problém**

Prevádzkovateľ uplatní:

- a) všetky bezpečnostné opatrenia nariadené príslušným orgánom v súlade s ARO.GEN.135 písm. c) a
- b) všetky zodpovedajúce povinné bezpečnostné informácie vydané agentúrou vrátane príkazov na zachovanie letovej spôsobilosti a príkazov na zvýšenie bezpečnosti.

### **ORO.GEN.160 Hlásenie udalostí**

- a) Prevádzkovateľ informuje príslušný orgán a iné organizácie, ktoré musí informovať na základe požiadavky štátu, v ktorom sídli prevádzkovateľ, o všetkých nehodách, závažných incidentoch a udalostiach, ako je stanovené v nariadení (EÚ) č. 996/2010<sup>14</sup> a v smernici 2003/42/ES<sup>15</sup>.
- b) Bez toho, aby bolo dotknuté písmeno a), prevádzkovateľ hlási príslušnému orgánu a organizácii zodpovednej za konštrukciu lietadiel každý incident, nedostatok, technickú chybu, prekročenie technických obmedzení, udalosť, ktorá zvýrazňuje nepresnosť, neúplnosť alebo nejednoznačnosť informácií v údajoch o prevádzkovej spôsobilosti, alebo iné neobvyklé okolnosti, ktoré ohrozili alebo môžu ohroziť bezpečnú prevádzku lietadla a ktoré sa neskončili nehodou ani závažným incidentom.
- c) Bez toho, aby bolo dotknuté nariadenie (EÚ) č. 996/2010 a smernica 2003/42/ES, správy uvedené v písmenách a) a b) sa vypracujú v podobe a spôsobom, ktorý stanoví príslušný

<sup>14</sup> Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 996/2010 z 20. októbra 2010 o vyšetrowaní a prevencii nehôd a incidentov v civilnom letectve a o zrušení smernice 94/56/ES. Text s významom pre EHP. Ú. v. EÚ L 295, 12.11.2010, s. 35 – 50.

<sup>15</sup> Smernica Európskeho Parlamentu a Rady (ES) č. 2003/42/ES z 13. júna 2003 o hlásení udalostí v civilnom letectve, Ú. v. EÚ L 167, 4.7.2003, s. 23 – 36.

orgán, a budú obsahovať všetky dôležité informácie o podmienkach, ktoré sú prevádzkovateľovi známe.

- d) Správy sa vypracujú čo najskôr, ale v každom prípade do 72 hodín odkedy prevádzkovateľ zistí okolnosti, ktorých sa správa týka, pokiaľ tomu nezabránia mimoriadne udalosti.
- e) Tam, kde je to možné, prevádzkovateľ vypracuje následnú správu, v ktorej uvedie podrobnosti o opatreniach, ktoré má v úmysle podniknúť na zabránenie podobným udalostiam v budúcnosti, hneď ako tieto opatrenia určí. Túto správu vypracuje v podobe a spôsobom, ktorý stanoví príslušný orgán.

## Oddiel 2 – Riadenie

### ORO.GEN.200 Systém riadenia

- a) Prevádzkovateľ vytvorí, zavedie a bude udržiavať systém riadenia, ktorý zahŕňa:
  - (1) jednoznačne vymedzené hranice zodpovednosti v celej organizácii prevádzkovateľa vrátane priamej zodpovednosti zodpovedného riadiaceho pracovníka za bezpečnosť,
  - (2) opis celkovej koncepcie a zásad organizácie týkajúcich sa bezpečnosti, čo sa nazýva bezpečnostná politika,
  - (3) určenie bezpečnostných rizík v oblasti letectva, ktoré spôsobuje činnosť prevádzkovateľa, ich hodnotenie a riadenie súvisiacich rizík vrátane podniknutia opatrení na zníženie rizika a overenie ich účinnosti,
  - (4) udržiavanie personálu v stave kvalifikovanosti a schopnosti plniť úlohy,
  - (5) dokumentovanie všetkých základných procesov systému riadenia vrátane procesu informovania pracovníkov o ich zodpovednosti a postupu pozmeňovania a dopĺňania tejto dokumentácie,
  - (6) funkciu monitorovania plnenia príslušných požiadaviek zo strany prevádzkovateľa. Monitorovanie súladu zahŕňa aj systém spätnej väzby zistení pre zodpovedného riadiaceho pracovníka, aby sa v prípade potreby zabezpečila účinná realizácia nápravných opatrení, a
  - (7) všetky dodatočné opatrenia, ktoré sú predpísané v príslušných podčastiach tejto časti alebo ďalších príslušných častí.
- b) Systém riadenia zodpovedá veľkosti organizácie prevádzkovateľa a charakteru a zložitosti jej činností, pričom sa zohľadňujú nebezpečenstvá a súvisiace riziká vyplývajúce z týchto činností.

### ORO.GEN.205 Obstarávané činnosti

- a) Obstarávané činnosti zahŕňajú všetky činnosti v rámci rozsahu povolenia prevádzkovateľa, ktoré vykonáva iná organizácia, ktorá je buď sama držiteľom osvedčenia na vykonávanie takejto činnosti, alebo, ak nie je držiteľom osvedčenia, pracuje na základe povolenia obstarávajúcej organizácie. Prevádzkovateľ zabezpečí, že pri obstarávaní alebo nákupe akejkoľvek časti svojej činnosti, obstarávaná alebo nakupovaná služba alebo výrobok spĺňajú príslušné požiadavky.
- b) Keď prevádzkovateľ s osvedčením obstaráva časť svojej činnosti od organizácie, ktorá sama nie je držiteľom osvedčenia v súlade s touto časťou, aby mohla vykonávať takúto činnosť, táto organizácia pracuje na základe povolenia obstarávajúcej organizácie. Obstarávajúca organizácia zabezpečí, aby mal príslušný orgán prístup k obstarávanej

organizácii, aby mohol stanoviť, či sa dodržiava nepretržitý súlad so zodpovedajúcimi požiadavkami.

#### **ORO.GEN.210 Požiadavky na personál**

- a) Prevádzkovateľ vymenuje zodpovedného riadiaceho pracovníka, ktorý má oprávnenie zaistiť, že všetky činnosti je možné financovať a vykonávať v súlade s príslušnými požiadavkami. Zodpovedný riadiaci pracovník je zodpovedný za vytvorenie a udržiavanie účinného systému riadenia.
- b) Prevádzkovateľ vymenuje osobu alebo skupinu osôb so zodpovednosťou za to, že organizácia bude aj naďalej dodržiavať príslušné požiadavky. Táto osoba (osoby) sa bude v konečnom dôsledku zodpovedať zodpovednému riadiacemu pracovníkovi.
- c) Prevádzkovateľ musí mať dostatočne kvalifikovaný personál na plnenie plánovaných úloh a činností, ktoré sa musia vykonávať v súlade s príslušnými požiadavkami.
- d) Prevádzkovateľ uchováva zodpovedajúce záznamy o praxi, kvalifikácii a výcviku, aby preukázal súlad s písmenom c).
- e) Prevádzkovateľ zabezpečí, že všetci pracovníci poznajú predpisy a postupy dôležité na vykonávanie ich povinností.

#### **ORO.GEN.215 Požiadavky na vybavenie**

Prevádzkovateľ má vybavenie, ktoré mu umožňuje vykonávanie a riadenie všetkých plánovaných úloh a činností v súlade s príslušnými požiadavkami.

#### **ORO.GEN.220 Vedenie záznamov**

- a) Prevádzkovateľ vypracuje systém vedenia záznamov, ktorý umožní primerané skladovanie a spoľahlivú výsledovateľnosť všetkých vyvíjaných činností, pričom zahrnie predovšetkým všetky prvky uvedené v ORO.GEN.200.
- b) Formát záznamov bude presne stanovený v postupoch prevádzkovateľa.
- c) Záznamy sa uchovávajú spôsobom, ktorým sa zabezpečí ich ochrana pred poškodením, úpravou a krádežou.

#### **Podčasť AOC – Osvedčovanie leteckého prevádzkovateľa**

##### **ORO.AOC.100 Žiadosť o osvedčenie leteckého prevádzkovateľa**

- a) Bez toho, aby bolo dotknuté nariadenie (ES) č. 1008/2008<sup>16</sup>, pred začatím obchodnej leteckej prevádzky musí prevádzkovateľ požiadať o udelenie osvedčenia leteckého prevádzkovateľa (AOC), ktoré mu vydá príslušný orgán.
- b) Prevádzkovateľ poskytne príslušnému orgánu tieto informácie:
  - (1) oficiálny názov a obchodný názov, adresu a poštovú adresu žiadateľa,
  - (2) opis navrhovanej prevádzky vrátane typu (typov) a počtu lietadiel, ktoré má prevádzkovať,

<sup>16</sup> Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1008/2008 z 24. septembra 2008 o spoločných pravidlách prevádzky leteckých dopravných služieb v Spoločenstve (prepracované znenie), Ú. v. EÚ L 293, 31.10.2008, s. 3.



- (3) opis systému riadenia vrátane organizačnej štruktúry,
  - (4) meno zodpovedného riadiaceho pracovníka,
  - (5) mená určených osôb, ktoré sa požadujú podľa ORO.AOC.135 písm. a) spolu s ich kvalifikáciou a praxou a
  - (6) kópiu prevádzkovej príručky, ktorá sa požaduje podľa ORO.MLR.100.
- c) Žiadatelia príslušnému orgánu preukážu, že:
- (1) spĺňajú všetky platné požiadavky prílohy IV k nariadeniu (ES) č. 216/2008, tejto časti a prípadne častí CAT, SPO a SPA,
  - (2) všetky prevádzkované lietadlá majú osvedčenie o letovej spôsobilosti (CofA) v súlade s nariadením Komisie (ES) č. 1702/2003 a
  - (3) ich organizácia a riadenie vhodne a primerane zodpovedajú veľkosti a rozsahu pôsobnosti prevádzky.

### **ORO.AOC.105 Prevádzkové špecifikácie a oprávnenia držiteľa AOC**

Oprávnenia prevádzkovateľa vrátane tých, ktoré sa poskytujú v súlade s časťou SPA, sú uvedené v prevádzkových špecifikáciách osvedčenia.

### **ORO.AOC.110 Zmluva o prenájme**

*Každý prenájom*

- a) Bez toho, aby bolo dotknuté nariadenie (ES) č. 1008/2008, každá zmluva o nájme týkajúca sa lietadla, ktoré používa prevádzkovateľ s osvedčením v súlade s touto časťou, podlieha predchádzajúcemu povoleniu príslušného orgánu.
- b) Prevádzkovateľ s osvedčením v súlade s touto časťou si môže najat' lietadlo s posádkou iba od takého prevádzkovateľa z tretej krajiny, ktorý nebol postihnutý zákazom prevádzky na základe nariadenia (ES) č. 2111/2005<sup>17</sup>.

*Prenájom s posádkou*

- c) Žiadateľ o povolenie prenájmu lietadla s posádkou od prevádzkovateľa z tretej krajiny musí príslušnému orgánu preukázať, že:
- (1) prevádzkovateľ z tretej krajiny:
    - i) je držiteľom platného osvedčenia AOC vydaného v súlade s prílohou 6 k dohovoru ICAO a
    - ii) spĺňa príslušné bezpečnostné požiadavky EÚ pre leteckú prevádzku a organizácie alebo rovnocenné normy,
  - a
  - (2) lietadlo má štandardné osvedčenie CofA vydané v súlade s prílohou 8 k dohovoru ICAO.

*Prenájom bez posádky*

- d) Prevádzkovateľ s osvedčením v súlade s touto časťou, ktorý má v úmysle prenajať jedno zo svojich lietadiel bez posádky, požiadava najprv príslušný orgán o povolenie. Prílohu

---

<sup>17</sup> Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 2111/2005 zo 14. decembra 2005 o vytvorení zoznamu Spoločenstva týkajúceho sa leteckých dopravcov, ktorí podliehajú zákazu vykonávania leteckej dopravy v rámci Spoločenstva, a o informovaní cestujúcich v leteckej doprave o totožnosti prevádzkujúceho leteckého dopravcu, ktorým sa zrušuje článok 9 smernice 2004/36/ES, Ú. v. EÚ L 344, 27.12.2005, s. 15.

žiadosti tvoria kópie zamýšľanej zmluvy o prenájme alebo opis podmienok prenájmu bez finančného usporiadania a všetky ďalšie príslušné dokumenty.

*Prenájom s posádkou*

- e) Prenájom lietadla s posádkou prevádzkovateľ s osvedčením v súlade s touto časťou vopred oznámi príslušnému orgánu.

**ORO.AOC.115 Dohody o spoločnom využívaní kódu**

- a) Dohody o spoločnom využívaní kódu medzi prevádzkovateľom s osvedčením v súlade s touto časťou a prevádzkovateľom z tretej krajiny podlieha predchádzajúcemu povoleniu príslušného orgánu.
- b) Prevádzkovateľ musí na získanie povolenia preukázať príslušnému orgánu, že prevádzkovateľ z tretej krajiny:
  - (1) je držiteľom platného osvedčenia AOC vydaného v súlade s prílohou 6 k dohovoru ICAO a
  - (2) zaviedol program auditu spoločného využívania kódu, ktorý zabezpečuje systém auditu a trvalého monitorovania zhody.
- c) Pri uplatňovaní programu auditu spoločného využívania kódu podľa písmena b) bodu 2 prevádzkovateľ vykoná úvodný audit na mieste a pravidelné audity prevádzkovateľa z tretej krajiny počas platnosti dohody o spoločnom využívaní kódu s cieľom zabezpečiť, aby prevádzkovateľ z tretej krajiny dodržiaval ustanovenia prílohy IV k nariadeniu (ES) č. 216/2008. Audity na mieste sa vykonávajú raz za 24 mesiacov.
- d) Audity vrátane všetkých zistení sa zaznamenávajú v správe o audite. Zistenia úrovne 1 sa musia uzavrieť pred uzavretím dohody o spoločnom využívaní kódu alebo pred jej pokračovaním. Zistenia úrovne 2 sa musia uzavrieť v priebehu 6 mesiacov po audite. Prevádzkovateľ predloží príslušnému orgánu všetky správy o audite vrátane zistení a ich uzavretia. Všetky správy o audite sa musia archivovať najmenej 5 rokov.
- e) Prevádzkovateľ s osvedčením v súlade s touto časťou nesmie predávať a vydávať letenky na let prevádzkovaný prevádzkovateľom z tretej krajiny, ktorý bol postihnutý zákazom prevádzky na základe nariadenia (ES) č. 2111/2005.

**ORO.AOC.120 Povolenia na poskytovanie výcviku podľa časti CC a na vydávanie osvedčení palubných sprievodcov**

- a) Keď má prevádzkovateľ v úmysle poskytovať výcvikový kurz požadovaný v časti CC, musí požiadať o povolenie, ktoré vydáva príslušný orgán, a získať ho. Žiadateľ preto preukáže plnenie požiadaviek na vedenie výcvikového kurzu a jeho obsah stanovený v CC.TRA.215 a CC.TRA.220 a príslušnému orgánu poskytne:
  - (1) dátum zamýšľaného začiatku činnosti,
  - (2) osobné údaje a kvalifikácie inštruktorov vzťahujúce sa na prvky, ktoré má výcvik obsahovať,
  - (3) názov (názvy) a adresu (adresy) výcvikového miesta (výcvikových miest), na ktorom (ktorých) sa má výcvik vykonávať,
  - (4) opis zariadení, výcvikových metód, príručiek a reprezentatívnych zariadení, ktoré sa majú používať, a
  - (5) osnovy a sprievodné programy výcvikového kurzu.

- b) Ak členský štát v súlade s článkom 8 ods. 4 nariadenia (ES) č. 216/2008 rozhodne, že prevádzkovatelia môžu dostať povolenie na vydávanie osvedčení palubných sprievodcov, žiadateľ popri splnení ustanovení písmena a):
- (1) preukáže príslušnému orgánu, že:
    - i) organizácia je schopná a zodpovedná na vykonávanie tejto úlohy,
    - ii) pracovníci vykonávajúci skúšky sú primerane kvalifikovaní a nie sú v konflikte záujmov a
  - (2) vytvorí postupy a osobitné podmienky na:
    - i) vykonanie skúšok, ktoré sa požadujú v CC.TRA.220,
    - ii) vydávanie osvedčení palubných sprievodcov a
    - iii) poskytnie príslušnému orgánu všetky zodpovedajúce informácie a dokumenty týkajúce sa osvedčení, ktoré bude vydávať, a ich držiteľov na účely vedenia záznamov a dohľadu orgánu a jeho opatrení na presadzovanie predpisov.
- c) Povolenia uvádzané v písmenách a) a b) sa uvádzajú v prevádzkových špecifikáciách.

#### **ORO.AOC.125 Neobchodná prevádzka lietadla uvedená v prevádzkových špecifikáciách držiteľa AOC**

Držiteľ osvedčenia AOC môže vykonávať neobchodnú prevádzku s lietadlom, ktoré sa inak používa v obchodnej prevádzke a ktoré je uvedené v prevádzkových špecifikáciách jeho AOC, bez povinnosti predkladať vyhlásenie v súlade s touto časťou za predpokladu, že prevádzkovateľ:

- a) podrobne opíše takúto prevádzku v prevádzkovej príručke vrátane:
  - (1) stanovenia príslušných požiadaviek,
  - (2) jednoznačného určenia všetkých rozdielov medzi prevádzkovými postupmi používanými pri vykonávaní obchodnej a neobchodnej prevádzky a
  - (3) prostriedkov, ktorými sa zabezpečí, že všetci pracovníci podieľajúci sa na prevádzke sú plne oboznámení so súvisiacimi postupmi,
- b) predloží príslušnému orgánu určené rozdiely medzi prevádzkovými postupmi uvedené v písmene a) bode 2 na predchádzajúce schválenie.

#### **ORO.AOC.130 Monitorovanie letových údajov – letúny**

- a) Prevádzkovateľ zavedie a udržiava systém monitorovania letových údajov, ktorý je integrovaný do jeho systému riadenia, pre letúny s maximálnou schválenou vzletovou hmotnosťou väčšou ako 27 000 kg.
- b) Zo systému monitorovania letových údajov sa nevyvodzuje trestná zodpovednosť a obsahuje primerané záruky na ochranu zdroja (zdrojov) údajov.

#### **ORO.AOC.135 Požiadavky na personál**

- a) V súlade s ORO.GEN.210 písm. b) prevádzkovateľ určí osoby zodpovedné za riadenie a dohľad v týchto oblastiach:
  - (1) letová prevádzka,
  - (2) výcvik posádky a
  - (3) pozemná prevádzka.

- b) *Vhodnosť a spôsobilosť personálu*
- (1) Prevádzkovateľ zamestnáva dostatočný počet pracovníkov na plánovanú pozemnú a letovú prevádzku.
  - (2) Všetci pracovníci poverení alebo priamo zapojení do pozemnej a letovej prevádzky:
    - i) sú riadne vyškolení,
    - ii) preukážu svoje schopnosti pri plnení ich pridelených povinností a
    - iii) uvedomujú si svoju zodpovednosť a vzťah svojich povinností k prevádzke ako celku.
- c) *Dohľad nad personálom*
- (1) Prevádzkovateľ vymenuje dostatočný počet pracovníkov dohľadu nad personálom, pričom zohľadní štruktúru organizácie prevádzkovateľa a počet zamestnaných pracovníkov.
  - (2) Prevádzkovateľ stanoví povinnosti a zodpovednosť týchto pracovníkov dohľadu a všetky ďalšie potrebné opatrenia, ktorými im umožní vykonávať tieto povinnosti dohľadu.
  - (3) Dohľad nad členmi posádky a pracovníkmi zapojenými do prevádzky vykonávajú osoby s primeranými skúsenosťami a zručnosťami s cieľom zaistiť dodržiavanie noriem uvedených v prevádzkovej príručke.

#### **ORO.AOC.140 Požiadavky na vybavenie**

V súlade s ORO.GEN.215 prevádzkovateľ:

- a) používa vhodné pozemné vybavenie na zaistenie bezpečnej obsluhy svojich letov,
- b) zabezpečí na svojej hlavnej prevádzkovej základni podporné zariadenia vhodné pre danú oblasť a druh prevádzky a
- c) na každej svojej prevádzkovej základni zaistí, aby pracovníci, ktorých činnosť môže ovplyvniť bezpečnosť letovej prevádzky, mali k dispozícii dostatočný pracovný priestor. Zvážiť treba potreby pozemného personálu, pracovníkov, ktorí sa zaoberajú prevádzkovým riadením, ukladaním a zobrazovaním dôležitých záznamov a plánovaním letu posádkami.

#### **ORO.AOC.150 Požiadavky na dokumentáciu**

- a) Prevádzkovateľ prijme opatrenia na prípravu príručiek a všetkých ďalších potrebných dokumentov a súvisiacich zmien a doplnení.
- b) Prevádzkovateľ musí byť schopný bez meškania distribuovať prevádzkové pokyny a ďalšie informácie.

### **Podčasť DEC – Vyhlásenie**

#### **ORO.DEC.100 Vyhlásenie**

Prevádzkovateľ:

- a) pred začatím prevádzky poskytne príslušnému orgánu všetky zodpovedajúce informácie, a pritom použije formulár uvedený v dodatku I k tejto časti,

- b) poskytne príslušnému orgánu zoznam používaných alternatívnych prostriedkov preukázania zhody,
- c) udržiava súlad s príslušnými požiadavkami a informáciami uvedenými vo vyhlásení,
- d) bez meškania oznámi príslušnému orgánu akékoľvek zmeny týkajúce sa jeho vyhlásenia alebo ním používaných prostriedkov preukázania zhody predložením zmeneného a doplneného vyhlásenia, pričom použije formulár uvedený v dodatku I k tejto časti, a
- e) oznámi príslušnému orgánu zastavenie prevádzky.

### **Podčasť MLR – Príručky, denníky a záznamy**

#### **ORO.MLR.100 Prevádzková príručka – všeobecne**

- a) Prevádzkovateľ zavedie prevádzkovú príručku, ako je uvedené v odseku 8.b. prílohy IV k nariadeniu (ES) č. 216/2008.
- b) Obsah prevádzkovej príručky zohľadňuje požiadavky stanovené v tejto časti a prípadne v častiach CAT, NCC, SPO a SPA a neodporuje podmienkam obsiahnutým v prevádzkových špecifikáciách osvedčenia leteckého prevádzkovateľa (AOC) alebo vo vyhlásení a jeho zozname osobitných povolení.
- c) Prevádzková príručka sa môže vydať v samostatných častiach.
- d) Všetci prevádzkoví pracovníci musia mať jednoduchý prístup k všetkým častiam prevádzkovej príručky, ktoré sa týkajú ich povinností.
- e) Prevádzková príručka sa musí aktualizovať. Všetci pracovníci musia byť oboznámení so zmenami, ktoré sa týkajú ich povinností.
- f) Každý člen posádky dostáva svoj osobný výtlačok príslušných častí prevádzkovej príručky, ktoré sa týkajú jeho povinností. Každý držiteľ prevádzkovej príručky alebo jej príslušných častí zodpovedá za aktualizáciu svojho výtlačku o zmeny, doplnenia a revízie, ktoré mu poskytuje prevádzkovateľ.
- g) Pre držiteľov osvedčenia AOC:
  - (1) v prípade zmien a doplnení, ktoré sa musia oznámiť v súlade s ORO.GEN.115 písm. b) a ORO.GEN.130 písm. c), prevádzkovateľ poskytne príslušnému orgánu plánované zmeny a doplnenia pred nadobudnutím ich účinnosti a
  - (2) v prípade zmien a doplnení postupov súvisiacich s otázkami predchádzajúceho povolenia v súlade s ORO.GEN.130, povolenie dostanú predtým, než zmeny a doplnenia nadobudnú účinnosť.
- h) Bez ohľadu na písmeno g), ak sú v záujme bezpečnosti potrebné okamžité zmeny, doplnenia alebo revízie, je možné ich publikovať a uplatňovať hneď za predpokladu, že bola predložená žiadosť o potrebné povolenie.
- i) Prevádzkovateľ zapracuje všetky zmeny, doplnenia a revízie, ktoré požaduje príslušný orgán.
- j) Prevádzkovateľ zabezpečí, že informácie prevzaté zo schválených dokumentov a ich zmien a doplnení, sa správne zohľadnia v prevádzkovej príručke. To nebráni prevádzkovateľovi, aby v prevádzkovej príručke uvádzal konzervatívnejšie údaje a postupy.
- k) Prevádzkovateľ zabezpečí, že všetci pracovníci rozumejú jazyku, v ktorom sú napísané tie časti prevádzkovej príručky, ktoré sa týkajú ich povinností a zodpovednosti. Obsah

prevádzkovej príručky musí byť predložený vo forme, ktorá umožňuje jej jednoduché použitie a rešpektuje zásady ľudských faktorov.

### **ORO.MLR.101 Prevádzková príručka – členenie pre obchodnú prevádzku a neobchodnú špeciálnu prevádzku so zložitými motorovými lietadlami**

Základné členenie prevádzkovej príručky je takéto:

- a) Časť A: Všeobecné/základné ustanovenia, obsahuje všetky prevádzkové zásady, pokyny a postupy, ktoré nie sú viazané na typ lietadla.
- b) Časť B: Záležitosti prevádzky lietadla, obsahuje všetky nariadenia a postupy vzťahujúce sa na typ lietadla, pričom sa zohľadňujú všetky rozdiely medzi typmi/triedami, variantmi alebo jednotlivými lietadlami používanými prevádzkovateľom.
- c) Časť C, podľa potreby:
  - (1) pre prevádzku obchodnej leteckej dopravy obsahuje pokyny a informácie o trase/úlohe/oblasti a letisku/prevádzkovom mieste,
  - (2) pre neobchodnú špeciálnu prevádzku so zložitým motorovým lietadlom a obchodnú špeciálnu prevádzku obsahuje pokyny a informácie o úlohách a o prevádzkovej oblasti.
- d) Časť D: Výcvik, obsahuje všetky pokyny na výcvik personálu potrebného na bezpečnú prevádzku.

### **ORO.MLR.105 Zoznam minimálneho vybavenia**

- a) Zoznam minimálneho vybavenia (MEL) zostavený podľa odseku 8.a.3. prílohy IV k nariadeniu (ES) č. 216/2008 je založený na príslušnom hlavnom zozname minimálneho vybavenia (MMEL), ako je definovaný v údajoch o prevádzkovej spôsobilosti určených v súlade s nariadením Komisie (ES) č. 1702/2003<sup>18</sup>.
- b) Zoznam minimálneho vybavenia (MEL) a všetky jeho zmeny a doplnenia schvaľuje príslušný orgán. V prípade neobchodnej prevádzky so zložitým motorovým lietadlom registrovaným v tretej krajine prevádzkovateľ získa súhlas s MEL od štátu, v ktorom je lietadlo zaregistrované.
- c) Prevádzkovateľ zmení a doplní zoznam minimálneho vybavenia (MEL) po každej zodpovedajúcej zmene hlavného zoznamu minimálneho vybavenia (MMEL) v priebehu prijateľnej časovej lehoty.
- d) Okrem zoznamu položiek zoznam minimálneho vybavenia (MEL) obsahuje:
  - (1) preambulu s usmernením a definíciami pre letové posádky a pracovníkov údržby, ktorí MEL používajú,
  - (2) stav revízie hlavného zoznamu minimálneho vybavenia (MMEL), na ktorom je MEL založený a stav revízie MEL, a
  - (3) rozsah pôsobnosti, veľkosť a účel MEL.
- e) Prevádzkovateľ:
  - (1) zavedie interval na opravu pre všetky nepracujúce prístroje, prvky vybavenia alebo funkcie uvedené v zozname minimálneho vybavenia (MEL). Interval na opravu

<sup>18</sup> Nariadenie Komisie (ES) č. 1702/2003 z 24. septembra 2003 stanovujúce vykonávacie pravidlá osvedčovania letovej spôsobilosti a environmentálneho osvedčovania lietadiel a príslúchajúcich výrobkov, častí a zariadení, ako aj osvedčovania projekčných a výrobných organizácií, Ú. v. EÚ L 243, 27.9.2003, s. 6.

- v MEL nesmie byť menej reštriktívny ako zodpovedajúci interval na opravu v hlavnom zozname minimálneho vybavenia (MMEL),
- (2) zavedie účinný program opravy a
  - (3) prevádzkuje lietadlo po uplynutí intervalu na opravu uvedeného v zozname minimálneho vybavenia (MEL), iba ak:
    - i) porucha bola odstránená, alebo
    - ii) interval na opravu bol predĺžený v súlade s písmenom f).
- f) Na základe povolenia príslušného orgánu, alebo v prípade uvedenom v písmene b) štátu, v ktorom je lietadlo registrované, prevádzkovateľ môže jednorazovo použiť postup predĺženia intervalov na opravu kategórie B, C a D, za predpokladu, že:
- (1) predĺženie intervalu opravy je v rozsahu stanovenom v hlavnom zozname minimálneho vybavenia (MMEL) pre daný typ lietadla,
  - (2) predĺženie intervalu na opravu má maximálne rovnakú dĺžku ako interval na opravu uvedený v zozname minimálneho vybavenia (MEL),
  - (3) predĺženie intervalu na opravu sa nepoužíva ako bežný prostriedok výkonu opráv prvkov MEL a používa sa, iba keď oprave bránia udalosti, ktoré prevádzkovateľ nemôže ovplyvniť,
  - (4) prevádzkovateľ vypracuje opis konkrétnych povinností a zodpovednosti pri kontrole predĺžení,
  - (5) každé predĺženie zodpovedajúceho intervalu na opravu sa oznámi príslušnému orgánu a
  - (6) vypracuje sa plán dokončenia opravy pri najbližšej príležitosti.
- g) Prevádzkovateľ zavedie postupy prevádzky a údržby uvedené v zozname minimálneho vybavenia (MEL), pričom zohľadňuje postupy prevádzky a údržby uvedené v hlavnom zozname minimálneho vybavenia (MMEL). Tieto postupy sú súčasťou príručiek prevádzkovateľa alebo zoznamu MEL.
- h) Prevádzkovateľ zmení a doplní postupy prevádzky a údržby uvedené v zozname minimálneho vybavenia (MEL) po každej zodpovedajúcej zmene postupov prevádzky a údržby uvedených v hlavnom zozname minimálneho vybavenia (MMEL).
- i) Pokiaľ nie je v zozname minimálneho vybavenia (MEL) uvedené inak, prevádzkovateľ dokončí:
- (1) postupy prevádzky uvedené v MEL, keď plánuje prevádzku a/alebo vykonáva prevádzku s nepracujúcou položkou zo zoznamu, a
  - (2) postupy údržby uvedené v MEL pred začatím prevádzky s nepracujúcou položkou zo zoznamu.
- j) Na základe osobitného individuálneho povolenia podľa písmena b) vydaného príslušným orgánom alebo štátom, v ktorom je lietadlo registrované, prevádzkovateľ môže prevádzkovať lietadlo s nepracujúcimi prístrojmi, prvkami vybavenia alebo funkciami mimo obmedzení zoznamu minimálneho vybavenia (MEL), ale v rámci obmedzení hlavného zoznamu minimálneho vybavenia (MMEL), za predpokladu, že:
- (1) dané prístroje, prvky vybavenia alebo funkcie sú v rozsahu pôsobnosti hlavného zoznamu minimálneho vybavenia (MMEL), ako je definovaný v údajoch o prevádzkovej spôsobilosti určených v súlade s nariadením Komisie (ES) č. 1702/2003,

- (2) povolenie sa nepoužíva ako bežný prostriedok výkonu prevádzky mimo obmedzení schváleného zoznamu minimálneho vybavenia (MEL) a používa sa, iba keď udalosti, na ktoré prevádzkovateľ nemá vplyv, bránia dodržiavaniu podmienok MEL,
- (3) prevádzkovateľ vypracuje opis konkrétnych povinností a zodpovednosti pri kontrole prevádzky lietadla na základe takého povolenia a
- (4) vypracuje sa plán opravy nepracujúcich prístrojov, prvkov vybavenia alebo funkcií, alebo návratu prevádzky lietadla do rámca obmedzení zoznamu minimálneho vybavenia (MEL) pri najbližšej príležitosti.

### ORO.MLR.110 Palubný denník

Pre každý let alebo sériu letov sa uchovávajú podrobné údaje o lietadle, jeho posádke a o každej ceste v podobe palubného denníka alebo rovnocenného dokumentu.

### ORO.MLR.115 Vedenie záznamov

- a) Tieto záznamy sa musia uchovávať najmenej 5 rokov:
  - (1) záznamy o činnostiach uvedených v ORO.GEN.200, a
  - (2) v prípade neobchodnej prevádzky so zložitým motorovým lietadlom záznamy o činnostiach uvedených vo vyhlásení prevádzkovateľa.
- b) 3 mesiace sa uchovávajú tieto informácie používané na prípravu a vykonanie letu a súvisiace správy:
  - (1) prevádzkový letový plán, ak existuje,
  - (2) oznámenie (oznámenia) pre pracovníkov, ktorí sa zaoberajú letovou prevádzkou (NOTAM), a dokumentácia leteckej informačnej služby (AIS) z prípravy letu pre konkrétnu trasu, ak ich zostavil prevádzkovateľ,
  - (3) dokumentácia o hmotnosti a vyvážení,
  - (4) oznámenie o špeciálnom náklade vrátane písomnej informácie pre veliteľa lietadla/veliaceho pilota o nebezpečnom náklade,
  - (5) palubný denník alebo rovnocenný dokument a
  - (6) hlásenie (hlásenia) z letu na zaznamenanie podrobností každej udalosti alebo všetkých prípadov, ktoré veliteľ lietadla/veliaci pilot pokladá za nevyhnutné hlásiť alebo zaznamenať,
- c) Osobné záznamy pracovníkov sa uchovávajú na obdobia uvedené v tabuľke:

|  |   |
|--|---|
| Preukaz spôsobilosti letovej posádky a osvedčenie palubných sprievodcov    | kým člen posádky uplatňuje oprávnenia preukazu spôsobilosti alebo potvrdenia pre prevádzkovateľa lietadla |
| Výcvik, preskúšanie a kvalifikácie člena posádky                           | 3 roky  |
| Záznamy o praxi člena posádky  | 15 mesiacov   |
| Trasa a letisko / úloha a oblasť spôsobilosti člena posádky, podľa potreby | 3 roky  |
| Výcvik týkajúci sa nebezpečného nákladu, podľa potreby                     | 3 roky  |



|   |                              |
|---|------------------------------|
| Záznamy o výcviku / kvalifikáciách ďalších pracovníkov, u ktorých sa vyžaduje výcvikový program | posledné 2 výcvikové záznamy |
|---|------------------------------|

- d) Prevádzkovateľ:
- (1) uchováva záznamy o všetkých výcvikoch, preskúšaniach a kvalifikáciách každého člena posádky, ako je predpísané v časti ORO, a
  - (2) na požiadanie umožní prístup k týmto záznamom dotknutému členovi posádky.
- e) Prevádzkovateľ chráni informácie použité na prípravu a vykonanie letu a záznamy o výcviku pracovníkov, aj keď už prestane byť prevádzkovateľom daného lietadla alebo zamestnávateľom člena posádky za predpokladu, že je to v časovom rámci predpísanom v písmene c).
- f) Ak sa člen posádky stane členom posádky pre iného prevádzkovateľa, pôvodný prevádzkovateľ sprístupní záznamy tohto člena posádky novému prevádzkovateľovi za predpokladu, že je to v časovom rámci predpísanom v písmene c).

#### Podčasť SEC – Bezpečnosť

##### **ORO.SEC.100.A Bezpečnosť priestoru pre letovú posádku**

- a) Vo všetkých letúnoch vybavených dvermi do priestoru pre letovú posádku sa tieto dvere musia dať zamknúť a sú zabezpečené prostriedky, na základe ktorých palubní sprievodcovia dokážu informovať letovú posádku v prípade podozrivej aktivity alebo porušenia bezpečnostnej ochrany v kabíne.
- b) Všetky letúny prepravujúce cestujúcich s maximálnou schválenou vzletovou hmotnosťou nad 45 500 kg alebo s konfiguráciou s maximálnou kapacitou sediacich pasažierov pre viac ako 60 cestujúcich, ktoré sa používajú na obchodnú prepravu cestujúcich, sú vybavené schválenými dvermi do priestoru pre letovú posádku, ktoré sa dajú zamknúť a odomknúť z pracovného miesta každého pilota a sú navrhnuté tak, aby spĺňali platné požiadavky na letovú spôsobilosť.
- c) Vo všetkých letúnoch vybavených dvermi do priestoru pre letovú posádku v súlade s písmenom b):
- (1) sa tieto dvere zatvoria pred naštartovaním motorov na vzlet a, ak to vyžaduje bezpečnostný postup alebo veliaci pilot, budú zamknuté až do vypnutia motorov po pristátí s výnimkou prípadov, keď je potrebné zabezpečiť vstup alebo odchod oprávnených osôb v súlade s národným programom bezpečnosti civilného letectva, a
  - (2) poskytnú sa prostriedky na monitorovanie priestoru mimo priestoru pre letovú posádku z miesta pilota v miere potrebnej na identifikovanie osôb dožadujúcich sa vstupu do priestoru pre letovú posádku a na odhalenie podozrivého správania alebo novej hrozby.

##### **ORO.SEC.100.H Bezpečnosť priestoru pre letovú posádku**

Dvere pilotného priestoru všetkých vrtuľníkov, prevádzkovaných na dopravu cestujúcich, ak sú inštalované, musia byť uzamykateľné z pilotného priestoru s cieľom zabrániť neoprávnenému vstupu.

**Podčasť FC – Letová posádka**

**ORO.FC.005 Rozsah pôsobnosti**

- a) V tejto podčasti sa stanovujú požiadavky, ktoré musí splniť prevádzkovateľ vo vzťahu k výcviku, praxi a kvalifikácii letovej posádky, a pozostáva z:
- (1) oddielu 1, v ktorom sa uvádzajú spoločné požiadavky na neobchodnú prevádzku zložitých motorových lietadiel a každú obchodnú prevádzku,
  - (2) oddielu 2, v ktorom sa uvádzajú doplnkové požiadavky na prevádzku obchodnej leteckej dopravy okrem prevádzky uvedenej v písmene b), a
  - (3) oddielu 3, v ktorom sa uvádzajú doplnkové požiadavky na obchodnú prevádzku inú, ako je obchodná letecká doprava.
- b) Požiadavky uvedené v písmene a) bodoch 1 a 3 musia splniť prevádzkovatelia vykonávajúci tieto druhy prevádzky obchodnej leteckej dopravy:
- (1) prevádzku obchodnej leteckej dopravy vetroňov alebo balónov, alebo
  - (2) prevádzku obchodnej leteckej dopravy vykonávanú za dňa podľa pravidiel letu za viditeľnosti (VFR), ktorá sa začína aj končí na tom istom letisku alebo prevádzkovom mieste a trvá maximálne 30 minút, alebo v rámci miestnej oblasti určenej príslušným orgánom:
    - i) s jednomotorovými vrtuľovými lietadlami s maximálnou schválenou vzletovou hmotnosťou 5 700 kg alebo menej a najviac šiestimi osobami na palube vrátane pilota, alebo
    - ii) s jednomotorovými vrtuľníkmi a najviac šiestimi osobami na palube vrátane pilota.

**Oddiel 1 — Spoločné požiadavky**

**ORO.FC.100 Zloženie letovej posádky**

- a) Zloženie letovej posádky musí byť v súlade s požiadavkami letovej príručky lietadla a počet jej členov na určených pracovných miestach nesmie byť menší ako minimum uvedené v letovej príručke lietadla, alebo ako sa stanovuje v prevádzkových obmedzeniach predpísaných pre dané lietadlo.
- b) Letová posádka sa doplní ďalšími členmi letovej posádky, ak to vyžaduje druh prevádzky, a počet členov nesmie byť menší ako počet predpísaný v prevádzkovej príručke.
- c) Všetci členovia letovej posádky musia byť držiteľmi preukazov spôsobilosti a kvalifikácií vydaných alebo schválených v súlade s nariadením Komisie (EÚ) č. xxx/xxxx<sup>19</sup>, ktoré zodpovedajú im zvereným povinnostiam.
- d) Člena letovej posádky môže počas letu vystriedať pri plnení jeho povinností pri riadení iný primerane kvalifikovaný člen letovej posádky.
- e) Ak sú prácou člena letovej posádky poverené osoby, ktoré sú samostatne zárobkovo činné alebo pracujú na čiastočný úväzok, prevádzkovateľ overí, či sú dodržané všetky príslušné požiadavky tejto podčasti a príslušné prvky časti FCL vrátane požiadaviek na prax, pričom zohľadní všetky služby, ktoré člen letovej posádky poskytuje inému prevádzkovateľovi (iným prevádzkovateľom) s cieľom určiť najmä:

<sup>19</sup> Nariadenie Komisie (EÚ) č. XXX/XXXX o letovej posádke.

- (1) celkový počet typov lietadiel alebo ich variantov, na ktorých môže člen letovej posádky lietať, a
- (2) príslušné obmedzenie času letu, času v službe a požiadavky na odpočinok.

#### **ORO.FC.105 Určenie veliaceho pilota/veliteľa lietadla**

- a) Prevádzkovateľ v súlade s odsekom 8.e prílohy IV k nariadeniu (ES) č. 216/2008 určí jedného pilota z letovej posádky s kvalifikáciou veliaceho pilota v súlade s časťou FCL za veliaceho pilota, alebo v prípade prevádzky obchodnej leteckej dopravy za veliteľa lietadla.
- b) Prevádzkovateľ určí člena letovej posádky za veliaceho pilota/veliteľa lietadla, iba ak:
  - (1) má minimálnu úroveň praxe uvedenú v prevádzkovej príručke,
  - (2) s výnimkou prípadu balónov, má primerané vedomosti o trase alebo oblasti, v ktorej sa má lietať, a o letiskách vrátane náhradných letísk, zariadeniach a postupoch, ktoré sa majú použiť, a
  - (3) v prípade prevádzky s viacčlennou posádkou absolvoval na zvýšenie kvalifikácie z druhého pilota na veliaceho pilota/veliteľa lietadla kurz veliteľa lietadla poskytovaný prevádzkovateľom.
- c) V prípade obchodnej prevádzky letúnov a vrtuľníkov veliaci pilot/veliteľ lietadla alebo pilot, ktorého môžu vykonaním letu poveriť, absolvoval úvodný zoznamovací výcvik venovaný trase alebo oblasti, v ktorej sa má lietať, a letiskám, zariadeniam a postupom, ktoré sa majú použiť. Túto znalosť trasy/oblasti a letiska je potrebné udržiavať najmenej jedným letom za obdobie jedného roka na danej trase, v danej oblasti alebo na dané letisko.
- d) V prípade letúnov výkonnostnej triedy B zapojených do prevádzky obchodnej leteckej dopravy vykonávanej za dňa podľa pravidiel letu za viditeľnosti (VFR) sa ustanovenia písmena c) neuplatňujú.

#### **ORO.FC.110 Palubný technik**

Ak konštrukcia letúna zahŕňa samostatné pracovné miesto palubného technika, súčasťou letovej posádky je jeden jej člen, ktorý má primeranú kvalifikáciu v súlade s platnými vnútroštátnymi predpismi.

#### **ORO.FC.115 Výcvik v optimalizácii činnosti posádky (CRM)**

- a) Pred začatím prevádzky absolvuje člen letovej posádky výcvik v optimalizácii činnosti posádky (CRM) zodpovedajúci jeho úlohe, ako sa uvádza v prevádzkovej príručke.
- b) Jednotlivé prvky výcviku CRM sú zahrnuté vo výcviku na typ alebo triedu lietadla a v udržiavacom výcviku, ako aj v kurze veliteľa lietadla.

#### **ORO.FC.120 Preškoloňovací výcvik prevádzkovateľa**

- a) V prípade prevádzky letúna alebo vrtuľníka absolvuje člen letovej posádky preškoloňovací výcvikový kurz prevádzkovateľa skôr, ako začne vykonávať pravidelné traťové lety bez dozoru:
  - (1) pri prechode na lietadlo, pre ktoré sa vyžaduje nová kvalifikácia pre typ alebo triedu, alebo

- (2) pri zmene prevádzkovateľa.
- b) Preškoloňovací výcvikový kurz prevádzkovateľa zahŕňa výcvik na zariadeniach inštalovaných v lietadle, ktoré zodpovedajú úlohám členov letovej posádky.

#### **ORO.FC.125 Rozdielový výcvik a zoznamovací výcvik**

- a) Členovia letovej posádky absolvujú rozdielový výcvik a zoznamovací výcvik, keď sa to vyžaduje v časti FCL a keď zmena vybavenia alebo postupov vyžaduje dodatočné znalosti o aktuálne obsluhovaných typoch a variantoch.
- b) V prevádzkovej príručke sa uvádza, kedy sa takéto rozdielový a zoznamovací výcvik vyžaduje.

#### **ORO.FC.130 Udržiavací výcvik a preskúšanie**

- a) Každý člen letovej posádky každoročne absolvuje udržiavací letový a pozemný výcvik týkajúci sa typu alebo variantu lietadla, na ktorého prevádzke sa podieľa, vrátane výcviku zameraného na umiestnenie a použitie núdzového a bezpečnostného vybavenia na palube.
- b) Každý člen letovej posádky bude pravidelne preskúšaný, aby preukázal odbornú spôsobilosť vykonávať bežné, mimoriadne a núdzové postupy.

#### **ORO.FC.135 Spôsobilosť pilota riadiť z jedného i z druhého pilotného sedadla**

Členovia letovej posádky, ktorí môžu byť určení na riadenie z jedného alebo z druhého sedadla pilota, absolvujú príslušný výcvik a preskúšanie, ako sa uvádza v prevádzkovej príručke.

#### **ORO.FC.140 Práca na viac ako jednom type alebo variante**

- a) Členovia letovej posádky, ktorí lietajú na viacerých typoch alebo variantoch lietadiel, musia vyhovieť požiadavkám predpísaným v tejto podčasti pre každý typ alebo variant, pokiaľ kredity týkajúce sa výcviku, preskúšania a požiadaviek na rozlietanosť nie sú stanovené v údajoch o prevádzkovej spôsobilosti určených v súlade s nariadením Komisie (ES) č. 1702/2003 pre príslušné typy alebo varianty.
- b) V prevádzkovej príručke sú uvedené príslušné postupy a/alebo prevádzkové obmedzenia na každú prevádzku na viacerých typoch alebo variantoch lietadiel.

#### **ORO.FC.145 Poskytovanie výcviku**

- a) Každý výcvik požadovaný v tejto podčasti sa vykonáva:
  - (1) v súlade s výcvikovými programami a osnovami, ktoré zaviedol v prevádzkovateľ v prevádzkovej príručke,
  - (2) primerane kvalifikovaným personálom. V prípade výcviku a preskúšania letu a simulácie letu pracovníci poskytujúci výcvik a vykonávajúci preskúšanie majú kvalifikáciu v súlade s časťou FCL.
- b) Pri zavádzaní výcvikových programov a osnov prevádzkovateľ zohľadní normy údajov o prevádzkovej spôsobilosti určených v súlade s nariadením Komisie (ES) č. 1702/2003 pre príslušné typy.
- c) Programy výcviku a preskúšania vrátane osnov a použitia jednotlivých výcvikových zariadení na simuláciu letu (FSTD) schvaľuje príslušný orgán.

- d) Výcvikové zariadenie na simuláciu letu (FSTD) musí byť čo najvernejšou napodobeninou lietadla, ktoré používa prevádzkovateľ. Rozdiely medzi FSTD a lietadlom sa podľa potreby opisujú a vysvetľujú v rámci predletovej prípravy a výcviku.
- e) Prevádzkovateľ zavedie systém primeraného sledovania zmien na výcvikovom zariadení na simuláciu letu (FSTD) a zabezpečí, že tieto zmeny neovplyvnia vhodnosť výcvikových programov.

## Oddiel 2 – Doplnkové požiadavky na prevádzku obchodnej leteckej dopravy

### ORO.FC.200 Zloženie letovej posádky

- a) V žiadnej letovej posádke nesmie byť viac ako jeden neskúsený člen letovej posádky.
- b) Veliteľ lietadla môže poveriť vykonávaním letu iného vhodne kvalifikovaného pilota v súlade s časťou FCL za predpokladu, že sú splnené požiadavky stanovené v ORO.FC.105 písm. b) body 1 a 2 a písm. c).
- c) Osobitné požiadavky na prevádzku letúnov podľa pravidiel letu podľa prístrojov (IFR) alebo v noci.
  - (1) Minimálnu letovú posádku turbovrtuľových letúnov s maximálnou schválenou konfiguráciou (MOPSC) viac ako 9 sedadiel pre cestujúcich a všetkých prúdových letúnov tvoria aspoň dvaja piloti.
  - (2) Letúny iné ako letúny uvedené v písmene c) bode 1 riadi minimálna posádka dvoch pilotov. V prípade, že sú splnené požiadavky ORO.FC.202, môže tieto letúny riadiť jeden pilot.
- d) Osobitné požiadavky na prevádzku vrtuľníkov.
  - (1) Pre ľubovoľnú prevádzku vrtuľníkov s maximálnou schválenou konfiguráciou (MOPSC) viac ako 19 sedadiel pre cestujúcich a pre prevádzku podľa pravidiel letu podľa prístrojov (IFR) vrtuľníkov s MOPSC viac ako 9:
    - i) minimálnu letovú posádku tvoria dvaja piloti, a
    - ii) veliteľ vrtuľníka musí byť držiteľom preukazu spôsobilosti dopravného pilota vrtuľníkov (ATPL(H)) s prístrojovou kvalifikáciou vydaného v súlade s časťou FCL.
  - (2) Prevádzku, ktorá nie je uvedená v písmene d) bode 1, podľa pravidiel letu podľa prístrojov (IFR) alebo v noci môže vykonávať jeden pilot za predpokladu, že sú splnené požiadavky ORO.FC.202.

### ORO.FC.A.201 Striedanie členov letovej posádky počas letu

- a) Veliteľ lietadla môže poveriť vykonaním letu:
  - (1) iného veliteľa lietadla s príslušnou kvalifikáciou alebo
  - (2) výhradne na lety nad letovou hladinou (FL) 200 pilota, ktorý spĺňa tieto minimálne požiadavky na kvalifikáciu:
    - i) preukaz spôsobilosti dopravného pilota (ATPL),
    - ii) preškoľovací výcvik a preskúšanie vrátane výcviku na získanie typovej kvalifikácie v súlade s ORO.FC.220,
    - iii) celý udržiavací výcvik a preskúšanie v súlade s ORO.FC.230 a ORO.FC.240, a

- iv) traťová /oblastná a letisková kvalifikácia v súlade s ORO.FC.105.
- b) Druhého pilota môže striedať:
  - (1) iný vhodne kvalifikovaný pilot alebo,
  - (2) výlučne na lety nad letovou hladinou (FL) 200 druhý pilot s kvalifikáciou pre cestovný let, ktorý spĺňa tieto minimálne požiadavky na kvalifikáciu:
    - i) platný preukaz spôsobilosti obchodného pilota (CPL) s prístrojovou kvalifikáciou,
    - ii) preškoľovací výcvik a preskúšanie vrátane výcviku na získanie typovej kvalifikácie v súlade s ORO.FC.220 s výnimkou požiadavky na výcvik vzletu a pristátia, a
    - iii) udržiavací výcvik a preskúšanie v súlade s ORO.FC.230 s výnimkou požiadavky na výcvik vzletu a pristátia.
- c) Palubného technika môže počas letu vystriedať člen letovej posádky s vhodnou kvalifikáciou v súlade s príslušnými vnútroštátnymi predpismi.

### **ORO.FC.202 Jednopilotná prevádzka podľa IFR alebo v noci**

Na let podľa pravidiel letu podľa prístrojov (IFR) alebo v noci s minimálnou letovou posádkou pozostávajúcou z jedného pilota, ako sa predpokladá v ORO.FC.200 písm. c) bod 2 a písm. d) bod 2, je potrebné splniť tieto podmienky:

- a) Prevádzkovateľ zahrne do prevádzkovej príručky program preškoľovacieho a udržiavacieho výcviku pilota, obsahujúceho dodatočné požiadavky na jednopilotnú prevádzku. Pilot absolvuje výcvik v oblasti postupov prevádzkovateľa, týkajúci sa najmä:
  - (1) ovládania motora a jeho obsluhy v núdzových prípadoch,
  - (2) používania kontrolného zoznamu bežných, mimoriadnych a núdzových úkonov,
  - (3) komunikácie s riadením letovej prevádzky (ATC),
  - (4) postupov na odlet a priblíženie,
  - (5) ovládania autopilota, ak je k dispozícii,
  - (6) používania zjednodušenej dokumentácie počas letu, a
  - (7) optimalizácie činnosti jednopilotnej posádky.
- b) Preskúšanie po udržiavacom výcviku požadované v ORO.FC.230 sa vykoná pri jednopilotnej prevádzke na lietadle daného typu alebo triedy v prostredí typickom pre túto prevádzku.
- c) Pre prevádzku letúna podľa pravidiel letu podľa prístrojov (IFR) pilot:
  - (1) absolvuje najmenej 50 hodín letu podľa IFR na letúne daného typu alebo triedy, z toho 10 hodín vo funkcii veliteľa lietadla, a
  - (2) počas predchádzajúcich 90 dní vykonal na letúne daného typu alebo triedy:
    - i) päť letov podľa IFR vrátane troch priblížení podľa prístrojov v úlohe jediného pilota, alebo
    - ii) preskúšanie priblíženia podľa prístrojov IFR.
- d) Pre prevádzku letúna v noci pilot:
  - (1) absolvuje aspoň 15 hodín letu v noci, čo môže byť súčasťou 50 hodín letu podľa IFR v písmene c) bode 1, a
  - (2) počas predchádzajúcich 90 dní vykonal na letúne daného typu alebo triedy:

- i) tri vzlety a pristátia v noci v úlohe jediného pilota, alebo
  - ii) preskúšanie nočného vzletu a pristátia.
- e) Pre prevádzku vrtuľníka podľa pravidiel letu podľa prístrojov (IFR) pilot:
- (1) absolvuje 25 hodín celkového času letov IFR v príslušnom prevádzkovom prostredí, a
  - (2) absolvuje 25 hodín celkového času letu v jednopilotnej prevádzke na určitom type vrtuľníka schválenom pre IFR, z toho 10 hodín môže tvoriť let pod dozorom vrátane piatich úsekov traťových IFR letov pod dozorom s použitím jednopilotných postupov, a
  - (3) počas predchádzajúcich 90 dní vykonal:
    - i) päť letov podľa IFR vrátane troch priblížení podľa prístrojov v úlohe jediného pilota na vrtuľníku schválenom na tento účel, alebo
    - ii) preskúšanie priblíženia podľa prístrojov IFR v úlohe jediného pilota na príslušnom type vrtuľníka, letovom výcvikovom zariadení (FTD) alebo vernom letovom simulátore (FFS).

#### **ORO.FC.205 Kurz veliteľa lietadla**

- a) Kurz veliteľa lietadla pre prevádzku letúna a vrtuľníka zahŕňa aspoň tieto prvky:
- (1) výcvik na výcvikovom zariadení na simuláciu letu (FSTD), zahŕňajúci letový výcvik zameraný na let na trati (LOFT) a/alebo letový výcvik,
  - (2) preskúšanie odbornej spôsobilosti vo funkcii veliteľa lietadla prevádzkovateľom,
  - (3) výcvik zodpovednosti veliteľa lietadla;
  - (4) traťový výcvik ako veliteľ lietadla pod dozorom, najmenej:
    - i) 10 letových úsekov v prípade letúnov a
    - ii) 10 hodín vrátane najmenej 10 letových úsekov v prípade vrtuľníkov,
  - (5) absolvovanie traťového preskúšania vo funkcii veliteľa lietadla a preukázanie primeraných vedomostí o trati alebo oblasti, v ktorej sa má letieť, a o letiskách vrátane náhradných letísk, zariadeniach a postupoch, ktoré sa majú použiť, a
  - (6) výcvik optimalizácie činnosti posádky.

#### **ORO.FC.215 Počiatočný výcvik prevádzkovateľa v optimalizácii činnosti posádky (CRM)**

- a) Člen letovej posádky absolvuje počiatočný výcvikový kurz optimalizácie činnosti posádky (CRM) skôr, ako začne vykonávať traťové lety bez dozoru.
- b) Počiatočný výcvik CRM vykonáva aspoň jeden školiteľ CRM s primeranou kvalifikáciou, ktorému môžu v konkrétnych oblastiach pomáhať odborníci.
- c) Ak člen letovej posádky ešte neabsolvoval teoretický kurz v oblasti ľudských faktorov potrebný na získanie preukazu spôsobilosti dopravného pilota (ATPL), absolvuje pred počiatočným CRM výcvikom alebo v kombinácii s počiatočným CRM výcvikom teoretický kurz založený na programe ľudskej výkonnosti a ľudských obmedzeniach na získanie ATPL, ktorý poskytuje prevádzkovateľ, ako je stanovené v časti FCL.

#### **ORO.FC.220 Preškoloňovací výcvik prevádzkovateľa a preskúšanie**

- a) Výcvik CRM je začlenený do preškoloňovacieho výcvikového kurzu prevádzkovateľa.

- b) Člen letovej posádky po začatí preškoloňovacieho kurzu prevádzkovateľa nesmie byť určený na vykonávanie letových povinností na lietadle iného typu alebo inej triedy, až kým tento výcvik neabsolvuje alebo neukončí. Členovia posádky, ktorí riadia iba letúny výkonnostnej triedy B, môžu byť počas preškoloňovacích kurzov poverení vykonávaním letov na iných typoch letúnov výkonnostnej triedy B v rozsahu nevyhnutnom na zachovanie prevádzky.
- c) Rozsah výcviku požadovaný v rámci preškoloňovacieho kurzu prevádzkovateľa sa stanoví v súlade s normami kvalifikácie a praxe vymedzenými v prevádzkovej príručke s prihliadnutím na predchádzajúci výcvik a prax člena letovej posádky.
- d) Člen letovej posádky absolvuje:
  - (1) preskúšanie letovej spôsobilosti prevádzkovateľom, ako aj výcvik a preskúšanie používania núdzového a bezpečnostného vybavenia pred začatím traťových letov pod dozorom (LIFUS) a
  - (2) traťové preskúšanie po dokončení traťových letov pod dozorom. V prípade letúnov výkonnostnej triedy B sa traťové lety pod dozorom môžu vykonávať na ľubovoľnom letúne v rámci príslušnej triedy.
- e) V prípade letúnov piloti, ktorým bola vydaná typová kvalifikácia na základe preškoloňovacieho kurzu nulového výcvikového letového času (ZFTT):
  - (1) začnú vykonávať traťové lety pod dozorom najneskôr do 21 dní po ukončení praktickej skúšky, alebo po zodpovedajúcom výcviku, ktorý poskytnú prevádzkovateľ. Obsah takého výcviku je opísaný v prevádzkovej príručke.
  - (2) vykonajú šesť vzletov a pristátí na výcvikovom zariadení na simuláciu letu (FSTD) najneskôr do 21 dní po ukončení praktickej skúšky pod dozorom inštruktora s typovou kvalifikáciou na letúny TRI (A) sediaceho na inom pilotnom sedadle. Počet vzletov a pristátí sa môže znížiť, ak sú kredity stanovené v údajoch o prevádzkovej spôsobilosti určených v súlade s nariadením Komisie (ES) č. 1702/2003. Ak sa tieto vzlety a pristátia nevykonajú do 21 dní, prevádzkovateľ zabezpečí opakovací výcvik. Obsah takého výcviku je opísaný v prevádzkovej príručke.
  - (3) vykonajú prvé štyri vzlety a pristátia v rámci traťových letov v letúne pod dozorom inštruktora s typovou kvalifikáciou na letúny TRI (A) sediaceho na inom pilotnom sedadle. Počet vzletov a pristátí sa môže znížiť, ak sú kredity stanovené v údajoch o prevádzkovej spôsobilosti určených v súlade s nariadením Komisie (ES) č. 1702/2003.

### **ORO.FC.230 Udržiavací výcvik a preskúšavanie**

- a) Každý člen letovej posádky absolvuje udržiavací výcvik a preskúšavanie týkajúce sa typu alebo variantu lietadla, na prevádzke ktorého sa podieľa.
- b) *Preskúšanie odbornej spôsobilosti prevádzkovateľom*
  - (1) Každý člen letovej posádky absolvuje preskúšanie odbornej spôsobilosti prevádzkovateľom ako súčasť bežnej posádky, aby preukázal svoju spôsobilosť vykonávať normálne, mimoriadne a núdzové postupy.
  - (2) Preskúšanie odbornej spôsobilosti prevádzkovateľom sa vykoná bez vonkajšej vizuálnej orientácie, ak sa bude od člena letovej posádky požadovať vykonávanie letov podľa pravidiel letu podľa prístrojov (IFR).



- (3) Trvanie platnosti preskúšania odbornej spôsobilosti prevádzkovateľom je 6 kalendárnych mesiacov. Pre prevádzku podľa pravidiel letu za viditeľnosti (VFR) počas dňa na letúnoch výkonnostnej triedy B, ktorá sa vykonáva v ročnom období nepresahujúcom viac ako 8 po sebe idúcich mesiacov, postačuje jedno preskúšanie odbornej spôsobilosti prevádzkovateľom. Toto preskúšanie odbornej spôsobilosti musí prebehnúť pred začiatkom prevádzky obchodnej leteckej dopravy.
- (4) Člen letovej posádky, ktorý sa podieľa na letoch vo dne a na trasách navigovaných s orientáciou podľa viditeľných bodov na zemi s iným než zložitým motorovým vrtuľníkom, môže absolvovať preskúšanie odbornej spôsobilosti prevádzkovateľom iba v jednom z príslušných typov. Preskúšanie odbornej spôsobilosti prevádzkovateľom sa zakaždým vykoná na type, ktorý sa na preskúšanie odbornej spôsobilosti použil naposledy. Príslušné typy vrtuľníkov, ktoré sa na účely preskúšania odbornej spôsobilosti prevádzkovateľom môžu zaradiť do skupín, sú uvedené v prevádzkovej príručke.
- (5) Bez ohľadu na ORO.FC.145 písm. a) bod 2, v prípade prevádzky iných než zložitých motorových vrtuľníkov vo dne a na trasách navigovaných s orientáciou podľa viditeľných bodov na zemi a letúnov výkonnostnej triedy B, môže preskúšanie vykonať veliteľ lietadla s príslušnou kvalifikáciou, ktorého poveril prevádzkovateľ a ktorý je školený v obsahu optimalizácie činnosti posádky (CRM) a hodnotení CRM zručnosti. Prevádzkovateľ informuje príslušný orgán o vymenovaných osobách.

c) *Traťové preskúšanie*

- (1) Každý člen letovej posádky sa podrobí traťovému preskúšaniam v lietadle, aby preukázal svoju spôsobilosť vykonávať obvyklé traťové lety opísané v prevádzkovej príručke. Čas platnosti traťového preskúšania je 12 kalendárnych mesiacov.
- (2) Bez ohľadu na ORO.FC.145 písm. a) bod 2, traťové preskúšanie môže vykonať veliteľ lietadla s príslušnou kvalifikáciou, ktorého poveril prevádzkovateľ a ktorý je školený v obsahu optimalizácie činnosti posádky (CRM) a hodnotení zručností týkajúcich sa CRM.

d) *Výcvik a preskúšavanie používania núdzového a bezpečnostného vybavenia*

Každý člen letovej posádky sa podrobí výcviku a preskúšaniam znalostí umiestnenia a používania núdzového a bezpečnostného vybavenia na palube. Platnosť preskúšania zo znalostí núdzového a bezpečnostného vybavenia je 12 kalendárnych mesiacov.

e) *Výcvik optimalizácie činnosti posádky (CRM)*

- (1) Do všetkých zodpovedajúcich fáz udržiavacieho výcviku sú integrované prvky optimalizácie činnosti posádky (CRM).
- (2) Každý člen letovej posádky absolvuje konkrétny modulový CRM výcvik. Všetky hlavné témy CRM výcviku sa musia absolvovať v rámci modulových výcvikových lekcii čo najrovnomernejšie rozložených na obdobie každých troch rokov.

f) Každý člen letovej posádky absolvuje pozemný výcvik a letový výcvik na výcvikovom zariadení na simuláciu letu (FSTD) alebo na lietadle, alebo kombináciu výcviku na FSTD a lietadle aspoň každých 12 kalendárnych mesiacov.

g) Trvanie platnosti uvedené v písmene b) bode 3, písmenách c) a d) sa počítajú od konca mesiaca, v ktorom sa preskúšanie uskutočnilo.

h) Ak sa požadovaný výcvik alebo preskúšanie vykoná v priebehu posledných troch mesiacov trvania platnosti, nová dĺžka platnosti sa počíta od pôvodného dátumu uplynutia platnosti.

**ORO.FC.235 Spôsobilosť pilota riadiť z jedného i druhého pilotného sedadla**

- a) Velitelia lietadla, ktorých povinnosti vyžadujú riadiť z oboch pilotných sedadiel a vykonávať povinnosti druhého pilota alebo veliteľa lietadla, od ktorých sa požaduje vykonávať výcvik alebo preskúšanie, absolvujú dodatočný výcvik a preskúšanie vymedzené v prevádzkovej príručke. Preskúšanie sa môže vykonať súbežne s preskúšaním odbornej spôsobilosti prevádzkovateľom predpísaným v ORO.FC.230 písm. b).
- b) Dodatočný výcvik zahŕňa prinajmenšom:
  - (1) vysadenie motora počas vzletu,
  - (2) priblíženie a opakovanie okruhu s jedným nepracujúcim motorom a
  - (3) pristátie s jedným nepracujúcim motorom.
- c) V prípade vrtuľníkov veliteľa lietadla absolvujú preskúšanie odbornej spôsobilosti striedavo z ľavého a pravého sedadla pri jednotlivých preskúšaniach odbornej spôsobilosti, za predpokladu, že v prípade zlúčenia preskúšania odbornej spôsobilosti predĺženie alebo obnovu typovej kvalifikáciu a preskúšania odbornej spôsobilosti prevádzkovateľom veliteľ lietadla absolvuje výcvik alebo preskúšanie zo sedadla, na ktorom obvykle sedí.
- d) Ak sa s lietadlom vykonávajú manévry s nepracujúcim motorom, porucha motora musí byť len simulovaná.
- e) Preskúšania požadované v ORO.FC.230 na riadenie zo sedadla veliteľa lietadla sú pri riadení zo sedadla druhého pilota rovnako platné.
- f) Pilot striedajúci veliteľa lietadla je povinný preukázať súčasne s preskúšaním odbornej spôsobilosti prevádzkovateľom predpísaným v ORO.FC.230 písm. b) prax vo vykonávaní úkonov a postupov, ktoré by inak neboli povinnosťou striedajúceho pilota. Ak rozdiely medzi pravým a ľavým sedadlom nie sú významné, preukázanie sa môže vykonať z ktoréhokoľvek sedadla.
- g) Pilot iný ako veliteľ lietadla sediaci na sedadle veliteľa lietadla preukáže prax vo vykonávaní úkonov a postupov súčasne s preskúšaním odbornej spôsobilosti prevádzkovateľom predpísaným v ORO.FC.230 písm. b), ktoré sú povinnosťou veliteľa lietadla v úlohe monitorujúceho pilota. Ak rozdiely medzi pravým a ľavým sedadlom nie sú významné, preukázanie sa môže vykonať z ktoréhokoľvek sedadla.

**ORO.FC.240 Prevádzka s viac ako jedným typom alebo variantom.**

- a) Postupy alebo prevádzkové obmedzenia na prevádzku s viac ako jedným typom alebo variantom stanovené v prevádzkovej príručke a schválené príslušným orgánom zahŕňajú:
  - (1) minimálnu úroveň letovej praxe členov letovej posádky,
  - (2) minimálnu úroveň praxe na jednom type alebo variante pred začatím výcviku a lietania s iným typom alebo variantom,
  - (3) postup, ktorým letová posádka s kvalifikáciou na jeden typ alebo variant, sa vycvičí a získa kvalifikáciu na iný typ alebo variant a
  - (4) všetky použiteľné požiadavky na rozlietanosť pre každý typ alebo variant.
- b) Ak člen letovej posádky riadi vrtuľníky aj letúny, musí sa obmedziť na riadenie iba jedného typu letúna a jedného typu vrtuľníka.
- c) Písmeno a) sa nevzťahuje na prevádzku letúna výkonnostnej triedy B, ak je obmedzená na jednopilotné triedy letúnov s piestovými motormi podľa pravidiel letu za viditeľnosti

(VFR) počas dňa. Písmeno b) sa nevzťahuje na prevádzku letúna výkonnostnej triedy B, ak je obmedzená na jednopilotné triedy letúnov s piestovými motormi.

#### **ORO.FC.A.245 Alternatívny program výcviku a kvalifikácie**

- a) Prevádzkovateľ letúna s primeranou praxou môže alternatívnym programom výcviku a kvalifikácie (ATQP), ktorý schváli príslušný orgán, nahradiť jednu alebo viac z týchto požiadaviek na výcvik a preskúšanie letovej posádky:
- (1) SPA.LVO.120 o výcviku a kvalifikáciách letovej posádky,
  - (2) preškoľovací výcvik a preskúšanie,
  - (3) rozdielový výcvik a zoznamovací výcvik,
  - (4) kurz veliteľa lietadla,
  - (5) udržiavací výcvik a preskúšanie a
  - (6) prevádzka s viac ako jedným typom alebo variantom.
- b) Program ATQP musí obsahovať výcvik a preskúšanie, ktorými sa stanovuje a zachováva úroveň odbornej spôsobilosti, ktorá je minimálne na úrovni odbornej spôsobilosti dosiahnutej na základe ustanovení ORO.FC.220 a ORO.FC.230. Pred schválením programu ATQP príslušným orgánom sa musí preukázať úroveň výcviku a kvalifikácie letovej posádky.
- c) Prevádzkovateľ, ktorý žiada o schválenie programu ATQP, predloží príslušnému orgánu vykonávací plán vrátane opisu úrovne výcviku a kvalifikácie letovej posádky, ktorá sa má dosiahnuť.
- d) Okrem preskúšaní požadovaných na základe ORO.FC.230 a FCL.060 každý člen letovej posádky podstúpi hodnotenie zamerané na let na trati (LOE), ktoré sa vykoná na výcvikovom zariadení na simuláciu letu (FSTD). Trvanie platnosti LOE je 12 kalendárnych mesiacov. Dĺžka platnosti sa počíta od konca mesiaca, v ktorom sa preskúšanie uskutočnilo. Ak sa LOE vykoná v priebehu posledných troch mesiacov platnosti, nový čas platnosti sa počíta od pôvodného dátumu uplynutia platnosti.
- e) Po dvoch rokoch prevádzky v rámci schváleného ATQP môže prevádzkovateľ na základe schválenia príslušného orgánu predĺžiť platnosť preskúšania v ORO.FC.230 takto:
- (1) preskúšanie odbornej spôsobilosti prevádzkovateľom na 12 kalendárnych mesiacov. Dĺžka platnosti sa počíta od konca mesiaca, v ktorom sa preskúšanie uskutočnilo. Ak sa preskúšanie vykoná v priebehu posledných troch mesiacov platnosti, nový čas platnosti sa počíta od pôvodného dátumu uplynutia platnosti.
  - (2) traťové preskúšanie na 24 kalendárnych mesiacov. Dĺžka platnosti sa počíta od konca mesiaca, v ktorom sa preskúšanie uskutočnilo. Ak sa preskúšanie vykoná v priebehu posledných šiestich mesiacov platnosti, nový čas platnosti sa počíta od pôvodného dátumu uplynutia platnosti.
  - (3) preskúšanie používania núdzového a bezpečnostného vybavenia na 24 kalendárnych mesiacov. Dĺžka platnosti sa počíta od konca mesiaca, v ktorom sa preskúšanie uskutočnilo. Ak sa preskúšanie vykoná v priebehu posledných šiestich mesiacov platnosti, nový čas platnosti sa počíta od pôvodného dátumu uplynutia platnosti.

**ORO.FC.A.250 Velitelia lietadla s preukazom spôsobilosti obchodného pilota CPL(A)**

- a) Držiteľ preukazu spôsobilosti obchodného pilota CPL(A) (letúny) môže vykonávať funkciu veliteľa lietadla v prevádzke obchodnej leteckej dopravy na jednopilotnom letúne, iba ak:
- (1) pre lety podľa pravidiel letu za viditeľnosti (VFR) s cestujúcimi vo vzdialenosti od letiska odletu väčšej ako 50 námorných míľ (90 km) má nalietané s letúnmi spolu aspoň 500 hodín celkového času letu, alebo je držiteľom platnej prístrojovej kvalifikácie, alebo
  - (2) pre lety podľa pravidiel letu podľa prístrojov (IFR) s viacmotorovými letúnmi má nalietané s letúnmi spolu aspoň 700 hodín celkového času letu vrátane 400 hodín vo funkcii veliaceho pilota. Z toho je aspoň 100 hodín letu podľa IFR a 40 hodín na viacmotorových letúnoch. 400 hodín vo funkcii veliaceho pilota možno nahradiť hodinami letu vo funkcii druhého pilota tak, že dve hodiny vo funkcii druhého pilota sú rovnocenné jednej hodine vo funkcii veliaceho pilota, ak tieto hodiny nalietal v rámci zavedeného systému viacpilotnej posádky predpísaného v prevádzkovej príručke.
  - (3) Na lety podľa VFR letúnov výkonnostnej triedy B počas dňa sa písmeno a) bod 1 nevzťahuje.

**ORO.FC.H.250 Velitelia lietadla s preukazom spôsobilosti obchodného pilota CPL(H)**

- a) Držiteľ preukazu spôsobilosti obchodného pilota CPL(H) (vrtuľník) môže vykonávať funkciu veliteľa lietadla v prevádzke obchodnej leteckej dopravy na jednopilotnom vrtuľníku, iba ak
- (1) pre lety podľa pravidiel letu podľa prístrojov (IFR) má nalietané s vrtuľníkmi spolu aspoň 700 hodín celkového času letu vrátane 300 hodín vo funkcii veliaceho pilota. Z toho je aspoň 100 hodín letu podľa IFR. 300 hodín vo funkcii veliaceho pilota možno nahradiť hodinami letu vo funkcii druhého pilota tak, že dve hodiny vo funkcii druhého pilota sú rovnocenné jednej hodine vo funkcii veliaceho pilota, ak tieto hodiny nalietal v rámci zavedeného systému viacpilotnej posádky predpísaného v prevádzkovej príručke,
  - (2) pre lety podľa meteorologických podmienok pre let za viditeľnosti (VMC) v noci má:
    - i) platnú prístrojovú kvalifikáciu, alebo
    - ii) nalietané s vrtuľníkmi 300 hodín celkového času letu vrátane 100 hodín vo funkcii veliaceho pilota a 10 hodín letu v noci vo funkcii pilota.

**Oddiel 3 – Doplnkové požiadavky na obchodnú prevádzku inú, ako je obchodná letecká doprava a prevádzka obchodnej leteckej dopravy podľa ORO.FC.005 písm. b)**

**ORO.FC.330 Udržiavací výcvik a preskúšavanie – preskúšanie odbornej spôsobilosti prevádzkovateľom**

- a) Každý člen letovej posádky absolvuje preskúšanie odbornej spôsobilosti prevádzkovateľom, aby preukázal svoju spôsobilosť vykonávať normálne, mimoriadne a núdzové postupy, ktoré sa týkajú príslušných aspektov súvisiacich s osobitnými úlohami opísanými v prevádzkovej príručke.

- b) Primeranú pozornosť treba venovať prevádzke, ktorá sa vykonáva podľa pravidiel letu podľa prístrojov (IFR) alebo v noci.
- c) Trvanie platnosti preskúšania odbornej spôsobilosti prevádzkovateľom je 12 kalendárnych mesiacov. Dĺžka platnosti sa počíta od konca mesiaca, v ktorom sa preskúšanie uskutočnilo. Ak sa preskúšanie vykoná v priebehu posledných troch mesiacov platnosti, nový čas platnosti sa počíta od pôvodného dátumu uplynutia platnosti.

### **Podčasť CC – Palubní sprievodcovia**

#### **ORO.CC.005 Rozsah pôsobnosti**

V tejto podčasti sa stanovujú požiadavky, ktoré musí splniť prevádzkovateľ, ak prevádzkuje lietadlá s palubnými sprievodcami, a tvoria ju:

- a) oddiel 1, v ktorom sú uvedené spoločné požiadavky na neobchodnú prevádzku zložitých motorových lietadiel a prevádzku obchodnej leteckej dopravy, a
- b) oddiel 2, v ktorom sú uvedené doplnkové požiadavky výlučne na prevádzku obchodnej leteckej dopravy.

#### **Oddiel 1 — Spoločné požiadavky**

#### **ORO.CC.100 Počet a zloženie palubných sprievodcov**

- a) Počet a zloženie palubných sprievodcov sa stanoví v súlade s odsekom 7.a. prílohy IV k nariadeniu (ES) č. 216/2008, pričom sa zohľadnia prevádzkové faktory alebo okolnosti konkrétneho prevádzkovaného letu. Na prevádzku lietadla s maximálnou prevádzkovou konfiguráciou sedadiel (MOPSC) pre viac ako 19 cestujúcich, pri preprave jedného alebo viacerých cestujúcich, musí byť určený najmenej jeden palubný sprievodca.
- b) Minimálny počet palubných sprievodcov sa musí rovnať väčšiemu z týchto počtov:
  - (1) počet palubných sprievodcov stanovený pri predvážaní evakuácie alebo pri analýze konfigurácie kabíny lietadla, ktoré má byť v prevádzke, v súlade s príslušnými technickými podmienkami osvedčovania, alebo
  - (2) jeden palubný sprievodca na každých 50 alebo časť z 50 sedadiel cestujúcich nainštalovaných na tej istej palube prevádzkovaného lietadla.
- c) Pri prevádzke, na ktorú je určených viac ako jeden palubný sprievodca, prevádzkovateľ vymenuje jedného palubného sprievodcu za osobu zodpovedajúcu sa veliacemu pilotovi/veliteľovi lietadla.

#### **ORO.CC.110 Podmienky na pridelenie povinností**

- a) Palubným sprievodcom možno prideliť povinnosti v lietadle, iba ak:
  - (1) majú najmenej 18 rokov,
  - (2) v súlade s príslušnými požiadavkami časti MED boli vyhodnotení ako fyzicky a duševne spôsobilí na bezpečné vykonávanie svojich povinností a svojej zodpovednosti, a
  - (3) úspešne absolvovali celý príslušný výcvik a preskúšanie požadované touto podčasťou a sú spôsobilí vykonávať pridelené povinnosti v súlade s postupmi uvedenými v prevádzkovej príručke.

- b) Pred pridelením povinností palubným sprievodcom, ktorí sú samostatne zárobkovo činní alebo pracujú na čiastočný úväzok, prevádzkovateľ overuje, či sú splnené všetky príslušné požiadavky tejto podčasti, pričom sa zohľadnia všetky služby, ktoré palubný sprievodca poskytuje inému prevádzkovateľovi (iným prevádzkovateľom), s cieľom určiť najmä:
  - (1) celkový počet typov lietadiel a ich variantov, na ktorých môže pracovať, a
  - (2) príslušné obmedzenia času letu, času v službe a požiadavky na odpočinok.
- c) Cestujú musia palubných sprievodcov, ako aj ich úlohu v o vzťahu k ich bezpečnosti a bezpečnosti letu, jasne rozlíšiť ako palubných sprievodcov.

#### **ORO.CC.115 Vykonávanie výcvikových kurzov a súvisiacich preskúšaní**

- a) Prevádzkovateľ pripraví pre každý výcvikový kurz podrobný program a osnovy v súlade s príslušnými požiadavkami tejto podčasti a prípadne časti CC, aby boli obsiahnuté povinnosti a zodpovednosť, ktorú majú vykonávať palubní sprievodcovia.
- b) Každý výcvikový kurz pozostáva z teoretickej výučby a praktického výcviku spolu s individuálnou a kolektívnou praxou, ako je vhodné pre každý predmet výcviku, s cieľom, aby palubní sprievodcovia dosiahli a udržali si primeranú úroveň odbornej spôsobilosti v súlade s touto podčasťou.
- c) Každý výcvikový kurz:
  - (1) sa vedie štruktúrovaným a realistickým spôsobom, a
  - (2) vedú ho pracovníci s primeranou kvalifikáciou na príslušný predmet.
- d) V priebehu výcviku požadovaného touto podčasťou alebo po jeho úplnom skončení každý palubný sprievodca podstúpi preskúšanie, ktoré obsiahne všetky výcvikové prvky príslušného výcvikového programu okrem výcviku optimalizácie činnosti posádky (CRM). Preskúšania vykonávajú pracovníci s primeranou kvalifikáciou na overenie, či palubný sprievodca dosiahol a/alebo si udržal požadovanú úroveň odbornej spôsobilosti.
- e) Výcvikové kurzy CRM a tam, kde je to vhodné, moduly CRM vedie inštruktor CRM palubných sprievodcov. Keď sú prvky CRM integrované do iného výcviku, inštruktor CRM palubných sprievodcov riadi zostavenie a realizáciu osnov.

#### **ORO.CC.120 Počiatočný výcvikový kurz**

- a) Každý nový účastník, ktorý ešte nie je držiteľom platného osvedčenia palubného sprievodcu, vydaného v súlade s časťou CC:
  - (1) absolvuje počiatočný výcvikový kurz, ako sa uvádza v CC.TRA.220, a
  - (2) pred začatím ďalšieho výcviku požadovaného touto podčasťou musí úspešne podstúpiť súvisiace preskúšanie.
- b) Prvky počiatočného výcvikového programu sa môžu skombinovať so špecifickým výcvikom na prvý typ lietadla a s preškoľovacím výcvikom prevádzkovateľa za predpokladu, že sú splnené požiadavky CC.TRA.220 a všetky takéto prvky sa zaznamenajú ako prvky počiatočného výcvikového kurzu v príslušných záznamoch o výcviku palubných sprievodcov.

#### **ORO.CC.125 Špecifický výcvik na typ lietadla a preškoľovací výcvik prevádzkovateľa**

- a) Každý palubný sprievodca absolvuje príslušný špecifický výcvik na typ lietadla a preškoľovací výcvik prevádzkovateľa, ako aj súvisiace preskúšania, prv než:

- (1) mu prevádzkovateľ prvý raz pridelí povinnosti palubného sprievodcu, alebo
  - (2) mu prevádzkovateľ pridelí povinnosti na inom type lietadla.
- b) Prevádzkovateľ do zostavovaných programov a osnov špecifického výcviku na typ lietadla a preškolovacieho výcviku prevádzkovateľa podľa možnosti zaradí povinné časti týkajúceho sa príslušného typu definované v súlade s nariadením Komisie (ES) č. 1702/2003 pre typ lietadla.
- c) Program špecifického výcviku na typ lietadla:
- (1) obsahuje výcvik a prax na reprezentatívnom výcvikovom zariadení alebo na skutočnom lietadle a
  - (2) zahŕňa aspoň tieto prvky špecifického výcviku na typ lietadla:
    - i) opis lietadla relevantný pre plnenie povinností palubných sprievodcov,
    - ii) všetky inštalované bezpečnostné zariadenia a systémy relevantné pre plnenie povinností palubných sprievodcov
    - iii) obsluhu a skutočné otváranie všetkých druhov alebo variantov normálnych a núdzových dverí a východov, za normálnych a núdzových podmienok, ktoré absolvuje každý palubný sprievodca
    - iv) ukážka obsluhy ďalších východov vrátane okien priestoru pre letovú posádku,
    - v) vybavenie ochrany pred ohňom a dymom, ak je inštalované,
    - vi) evakuačný sklz, kde je inštalovaný, a
    - vii) ovládanie sedadiel, systému pripútania a systému prívodu kyslíka, pre prípad straty pracovnej schopnosti pilota.
- d) Program preškolovacieho výcviku prevádzkovateľa pre každý typ lietadla, ktoré má byť v prevádzke:
- (1) obsahuje výcvik a prax na reprezentatívnom výcvikovom zariadení alebo na skutočnom lietadle,
  - (2) obsahuje výcvik štandardných prevádzkových postupov prevádzkovateľa pre palubných sprievodcov, ktorým má prevádzkovateľ prvý raz prideliť povinnosti, a
  - (3) zahŕňa aspoň tieto prvky preškolovacieho výcviku prevádzkovateľa, týkajúce sa typu lietadla, ktoré má byť v prevádzke:
    - i) opis konfigurácie kabíny,
    - ii) umiestnenie, vybratie a použitie všetkých prenosných bezpečnostných a núdzových zariadení na palube,
    - iii) všetky bežné a núdzové postupy,
    - iv) zaobchádzanie s cestujúcimi a zvládanie davu,
    - v) požiarne a dymový výcvik vrátane použitia všetkých súvisiacich protipožiarnych a ochranných zariadení, ktoré predstavujú vybavenie na palube,
    - vi) postupy evakuácie,
    - vii) postupy pri strate pracovnej schopnosti pilota,
    - viii) príslušné bezpečnostné požiadavky a postupy a
    - ix) optimalizácia činnosti posádky.

### **ORO.CC.130 Rozdielový výcvik**

- a) Palubný sprievodca okrem výcviku požadovaného v ORO.CC.125 absolvuje zodpovedajúci výcvik a preskúšanie týkajúce sa akýchkoľvek rozdielov pred zaradením na:
- (1) variant typu lietadla, ktorý sa práve prevádzkuje, alebo
  - (2) typ alebo variant lietadla, ktorý sa práve prevádzkuje, s odlišným(-i):
    - i) bezpečnostným vybavením,
    - ii) umiestnením bezpečnostného a núdzového vybavenia alebo
    - iii) bežnými a núdzovými postupmi.
- b) Program rozdielového výcviku:
- (1) sa podľa potreby určí na základe porovnania s výcvikovým programom, ktorý absolvoval palubný sprievodca v súlade s ORO.CC.125 písm. c) a d) pre príslušný typ lietadla, a
  - (2) obsahuje výcvik a prax na reprezentatívnom výcvikovom zariadení alebo na skutočnom lietadle zodpovedajúci jednotlivým prvkom, ktoré má rozdielový výcvik zahŕňať.
- c) Prevádzkovateľ do zostavovaných programov a osnov rozdielového výcviku pre variant typu lietadla, ktorý sa práve prevádzkuje, podľa možnosti zaradí povinné časti týkajúce sa príslušného typu v súlade s nariadením Komisie (ES) č. 1702/2003 pre typ lietadla a jeho variant(-y).

### **ORO.CC.135 Oboznámenie sa**

Každý palubný sprievodca absolvuje po ukončení špecifického výcviku na typ lietadla a preškoľovacieho výcviku prevádzkovateľa a skôr, než začne pracovať ako jeden z minimálneho počtu palubných sprievodcov vyžadovaného podľa ORO.CC.100, príslušné oboznamovacie lety na danom type lietadla s dozorom.

### **ORO.CC.140 Udržiavací výcvik**

- a) Každý palubný sprievodca každoročne absolvuje udržiavací výcvik a preskúšanie.
- b) Udržiavací výcvik zahŕňa činnosti pridelené každému palubnému sprievodcovi pri normálnych a núdzových postupoch a nácvik zodpovedajúci danému typu a/alebo variantu lietadla, ktorý má byť v prevádzke.
- c) Prvky špecifického výcviku na typ lietadla:
- (1) Udržiavací výcvik zahŕňa každoročný nácvik otvárania všetkých druhov alebo variantov bežných a núdzových dverí a východov určených na evakuáciu cestujúcich, ktorý absolvuje každý palubný sprievodca.
  - (2) Udržiavací výcvik tiež zahŕňa v intervaloch nepresahujúcich tri roky:
    - i) obsluhu a skutočné otváranie všetkých druhov alebo variantov bežných a núdzových východov na reprezentatívnom výcvikovom zariadení alebo na skutočnom lietadle za normálnych a núdzových podmienok, ktoré absolvuje každý palubný sprievodca,
    - ii) pre každého palubného sprievodcu obsluhu bezpečnostných dverí priestoru pre letovú posádku v normálnom aj núdzovom režime, sedadiel a záchytného systému a praktická ukážka vybavenia systému prívodu kyslíka zodpovedajúca



prípade straty pracovnej schopnosti pilota na reprezentatívnom výcvikovom zariadení alebo na skutočnom lietadle,

- iii) ukážka ovládania všetkých ďalších východov vrátane okien priestoru pre letovú posádku, a
- iv) ukážka použitia záchranného člnu alebo sklzu použiteľného ako záchranný čln, kde je inštalovaný.

d) Prvky osobitného výcviku prevádzkovateľa:

(1) Udržiavací výcvik každoročne zahŕňa:

- i) pre každého palubného sprievodcu:
  - (A) nácvik umiestnenia všetkých bezpečnostných a núdzových zariadení inštalovaných alebo uložených na palube a manipuláciu s nimi,
  - (B) obliekanie záchranných viest, nasadzovanie prenosných kyslíkových prístrojov a ochranných dýchacích prístrojov (PBE),
- ii) uloženie predmetov v priestore pre cestujúcich,
- iii) postupy súvisiace so znečistením povrchu lietadla,
- iv) núdzové postupy,
- v) postupy evakuácie,
- vi) preskúmanie incidentov a nehôd,
- vii) optimalizáciu činnosti posádky (CRM),
- viii) zdravotné aspekty a prvá pomoc vrátane príslušného vybavenia a
- ix) bezpečnostné postupy.

(2) Udržiavací výcvik tiež zahŕňa v intervaloch nepresahujúcich tri roky:

- i) použitie pyrotechniky (skutočnej alebo cvičnej),
- ii) praktická ukážka použitia kontrolných zoznamov letovej posádky,
- iii) reálny a praktický nácvik používania všetkých protipožiarnych zariadení vrátane ochranného odevu, ktoré predstavujú vybavenie letúna, a
- iv) pre každého palubného sprievodcu:
  - (A) uhasenie požiaru charakteristického pre požiare vnútorných priestorov lietadla, a
  - (B) nácvik nasadzovania a používania ochranných dýchacích prístrojov (PBE) v uzavretom priestore naplnenom simulovaným dymom.

e) Doby platnosti:

- (1) Trvanie platnosti každoročného udržiavacieho výcviku je 12 kalendárnych mesiacov a počíta sa od konca mesiaca, v ktorom sa uskutočnilo preskúšanie.
- (2) Ak sa udržiavací výcvik a preskúšanie požadované v písmene a) vykoná v priebehu posledných troch kalendárnych mesiacov platnosti, nová doba platnosti sa počíta od pôvodného dátumu uplynutia platnosti.
- (3) V prípade doplnkových trojročných výcvikových prvkov uvedených v písmene c) bode 2 a v písmene d) bode 2 platnosť je 36 kalendárnych mesiacov a počíta sa od konca mesiaca, v ktorom sa uskutočnilo preskúšanie.

### **ORO.CC.145 Opakovací výcvik**

- a) Ak palubný sprievodca v priebehu predchádzajúcich šiestich mesiacov počas platnosti posledného zodpovedajúceho udržiavacieho výcviku a preskúšania:
- (1) nevykonával žiadne letové povinnosti, musí pred opätovným pridelením týchto povinností absolvovať opakovací výcvik a preskúšanie pre každý typ lietadla, na ktorom má pracovať, alebo
  - (2) nevykonával žiadne letové povinnosti na jednom konkrétnom type lietadla, musí pred opätovným pridelením týchto povinností absolvovať na tomto type lietadla:
    - i) opakovací výcvik a preskúšanie alebo
    - ii) dva oboznamovacie lety v súlade s ORO.CC.135.
- b) Opakovací výcvikový program pre každý typ lietadla zahŕňa prinajmenšom:
- (1) núdzové postupy,
  - (2) postupy evakuácie,
  - (3) pre každého palubného sprievodcu nácvik ovládania a skutočného otvárania všetkých druhov alebo variantov bežných a núdzových východov a bezpečnostných dverí priestoru pre letovú posádku v bežnom aj núdzovom režime,
  - (4) ukážka ovládania všetkých ďalších východov vrátane okien priestoru pre letovú posádku, a
  - (5) nácvik umiestnenia všetkých dôležitých bezpečnostných a núdzových zariadení inštalovaných alebo uložených na palube, a manipuláciu s nimi.
- c) Prevádzkovateľ sa môže rozhodnúť nahradiť opakovací výcvik udržiavacím výcvikom, ak sa opätovné pridelenie letových povinností palubnému sprievodcovi začína počas platnosti posledného udržiavacieho výcviku a preskúšania. Ak doba platnosti už uplynula, opakovací výcvik sa môže nahradiť iba špeciálnym výcvikom na typ lietadla a preškoľovacím výcvikom prevádzkovateľa, ako sa uvádza v ORO.CC.125.

## **Oddiel 2 – Doplnkové požiadavky na prevádzku obchodnej leteckej dopravy**

### **ORO.CC.200 Počet a zloženie palubných sprievodcov**

Ak sa vyžaduje viac ako jeden palubný sprievodca, prevádzkovateľ vymenuje vedúceho palubného sprievodcu, ktorý musí mať kvalifikáciu v súlade s ORO.CC.260.

### **ORO.CC.205 Bežná pozemná prevádzka a neočakávané udalosti**

- a) Kedykoľvek sú na palube lietadla nejakí cestujúci, musí byť v priestore pre pasažierov prítomný minimálny počet palubných sprievodcov vyžadovaný v súlade s ORO.CC.100.
- b) Za podmienok uvedených v písmene c) sa tento počet môže znížiť:
- (1) počas bežnej pozemnej prevádzky bez dopĺňania/vypúšťania paliva, keď sa lietadlo nachádza na svojom parkovacom mieste, alebo
  - (2) v prípade neočakávaných udalostí, ak je počet cestujúcich na palube lietadla nižší. V tomto prípade je potrebné po ukončení letu predložiť správu príslušnému orgánu.

c) Podmienky:

- (1) v prevádzkovej príručke sú uvedené postupy, ktorými sa zabezpečuje dosiahnutie rovnocennej úrovne bezpečnosti pri zníženom počte palubných sprievodcov, najmä v prípade evakuácie cestujúcich,
- (2) aj v zníženom počte palubných sprievodcov sa nachádza vedúci palubný sprievodca, ako sa uvádza v ORO.CC.260;
- (3) najmenej jeden palubný sprievodca sa vyžaduje na každých 50 alebo časť z 50 cestujúcich prítomných na tej istej palube daného lietadla, a
- (4) v prípade bežnej pozemnej prevádzky s lietadlom, ktoré vyžaduje viac ako jedného palubného sprievodcu, počet stanovený v súlade s písmenom c) bodom 3 sa zvýši tak, aby zahŕňal jedného palubného sprievodcu na dvojicu núdzových východov na danej úrovni podlahy.

**ORO.CC.210 Podmienky na pridelenie povinností**

Palubní sprievodcovia môžu mať pridelené povinnosti a môžu ich vykonávať na lietadle určitého typu alebo variantu, iba ak:

- a) sú držiteľmi platného osvedčenia vydaného v súlade s časťou CC,
- b) majú kvalifikáciu na typ alebo variant v súlade s touto podčasťou,
- c) spĺňajú ďalšie príslušné požiadavky tejto podčasti a časti CAT a
- d) majú oblečenú uniformu palubného sprievodcu spoločnosti prevádzkovateľa.

**ORO.CC.215 Absolvovanie výcvikových kurzov a súvisiacich preskúšaní**

- a) Programy výcviku a preskúšania vrátane osnov, ktoré sa vyžadujú v tejto podčasti, schvaľuje príslušný orgán a sú uvedené v prevádzkovej príručke.
- b) Keď palubný sprievodca úspešne absolvuje výcvikový kurz a súvisiace preskúšanie, prevádzkovateľ:
  - (1) aktualizuje záznamy o výcviku palubného sprievodcu v súlade s ORO.MLR.115, a
  - (2) poskytne mu zoznam aktualizovaných časov platnosti týkajúcich sa typu (typov) a variantu (variantov) lietadiel, na ktorých prevádzku má palubný sprievodca kvalifikáciu.

**ORO.CC.250 Práca na viac ako jednom type alebo variante**

- a) Palubný sprievodca nedostane poverenie na prácu na viac ako troch typoch lietadiel okrem prípadu, keď palubný sprievodca so súhlasom príslušného orgánu môže byť poverený prácou na štyroch typoch lietadiel, ak najmenej pre dva typy:
  - (1) bezpečnostné a núdzové vybavenie a bežné a núdzové postupy pre konkrétny typ sú podobné a
  - (2) bežné a núdzové postupy, ktoré sa netýkajú konkrétneho typu, sú rovnaké.
- b) Z dôvodu uvedeného v písmene a) a z dôvodu výcviku a kvalifikácií palubných sprievodcov prevádzkovateľ určí:
  - (1) každé lietadlo ako typ alebo variant, pri ktorom podľa možnosti zohľadní povinné časti týkajúce sa príslušného typu v súlade s nariadením Komisie (ES) č. 1702/2003 pre lietadlo príslušného typu alebo variantu, a
  - (2) varianty typu lietadla ako rozličné typy, ak sa nepodobajú v týchto aspektoch:

- i) ovládanie núdzového východu,
- ii) umiestnenie a typ prenosného bezpečnostného a núdzového vybavenia,
- iii) núdzové postupy týkajúce sa konkrétneho typu.

#### **ORO.CC.255 Prevádzka s jedným palubným sprievodcom**

- a) Prevádzkovateľ zabezpečí výber, nábor, výcvik a posudzovanie spôsobilosti palubných sprievodcov, ktorí sa majú poveriť vykonávaním prevádzky s jedným palubným sprievodcom podľa kritérií vhodných pre tento druh prevádzky.
- b) Palubní sprievodcovia, ktorí nemajú predchádzajúcu prax z prevádzky s jedným palubným sprievodcom, budú na tento druh prevádzky pridelení, iba ak predtým:
  - (1) absolvovali výcvik požadovaný v písmene c) ako doplnok k ďalšiemu zodpovedajúcemu výcviku a preskúšaniu požadovanému v tejto podčasti,
  - (2) úspešne absolvovali preskúšanie, ktorým sa overila ich odborná spôsobilosť vykonávať povinnosti a zodpovednosť v súlade s postupmi uvedenými v prevádzkovej príručke, a
  - (3) absolvovali oboznamovacie lety v rozsahu minimálne 20 hodín a 15 sektorov v lietadle príslušného typu pod dohľadom palubného sprievodcu s primeranou praxou.
- c) Osobitný dôraz sa bude klásť na tieto doplnkové výcvikové prvky zohľadňujúce prevádzku s jedným palubným sprievodcom:
  - (1) zodpovednosť voči veliteľovi lietadla za vykonávanie bežných a núdzových postupov,
  - (2) dôležitosť koordinácie a komunikácie s letovou posádkou, najmä pri zvládaní nedisciplinovaných cestujúcich alebo cestujúcich, ktorí rušia priebeh letu,
  - (3) prehľad požiadaviek prevádzkovateľa a požiadaviek vyplývajúcich z právnych predpisov,
  - (4) dokumentácia;
  - (5) hlásenie nehôd a incidentov a
  - (6) obmedzenia času letu a času služby a požiadavky na odpočinok.

#### **ORO.CC.260 Vedúci palubný sprievodca**

- a) Prevádzkovateľ vymenuje palubného sprievodcu do funkcie vedúceho palubného sprievodcu, iba ak:
  - (1) má aspoň 1 rok praxe palubného sprievodcu a
  - (2) úspešne absolvoval výcvikový kurz vedúceho palubného sprievodcu a súvisiace preskúšanie.
- b) Výcvikový kurz vedúceho palubného sprievodcu zahŕňa všetky povinnosti a zodpovednosť vedúcich palubných sprievodcov, a to prinajmenšom tieto prvky:
  - (1) predletovú inštrukčnú,
  - (2) spoluprácu s posádkou,
  - (3) prehľad požiadaviek prevádzkovateľa a požiadaviek vyplývajúcich z právnych predpisov,
  - (4) hlásenie nehôd a incidentov,

- (5) ľudské faktory a optimalizáciu činnosti posádky (CRM), a
- (6) obmedzenia času letu a času služby a požiadavky na odpočinok.
- c) Vedúci palubný sprievodca zodpovedá veliteľovi lietadla za vykonávanie a koordináciu bežných a núdzových postupov predpísaných v prevádzkovej príručke vrátane toho, že z dôvodov bezpečnosti a bezpečnostnej ochrany sa preruší plnenie povinností, ktoré sa netýkajú bezpečnosti.
- d) Prevádzkovateľ stanoví postupy na výber ďalšieho najvhodnejšieho kvalifikovaného palubného sprievodcu na výkon funkcie vedúceho palubného sprievodcu pre prípad, že vymenovaný vedúci palubný sprievodca nemôže nastúpiť od služby. Zmeny týchto postupov sa oznámia príslušnému orgánu.

### **Podčasť TC – Technická posádka v prevádzke HEMS, HHO alebo NVIS**

#### **ORO.TC.100 Rozsah pôsobnosti**

V tejto podčasti sa stanovujú požiadavky, ktoré musí spĺňať prevádzkovateľ pri prevádzke lietadla s členmi technickej posádky v obchodnej leteckej doprave v rámci prevádzky vrtuľníkovej pohotovostnej lekárskej služby (HEMS), prevádzky s podporou zobrazovacieho systému nočného videnia (NVIS) alebo prevádzky vrtuľníka so zdvíhacím zariadením (HHO).

#### **ORO.TC.105 Podmienky pridelenia povinností**

- a) Členom technickej posádky v obchodnej leteckej doprave v rámci prevádzky HEMS, HHO alebo NVIS možno prideliť povinnosti v lietadle, iba ak:
  - (1) majú najmenej 18 rokov,
  - (2) sú fyzicky a duševne spôsobilí na bezpečné vykonávanie pridelených povinností a zodpovednosti,
  - (3) absolvovali celý príslušný výcvik požadovaný v tejto podčasti, aby mohli vykonávať pridelené povinnosti, a
  - (4) výsledkom preskúšania je, že sú spôsobilí vykonávať všetky pridelené povinnosti v súlade s postupmi uvedenými v prevádzkovej príručke.
- b) Pred pridelením povinností členom technickej posádky, ktorí sú samostatne zárobkovo činní a/alebo pracujú na živnosť alebo na čiastočný úväzok, prevádzkovateľ overuje, či sú splnené všetky príslušné požiadavky tejto podčasti, pričom zohľadní všetky služby, ktoré člen technickej posádky poskytuje inému prevádzkovateľovi (iným prevádzkovateľom), s cieľom určiť najmä:
  - (1) celkový počet typov lietadiel a ich variantov, na ktorých môže pracovať, a
  - (2) príslušné obmedzenia času letu, času v službe a požiadavky na odpočinok.

#### **ORO.TC.110 Výcvik a preskúšanie**

- a) Prevádzkovateľ zavedie výcvikový program v súlade s príslušnými požiadavkami tejto podčasti zameraný na povinnosti a zodpovednosť, ktorú majú vykonávať členovia technickej posádky.
- b) Po absolvovaní počiatočného výcviku, preškoloňovacieho výcviku prevádzkovateľa, rozdielového, udržiavacieho a opakovacieho výcviku každý člen technickej posádky

absolvuje preskúšanie, aby preukázal svoju odbornú spôsobilosť vykonávať bežné a núdzové postupy.

- c) Výcvik a preskúšanie pre každý výcvikový kurz vykonávajú pracovníci s primeranou kvalifikáciou a praxou v príslušnej oblasti. Prevádzkovateľ informuje príslušný orgán o pracovníkoch, ktorí vykonávajú preskúšanie.

### **ORO.TC.115 Počiatočný výcvik**

Pred začatím preškoľovacieho výcviku prevádzkovateľa každý člen technickej posádky absolvuje počiatočný výcvik zahŕňajúci:

- a) všeobecné teoretické vedomosti o letectve a leteckých predpisoch týkajúce sa všetkých prvkov, ktoré sa vzťahujú na povinnosti a zodpovednosť požadované od technickej posádky,
- b) požiarne a dymový výcvik,
- c) výcvik prežitia na zemi a vo vode v súlade s druhom a oblasťou prevádzky,
- d) zdravotné aspekty a prvú pomoc a
- e) komunikáciu a príslušné prvky optimalizácie činnosti posádky (CRM) podľa ORO.FC.115 a ORO.FC.215.

### **ORO.TC.120 Preškoľovací výcvik prevádzkovateľa**

Každý člen technickej posádky absolvuje:

- a) preškoľovací výcvik prevádzkovateľa vrátane príslušných prvkov optimalizácie činnosti posádky (CRM),
  - (1) prv než mu prevádzkovateľ prvý raz prideli povinnosti člena technickej posádky alebo
  - (2) pri prechode na lietadlo iného typu alebo triedy, ak sa odlišuje od zariadení alebo postupov uvedených v písmene b).
- b) Preškoľovací výcvik prevádzkovateľa zahŕňa:
  - (1) umiestnenie a použitie všetkých bezpečnostných a záchranných zariadení na palube lietadla,
  - (2) všetky bežné a núdzové postupy, a
  - (3) palubné vybavenie používané na vykonávanie povinností v lietadle alebo na zemi s cieľom pomáhať pilotovi počas prevádzky HEMS, HHO alebo NVIS.

### **ORO.TC.125 Rozdielový výcvik**

- a) Každý člen technickej posádky absolvuje rozdielový výcvik pri zmene zariadenia alebo postupov na typoch alebo variantoch lietadiel, ktoré sú práve v prevádzke.
- b) Prevádzkovateľ stanoví v prevádzkovej príručke, kedy sa takýto rozdielový výcvik vyžaduje.

### **ORO.TC.130 Oboznamovacie lety**

Každý člen technickej posádky absolvuje po ukončení preškoľovacieho výcviku prevádzkovateľa a skôr, než začne pracovať ako určený člen technickej posádky v rámci prevádzky HEMS, HHO alebo NVIS, oboznamovacie lety.

### **ORO.TC.135 Udržiavací výcvik**

- a) Každý člen technickej posádky absolvuje v 12-mesačnom intervale udržiavací výcvik zameraný na príslušný typ alebo triedu lietadla a zariadenie, ktoré člen technickej posádky obsluhuje. Do všetkých zodpovedajúcich fáz udržiavacieho výcviku sú integrované prvky optimalizácie činnosti posádky (CRM).
- b) Udržiavací výcvik pozostáva z teoretickej a praktickej výučby a praxe.

### **ORO.TC.140 Opakovací výcvik**

- a) Každý člen technickej posádky, ktorý v priebehu predchádzajúcich šiestich mesiacov nevykonával žiadne povinnosti, absolvuje opakovací výcvik stanovený v prevádzkovej príručke.
- b) Člen technickej posádky, ktorý v priebehu predchádzajúcich šiestich mesiacov nevykonával žiadne letové povinnosti na lietadle jedného konkrétneho typu alebo triedy, musí pred pridelením na lietadlo tohto typu alebo triedy absolvovať buď:
  - (1) opakovací výcvik na daný typ alebo triedu, alebo
  - (2) dva oboznamovacie sektory na lietadle daného typu alebo triedy.

**Dodatok I k prílohe III**

| <b>VYHLÁSENIE</b><br>v súlade s nariadením Komisie (EÚ) č. XXX/XXX o leteckej prevádzke   |  |
|---|--|
| <b>Prevádzkovateľ</b>   |  |
| Názov:  |  |
| Miesto, kde má prevádzkovateľ sídlo:  |  |
| Meno a kontaktné údaje zodpovedného vedúceho pracovníka:  |  |
| <b>Prevádzka lietadla</b>   |  |
| Dátum začiatku prevádzky/dátum uplatniteľnosti zmeny:   |  |
| Druh prevádzky:   |  |
| <input type="checkbox"/> Časť NCC: (uveďte, či ide o cestujúceho a/alebo náklad)  |  |
| <input type="checkbox"/> Časť SPO: (uveďte osobitné úlohy)  |  |
| Typ lietadla, registrácia a základňa:   |  |
| Podrobnosti o získaných povoleniach (v prípade potreby priložte k vyhláseniu zoznam osobitných povolení)  |  |
| Zoznam alternatívnych prostriedkov preukázania zhody s odkazmi na AMC, ktoré nahrádzajú (priložte k vyhláseniu)   |  |
| <b>Vyhlásenia</b>   |  |
| <input type="checkbox"/> V dokumentácii systému riadenia vrátane prevádzkovej príručky sa zohľadňujú príslušné požiadavky stanovené v časti NCC, časti SPO a časti SPA.           |  |
| <input type="checkbox"/> Všetky lety sa vykonávajú v súlade s postupmi a pokynmi uvedenými v prevádzkovej príručke.   |  |
| <input type="checkbox"/> Všetky prevádzkované lietadlá majú platné osvedčenie letovej spôsobilosti a sú v súlade s nariadením Komisie (ES) č. 2042/2003.                          |  |
| <input type="checkbox"/> Všetci členovia letovej posádky, palubní sprievodcovia a členovia technickej posádky podľa potreby absolvujú výcvik v súlade s príslušnými požiadavkami. |  |
| <input type="checkbox"/> (Ak je to vhodné)  |  |
| Prevádzkovateľ vykonal úradne uznanú normu priemyslu a preukázal jej plnenie.   |  |
| Číslo normy:  |  |
| Osvedčujúci orgán:  |  |
| Dátum ostatného auditu súladu:  |  |
| <input type="checkbox"/> Akákoľvek zmena prevádzky, ktorá ovplyvňuje informácie uvedené v tomto vyhlásení, sa oznámi príslušnému orgánu.  |  |



Príloha III „Časť ORO“

Prevádzkovateľ potvrdzuje, že informácie uvedené v tomto vyhlásení sú správne.

Dátum, meno a podpis zodpovedného vedúceho pracovníka

## **PRÍLOHA IV**

### **Časť CAT**

#### **Podčasť A – Všeobecné požiadavky**

##### **CAT.GEN.100 Príslušný orgán**

Príslušný orgán je orgán určený členským štátom, v ktorom má prevádzkovateľ svoje hlavné miesto výkonu práce.

#### **Oddiel 1 – Motorové lietadlá**

##### **CAT.GEN.MPA.100 Zodpovednosť posádky**

- a) Člen posádky zodpovedá za správny výkon svojich povinností, ktoré:
- (1) súvisia s bezpečnosťou lietadla a osôb na jeho palube a
  - (2) sú stanovené v pokynoch a postupoch uvedených v prevádzkovej príručke.
- b) Člen posádky:
- (1) hlási veliteľovi lietadla každú chybu, poruchu, nesprávnu činnosť alebo poškodenie, ktoré podľa neho môžu ovplyvniť letovú spôsobilosť alebo bezpečnosť prevádzky lietadla vrátane núdzových systémov, ak to ešte nehlásil iný člen posádky,
  - (2) hlási veliteľovi lietadla akýkoľvek incident, ktorý ohrozil alebo mohol ohroziť bezpečnosť prevádzky, ak to ešte nehlásil iný člen posádky,
  - (3) plní príslušné požiadavky prevádzkovateľovho programu hlásenia udalostí,
  - (4) plní všetky obmedzenia letového času a času v službe (FTL) a požiadavky na odpočinok, ktoré sa vzťahujú na jeho činnosť, a
  - (5) ak vykonáva povinnosti pre viacerých prevádzkovateľov:
    - i) uchováva svoje individuálne záznamy týkajúce sa letového času, času v službe a času odpočinku, ako je uvedené v ORO.OPS.FTL,
    - ii) poskytne každému prevádzkovateľovi údaje potrebné na plánovanie činnosti v súlade s príslušnými požiadavkami na obmedzenia letového času (FTL).
- c) Člen posádky nevykonáva službu v lietadle:
- (1) ak je pod vplyvom psychoaktívnych látok alebo alkoholu, alebo z iných dôvodov uvedených v bode 7.g. prílohy IV k nariadeniu (ES) č. 216/2008,
  - (2) ak neuplynul primeraný čas po hĺbkovom potápaní alebo po darovaní krvi,
  - (3) ak nie sú splnené príslušné zdravotné požiadavky,
  - (4) ak je akákoľvek pochybnosť o tom, či môže vykonávať pridelené povinnosti, alebo
  - (5) ak vie alebo má podozrenie, že trpí únavou, ako je uvedené v bode 7.f. prílohy IV k nariadeniu (ES) č. 216/2008, alebo sa necíti dobre do takej miery, že by mohol byť ohrozený let.

### CAT.GEN.MPA.105 Zodpovednosť veliteľa lietadla

- a) Veliteľ lietadla, okrem splňania požiadaviek CAT.GEN.MPA.100:
- (1) je zodpovedný za bezpečnosť všetkých členov posádky, cestujúcich a náklad na palube od chvíle príchodu na palubu, až kým neopustí lietadlo na konci letu,
  - (2) je zodpovedný za prevádzku a bezpečnosť lietadla:
    - i) pre letúny od chvíle, keď je letún po prvý raz pripravený pohnúť sa na účely rolovania pred vzlietnutím, až do chvíle, keď sa na konci letu uvedie do pokoja a motor (motory) použitý(-é) ako hlavná hnacia jednotka sa vypne(-ú),
    - ii) pre vrtuľníky, keď sa rotory otáčajú,
  - (3) je oprávnený vydať všetky príkazy a podniknúť ľubovoľné primerané kroky s cieľom zaistiť bezpečnosť lietadla a osôb a/alebo majetku prepravovaného na jeho palube v súlade s bodom 7.c. prílohy IV k nariadeniu (ES) č. 216/2008,
  - (4) je oprávnený nariadiť, aby ktorákoľvek osoba vystúpila, alebo nariadiť vyloženie ktorejkoľvek časti nákladu, ktoré môžu predstavovať potenciálne ohrozenie bezpečnosti lietadla alebo osôb na jeho palube,
  - (5) nedovolí v lietadle prepravu osoby, ktorá sa zdá byť pod vplyvom alkoholu alebo narkotík v takej miere, ktorá by pravdepodobne ohrozila bezpečnosť lietadla alebo osôb na jeho palube,
  - (6) má právo odmietnuť prepravu neprípustných cestujúcich, osôb deportovaných alebo osôb vo väzbe, ak by sa ich prepravou zvýšilo riziko pre bezpečnosť lietadla alebo osôb na jeho palube,
  - (7) zabezpečí, aby sa všetci cestujúci zoznámili s umiestnením núdzových východov, s umiestnením a použitím príslušného bezpečnostného a núdzového vybavenia,
  - (8) zabezpečí, aby všetky prevádzkové postupy a kontrolné zoznamy boli v súlade s prevádzkovou príručkou,
  - (9) nepovolí žiadnemu členovi posádky vykonávať počas kritických fáz letu inú činnosť ako povinnosti požadované pre bezpečnú prevádzku lietadla,
  - (10) zabezpečí, že letové zapisovače sa:
    - i) počas letu nevyradia z činnosti ani nevypnú, a
    - ii) v prípade leteckej nehody alebo incidentu, ktoré sú predmetom povinného hlásenia:
      - (A) úmyselne nevymažú,
      - (B) deaktivujú okamžite po ukončení letu a
      - (C) reaktivujú iba so súhlasom vyšetrovacieho orgánu,
  - (11) rozhodne o prevzatí lietadla s nedostatkami prípustnými podľa zoznamu odchýlok usporiadania (CDL) alebo zoznamu minimálneho vybavenia (MEL),
  - (12) zabezpečí, aby sa predletová prehliadka vykonala v súlade s požiadavkami časti M, a
  - (13) presvedčí sa, že príslušné núdzové vybavenie je ľahko prístupné na okamžité použitie.

- b) Veliteľ lietadla alebo pilot poverený vykonaním letu v núdzovom prípade vyžadujúcom okamžité rozhodnutie a činnosť vykoná akékoľvek opatrenie, ktoré považuje za daných okolností za potrebné v súlade s bodom 7.d. prílohy IV k nariadeniu (ES) č. 216/2008. V takýchto prípadoch sa môže v záujme bezpečnosti odchýliť od prepisov, prevádzkových postupov a metód.
- c) Veliteľ lietadla predloží príslušnému orgánu hlásenie ACAS vždy, keď lietadlo počas letu vykonalo manéver ako reakciu na radu na vyhnutie sa zrážke palubného protizrážkového systému (ACAS).
- d) Nebezpečenstvo zrážky s vtákmi a zrážka s vtákmi.
  - (1) Veliteľ lietadla hneď, ako to dovoľí pracovné zaťaženie letovej posádky, informuje útvary letových prevádzkových služieb (ATS) vždy, keď sa vyskytne potenciálne nebezpečenstvo zrážky s vtákmi.
  - (2) Veliteľ lietadla predloží po pristátí písomné hlásenie o zrážke s vtákom príslušnému orgánu vždy, keď dôjde k zrážke lietadla, za ktoré je zodpovedný, s vtákom a táto zrážka má za následok významné poškodenie lietadla, stratu alebo nesprávnu činnosť akejkoľvek nevyhnutnej funkcie.

#### **CAT.GEN.MPA.110 Právomoc veliteľa lietadla**

Prevádzkovateľ vykoná všetky primerané opatrenia, aby zabezpečil, že všetky osoby na palube lietadla poslúchnu všetky oprávnené rozkazy dané veliteľom lietadla na zabezpečenie bezpečnosti lietadla a osôb alebo majetku na jeho palube.

#### **CAT.GEN.MPA.115 Personál alebo členovia posádky iní ako palubní sprievodcovia v časti lietadla určenej pre cestujúcich**

V prípade personálu alebo členov posádky iných ako palubní sprievodcovia, ktorí vykonávajú svoje povinnosti v časti lietadla určenej pre cestujúcich, prevádzkovateľ zabezpečí, aby:

- a) si ich cestujúci nemohli pomýliť s palubnými sprievodcami,
- b) nezaberali vyžadované stanovišťa pridelené palubným sprievodcom a
- c) neprekážali palubným sprievodcom pri plnení ich povinností.

#### **CAT.GEN.MPA.120 Spoločný jazyk**

Prevádzkovateľ zabezpečí, aby sa všetci členovia posádky mohli navzájom dohovoriť spoločným jazykom.

#### **CAT.GEN.MPA.125 Rolovanie letúnov**

Prevádzkovateľ zabezpečí, že rolovanie letúna v pohybovom priestore letiska sa vykonáva, iba ak osoba pri ovládacích prvkoch:

- a) je pilot s príslušnou kvalifikáciou, alebo
- b) bola určená prevádzkovateľom a:
  - (1) absolvovala výcvik v rolovaní lietadiel,
  - (2) absolvovala výcvik v používaní rádiotelefónu,

- (3) dostala inštrukciú o pôdoryse letiska, trasách, značkách, označení, svetlách, leteckých dopravných riadiacich svetlách a pokynoch, jazyku a postupoch a
- (4) je schopná splniť prevádzkové normy požadované pre bezpečný pohyb letúna po letisku.

#### **CAT.GEN.MPA.130 Zapojenie rotora – vrtuľníky**

Rotor vrtuľníka sa uvedie do chodu s cieľom letu iba s kvalifikovaným pilotom pri ovládacích prvkoch.

#### **CAT.GEN.MPA.135 Prístup do pilotného priestoru**

- a) Prevádzkovateľ zabezpečí, aby okrem členov letovej posádky určených na let nemal nikto prístup do pilotného priestoru a aby tam nebol prepravovaný, ak to nie je:
  - (1) člen posádky v službe,
  - (2) zástupca príslušného orgánu alebo kontrolného orgánu, ak to vyžaduje výkon jeho úradných povinností, alebo
  - (3) osoba, ktorá má povolenie a prepravuje sa v súlade s pokynmi uvedenými v prevádzkovej príručke.
- b) Veliteľ lietadla zabezpečí, aby:
  - (1) prístup do pilotného priestoru nespôsobil odvedenie pozornosti alebo narušenie vykonávania letu a
  - (2) všetky osoby prepravované v pilotnom priestore boli oboznámené s postupmi týkajúcimi sa bezpečnosti.
- c) Konečné rozhodnutie o prístupe do pilotného priestoru prijíma veliteľ lietadla.

#### **CAT.GEN.MPA.140 Prenosné elektronické zariadenia**

Prevádzkovateľ nikomu nepovolí používať na palube lietadla prenosné elektronické zariadenie (PED), ktoré môže nepriaznivo ovplyvniť výkonnosť palubných systémov a vybavenia, a vykoná všetky primerané opatrenia, aby zabránil používaniu takýchto zariadení.

#### **CAT.GEN.MPA.145 Informácie o palubnom núdzovom vybavení a vybavení na prežitie**

Prevádzkovateľ zabezpečí, aby boli k dispozícii zoznamy obsahujúce informácie o palubnom núdzovom vybavení a vybavení na prežitie, ktoré sú na palube všetkých jeho lietadiel, aby ich mohol kedykoľvek oznámiť koordinačným strediskám pátrania a záchrany (RCC).

#### **CAT.GEN.MPA.150 Núdzové pristátie na vode – letúny**

Prevádzkovateľ môže prevádzkovať letún s konfiguráciou sedadiel pre viac ako 30 cestujúcich na trasách nad vodnými plochami vo vzdialenosti od pevniny vhodnej na núdzové pristátie väčšej ako 120 minút letu cestovnou rýchlosťou alebo 400 námorných míľ, podľa toho, ktorá vzdialenosť je menšia, iba ak letún vyhovuje požiadavkám na núdzové pristátie na vode uvedeným v príslušnom predpise o letovej spôsobilosti.

### **CAT.GEN.MPA.155 Preprava vojenských zbraní a vojenskej munície**

- a) Prevádzkovateľ letecky prepravuje vojenské zbrane a vojenskú muníciu, iba ak ich prepravu schválili všetky štáty, ktorých vzdušný priestor sa má použiť na let a na akúkoľvek možnú odchýlku od plánovanej trasy.
- b) Po udelení súhlasu prevádzkovateľ zabezpečí, aby vojenské zbrane a vojenská munícia boli:
  - (1) uložené v lietadle na takom mieste, ktoré je pre cestujúcich počas letu neprístupné, a
  - (2) v prípade strelných zbraní nenabité.
- c) Prevádzkovateľ zabezpečí, aby boli veliteľovi lietadla pred začatím letu oznámené podrobnosti a umiestnenie všetkých vojenských zbraní a vojenskej munície určených na dopravu na palube letúna.

### **CAT.GEN.MPA.160 Preprava športových zbraní a streliva**

- a) Prevádzkovateľ vykoná všetky primerané opatrenia, aby zabezpečil, že mu budú oznámené všetky športové zbrane určené na leteckú dopravu.
- b) Prevádzkovateľ, ktorý prijíma na leteckú prepravu športové zbrane, zabezpečí, aby boli:
  - (1) uložené v lietadle na takom mieste, ktoré je pre cestujúcich počas letu neprístupné, a
  - (2) nenabité v prípade strelných zbraní alebo iných zbraní, ktoré môžu obsahovať strelivo.
- c) Strelivo pre športové zbrane sa môže dopravovať s určitými obmedzeniami v zapísanej batožine cestujúcich v súlade s technickými pokynmi.

### **CAT.GEN.MPA.161 Preprava športových zbraní a streliva – úľavy**

Bez ohľadu na CAT.GEN.MPA.160 písm. b) vo vrtuľníkoch, ktorých maximálna schválená vzletová hmotnosť (MCTOM) je 3 175 kg alebo menej, prevádzkovaných vo dne a na trasách navigovaných vizuálnym kontaktom s viditeľnými bodmi na zemi, sa môže športová zbraň prevážať na mieste, ktoré je počas letu prístupné, za predpokladu, že prevádzkovateľ zaviedol primerané postupy a že je nemožné uložiť ju na takom mieste, ktoré je počas letu neprístupné.

### **CAT.GEN.MPA.165 Spôsob prepravy osôb**

Prevádzkovateľ prijme všetky opatrenia, aby zabezpečil, že počas letu nie je v žiadnej časti lietadla, ktorá nie je určená na prepravu osôb, žiadna osoba, pokiaľ jej prístup dočasne nepovolil veliteľ lietadla:

- a) na účely vykonania opatrenia nevyhnutného pre bezpečnosť lietadla, osôb, zvierat, prípadne tovaru v tejto časti lietadla, alebo
- b) ak ide o časť lietadla, v ktorej je prepravovaný tovar alebo zásoby a ktorá je navrhnutá tak, aby do nej osoby mali prístup počas letu.

### **CAT.GEN.MPA.170 Alkohol a narkotiká**

Prevádzkovateľ vykoná všetky primerané opatrenia, aby zabezpečil, že nikto nenastúpi alebo nebude vnútri lietadla pod vplyvom alkoholu alebo narkotík v takej miere, ktorá môže ohroziť bezpečnosť lietadla alebo osôb na palube.

### **CAT.GEN.MPA.175 Ohrozovanie bezpečnosti**

Prevádzkovateľ vykoná všetky primerané opatrenia, aby zabezpečil, že žiadna osoba nekoná nerozvážne alebo nedbalo, alebo že nevykoná úkon, čím by:

- a) ohrozila lietadlo alebo osoby na jeho palube, alebo
- b) spôsobila alebo dovolila, aby lietadlo ohrozilo akúkoľvek osobu alebo majetok.

### **CAT.GEN.MPA.180 Povinné doklady, príručky a informácie na palube**

a) Pri každom lete musia byť na palube tieto dokumenty, príručky a informácie vo forme originálov alebo ich kópií, pokiaľ nie je stanovené inak:

- (1) letová príručka lietadla (AFM) alebo rovnocenný(-é) dokument(-y),
- (2) originál osvedčenia o zápise do registra,
- (3) originál osvedčenia o letovej spôsobilosti (CofA),
- (4) hlukové osvedčenie vrátane prekladu do anglického jazyka, ak ho poskytol letecký úrad zodpovedný za vydanie hlukového osvedčenia,
- (5) overená kópia osvedčenia leteckého prevádzkovateľa (AOC),
- (6) prevádzkové špecifikácie zodpovedajúce danému typu lietadla, ktoré boli vydané spolu s AOC,
- (7) originál povolenia palubnej rádiovkej stanice, ak je to použiteľné,
- (8) osvedčenie o poistení zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou lietadla tretej strane,
- (9) palubný denník lietadla alebo rovnocenný dokument,
- (10) technický denník lietadla v súlade s časťou M,
- (11) podrobnosti vyplneného letového plánu letových prevádzkových služieb (ATS), ak je to použiteľné,
- (12) platné a vyhovujúce letecké mapy plánovanej trasy letu a všetkých trás, ktorými môže viesť prípadná odchýlka od plánovanej trasy,
- (13) informácie o postupoch a vizuálnych signáloch, ktoré majú používať zadržiavajúce a zadržiavané lietadlá,
- (14) informácie týkajúce sa služieb pátrania a záchrany pre oblasť plánovaného letu, ktoré musia byť ľahko dostupné v pilotnom priestore,
- (15) platné časti prevádzkovej príručky, dôležité pri plnení povinností členov posádky, ktoré musia byť členom posádky ľahko dostupné,
- (16) zoznam minimálneho vybavenia (MEL),
- (17) príslušné oznámenia pre pracovníkov, ktorí sa zaoberajú letovou prevádzkou (NOTAM), a dokumentácia leteckej informačnej služby (AIS) z prípravy letu,
- (18) príslušné meteorologické informácie,
- (19) zoznamy nákladu a/alebo cestujúcich atď., ak je to použiteľné,
- (20) dokumentácia o hmotnosti a vyvážení,

#### Príloha IV „Časť CAT“

- (21) prevádzkový letový plán, ak je to použiteľné,
  - (22) ohlásenie osobitných kategórií cestujúcich (SCP) a osobitných nákladov, ak je to použiteľné, a
  - (23) akákoľvek iná dokumentácia, ktorá sa môže týkať letu, alebo ktorú požadujú štáty, nad ktorých územím sa má uskutočniť let.
- b) Tieto dokumenty a informácie môžu byť pre prevádzku vo dne podľa pravidiel letu za viditeľnosti (VFR) s iným ako zložitým motorovým lietadlom so vzletom a pristátím na tom istom letisku alebo prevádzkovom mieste v rámci 24 hodín, alebo ak zotrúva v miestnej oblasti stanovenej v prevádzkovej príručke, bez ohľadu na písmeno a) namiesto na palube uložené na letisku alebo prevádzkovom mieste:
- (1) hlukové osvedčenie,
  - (2) povolenie palubnej rádiovej stanice,
  - (3) palubný denník alebo rovnocenný dokument,
  - (4) technický denník lietadla,
  - (5) dokumentácia NOTAM a AIS z prípravy letu,
  - (6) meteorologické informácie,
  - (7) ohlásenie SCP a osobitných nákladov, ak je to použiteľné, a
  - (8) dokumentácia o hmotnosti a vyvážení.
- c) Prevádzka môže v prípade straty alebo krádeže dokumentov uvedených v písmene a) body 2 až 8 bez ohľadu na písmeno a) pokračovať, až kým lietadlo dosiahne svoj cieľ alebo miesto, kde sa dajú dokumenty nahradiť.

#### **CAT.GEN.MPA.185 Informácie uchovávané na zemi**

- a) Prevádzkovateľ zabezpečí, aby aspoň počas trvania každého letu alebo série letov:
- (1) boli na zemi uchovávané informácie týkajúce sa letu a príslušného druhu prevádzky,
  - (2) informácie ostali uchované, kým sa všetky kópie nesústredia v mieste, kde majú byť uložené, alebo, ak to nie je možné uskutočniť
  - (3) aby sa tieto informácie prepravovali v ohňovzdornom puzdre v lietadle.
- b) Informácie uvádzané v písmene a) obsahujú:
- (1) kópiu prevádzkového letového plánu, ak sa vyžaduje,
  - (2) kópie príslušnej(-ých) časti(-í) technického denníka lietadla,
  - (3) dokumentáciu NOTAM pre danú trasu, ak je zostavená prevádzkovateľom s presným vymedzením pre túto trasu,
  - (4) dokumentáciu o hmotnosti a vyvážení, ak sa vyžaduje, a
  - (5) ohlásenie osobitných nákladov.

#### **CAT.GEN.MPA.190 Poskytnutie dokumentov a záznamov**

Veliteľ lietadla v primeranom čase od požiadania poskytne dokumentáciu, ktorá musí byť uložená na palube, osobe splnomocnenej leteckým úradom.



**CAT.GEN.MPA.195 Uchovávanie, vypracovanie a použitie záznamov letového zapisovača**

- a) Po nehode alebo incidente, ktorý je predmetom povinného hlásenia, prevádzkovateľ lietadla uchová pôvodné záznamy vyhotovené zapisovačom na obdobie 60 dní, pokiaľ vyšetrojúci orgán nestanovil inak.
- b) Prevádzkovateľ vykonáva prevádzkové kontroly a hodnotenia záznamov zapisovača letových údajov (FDR), záznamov zapisovača zvuku v kabíne (CVR) a záznamov dátového spojenia s cieľom zabezpečiť nepretržitú prevádzkyschopnosť zapisovačov.
- c) Prevádzkovateľ uchová záznamy počas prevádzkovej lehoty FDR požadovanej v CAT.IDE.A.190 s výnimkou situácie, že na účely skúšania a údržby FDR sa môže pri skúšaní zapisovača zmazať najviac 1 hodina najstaršieho zaznamenaného materiálu.
- d) Prevádzkovateľ uchováva a udržiava aktuálnu dokumentáciu, ktorá poskytuje informácie nevyhnutné na prevedenie pôvodných údajov FDR na parametre vyjadrené v normalizovaných jednotkách.
- e) Prevádzkovateľ predloží akýkoľvek uchovaný záznam letového zapisovača, ak o tom rozhodne príslušný orgán.
- f) Bez toho, aby bolo dotknuté príslušné vnútroštátne trestné právo:
  - (1) Záznamy zapisovača zvuku v kabíne (CVR) sa môžu použiť na iné účely ako na vyšetrovanie nehody alebo incidentu, ktoré sú predmetom povinného hlásenia, iba so súhlasom všetkých dotknutých členov posádky.
  - (2) Záznamy zapisovača letových údajov (FDR) alebo dátového spojenia sa môžu použiť na iné účely ako na vyšetrovanie nehody alebo incidentu, ktorý je predmetom povinného hlásenia, iba keď sú tieto záznamy:
    - i) použité prevádzkovateľom len na účely letovej spôsobilosti alebo údržby, alebo
    - ii) neidentifikovateľné, alebo
    - iii) sprístupnené v zmysle bezpečnostných postupov.

**CAT.GEN.MPA.200 Preprava nebezpečného nákladu**

- a) Pokiaľ nie je v tejto časti povolené inak, letecká preprava nebezpečného nákladu sa vykonáva v súlade s prílohou 18 k Chicagskému dohovoru naposledy zmenenou, doplnenou a rozšírenou *technickými pokynmi na bezpečnú leteckú prepravu nebezpečného nákladu* (ICAO Dok. 9284-AN/905), vrátane jej doplnkov a všetkých ďalších dodatkov alebo korigend.
- b) Nebezpečný náklad prepravuje len prevádzkovateľ schválený v súlade so SPA.DG, s výnimkou prípadu, keď:
  - (1) náklad nepodlieha technickým pokynom v súlade s časťou 1 týchto pokynov, alebo
  - (2) náklad prepravujú cestujúci alebo členovia posádky, alebo sa nachádza v batožine, v súlade s časťou 8 technických pokynov.
- c) Prevádzkovateľ stanoví postupy na zabezpečenie toho, že sa prijímú všetky primerané opatrenia, ktoré zabránia neúmyselnému preneseniu nebezpečného nákladu na palubu.
- d) Prevádzkovateľ poskytne pracovníkom potrebné informácie, ktoré im umožnia, aby uplatňovali svoju zodpovednosť v súlade s požiadavkami technických pokynov.

Príloha IV „Časť CAT“

- e) Prevádzkovateľ v súlade s technickými pokynmi príslušnému orgánu a zodpovednému orgánu v štáte udalosti bez meškania oznámi:
  - (1) každú nehodu alebo incident s nebezpečným nákladom,
  - (2) odhalenie nepriznaného alebo nesprávne priznaného nebezpečného nákladu v náklade alebo pošte, alebo
  - (3) nájdenie nebezpečného nákladu prepravovaného cestujúcimi alebo členmi posádky, alebo v ich batožine, ak náklad nie je v súlade s časťou 8 technických pokynov.
- f) Prevádzkovateľ zabezpečí, aby cestujúci dostali informácie o nebezpečnom náklade v súlade s technickými pokynmi.
- g) Prevádzkovateľ zabezpečí, aby oznamy poskytujúce informácie o preprave nebezpečného nákladu boli k dispozícii na mieste príjmu nákladu, ako sa vyžaduje v technických pokynoch.

## Podčasť B – Prevádzkové postupy

### Oddiel 1 – Motorové lietadlá

#### CAT.OP.MPA.100 Využívanie letových prevádzkových služieb

- a) Prevádzkovateľ zabezpečí, že:
- (1) letové prevádzkové služby (ATS) zodpovedajúce vzdušnému priestoru a príslušným pravidlám lietania sa budú využívať pre všetky lety kedykoľvek, keď sú k dispozícii,
  - (2) sa jeho prevádzkové pokyny počas letu týkajúce sa zmeny plánu letov ATS koordinovali, ak to je uskutočniteľné, s príslušnou jednotkou ATS ešte pred vyslaním pokynov do lietadla.
- b) Bez ohľadu na písmeno a) sa použitie ATS nevyžaduje, pokiaľ sa nevyžaduje podľa predpisov vzdušného priestoru pre:
- (1) prevádzku vo dne podľa pravidiel letu za viditeľnosti (VFR), s inými ako zložitými motorovými lietadlami,
  - (2) vrtuľníky, ktorých maximálna schválená vzletová hmotnosť (MCTOM) je 3 175 kg alebo menej, prevádzkované vo dne a na trasách navigovaných vizuálnym kontaktom s viditeľnými bodmi na zemi, alebo
  - (3) miestnu vrtuľníkovú prevádzku,
- za predpokladu, že sa zachovávajú podmienky služieb pátrania a záchrany.

#### CAT.OP.MPA.105 Použitie letísk a miest činnosti

- a) Prevádzkovateľ používa len také letiská a miesta činnosti, ktoré sú vhodné pre dané typy lietadiel a dané druhy prevádzky.
- b) Použitie miest činnosti sa týka iba:
- (1) iných ako zložitých motorových letúnov a
  - (2) vrtuľníkov.

#### CAT.OP.MPA.106 Použitie osamotených letísk – letúny

- a) Použitie osamoteného letiska ako cieľového letiska pre letúny musí vopred schváliť príslušný orgán.
- b) Cieľové letisko sa považuje za osamotené letisko, ak je záloha paliva (pre let na náhradné letisko a konečná záloha) do najbližšieho vhodného náhradného cieľového letiska vyššia ako:
- (1) v prípade letúnov s piestovými motormi, palivo na let v trvaní 45 minút plus 15 % plánovaného času letu v cestovnej hladine alebo dve hodiny, podľa toho, čo je kratšie, alebo
  - (2) v prípade letúnov s turbínovými motormi, palivo na let v trvaní dvoch hodín pri bežnej cestovnej spotrebe nad cieľovým letiskom vrátane konečnej zálohy paliva.

### **CAT.OP.MPA.107 Vhodné letisko**

Prevádzkovateľ považuje letisko za vhodné, ak v očakávanom čase použitia bude letisko dostupné a vybavené potrebnými pomocnými službami, ako sú letové prevádzkové služby (ATS), dostatočné osvetlenie, komunikačné prostriedky, poveternostné hlásenie, navigačné zariadenia a pohotovostné služby.

### **CAT.OP.MPA.110 Letiskové prevádzkové minimá**

- a) Prevádzkovateľ stanoví pre každé letisko odletu, cieľové letisko alebo náhradné letisko, ktorého použitie plánuje, letiskové prevádzkové minimá. Tieto minimá nesmú byť nižšie ako minimá stanovené pre takéto letiská štátom, na ktorého území letisko leží, s výnimkou výslovného schválenia týmto štátom. Tieto minimá musia zohľadňovať všetky zvýšenia predpísaných hodnôt stanovené príslušným orgánom.
- b) Používanie priehľadového displeja (HUD), priehľadového navigačného systému pristávania (HUDLS) alebo systému rozšíreného videnia (EVS) môže umožniť prevádzku pri menšej viditeľnosti, ako je viditeľnosť stanovená prevádzkovými minimami letiska, ak je to schválené v súlade s ustanoveniami SPA.LVO.
- c) Prevádzkovateľ musí pri stanovovaní letiskových prevádzkových minim v plnej miere zohľadniť:
  - (1) typ, výkonnosť a letové vlastnosti lietadla,
  - (2) zloženie letovej posádky, jej spôsobilosť a skúsenosti,
  - (3) rozmery a vlastnosti pristávacích dráh/plôch konečného priblíženia a vzletu (FATO), ktoré možno použiť,
  - (4) primeranosť a výkonnosť pozemných prostriedkov, ktoré sú použiteľné na priblíženie za podmienok letu za viditeľnosti a podľa prístrojov,
  - (5) vybavenie, ktoré je na palube použiteľné pre navigáciu a/alebo na riadenie dráhy letu pri vzlete, priblížení, podrovnaní, pristátí, dojazde a pri nevydarenom priblížení,
  - (6) prekážky v priestoroch priblíženia, nevydareného priblíženia, počiatočného stúpania na vykonanie nepredvídaných postupov pre stanovenie nevyhnutnej bezpečnej výšky nad prekážkami,
  - (7) bezpečné nadmorské výšky/výšky nad prekážkami pre postupy priblíženia podľa prístrojov,
  - (8) prostriedky na stanovenie a hlásenie meteorologických podmienok a
  - (9) techniku letu, ktorá sa má použiť počas konečného priblíženia.
- d) Prevádzkovateľ uvedie metódu stanovenia letiskových prevádzkových minim v prevádzkovej príručke.
- e) Minimá pre konkrétny druh postupu priblíženia a pristátia sa použijú, iba ak sú splnené všetky tieto podmienky:
  - (1) pozemné zariadenia znázornené na príslušnej mape požadované pre zamýšľaný postup sú prevádzkyschopné,
  - (2) palubné systémy lietadla požadované na daný druh priblíženia sú prevádzkyschopné,
  - (3) sú splnené požadované kritériá výkonnosti lietadla a

- (4) posádka má zodpovedajúcu kvalifikáciu.

#### **CAT.OP.MPA.115 Technika letu pri priblížení – letúny**

- a) Všetky priblíženia sa uskutočňujú ako stabilizované priblíženia, pokiaľ príslušný orgán neschválil osobitné priblíženie pre konkrétnu dráhu.
- b) Nepresné priblíženia
- (1) Všetky nepresné priblíženia sa uskutočňujú s použitím techniky pokračovania klesania na konečnom priblížení (CDFA).
  - (2) Bez ohľadu na bod 1 sa pre konkrétnu kombináciu priblíženia/pristávacej dráhy môže použiť iná technika priblíženia, ak ju schváli príslušný orgán. V takých prípadoch uplatniteľné minimum dráhovej dohľadnosti (RVR):
    - i) sa zvýši o 200 m v prípade letúnov kategórie A a B a o 400 m v prípade letúnov kategórie C a D, alebo
    - ii) v prípade letísk, kde je udržanie súčasnej prevádzky verejným záujmom a uplatnenie techniky CDFA nie je možné, stanoví a pravidelne prehodnocuje príslušný orgán, pričom zohľadní skúsenosti prevádzkovateľa, program výcviku a kvalifikáciu letovej posádky.

#### **CAT.OP.MPA.120 Priblíženie s pomocou palubného radaru (ARA) pri letoch nad vodou – vrtuľníky**

- a) Priblíženie s pomocou palubného radaru (ARA) sa vykoná, iba ak:
- (1) radar umožňuje vedenie po trase zaisťujúce bezpečnú výšku nad prekážkami, a
  - (2) buď:
    - i) sa minimálna výška pre klesanie (MDH) určuje podľa rádiového výškomera, alebo
    - ii) sa uplatňuje minimálna nadmorská výška pre klesanie (MDA) s primeraným odstupom.
- b) Priblíženie s pomocou palubného radaru (ARA) na vybavené vrtuľníkové plošiny alebo plavidlá v pohybe sa vykoná len v rámci prevádzky s viacčlennou posádkou.
- c) Vzďialenosť rozhodnutia umožní bezpečnú výšku nad prekážkami pri nevydarenom priblížení na každom letisku, pre ktoré sa ARA plánuje.
- d) V približovaní za vzdialenosť rozhodnutia alebo pod MDH/MDA sa môže pokračovať, iba ak bol dosiahnutý vizuálny kontakt s miestom určenia.
- e) V prípade jednopilotnej prevádzky sa k MDA/MDH a vzdialenosti rozhodnutia pripočítajú primerané hodnoty.

#### **CAT.OP.MPA.125 Postupy pre odlety a priblíženia podľa prístrojov**

- a) Prevádzkovateľ zabezpečí, aby sa používali postupy pre odlety a priblíženia podľa prístrojov zavedené štátom, v ktorom sa nachádza letisko.
- b) Veliteľ lietadla môže bez ohľadu na písmeno a) využiť povolenie riadenia letovej prevádzky (ATC) odchýliť sa od zverejnenej odletovej alebo príletovej trasy za

predpokladu, že budú dodržané kritériá bezpečných výšok nad prekážkami a plne sa zohľadnia prevádzkové podmienky. Konečné priblíženie sa v každom prípade musí vykonať vizuálne alebo v súlade so stanovenými postupmi priblíženia podľa prístrojov.

- c) Bez ohľadu na písmeno a) prevádzkovateľ môže používať postupy líšiace sa od postupov požadovaných v písmene a) za predpokladu, že boli schválené štátom, na území ktorého sa nachádza letisko, a že sú uvedené v prevádzkovej príručke.

#### **CAT.OP.MPA.130 Postupy na obmedzenie hluku – letúny**

- a) S výnimkou prevádzky podľa pravidiel letu za viditeľnosti (VFR) s inými ako zložitými motorovými letúňmi prevádzkovateľ stanoví vhodné prevádzkové postupy pre odlety a prílety/priblíženia pre každý typ letúna, v ktorých zohľadní potrebu znižovania účinku hluku lietadiel.
- b) Tieto postupy:
  - (1) zabezpečia, aby bezpečnosť mala prioritu pred obmedzením hluku, a
  - (2) sú jednoducho a bezpečne vykonateľné bez výrazného zvýšenia pracovných úloh posádky počas kritických fáz letu.

#### **CAT.OP.MPA.131 Postupy na obmedzenie hluku – vrtuľníky**

- a) Prevádzkovateľ zaistí, aby vo vzletových a pristávacích postupoch bola zohľadnená potreba znižovania účinku hluku vrtuľníkov.
- b) Tieto postupy:
  - (1) zabezpečia, aby bezpečnosť mala prioritu pred obmedzením hluku, a
  - (2) sú jednoducho a bezpečne vykonateľné bez výrazného zvýšenia pracovných úloh posádky počas kritických fáz letu.

#### **CAT.OP.MPA.135 Trasy a oblasti prevádzky – všeobecne**

- a) Prevádzkovateľ zabezpečí, aby sa prevádzka vykonávala len na takých trasách a v takých oblastiach, pre ktoré:
  - (1) sú k dispozícii pozemné zariadenia a poskytované služby, vrátane meteorologických služieb, primerané pre plánovanú prevádzku,
  - (2) výkonnosť lietadla je dostatočná na splnenie požiadaviek na minimálnu nadmorskú výšku letu,
  - (3) vybavenie lietadla spĺňa minimálne požiadavky na plánovanú prevádzku a
  - (4) sú k dispozícii primerané mapy a tabuľky.
- b) Prevádzkovateľ zabezpečí, aby sa prevádzka vykonávala s dodržaním všetkých obmedzení na trasách alebo v oblastiach prevádzky, ktoré stanovil príslušný orgán.
- c) Ustanovenia písmena a) bodu 1 sa nevzťahujú na prevádzku vo dne podľa pravidiel letu za viditeľnosti (VFR) s iným ako zložitým motorovým lietadlom, pri letoch so vzletom a pristátím na tom istom letisku alebo mieste činnosti.

### **CAT.OP.MPA.136 Trasy a oblasti prevádzky – jednomotorové letúny**

Prevádzkovateľ zabezpečí, aby sa prevádzka jednomotorových letúnov vykonávala len na takých trasách a v takých oblastiach, pre ktoré sú k dispozícii plochy umožňujúce vykonať bezpečné vynútené pristátie.

### **CAT.OP.MPA.137 Trasy a oblasti prevádzky – vrtuľníky**

Prevádzkovateľ zabezpečí, že:

- a) pre vrtuľníky prevádzkované v 3. triede výkonnosti sú k dispozícii plochy umožňujúce vykonať bezpečné vynútené pristátie, okrem situácie, keď má vrtuľník súhlas na prevádzku podľa CAT.POL.H.420,
- b) prevádzková príručka obsahuje postupy týkajúce sa vrtuľníkov prevádzkovaných v tretej výkonnostnej triede a vykonávajúcich pobrežnú prepravu ako zaistiť, aby šírka pobrežného koridoru a vybavenie na palube zodpovedali podmienkam, ktoré prevládajú v danom časovom období.

### **CAT.OP.MPA.140 Maximálna vzdialenosť od vhodného letiska pre dvojmotorové letúny bez schválenia prevádzky s predĺženým operačným dosahom (ETOPS)**

- a) Prevádzkovateľ nesmie, pokiaľ to príslušný orgán neschválil v súlade s ustanoveniami SPA.ETOPS, prevádzkovať za štandardných podmienok za bezvetria dvojmotorový letún na trase zahŕňajúcej bod vo vzdialenosti od vhodného letiska väčšej, ako je v prípade:
  - (1) letúnov výkonnostnej triedy A buď:
    - i) s maximálnou prevádzkovou konfiguráciou sedadiel (MOPSC) pre 20 alebo viac cestujúcich, alebo
    - ii) s maximálnou vzletovou hmotnosťou 45 360 kg alebo viac,vzdialenosť preletená za 60 minút cestovnou rýchlosťou s jedným nepracujúcim motorom (OEI) určená v súlade s písmenom b),
  - (2) letúnov výkonnostnej triedy A:
    - i) s maximálnou prevádzkovou konfiguráciou sedadiel (MOPSC) pre 19 alebo menej cestujúcich a
    - ii) s maximálnou vzletovou hmotnosťou menej ako 45 360 kg,vzdialenosť preletená za 120 minút, alebo ak je to schválené príslušným orgánom, pre prúdové letúny až do 180 minút, cestovnou rýchlosťou s jedným nepracujúcim motorom (OEI), ktorá je určená v súlade s písmenom b),
  - (3) letúnov výkonnostnej triedy B alebo C:
    - i) vzdialenosť preletená za 120 minút cestovnou rýchlosťou s jedným nepracujúcim motorom (OEI) určená v súlade s písmenom b), alebo
    - ii) 300 námorných míľ, podľa toho, ktorá vzdialenosť je menšia.
- b) Prevádzkovateľ pri výpočte maximálnej vzdialenosti od vhodného letiska stanoví pre každý typ alebo variant prevádzkovaného dvojmotorového letúna rýchlosť neprekračujúcu maximálnu prevádzkovú rýchlosť ( $V_{MO}$ ) založenú na skutočnej rýchlosti letu, ktorú môže letún udržiavať s jedným nepracujúcim motorom.

- c) Prevádzkovateľ musí zabezpečiť, aby v prevádzkovej príručke boli uvedené tieto údaje osobitne vymedzené pre každý typ alebo variant:
  - (1) cestovná rýchlosť s jedným nepracujúcim motorom (OEI) a
  - (2) stanovená maximálna vzdialenosť od vyhovujúceho letiska.
- d) Prevádzkovateľ na získanie súhlasu uvedeného v písmene a) bode 2 poskytne dôkaz, že:
  - (1) kombinácia letúna/motora je držiteľom schválenia typovej konštrukcie a spoľahlivosti pre prevádzku dvojmotorových letúnov s predĺženým operačným dosahom (ETOPS) na plánovanú prevádzku,
  - (2) sa uplatnil súbor podmienok na zabezpečenie toho, že letún a jeho motory podliehajú takej údržbe, aby spĺňali kritériá spoľahlivosti, a
  - (3) letová posádka a všetci ďalší zainteresovaní prevádzkoví pracovníci sú vycvičení a primerane kvalifikovaní na vykonávanie plánovaných letov.

#### **CAT.OP.MPA.145 Stanovenie minimálnych letových nadmorských výšok**

- a) Prevádzkovateľ stanoví pre všetky úseky trás, ktoré sa majú lietať:
  - (1) minimálne letové nadmorské výšky, ktoré zabezpečujú požadovanú bezpečnú výšku nad terénom s prihliadnutím na požiadavky CAT.POL, a
  - (2) metódu určovania týchto nadmorských výšok pre letovú posádku.
- b) Metódu určovania minimálnych nadmorských letových výšok schvaľuje príslušný orgán.
- c) Ak sa minimálne letové nadmorské výšky stanovené prevádzkovateľom a štátmi, nad ktorými sa prelietava, navzájom líšia, použijú sa vyššie hodnoty.

#### **CAT.OP.MPA.150 Zásady určovania množstva paliva**

- a) Prevádzkovateľ stanoví zásady určovania množstva paliva na účely plánovania letov a zmeny letového plánu počas letu, aby zabezpečil pri každom lete dostatok paliva na palube na plánovaný let a zálohu na pokrytie odchýlok od plánovaného letu. Zásady určovania množstva paliva a akékoľvek ich zmeny musí schváliť príslušný orgán.
- b) Prevádzkovateľ zabezpečí, aby plánovanie letov bolo založené minimálne na:
  - (1) postupoch, ktoré sú zahrnuté v prevádzkovej príručke, a:
    - i) v údajoch poskytnutých výrobcom letúna alebo
    - ii) v platných informáciách pre konkrétne lietadlo odvodených zo systému sledovania spotreby paliva
  - a
  - (2) prevádzkových podmienkach, za ktorých má byť let vykonaný, vrátane:
    - i) údajov o spotrebe paliva lietadla,
    - ii) predpokladaných hmotností,
    - iii) očakávaných meteorologických podmienok a
    - iv) postupov a obmedzení zo strany prevádzkovateľa (prevádzkovateľov) leteckých navigačných služieb.



- c) Prevádzkovateľ zabezpečí, aby predletový výpočet použiteľného paliva požadovaného na let zahŕňal:
- (1) palivo na rolovanie,
  - (2) palivo na let,
  - (3) zálohu paliva, ktorá sa skladá z:
    - i) paliva na nepredvídané prípady,
    - ii) paliva na let na náhradné letisko, ak sa náhradné cieľové letisko požaduje,
    - iii) konečnej zálohy paliva a
    - iv) dodatočného paliva, ak to vyžaduje daný druh prevádzky,a
  - (4) mimoriadne palivo, ak to vyžaduje veliteľ lietadla.
- d) Prevádzkovateľ zabezpečí, aby postupy výpočtu použiteľného paliva požadovaného pri zmene plánu počas letu, keď má let pokračovať po inej trase alebo na iné cieľové letisko, ako bolo pôvodne plánované, zahŕňali:
- (1) palivo na let na zostatok letu a
  - (2) zálohu paliva, ktorá sa skladá z:
    - i) paliva na nepredvídané prípady,
    - ii) paliva na let na náhradné letisko, ak sa náhradné cieľové letisko požaduje,
    - iii) konečnej zálohy paliva a
    - iv) dodatočného paliva, ak to vyžaduje daný druh prevádzky,a
  - (3) mimoriadne palivo, ak to vyžaduje veliteľ lietadla.

#### **CAT.OP.MPA.151 Zásady určovania množstva paliva – úľavy**

- a) Bez ohľadu na CAT.OP.MPA.150 písm. b) až d) pre prevádzku letúnov výkonnostnej triedy B:
- (1) pre lety so vzletom a pristátím na tom istom letisku alebo mieste činnosti prevádzkovateľ určí minimálny obsah paliva, pri ktorom sa let musí ukončiť. Táto minimálna konečná záloha paliva nesmie byť menšia ako množstvo potrebné na 45-minútový let,
  - (2) pre ostatné lety prevádzkovateľ zabezpečí, aby predletový výpočet použiteľného paliva potrebného na let zahŕňal:
    - i) palivo na rolovanie, ak je významné,
    - ii) palivo na let,
    - iii) zálohu paliva, ktorá sa skladá z:
      - (A) núdzovej zásoby paliva, ktorá predstavuje najmenej 5 % plánovaného paliva na let, alebo v prípade zmeny plánu počas letu 5 % paliva na let na zostatok letu, a

- (B) konečnej zálohy paliva potrebnej na let v trvaní dodatočných 45 minút pre piestové motory alebo 30 minút pre turbínové motory,
  - iv) palivo na let na náhradné letisko potrebné na dosiahnutie náhradného cieľového letiska cez dané cieľové letisko, ak sa vyžaduje náhradné cieľové letisko, a
  - v) mimoriadne palivo, ak to vyžaduje veliteľ lietadla.
- b) Bez ohľadu na CAT.OP.MPA.150 písm. b) až d) pre vrtuľníky, ktorých maximálna schválená vzletová hmotnosť (MCTOM) je 3 175 kg alebo menej, pri prevádzke vo dne a na trasách navigovaných vizuálnym kontaktom s viditeľnými bodmi na zemi, alebo pri miestnej prevádzke vrtuľníka, zásady určovania množstva paliva zabezpečia, že pri vykonaní letu alebo série letov konečná zásoba paliva nebude menšia ako množstvo postačujúce na:
- (1) 30 minút letu obvyklou cestovnou rýchlosťou, alebo
  - (2) 20 minút letu obvyklou cestovnou rýchlosťou, ak sa prevádzka uskutočňuje v priestore umožňujúcom priebežne určovať vhodné predbežné miesta na pristátie.

#### **CAT.OP.MPA.155 Preprava osobitných kategórií cestujúcich (SCP)**

- a) Osoby, ktoré si vyžadujú pri preprave na palube lietadla osobitné podmienky, pomoc a/alebo zariadenia, sa považujú za osobitnú kategóriu cestujúcich, ktorá zahŕňa prinajmenšom:
- (1) osoby so zníženou pohyblivosťou (PRM), za ktoré sa bez toho, aby bolo dotknuté nariadenie (ES) č. 1107/2006, považujú všetky osoby, ktorých pohyblivosť je znížená v dôsledku akéhokoľvek zdravotného postihnutia, zmyslového alebo motorického, trvalého alebo dočasného, mentálneho postihnutia alebo poruchy, postihnutia z akejkoľvek inej príčiny, alebo v dôsledku veku,
  - (2) malé deti alebo deti bez sprievodu a
  - (3) deportované osoby, neprípustní cestujúci, alebo osoby vo väzbe.
- b) SCP sa prepravujú za podmienok, ktoré zaisťujú bezpečnosť lietadla a osôb na jeho palube, podľa postupov zavedených prevádzkovateľom.
- c) Osobám SCP sa nepridelujú sedadlá a ani neobsadzujú sedadlá, ktoré umožňujú priamy prístup k núdzovým východom, alebo kde by ich prítomnosť mohla:
- (1) brániť členom posádky v plnení ich povinností,
  - (2) prekážať v prístupe k núdzovému vybaveniu, alebo
  - (3) sťažovať núdzovú evakuáciu lietadla.
- d) Preprava osôb SCP na palube sa musí vopred oznámiť veliteľovi lietadla.

#### **CAT.OP.MPA.160 Uloženie batožiny a nákladu**

Prevádzkovateľ zavedie postupy zabezpečujúce, aby:

- a) sa do kabíny cestujúcich brala len taká príručná batožina, ktorú možno primerane a bezpečne uložiť, a

- b) všetka batožina a náklad na palube, ktoré by mohli spôsobiť zranenie alebo škodu, zatarasiť uličky alebo východy pri zmene svojej polohy, boli uložené tak, aby sa zabránilo ich pohybu.

#### **CAT.OP.MPA.165 Pridelenie sedadiel cestujúcim**

Prevádzkovateľ zavedie postupy zabezpečujúce rozsádzovanie cestujúcich tak, aby v prípade potreby núdzovej evakuácie mohli čo najlepšie spolupracovať a nezdržovali evakuáciu lietadla.

#### **CAT.OP.MPA.170 Inštruktáž cestujúcim**

Prevádzkovateľ zabezpečí, aby:

- a) cestujúci boli ústne a predvádzaním poučení o záležitostiach týkajúcich sa bezpečnosti spôsobom, ktorý im uľahčí uplatňovanie postupov použiteľných v prípade núdze, a
- b) cestujúcim bola poskytnutá karta s bezpečnostnými pokynmi, na ktorej sa prostredníctvom obrazových pokynov informujú o použití núdzového vybavenia a núdzových východov, ktoré by cestujúci mohli použiť.

#### **CAT.OP.MPA.175 Príprava na let**

- a) Pre každý zamýšľaný let sa vyplní prevádzkový letový plán založený na posúdení výkonnosti lietadla, ďalších prevádzkových obmedzení a zodpovedajúcich očakávaných podmienok na plánovanej trase a na dotknutých letiskách/miestach činnosti.
- b) Veliteľ lietadla nesmie začať let, kým sa nepresvedčí, že:
  - (1) je možné splniť všetky prvky uvedené v bode 2.a.3. prílohy IV nariadenia (ES) č. 216/2008 týkajúce sa letovej spôsobilosti a registrácie lietadla, prístrojov a vybavenia, hmotnosti a polohy ťažiska (CG), batožiny a nákladu a prevádzkových obmedzení lietadla,
  - (2) lietadlo nie je prevádzkované v rozpore s ustanoveniami zoznamu odchýlok usporiadania (CDL),
  - (3) na palube sú tie časti prevádzkovej príručky, ktoré sa požadujú na vykonanie daného letu,
  - (4) na palube sú dokumenty, ďalšie informácie a formuláre, ktoré sa požadujú v CAT.GEN.MPA.180,
  - (5) na palube sú platné mapy, tabuľky a pridružené dokumenty alebo rovnocenné údaje nevyhnutné na zabezpečenie zamýšľanej prevádzky lietadla vrátane akejkoľvek odchýlky od plánovanej trasy, ktorú možno odôvodnene predpokladať.
  - (6) pozemné zariadenia a služby požadované pre plánovaný let sú k dispozícii a sú postačujúce,
  - (7) pri plánovanom lete je možné splniť ustanovenia prevádzkovej príručky vzťahujúce sa na palivo, olej, kyslík, minimálne bezpečné nadmorské výšky, prevádzkové minimá letísk a dostupnosť náhradných letísk, ak sú požadované, a
  - (8) je možné splniť aj akékoľvek ďalšie prevádzkové obmedzenia.
- c) Bez ohľadu na písmeno a) sa prevádzkový letový plán nevyžaduje pre prevádzku podľa pravidiel letu za viditeľnosti (VFR):

- (1) iných ako zložitých motorových lietadiel, so vzletom a pristátím na tom istom letisku alebo prevádzkovom mieste, alebo
- (2) vrtuľníkov, ktorých maximálna schválená vzletová hmotnosť (MCTOM) je 3 175 kg alebo menej, vo dne a na trasách navigovaných vizuálnym kontaktom s viditeľnými bodmi na zemi v miestnej oblasti, ako je uvedené v prevádzkovej príručke.

#### **CAT.OP.MPA.180 Výber letísk – letúny**

a) Keď nie je možné použiť letisko odletu ako náhradné letisko pri vzlete z meteorologických alebo výkonových dôvodov, prevádzkovateľ vyberie iné vhodné náhradné letisko pri vzlete, ktoré sa nachádza od letiska odletu najďalej:

- (1) pre dvojmotorové letúny:
  - i) vo vzdialenosti zodpovedajúcej jednej hodine letu cestovnou rýchlosťou s jedným nepracujúcim motorom (OEI) stanovenou podľa letovej príručky lietadla (AFM) pre let za štandardných podmienok za bezvetria na základe skutočnej vzletovej hmotnosti, alebo
  - ii) vo vzdialenosti zodpovedajúcej hodnote schváleného času letu na náhradné letisko ETOPS v súlade s ustanoveniami SPA.ETOPS, až do maximálne dvoch hodín v závislosti od akéhokoľvek obmedzenia podľa zoznamu minimálneho vybavenia (MEL), cestovnou rýchlosťou OEI stanovenou podľa AFM pre let za štandardných podmienok za bezvetria na základe skutočnej vzletovej hmotnosti,
- (2) pre trojmotorové a štvormotorové letúny vo vzdialenosti zodpovedajúcej dvom hodinám letu cestovnou rýchlosťou OEI stanovenou podľa AFM pre let za štandardných podmienok za bezvetria na základe skutočnej vzletovej hmotnosti.

Ak sa v AFM nestanovuje cestovná rýchlosť s jedným nepracujúcim motorom, použije sa na výpočet vzdialeností rýchlosť dosahovaná pri najvyššom trvalo prípustnom výkone zostávajúceho(-ich) motora(-ov).

b) Prevádzkovateľ určí aspoň jedno náhradné cieľové letisko pre každý let podľa pravidiel letu podľa prístrojov (IFR), okrem prípadov, keď cieľové letisko je osamotené, alebo:

- (1) čas trvania plánovaného letu od vzletu do pristátia, alebo v prípade zmeny letového plánu počas letu v súlade s CAT.OP.MPA.150 písm. d) čas trvania zostatku letu, nie je dlhší ako 6 hodín, a
- (2) na cieľovom letisku sú k dispozícii a sú použiteľné dve samostatné pristávacie dráhy a v príslušných poveternostných správach a/alebo predpovediach pre cieľové letisko sa uvádza, že počas jednej hodiny pred predpokladaným priletom na cieľové letisko a počas jednej hodiny po ňom bude základňa nízkej oblačnosti vo výške najmenej 2 000 stôp, alebo výška pre let po okruhu viac ako 500 stôp, a to podľa toho, ktorá hodnota je väčšia, a dohľadnosť bude najmenej 5 km.

c) Prevádzkovateľ určí dve náhradné cieľové letiská, keď:

- (1) v príslušných poveternostných správach a/alebo predpovediach pre cieľové letisko sa uvádza, že v čase začínajúcom hodinu pred predpokladaným časom priletu a končiacom hodinu po ňom budú poveternostné podmienky horšie ako použiteľné plánovacie minimá, alebo

- (2) nie sú k dispozícii meteorologické informácie.
- d) Prevádzkovateľ presne uvedie akékoľvek požadované náhradné letisko(-á) v prevádzkovom letovom pláne.

#### **CAT.OP.MPA.181 Výber letísk a miest činnosti – vrtuľníky**

- a) Veliteľ lietadla musí v prípade letu v meteorologických podmienkach pre let podľa prístrojov (IMC) vybrať náhradné letisko pre vzlet vo vzdialenosti do jednej hodiny letu obvyklou cestovnou rýchlosťou, ak by nebolo možné vrátiť sa na miesto odletu z meteorologických dôvodov.
- b) Pre lety vykonávané podľa pravidiel letu podľa prístrojov (IFR) alebo pre lety podľa pravidiel letu za viditeľnosti (VFR) s navigačnými prostriedkami inými než vizuálnym kontaktom s viditeľnými bodmi na zemi, veliteľ lietadla určí najmenej jedno náhradné cieľové letisko v prevádzkovom letovom pláne, pokiaľ:
- (1) cieľovým letiskom je pobrežné letisko a vrtuľník smeruje z pobrežných vôd,
  - (2) sú trvanie letu a prevládajúce meteorologické podmienky pre let na ktorékoľvek iné cieľové letisko na pevnine také, aby v predpokladanom čase priletu na miesto zamýšľaného pristátia bolo možné vykonať priblíženie a pristátie podľa meteorologických podmienok na let za viditeľnosti (VMC), alebo
  - (3) miesto zamýšľaného pristátia je osamotené a náhradné nie je k dispozícii; v takom prípade sa určí bod posledného návratu (PNR).
- c) Prevádzkovateľ určí dve náhradné cieľové letiská, keď:
- (1) v príslušných poveternostných správach a/alebo predpovediach pre cieľové letisko sa uvádza, že v čase začínajúcom hodinu pred predpokladaným časom priletu a končiacom hodinu po ňom budú poveternostné podmienky horšie ako použiteľné plánovacie minimá, alebo
  - (2) pre cieľové letisko nie sú k dispozícii meteorologické informácie.
- d) Prevádzkovateľ môže určiť náhradné cieľové letiská v pobrežných vodách, ak uplatní tieto kritériá:
- (1) náhradné cieľové letisko v pobrežných vodách sa použije až po prelete bodu posledného návratu (PNR). Pred preletom tohto bodu sa použijú náhradné letiská na pevnine,
  - (2) na náhradnom letisku musí byť možné uskutočniť pristátie s jedným nepracujúcim motorom (OEI),
  - (3) v čo najväčšej miere sa musí zaručiť dostupnosť plošiny. Rozmery, konfigurácia a bezpečná výška nad prekážkami jednotlivých vrtuľníkových plošín alebo iných plôch sa musia vyhodnotiť s cieľom zaistiť prevádzkovú použiteľnosť ako náhradné letisko pre všetky typy vrtuľníkov, ktorých použitie sa navrhuje,
  - (4) pri stanovení meteorologických minim sa zohľadňuje presnosť a spoľahlivosť meteorologických informácií,
  - (5) v zozname minimálneho vybavenia (MEL) sa musia zohľadňovať základné požiadavky na tento druh prevádzky a

- (6) náhradné letisko v pobrežných vodách sa určí, iba ak prevádzkovateľ publikoval postup v prevádzkovej príručke.
- e) Prevádzkovateľ presne uvedie akékoľvek požadované náhradné letisko(-á) v prevádzkovom letovom pláne.

#### **CAT.OP.MPA.185 Plánovacie minimá pre lety IFR – letúny**

- a) Plánovacie minimá pre náhradné letiská pri vzlete

Prevádzkovateľ určí letisko ako náhradné letisko pri vzlete iba v prípade, že v príslušných poveternostných správach a/alebo predpovediach sa uvádza, že v čase začínajúcom hodinu pred predpokladaným časom priletu na toto letisko a končiacom hodinu po ňom budú poveternostné podmienky rovnaké alebo lepšie ako použiteľné plánovacie minimá na pristátie stanovené v súlade s CAT.OP.MPA.110. Keď jediným použiteľným priblížením je nepresné priblíženie (NPA) a/alebo let po okruhu, musí sa zohľadňovať základňa nízkej oblačnosti. Musia sa vziať do úvahy všetky obmedzenia vzťahujúce sa na lety s jedným nepracujúcim motorom (OEI).

- b) Plánovacie minimá pre cieľové letiská iné ako osamotené cieľové letiská

Prevádzkovateľ určí cieľové letisko, len ak:

- (1) sa v príslušných poveternostných správach a/alebo predpovediach uvádza, že v čase začínajúcom hodinu pred predpokladaným časom priletu na toto letisko a končiacom hodinu po ňom budú poveternostné podmienky rovnaké alebo lepšie ako tieto použiteľné plánovacie minimá:

- i) dráhová dohľadnosť (RVR)/dohľadnosť (VIS) určená v súlade s CAT.OP.MPA.110 a
  - ii) základňa nízkej oblačnosti na nepresné priblíženie alebo priblíženie okruhom rovnaká alebo vyššia ako minimálna výška pre klesanie (MDH),
- alebo

- (2) sú určené dve náhradné cieľové letiská.

- c) Plánovacie minimá pre náhradné cieľové letisko, osamotené letisko, náhradné letisko na trase na doplnenie paliva (fuel ERA), náhradné letisko na trase (ERA)

Prevádzkovateľ určí letisko na jeden z týchto účelov, len ak sa v príslušných poveternostných správach a/alebo predpovediach uvádza, že v čase začínajúcom hodinu pred predpokladaným časom priletu na toto letisko a končiacom hodinu po ňom budú poveternostné podmienky rovnaké alebo lepšie ako plánovacie minimá v tabuľke 1.

**Tabuľka 1: Plánovacie minimá**

**Náhradné cieľové letisko, osamotené cieľové letisko, náhradné letisko na trase na doplnenie paliva (fuel ERA) a náhradné letisko na trase (ERA)**

| Druh priblíženia | Plánovacie minimá  |
|------------------|--|
| CAT II a III     | CAT I RVR  |
| CAT I            | NPA RVR/VIS<br>Základňa nízkej oblačnosti je rovnaká alebo vyššia ako MDH                      |
| NPA              | NPA RVR/VIS + 1 000 m<br>Základňa nízkej oblačnosti je rovnaká alebo vyššia ako MDH + 200 stôp |
| Let po okruhu    | Let po okruhu  |

**CAT.OP.MPA.186 Plánovacie minimá na lety IFR – vrtuľníky**

a) Plánovacie minimá pre náhradné letisko(-á) pri vzlete

Prevádzkovateľ určí letisko alebo miesto na pristátie ako náhradné letisko pri vzlete iba v prípade, že v príslušných poveternostných správach a/alebo predpovediach sa uvádza, že v čase začínajúcom hodinu pred predpokladaným časom priletu na náhradné letisko pri vzlete a končiacom hodinu po ňom budú poveternostné podmienky rovnaké alebo lepšie ako použiteľné plánovacie minimá na pristátie stanovené v súlade s CAT.OP.MPA.110. Keď jediným použiteľným priblížením je nepresné priblíženie (NPA), musí sa zohľadňovať základňa nízkej oblačnosti. Musia sa vziať do úvahy všetky obmedzenia vzťahujúce sa na lety s jedným nepracujúcim motorom (OEI).

b) Plánovacie minimá pre cieľové letisko a náhradné cieľové letisko(-á)

Prevádzkovateľ určí cieľové a/alebo náhradné cieľové letisko(-á) iba v prípade, že v príslušných poveternostných správach a/alebo predpovediach sa uvádza, že v čase začínajúcom hodinu pred predpokladaným časom priletu na letisko alebo miesto činnosti a končiacom hodinu po ňom budú poveternostné podmienky rovnaké alebo lepšie ako tieto použiteľné plánovacie minimá na pristátie:

- (1) s výnimkou situácie uvedenej v CAT.OP.MPA.181 písm. d) sú použiteľné plánovacie minimá pre cieľové letisko:
  - i) RVR/VIS určená v súlade s CAT.OP.MPA.110 a
  - ii) základňa nízkej oblačnosti na nepresné priblíženie rovnaká alebo vyššia ako MDH,
- (2) plánovacie minimá pre náhradné cieľové letisko(-á) sú uvedené v tabuľke 1.

**Tabuľka 1: Plánovacie minimá**  
**Náhradné cieľové letisko**

| Druh priblíženia | Plánovacie minimá  |
|------------------|--|
| CAT II a III     | CAT I RVR  |
| CAT I            | CAT I + 200 stôp / 400 m viditeľnosť   |
| NPA              | NPA RVR/VIS + 400 m<br>Základňa nízkej oblačnosti je rovnaká alebo vyššia ako MDH + 200 stôp |

#### **CAT.OP.MPA.190 Predkladanie letového plánu ATS**

- Ak nebol predložený letový plán letových prevádzkových služieb (ATS) z dôvodu, že to nevyžadujú pravidlá lietania, je potrebné poskytnúť zodpovedajúce informácie, ktoré by v prípade potreby umožnili aktivovať pohotovostné služby.
- Pri prevádzke z miesta, kde je nemožné predložiť letový plán ATS, veliteľ lietadla alebo prevádzkovateľ musia tento plán odoslať čo najskôr po vzlete lietadla.

#### **CAT.OP.MPA.195 Plnenie/odčerpávanie paliva s cestujúcimi, ktorí nastupujú na palubu, sú na palube alebo vystupujú**

- Do lietadla sa nesmie plniť, ani z neho odčerpávať letecký benzín, letecké pohonné látky so širokým rozsahom destilačných teplôt, ani zmes týchto druhov paliva, keď cestujúci nastupujú, sú na palube alebo vystupujú.
- Pri všetkých ostatných druhoch paliva sa vykonávajú nevyhnutné bezpečnostné opatrenia a na palube lietadla musí byť kvalifikovaný personál, pripravený začať a riadiť evakuáciu lietadla najúčelnejším a najrýchlejším možným spôsobom.

#### **CAT.OP.MPA.200 Plnenie/odčerpávanie paliva so širokým rozsahom destilačných teplôt**

Plnenie/odčerpávanie paliva so širokým rozsahom destilačných teplôt sa vykonáva, iba ak prevádzkovateľ stanovil príslušné postupy, ktoré zohľadňujú vysoké riziko spojené s používaním týchto druhov paliva.

#### **CAT.OP.MPA.205 Tlačenie a ťahanie – letúny**

Postupy tlačenia a ťahania, ktoré stanoví prevádzkovateľ, sa musia vykonávať v súlade s platnými leteckými normami a postupmi.

#### **CAT.OP.MPA.210 Členovia posádok na pracovných miestach**

- Členovia letovej posádky
  - Každý člen letovej posádky, ktorý je v službe v pilotnom priestore, je počas vzletu a pristátia povinný byť na svojom určenom pracovnom mieste.



- (2) Každý člen letovej posádky, ktorý je v službe v pilotnom priestore, sa vo všetkých ostatných fázach letu zdržiava na svojom určenom pracovnom mieste, pokiaľ jeho neprítomnosť nie je nevyhnutná na výkon jeho povinností v súvislosti s prevádzkou alebo z fyziologických dôvodov za predpokladu, že aspoň jeden pilot s príslušnou kvalifikáciou po celý čas zotráva pri riadení lietadla.
- (3) Počas všetkých fáz letu každý člen letovej posádky, ktorý je v službe v pilotnom priestore, zostáva v pohotovosti. Ak dôjde k nedostatočnej bdlosti, použijú sa vhodné protopatrenia. Ak sa objaví neočakávaná únava, je možné použiť postup riadeného odpočinku, ktorý riadi veliteľ lietadla, ak to umožňuje pracovné zaťaženie. Takto čerpaný riadený odpočinok sa nepovažuje za čas odpočinku na účely výpočtu obmedzení letového času a nesmie sa použiť ani na zdôvodnenie žiadneho predĺženia času služby.

b) Palubní sprievodcovia

Počas kritických fáz letu sedí každý palubný sprievodca na určenom pracovnom mieste a nevykonáva žiadnu činnosť, ktorá nie je potrebná pre bezpečnú prevádzku lietadla.

**CAT.OP.MPA.215 Použitie súpravy slúchadiel s mikrofónom – letúny**

- a) Každý člen letovej posádky počas služby v pilotnom priestore používa súpravu slúchadiel s ramienkovým mikrofónom alebo iným rovnocenným mikrofónom. Slúchadlá s mikrofónom sa používajú ako hlavné zariadenie na hlasovú komunikáciu s letovými prevádzkovými službami (ATS):
  - (1) na zemi:
    - i) pri prijímaní povolenia na odlet od riadenia letovej prevádzky (ATC) prostredníctvom hlasovej komunikácie a
    - ii) keď sú motory v chode,
  - (2) počas letu:
    - i) pod prevodnou výškou alebo
    - ii) vo výške 10 000 stôp, podľa toho, ktorá hodnota je vyššia,

a
  - (3) kedykoľvek to považuje za potrebné veliteľ lietadla.
- b) Ramienkový mikrofón alebo iný rovnocenný mikrofón musí byť za podmienok uvedených v písmene a) v polohe, ktorá umožňuje jeho použitie na obojsmerné rádiové spojenie.

**CAT.OP.MPA.216 Použitie súpravy slúchadiel s mikrofónom – vrtuľníky**

Každý člen letovej posádky počas služby v pilotnom priestore používa súpravu slúchadiel s ramienkovým mikrofónom alebo iným rovnocenným mikrofónom ako hlavné zariadenie na komunikáciu s letovými prevádzkovými službami (ATS).

**CAT.OP.MPA.220 Pomocné prostriedky na núdzovú evakuáciu**

Prevádzkovateľ zavedie postupy, ktorými zabezpečí, aby bol pred rolovaním, vzletom a pristátím, a kedykoľvek je to bezpečné a uskutočniteľné, uvedený do pohotovosti každý

pomocný prostriedok na núdzovú evakuáciu lietadla, ktorý sa automaticky uvádza do pracovnej polohy.

#### **CAT.OP.MPA.225 Sedadlá, bezpečnostné pásy a zádržné systémy**

- a) Členovia posádky
- (1) Počas vzletu a pristátia a kedykoľvek o tom rozhodne veliteľ lietadla v záujme bezpečnosti je každý člen posádky povinný byť riadne pripútaný všetkými určenými bezpečnostnými pásmi a zádržnými systémami.
  - (2) Každý člen letovej posádky, ak je na svojom pracovnom mieste v pilotnom priestore, je v priebehu ostatných fáz letu povinný byť pripútaný bezpečnostnými pásmi.
- b) Cestujúci
- (1) Veliteľ lietadla zabezpečí pred vzletom, pristátím, počas rolovania, a kedykoľvek to považuje za potrebné v záujme bezpečnosti, aby každý cestujúci na palube bol na svojom sedadle alebo lôžku a aby bol riadne pripútaný bezpečnostným pásmom alebo zádržným systémom.
  - (2) Prevádzkovateľ vykoná opatrenia, aby zdvojené obsadenie sedadiel bolo prípustné len v prípade sedadiel na to určených. Veliteľ lietadla zabezpečí, že zdvojené obsadenie sedadiel je možné len jednou dospelou osobou a jedným malým dieťaťom, ktoré bude bezpečne pripútané dopĺňujúcim detským alebo iným zádržným zariadením.

#### **CAT.OP.MPA.230 Zabezpečenie kabíny cestujúcich a palubných bufetov**

- a) Prevádzkovateľ zavedie postupy na zaistenie toho, aby pred rolovaním, vzletom a pristátím boli všetky východy a únikové cesty bez prekážok.
- b) Veliteľ lietadla v záujme bezpečnosti zabezpečí pred vzletom, pristátím, a kedykoľvek to považuje za potrebné, aby všetko vybavenie a batožina boli správne zabezpečené.

#### **CAT.OP.MPA.235 Záchranné vesty – vrtuľníky**

Prevádzkovateľ stanoví postupy, ktorými zaistí, že pri prevádzke vrtuľníka v 3. triede výkonnosti nad vodnými plochami sa pri rozhodovaní, či by si mali všetky osoby na palube obliecť záchrannú vestu, zohľadní čas letu a vyskytujúce sa podmienky.

#### **CAT.OP.MPA.240 Fajčenie na palube**

Veliteľ lietadla nepovolí fajčenie na palube:

- a) kedykoľvek to považuje za potrebné v záujme bezpečnosti,
- b) počas plnenia paliva do lietadla a odčerpávania paliva z lietadla,
- c) v čase, keď je lietadlo na zemi, pokiaľ prevádzkovateľ nestanovil postupy zníženia rizika počas prevádzky na zemi,
- d) mimo označených priestorov pre fajčiarov, v uličke(-ách) a na toalete(-ách),
- e) v batožinových priestoroch a/alebo v iných priestoroch, kde sa prepravuje náklad, ktorý nie je uložený v ohňovzdorných kontajneroch alebo zakrytý ohňovzdornou plachtou, a

- f) v tých priestoroch kabíny pre cestujúcich, v ktorých sa poskytuje kyslík.

**CAT.OP.MPA.245 Meteorologické podmienky – všetky lietadlá**

- a) Pri letoch IFR veliteľ lietadla:

- (1) začne vzlet, alebo
- (2) pokračuje v lete za bod, od ktorého platí zmenený letový plán ATS, v prípade, že sa letový plán zmenil za letu,

iba ak má k dispozícii informáciu, že očakávané poveternostné podmienky na cieľovom letisku a/alebo požadovanom(-ých) náhradnom(-ých) letisku(-ách) v dobe priletu sú rovnaké alebo lepšie ako plánovacie minimá.

- b) Pri letoch IFR veliteľ lietadla pokračuje v lete na plánované cieľové letisko, iba ak sa v posledných dostupných informáciách udáva, že v predpokladanom čase priletu budú poveternostné podmienky na cieľovom letisku alebo aspoň jednom náhradnom cieľovom letisku rovnaké alebo lepšie ako platné plánovacie prevádzkové minimá príslušného letiska.
- c) Pri letoch VFR veliteľ lietadla začne vzlet, iba ak sa v aktuálnych meteorologických správach a/alebo predpovediach uvádza, že meteorologické podmienky na tej časti trasy, ktorá sa má preletieť podľa VFR, budú v príslušnom čase rovnaké alebo lepšie ako limity VFR.

**CAT.OP.MPA.246 Meteorologické podmienky – letúny**

Okrem ustanovení v CAT.OP.MPA.245 pri letoch IFR s letúnmi veliteľ lietadla letí za:

- a) bod rozhodnutia, ak používa postup zníženého množstva paliva na nepredvídané prípady (RCF), alebo
- b) vopred stanovený bod, ak používa postup s vopred stanoveným bodom (PDP),

iba ak má k dispozícii informáciu, že očakávané poveternostné podmienky na cieľovom letisku a/alebo požadovanom(-ých) náhradnom(-ých) letisku(-ách) sú rovnaké alebo lepšie ako platné letiskové prevádzkové minimá.

**CAT.OP.MPA.247 Meteorologické podmienky – vrtuľníky**

Popri ustanoveniach v CAT.OP.MPA.245:

- a) Pri letoch VFR s vrtuľníkmi nad vodou mimo viditeľnosti pevniny veliteľ lietadla začne vzlet, iba ak sa v aktuálnych meteorologických hláseniach a/alebo predpovediach uvádza, že základňa nízkej oblačnosti bude vyššia ako 600 stôp cez deň a 1 200 stôp v noci.
- b) Bez ohľadu na písmeno a) pri letoch medzi vrtuľníkovými plošinami vo vzdušnom priestore triedy G, kde úseky nad vodou sú kratšie než 10 námorných míľ, sa lety VFR môžu vykonávať, ak sú limity rovnaké alebo lepšie ako:

**Tabuľka 1: Minimá pre lety medzi vrtuľníkovými plošinami v triede vzdušného priestoru G**

|              | Deň      |             | Noc      |             |
|--------------|----------|-------------|----------|-------------|
|              | Výška *  | Viditeľnosť | Výška *  | Viditeľnosť |
| Jednopilotné | 300 stôp | 3 km        | 500 stôp | 5 km        |
| Dvojpihotné  | 300 stôp | 2 km **     | 500 stôp | 5 km ***    |

\*: Základňa oblačnosti musí byť taká, aby bolo možné uskutočniť let v stanovenej výške pod oblakmi a mimo oblakov.

\*\*: Vrtuľníky sa môžu prevádzkovať v letovej dohľadnosti aspoň 800 m za predpokladu, že cieľový heliport alebo prostredná konštrukcia sú nepretržite viditeľné.

\*\*\*: Vrtuľníky sa môžu prevádzkovať v letovej dohľadnosti aspoň 1 500 m za predpokladu, že cieľový heliport alebo prostredná konštrukcia sú nepretržite viditeľné.

- c) Let vrtuľníkom na vrtuľníkovú plošinu alebo vyvýšenú plochu konečného priblíženia a vzletu (FATO) sa môže vykonať, iba ak je hlásená priemerná rýchlosť vetra na vrtuľníkovej plošine alebo vyvýšenej FATO nižšia ako 60 uzlov.

#### **CAT.OP.MPA.250 Ľad a iné znečistenia – postupy na zemi**

- a) Prevádzkovateľ zavedie postupy, ktoré sa majú dodržiavať, keď je nevyhnutné vykonávať odmrázovanie a ochranu proti námraze na zemi a s tým spojené prehliadky lietadiel, aby sa zaistila ich bezpečná prevádzka.
- b) Veliteľ lietadla môže začať vzlet, iba ak je lietadlo očistené od všetkých nánosov, ktoré by mohli nepriaznivo ovplyvniť výkonnosť alebo ovládateľnosť lietadla, okrem výnimiek povolených podľa písmena a) a v súlade s letovou príručkou lietadla (AFM).

#### **CAT.OP.MPA.255 Ľad a iné znečistenia – postupy za letu**

- a) Prevádzkovateľ zavedie postupy pre lety v predpokladaných alebo skutočných podmienkach tvorby námrazy.
- b) Veliteľ lietadla môže začať let alebo vedome letieť do predpokladaných alebo skutočných podmienok tvorby námrazy, iba ak je lietadlo osvedčené a vybavené tak, aby sa mohli tieto podmienky zvládnuť.
- c) Ak tvorba námrazy prekročí intenzitu námrazy, na akú má lietadlo osvedčenie, alebo ak sa na lietadle, ktoré nemá osvedčenie na let v známych podmienkach tvorby námrazy, začne tvoriť námraza, veliteľ lietadla bez meškania opustí priestor s danými podmienkami tvorby námrazy zmenou letovej hladiny a/alebo trasy a v prípade potreby vyhlási stav núdze riadeniu letovej prevádzky (ATC).

### **CAT.OP.MPA.260 Zásoba paliva a oleja**

Veliteľ lietadla môže začať let, alebo v ňom pokračovať v prípade zmeny plánu počas letu, iba ak sa presvedčil, že na palube lietadla je aspoň plánované množstvo paliva a oleja, ktoré umožňuje bezpečne dokončiť let s prihliadnutím na očakávané prevádzkové podmienky.

### **CAT.OP.MPA.265 Podmienky vzletu**

Veliteľ lietadla sa musí pred začatím vzletu presvedčiť o tom, že:

- a) podľa jemu dostupných informácií sú počasie na letisku alebo prevádzkovom mieste a stav dráhy alebo FATO, ktorá sa má použiť, také, aby nebránili bezpečnému vzletu a odletu, a
- b) stanovené letiskové prevádzkové minimá budú dodržané.

### **CAT.OP.MPA.270 Minimálne nadmorské výšky letu**

Veliteľ lietadla alebo pilot poverený vykonaním letu nesmie letieť v menšej výške, ako sú stanovené minimálne nadmorské výšky, s výnimkou situácie, keď:

- a) je to potrebné na vzlet alebo pristátie, alebo
- b) zostupuje v súlade s postupmi schválenými príslušným orgánom.

### **CAT.OP.MPA.275 Simulované mimoriadne situácie počas letu**

Prevádzkovateľ zabezpečí, aby sa počas prepravy cestujúcich alebo nákladu nevykonávali tieto simulácie:

- a) simulácie mimoriadnych alebo núdzových situácií, ktoré si vyžadujú použitie mimoriadnych alebo núdzových postupov, alebo
- b) simulácie meteorologických podmienok letu podľa prístrojov (IMC) umelými prostriedkami.

### **CAT.OP.MPA.280 Riadenie palivového systému počas letu – letúny**

Prevádzkovateľ zavedie postup, ktorým zabezpečí vykonávanie kontrol množstva paliva a riadenia palivového systému počas letu podľa týchto kritérií:

- a) Kontroly paliva počas letu
  - (1) Veliteľ lietadla zabezpečí, aby sa kontroly paliva počas letu vykonávali v pravidelných intervaloch. Použiteľné zostávajúce palivo sa zaznamená a vyhodnotí s cieľom vykonať:
    - i) porovnanie skutočnej spotreby s plánovanou spotrebou,
    - ii) kontrolu, či použiteľné zostávajúce palivo postačuje na dokončenie letu v súlade s písmenom b), a
    - iii) stanovenie očakávaného použiteľného paliva zostávajúceho pri prilete na cieľové letisko.
  - (2) Príslušné údaje o palive sa zaznamenajú.
- b) Riadenie palivového systému počas letu

- (1) Let sa musí vykonať tak, aby očakávané použiteľné množstvo paliva zostávajúce pri prilete na cieľové letisko nebolo menšie ako:
  - i) požadované náhradné palivo a konečná záloha paliva alebo
  - ii) konečná záloha paliva, ak sa nevyžaduje náhradné letisko.
- (2) Ak však kontrola paliva počas letu ukáže, že očakávané množstvo použiteľného paliva zostávajúce pri prilete do cieľového letiska je nižšie ako:
  - i) požadované náhradné palivo a konečná záloha paliva, veliteľ lietadla musí pri rozhodovaní, či pokračovať v lete na cieľové letisko, alebo sa odkloniť a vykonať bezpečné pristátie s množstvom paliva vyšším ako konečná záloha paliva, zohľadniť dopravné a prevádzkové podmienky prevládajúce na cieľovom letisku, na náhradnom cieľovom letisku a na akomkoľvek inom vhodnom letisku, alebo
  - ii) konečná záloha paliva, ak sa nevyžaduje náhradné letisko, veliteľ lietadla musí prijať vhodné opatrenie a pokračovať na vhodné letisko tak, aby sa vykonalo bezpečné pristátie s množstvom paliva vyšším ako konečná záloha paliva.
- (3) Veliteľ lietadla vyhlási stav núdze, ak je vypočítané použiteľné množstvo paliva pri pristátí na najbližšom vhodnom letisku, kde možno vykonať bezpečné pristátie, nižšie ako konečná záloha paliva.
- (4) Dodatočné podmienky pre osobitné postupy
  - i) V prípade letu, pri ktorom sa používa postup zníženého množstva paliva na nepredvídané prípady (RCF) s cieľom pokračovať na cieľové letisko 1, veliteľ lietadla zabezpečí, aby použiteľné množstvo paliva zostávajúceho v bode rozhodnutia bolo aspoň súhrnom:
    - (A) paliva na let od bodu rozhodnutia do cieľového letiska 1,
    - (B) paliva na nepredvídané prípady, ktorého množstvo je 5 % paliva na let od bodu rozhodnutia po cieľové letisko 1,
    - (C) náhradného paliva na cieľové letisko 1, ak sa vyžaduje náhradné cieľové letisko 1, a
    - (D) konečnej zálohy paliva.
  - ii) V prípade letu, keď sa s cieľom pokračovať na cieľové letisko používa postup vopred stanoveného bodu (PDP), veliteľ lietadla zabezpečí, aby použiteľné množstvo paliva zostávajúceho v PDP bolo aspoň súhrnom:
    - (A) paliva na let z PDP na cieľové letisko,
    - (B) paliva na nepredvídané prípady z PDP na cieľové letisko a
    - (C) dodatočného paliva.

#### **CAT.OP.MPA.281 Riadenie palivového systému počas letu – vrtuľníky**

- a) Prevádzkovateľ zavedie postup, ktorým zabezpečí vykonávanie kontrol množstva paliva a riadenia palivového systému počas letu.
- b) Veliteľ lietadla zabezpečí, aby použiteľné množstvo paliva na pokračovanie letu nebolo menšie ako množstvo paliva potrebné na pokračovanie letu na letisko alebo miesto

prevádzky, kde je možné vykonať bezpečné pristátie so zachovaním konečnej zálohy paliva.

- c) Veliteľ lietadla vyhlási stav núdze, ak je skutočné použiteľné množstvo paliva vo vrtuľníku nižšie ako konečná záloha paliva.

#### **CAT.OP.MPA.285 Použitie prídavného kyslíka**

Veliteľ lietadla zabezpečí, aby členovia letovej posádky, ktorí vykonávajú povinnosti potrebné na bezpečnú prevádzku lietadla počas letu, dýchali prídavný kyslík vždy, keď budú tlakové pomery v kabíne zodpovedajúce nadmorskej výške väčšej ako 10 000 stôp v trvaní viac ako 30 minút, a vždy, keď budú pomery v kabíne zodpovedajúce nadmorskej výške nad 13 000 stôp.

#### **CAT.OP.MPA.290 Zistenie blízkosti zeme**

Pilot poverený vykonaním letu urobí okamžité nápravné opatrenie na obnovenie podmienok bezpečného letu, keď člen letovej posádky alebo výstražný systém na blízkosť terénu zistí neprípustnú blízkosť zeme.

#### **CAT.OP.MPA.295 Použitie palubného protizrážkového systému (ACAS) – letúny**

- a) Prevádzkovateľ zavedie postupy, aby zabezpečil, že ak je systém ACAS inštalovaný a prevádzkyschopný, použije sa počas letu v režime, ktorý umožní vytvoriť pre letovú posádku radu na vyhnutie (RA), ak je zistená neprípustná blízkosť k inému lietadlu, okrem prípadu, keď je potrebné obmedziť režim RA použitím iba prevádzkového odporúčania (TA) alebo jeho ekvivalentu z dôvodu mimoriadneho postupu alebo podmienok obmedzujúcich výkonnosť.
- b) Ak systém ACAS vytvoril radu na vyhnutie (RA):
- (1) pilot poverený vykonaním letu musí okamžite reagovať na údaje RA, aj keby to bolo v rozpore s pokynmi riadenia letovej prevádzky (ATC), pokiaľ by to neohrozilo bezpečnosť lietadla,
  - (2) len čo to dovoľí pracovné zaťaženie, letová posádka informuje príslušný útvar ATC o každej RA, ktorá si vyžaduje odchýlku od platných pokynov ATC alebo povolenie, a
  - (3) keď sa konflikt vyrieši, letún:
    - i) sa okamžite vráti k podmienkam stanoveným v pokynoch ATC alebo povoleniach a ATC je informované o manévri, alebo
    - ii) splní akékoľvek zmenené a doplnené povolenie alebo pokyn, ktoré vydá ATC.

#### **CAT.OP.MPA.296 Použitie palubného protizrážkového systému (ACAS) – vrtuľníky**

Prevádzkovateľ zavedie postupy, aby zabezpečil, že ak je systém ACAS inštalovaný a prevádzkyschopný, použije sa počas letu v režime, ktorý umožní zobrazíť prevádzkové odporúčanie (TA).

#### **CAT.OP.MPA.300 Podmienky na priblíženie a pristátie**

Veliteľ lietadla sa musí pred začatím priblíženia na pristátie presvedčiť, že podľa jemu dostupných informácií počasie na letisku a stav dráhy alebo FATO, ktorú zamýšľa použiť,

nebudú brániť bezpečnému priblíženiu, pristátiu alebo postupu nevydareného priblíženia s ohľadom na informácie o výkonnosti uvedené v prevádzkovej príručke.

### **CAT.OP.MPA.305 Začatie a pokračovanie priblíženia**

- a) Veliteľ lietadla alebo pilot poverený vykonaním letu môže začať priblíženie podľa prístrojov bez ohľadu na hlásenú dráhovú dohľadnosť (RVR)/dohľadnosť (VIS).
- b) Ak je hlásená RVR/VIS menšia ako použiteľné minimum, priblíženie nesmie pokračovať:
  - (1) nižšie ako 1 000 stôp nad letiskom alebo
  - (2) na úsek konečného priblíženia v prípade, keď nadmorská výška (DA)/výška rozhodnutia (DH) alebo minimálna nadmorská výška (MDA)/minimálna výška zostupu (MDH) je vyššia ako 1 000 stôp nad letiskom.
- c) Tam, kde RVR nie je k dispozícii, môžu sa hodnoty RVR odvodiť od hlásenej dohľadnosti.
- d) Ak po prelete výšky 1 000 stôp nad letiskom poklesne hlásená RVR/VIS pod použiteľné minimum, v priblížení sa smie pokračovať do DA/DH alebo MDA/MDH.
- e) V priblížení sa smie pokračovať pod DA/DH alebo MDA/MDH a pristátie sa smie dokončiť za predpokladu, že sa v DA/DH alebo MDA/MDH podarilo získať a udržiavať vizuálnu orientáciu zodpovedajúcu druhu postupu priblíženia a plánovanej dráhe.
- f) Dráhová dohľadnosť (RVR) dotykového pásma je vždy rozhodujúca. Aj dráhové dohľadnosti strednej časti dráhy a konca dráhy môžu byť rozhodujúce, ak sú hlásené a významné. Najnižšia hodnota RVR pre strednú časť dráhy je 125 m, alebo hodnota RVR požadovaná pre dotykové pásmo dráhy, ak je táto hodnota nižšia, a 75 m pre koniec dráhy. Pre lietadlá vybavené systémom vedenia alebo riadenia dojazdu je najmenšia hodnota RVR pre strednú časť dráhy 75 m.

### **CAT.OP.MPA.310 Prevádzkové postupy – výška preletu prahu dráhy – letúny**

Prevádzkovateľ zavedie prevádzkové postupy navrhnuté tak, aby zabezpečili, že letún pri vykonávaní presných priblížení prelietava prah dráhy v bezpečnej výške v pristávacej konfigurácii a polohe.

### **CAT.OP.MPA.315 Hlásenie letových hodín – vrtuľníky**

Prevádzkovateľ umožní príslušnému orgánu prístup k údajom o letových hodinách každého vrtuľníka, ktorý bol prevádzkovaný počas predchádzajúceho kalendárneho roka.

### **CAT.OP.MPA.320 Kategórie lietadiel**

- a) Kategórie lietadiel sú založené na indikovanej rýchlosti nad prahom ( $V_{AT}$ ), ktorá sa rovná pádovej rýchlosti ( $V_{SO}$ ) násobenej 1,3 alebo pádovej rýchlosti 1 g ( $V_{S1g}$ ) násobenej 1,23 v pristávacej konfigurácii pri maximálnej schválenej pristávacej hmotnosti. Ak je k dispozícii  $V_{SO}$  aj  $V_{S1g}$ , použije sa tá, ktorej výsledkom je vyššia  $V_{AT}$ .
- b) Používajú sa kategórie lietadiel uvedené v tejto tabuľke:



**Tabuľka 1: Kategórie lietadiel zodpovedajúce hodnotám  $V_{AT}$**

| <b>Kategória lietadla</b> | <b>VAT</b>          |
|---------------------------|---------------------|
| A                         | menšia ako 91 uzlov |
| B                         | od 91 do 120 uzlov  |
| C                         | od 121 do 140 uzlov |
| D                         | od 141 do 165 uzlov |
| E                         | od 166 do 210 uzlov |

- c) Pristávací konfigurácia, ktorá sa má zohľadniť, je uvedená v prevádzkovej príručke.
- d) Prevádzkovateľ môže použiť nižšiu pristávaciu hmotnosť na stanovenie  $V_{AT}$ , ak to schváli príslušný orgán. Takáto nižšia pristávací hmotnosť musí byť trvalá hodnota, nezávislá od meniacich sa podmienok každodennej prevádzky.

## Podčasť C – Výkonnosť lietadiel a prevádzkové obmedzenia

### Oddiel 1 – Letúny

#### Kapitola 1 – Všeobecné požiadavky

##### CAT.POL.A.100 Výkonnostné triedy

- a) Prevádzka letúna musí spĺňať požiadavky príslušnej výkonnostnej triedy.
- b) Prevádzkovateľ použije schválené normy výkonnosti, ktoré zabezpečia takú úroveň bezpečnosti, ktorá je ekvivalentná úrovni požadovanej príslušnou kapitolou v prípadoch, keď nemožno preukázať úplné splnenie požiadaviek tohto oddielu vplyvom osobitných charakteristík konštrukcie.

##### CAT.POL.A.105 Všeobecne

- a) Hmotnosť letúna:
  - (1) na počiatku vzletu alebo
  - (2) v prípade zmeny plánu počas letu v bode, od ktorého platí zmenený prevádzkový letový plán,nesmie byť väčšia, ako hmotnosť, pri ktorej sú splnené požiadavky príslušnej kapitoly na let, ktorý sa má vykonať. Je možné zohľadniť znižovanie hmotnosti v priebehu letu a pri vypúšťaní paliva.
- b) Na určenie súladu s požiadavkami príslušnej kapitoly sa používajú schválené údaje o výkonnosti z letovej príručky lietadla, prípadne doplnené ďalšími údajmi tak, ako je to predpísané v danej kapitole. Ďalšie údaje uvedie prevádzkovateľ v prevádzkovej príručke. Pri použití činiteľov predpísaných v príslušnej kapitole možno prihliadnuť ku všetkým prevádzkovým činiteľom už zapracovaným do výkonnostných údajov letovej príručky, aby sa vylúčilo dvojnásobné použitie činiteľov.
- c) Zohľadní sa konfigurácia letúna, podmienky prostredia a činnosť systémov, ktoré nepriaznivo ovplyvňujú výkonnosť.
- d) Vlhkú dráhu okrem trávinatej dráhy možno pokladať na účely výkonnosti za suchú.
- e) Pri posudzovaní splnenia vzletových požiadaviek príslušnej kapitoly berie prevádzkovateľ do úvahy presnosť grafického záznamu.

## Kapitola 2 – Výkonnostná trieda A

### CAT.POL.A.200 Všeobecne

- a) Schválené údaje o výkonnosti v letovej príručke letúna sa podľa potreby doplnia o ďalšie údaje, ak schválené údaje o výkonnosti v letovej príručke letúna nie sú postačujúce vzhľadom na:
- (1) uvažované odôvodnene očakávané nepriaznivé prevádzkové podmienky, ako napríklad vzlet a pristátie na znečistených dráhach, a
  - (2) predpoklad poruchy motora v ľubovoľnej fáze letu.
- b) Pre prípad mokrej a znečistenej dráhy sa použijú údaje o výkonnosti stanovené v súlade s príslušnými normami osvedčovania veľkých letúnov alebo iné rovnocenné údaje.
- c) Použitie ďalších údajov uvedených v písmene a) a rovnocenných požiadaviek uvedených v písmene b) je vymedzené v prevádzkovej príručke.

### CAT.POL.A.205 Vzlet

- a) Vzletová hmotnosť nesmie prekročiť maximálnu vzletovú hmotnosť stanovenú letovou príručkou letúna pre tlakovú výšku a teplotu vonkajšieho vzduchu na letisku odletu.
- b) Pri určovaní maximálne povolenej vzletovej hmotnosti sa musia splniť tieto požiadavky:
- (1) dĺžka prerušeného vzletu nesmie byť väčšia ako použiteľná dĺžka pre prerušený vzlet (ASDA),
  - (2) dĺžka vzletu nesmie byť väčšia ako použiteľná dĺžka pre vzlet s tým, že dĺžka predpolia nesmie prekročiť polovicu použiteľnej dĺžky pre rozjazd (TORA),
  - (3) dĺžka rozjazdu nesmie byť väčšia ako TORA,
  - (4) pre prerušený aj pre neprerušený vzlet sa použije jediná hodnota  $V_1$  a
  - (5) vzletová hmotnosť pre vzlet na mokrej alebo znečistenej dráhe nesmie byť väčšia ako povolená vzletová hmotnosť za rovnakých podmienok na suchej dráhe.
- c) Pri preukazovaní plnenia požiadaviek uvedených v písmene b) je potrebné zohľadniť:
- (1) tlakovú výšku na letisku,
  - (2) teplotu vonkajšieho vzduchu na letisku,
  - (3) stav a druh povrchu dráhy,
  - (4) sklon dráhy v smere vzletu,
  - (5) najviac 50 % hlásenej zložky čelného vetra alebo najmenej 150 % hlásenej zadnej zložky vetra a
  - (6) skrátenie dĺžky dráhy, ak nejaké vznikne v dôsledku vyrovnaní letúna do osi dráhy pred vzletom.

**CAT.POL.A.210 Bezpečná výška nad prekážkami po vzlete**

- a) Čistá dráha vzletu musí viesť najmenej 35 stôp nad všetkými prekážkami alebo vo vodorovnej vzdialenosti od všetkých prekážok najmenej 90 m zväčšenej o  $0,125 \times D$ , kde D je vodorovná vzdialenosť, ktorú letún prekonal od konca použiteľnej dĺžky pre vzlet (TODA) alebo od konca dĺžky vzletu, ak je plánovaná zákruta pred koncom TODA. Pre letúny s rozpätím krídiel menším ako 60 m sa môže ako vodorovná vzdialenosť od prekážok použiť polovica rozpätia krídiel letúna plus 60 m plus  $0,125 \times D$ .
- b) Pri preukazovaní plnenia požiadaviek písmena a):
- (1) treba zohľadniť:
    - i) hmotnosť letúna na začiatku rozjazdu,
    - ii) tlakovú výšku na letisku,
    - iii) teplotu vonkajšieho vzduchu na letisku a
    - iv) najviac 50 % hlásenej zložky čelného vetra alebo najmenej 150 % hlásenej zadnej zložky vetra.
  - (2) Nesmú sa dovoliť zmeny dráhy letu až do bodu, v ktorom čistá dráha vzletu dosiahla výšku, ktorá sa rovná polovici rozpätia krídiel, ale najmenej 50 stôp nad vyvýšenou plochou konca použiteľnej dĺžky rozjazdu. Potom sa až do výšky 400 stôp predpokladá, že náklon letúna nebude väčší ako  $15^\circ$ . Vo výške väčšej ako 400 stôp je možné plánovať náklony väčšie ako  $15^\circ$ , ale najviac  $25^\circ$ .
  - (3) Všetky časti čistej dráhy vzletu, pri ktorých je náklon letúna väčší ako  $15^\circ$ , musia byť najmenej 50 stôp nad všetkými prekážkami v rozmedzí vodorovných vzdialeností presne vymedzených v písmene a), písmene b) body 6 a 7.
  - (4) Prevádzka, pri ktorej sa využívajú zväčšené náklony do  $20^\circ$  vo výške od 200 stôp do 400 stôp alebo do  $30^\circ$  nad 400 stôp, musí prebiehať v súlade s CAT.POL.A.240.
  - (5) Primerane treba zohľadniť vplyv náklonu na prevádzkové rýchlosti a dráhu letu vrátane prírastkov vzdialeností v dôsledku zvýšených prevádzkových rýchlostí.
  - (6) Pre tie prípady, keď zamýšľaná dráha letu nevyžaduje väčšie zmeny trasy ako  $15^\circ$ , prevádzkovateľ nemusí zohľadňovať prekážky s bočnou vzdialenosťou väčšou ako:
    - i) 300 m, ak je pilot schopný udržiavať požadovanú navigačnú presnosť pri prelete priestorom, v ktorom sa prihliada na prekážky, alebo
    - ii) 600 m pre lety za všetkých ostatných podmienok.
  - (7) Pre tie prípady, keď zamýšľaná dráha letu vyžaduje väčšie zmeny trasy ako  $15^\circ$ , prevádzkovateľ nemusí zohľadniť prekážky s bočnou vzdialenosťou väčšou ako:
    - i) 600 m, ak je pilot schopný udržiavať požadovanú navigačnú presnosť pri prelete priestorom, v ktorom sa prihliada na prekážky, alebo
    - ii) 900 m pre lety za všetkých ostatných podmienok.
- c) Prevádzkovateľ stanoví postupy pre nepredvídané okolnosti, aby vyhovel požiadavkám písmen a) a b) a určil bezpečnú trasu vyhýbajúcu sa prekážkam, umožňujúcu letúnu buď vyhovieť požiadavkám CAT.POL.A.215 pre let na trase, alebo pristáť na letisku odletu alebo na náhradnom letisku pri vzlete.

**CAT.POL.A.215 Let na trase s jedným nepracujúcim motorom**

- a) Údaje o čistej dráhe letu na trase v konfigurácii s jedným nepracujúcim motorom uvedené v letovej príručke letúna primerané pre očakávané meteorologické podmienky letu umožňujú preukázať súlad s ustanoveniami písmena b) alebo c) vo všetkých bodoch trasy. Čistá dráha letu musí mať kladný gradient vo výške 1 500 stôp nad letiskom, kde sa predpokladá pristátie po poruche motora. Pri meteorologických podmienkach vyžadujúcich činnosť systémov na ochranu proti námraze sa musí zohľadniť účinok ich použitia na čistú dráhu letu.
- b) Gradient čistej dráhy letu musí byť kladný vo výške najmenej 1 000 stôp nad terénom a nad všetkými prekážkami na trase vo vzdialenosti do 9,3 km (5 nm) na obe strany od plánovanej trasy.
- c) Čistá dráha letu musí byť taká, aby letún mohol pokračovať v lete z cestovnej nadmorskej výšky na letisko, kde môže pristáť v súlade s CAT.POL.A.225 alebo CAT.POL.A.230. Čistá dráha letu musí viesť najmenej 20 000 stôp nad terénom a nad všetkými prekážkami na trase vo vzdialenosti do 9,3 km (5 nm) na obe strany od plánovanej trasy v súlade s týmito bodmi:
  - (1) predpokladá sa vysadenie motora v najkritickejšom bode na trase,
  - (2) započíta sa vplyv vetra na dráhu letu,
  - (3) povoľuje sa vypúšťanie paliva v rozsahu zlučiteľnom s dosiahnutím letiska s požadovanými zálohami paliva, ak sa na vypúšťanie paliva použije bezpečný postup, a
  - (4) letisko predpokladaného pristátia po poruche motora musí spĺňať tieto kritériá:
    - i) výkonnostné požiadavky pri predpokladanej pristávacej hmotnosti sú splnené a
    - ii) v poveternostných správach a/alebo predpovediach a správach o stave letiska sa uvádza, že možno vykonať bezpečné pristátie v predpokladanom čase pristátia.
- d) Prevádzkovateľ musí zväčšiť rozmedzie uvedené v písmenách b) a c) na 18,5 km (10 nm) na každú stranu v prípade, že navigačná presnosť nezodpovedá ani požadovanej navigačnej výkonnosti 5 (RNP 5).

**CAT.POL.A.220 Let na trase – letúny s tromi alebo viacerými motormi, z toho s dvomi nepracujúcimi**

- a) V žiadnom bode plánovanej trasy nesmie byť letún s tromi alebo viacerými motormi vzdialený viac ako 90 minút letu cestovnou rýchlosťou maximálneho doletu so všetkými pracujúcimi motormi od letiska, na ktorom letún spĺňa výkonnostné požiadavky pri očakávanej pristávacej hmotnosti, pri štandardnej teplote za bezvetria, pokiaľ nie sú splnené požiadavky písmen b) až f).
- b) Čistá dráha letu na trase s dvomi nepracujúcimi motormi musí letúnu umožniť pokračovať v lete za očakávaných meteorologických podmienok od bodu, v ktorom sa predpokladá súčasná porucha dvoch motorov, až na letisko, kde možno pristáť a zastaviť letún s použitím predpísaného postupu na pristátie s dvoma nepracujúcimi motormi. Čistá dráha letu musí viesť vo výške aspoň 2 000 stôp nad terénom a nad všetkými prekážkami vo vzdialenosti 9,3 km (5 nm) na obe strany od plánovanej trasy. V nadmorských výškach

a pri meteorologických podmienkach vyžadujúcich činnosť systémov na ochranu proti námraze sa musí zohľadniť ich účinok na údaje o čistej dráhe letu. Prevádzkovateľ musí zväčšiť uvedené vzdialenosti na 18,5 km (10 nm), ak navigačná presnosť nezodpovedá ani požadovanej navigačnej výkonnosti 5 (RNP 5).

- c) Predpokladá sa porucha dvoch motorov v najkritickejšom bode trasy, kde letún je vzdialený viac ako 90 minút letu cestovnou rýchlosťou maximálneho doletu so všetkými pracujúcimi motormi od letiska, na ktorom letún spĺňa výkonnostné požiadavky pri očakávanej pristávacej hmotnosti, pri štandardnej teplote za bezvetria.
- d) Čistá dráha letu musí mať kladný gradient vo výške 1 500 stôp nad letiskom, na ktorom sa predpokladá pristátie po poruche dvoch motorov.
- e) Povoľuje sa vypúšťanie paliva v rozsahu zlučiteľnom s dosiahnutím letiska s požadovanými zálohami paliva, ak sa na vypúšťanie paliva použije bezpečný postup.
- f) Očakávaná hmotnosť letúna v bode, v ktorom sa predpokladá porucha dvoch motorov, nesmie byť menšia ako hmotnosť zahŕňajúca dostatok paliva na pokračovanie v lete na letisko predpokladaného pristátia a na prilet k takému letisku vo výške aspoň 1 500 stôp priamo nad priestor pristátia, a potom ešte na let v horizonte počas 15 minút.

#### **CAT.POL.A.225 Pristátie – cieľové a náhradné letiská**

- a) Pristávacia hmotnosť letúna stanovená v súlade s CAT.POL.A.105 písm. a) nesmie byť väčšia ako maximálna pristávacia hmotnosť stanovená pre nadmorskú výšku a teplotu vzduchu očakávanú v predpokladanom čase pristátia na cieľovom a náhradnom letisku.

#### **CAT.POL.A.230 Pristátie – suché dráhy**

- a) Pristávacia hmotnosť letúna stanovená v súlade s CAT.POL.A.105 písm. a) pre predpokladaný čas pristátia na cieľovom letisku a na ktoromkoľvek náhradnom letisku musí umožniť pristátie s úplným zastavením letúna z výšky 50 stôp nad prahom dráhy:
  - (1) v medziach 60 % použiteľnej dĺžky pristátia pre prúdové letúny a
  - (2) v medziach 70 % použiteľnej dĺžky pristátia pre turbovrtuľové letúny.
- b) Pre postupy strmého priblíženia prevádzkovateľ použije údaje o dĺžke pristátia obmedzené v súlade s písmenom a) založené na výške nad prahom dráhy menšej ako 60 stôp, ale nie menšej ako 35 stôp, pričom dodrží ustanovenia CAT.POL.A.245.
- c) Pre postupy krátkoho pristátia prevádzkovateľ použije údaje o dĺžke pristátia obmedzené v súlade s písmenom a), pričom dodrží ustanovenia CAT.POL.A.250.
- d) Prevádzkovateľ musí pri stanovení pristávacej hmotnosti zohľadniť:
  - (1) nadmorskú výšku na letisku,
  - (2) najviac 50 % zložky čelného vetra alebo najmenej 150 % zadnej zložky vetra a
  - (3) sklon dráhy v smere pristátia, ak je väčší ako  $\pm 2$  %.
- e) Pri odbavovaní letúna sa musí predpokladať, že:
  - (1) letún pristane na najvhodnejšej dráhe za bezvetria a

- (2) letún pristane na dráhe, ktorá mu bude najpravdepodobnejšie pridelená s ohľadom na pravdepodobnú rýchlosť a smer vetra, charakteristiky riadenia letúna na zemi a ostatné podmienky, ako napríklad prostriedky na pristátie a terén.
- f) Letún môže byť odbavený, aj keď prevádzkovateľ nie je schopný vyhovieť požiadavkám písmena e) bodu 1 pre cieľové letisko s jedinou dráhou, na ktorej pristátie závisí od určitej zložky vetra, ak sú určené dve náhradné letiská, ktoré umožňujú plne vyhovieť požiadavkám písmen a) až e). Pred začatím priblíženia na pristátie na cieľovom letisku sa veliteľ lietadla musí ubezpečiť, že pristátie je možné vykonať s úplným splnením požiadaviek CAT.POL.A.225 a písmen a) až d).
- g) Keď prevádzkovateľ nie je schopný vyhovieť požiadavkám písmena e) bodu 2 pre cieľové letisko, letún môže byť odbavený, iba ak je určené náhradné letisko, ktoré umožňuje plne vyhovieť požiadavkám písmen a) až e).

#### **CAT.POL.A.235 Pristátie – mokré a znečistené dráhy**

- a) Ak sa v príslušných poveternostných správach a/alebo predpovediach uvádza, že pristávacia dráha v predpokladanom čase priletu môže byť mokrá, použiteľná dĺžka pristátia musí byť najmenej 115 % požadovanej dĺžky pristátia určenej v súlade s CAT.POL.A.230.
- b) Ak sa v príslušných poveternostných správach a/alebo predpovediach uvádza, že pristávacia dráha v predpokladanom čase priletu môže byť znečistená, použiteľná dĺžka pristátia musí byť najmenej taká, ako je dĺžka pristátia určená v súlade s písmenom a), alebo aspoň 115 % dĺžky pristátia určenej v súlade so schválenými údajmi o dĺžke pristátia na znečistenú dráhu alebo rovnocennými údajmi, podľa toho, čo je vyššie. Prevádzkovateľ uvedie v prevádzkovej príručke, či sa majú použiť rovnocenné údaje o dĺžke pristátia.
- c) Dĺžka pristátia na mokrej dráhe kratšia, ako sa požaduje v písmene a), ale nie menšia ako sa požaduje v CAT.POL.A.230 písm. a), sa môže použiť, ak letová príručka letúna obsahuje presné doplnujúce informácie o dĺžkach pristátia na mokrých dráhach.
- d) Dĺžka pristátia na osobitne pripravených znečistených dráhach kratšia ako sa požaduje v písmene b), nie však kratšia ako sa požaduje v CAT.POL.A.230 písm. a), sa môže použiť, ak letová príručka letúna obsahuje presné doplnujúce informácie o dĺžkach pristátia na znečistených dráhach.
- e) Pre písmená b), c) a d) sa zodpovedajúcim spôsobom použijú kritériá CAT.POL.A.230 s tým, že CAT.POL.A.230 písm. a) sa nepoužije na prípad v písmene b).

#### **CAT.POL.A.240 Povolenie prevádzky so zväčšenými náklonmi**

- a) Prevádzka so zväčšenými náklonmi si vyžaduje predchádzajúce povolenie príslušného orgánu.
- b) Na získanie povolenia musí prevádzkovateľ poskytnúť dôkaz o splnení týchto podmienok:
- (1) letová príručka letúna obsahuje schválené údaje pre požadované zväčšenie prevádzkovej rýchlosti a údaje umožňujúce konštruovať dráhu letu so zreteľom na väčšie náklony a rýchlosti,
  - (2) je možné použiť vizuálne vedenie na zabezpečenie navigačnej presnosti,
  - (3) poveternostné minimá a obmedzenia vetra sa stanovujú pre každú dráhu a

- (4) letová posádka získala primerané vedomosti o trase, na ktorej má letieť, a o postupoch, ktoré má používať v súlade s ORO.OPS.FC.

#### **CAT.POL.A.245 Povolenie postupov strmého priblíženia**

- a) Postupy strmého priblíženia s uhlom zostupovej roviny  $4,5^\circ$  alebo väčším a s výškou nad prahom dráhy menšou ako 60 stôp, ale väčšou ako 35 stôp, si vyžadujú predchádzajúce povolenie príslušného orgánu.
- b) Na získanie povolenia musí prevádzkovateľ poskytnúť dôkaz o splnení týchto podmienok:
- (1) v letovej príručke lietadla sa udáva maximálny schválený uhol zostupovej roviny, všetky ostatné obmedzenia, bežné, mimoriadne alebo núdzové postupy na strmé priblíženie, ako aj úpravy údajov o dĺžke letiska pri používaní kritérií strmého priblíženia,
  - (2) na každom letisku, kde majú byť vykonávané postupy strmého priblíženia:
    - i) musí byť k dispozícii príslušná vzťazná zostupová rovina obsahujúca aspoň systém vizuálnej indikácie zostupovej roviny,
    - ii) musia sa stanoviť poveternostné minimá a
    - iii) zohľadniť sa musia tieto skutočnosti:
      - (A) situácia s prihliadnutím na prekážky,
      - (B) druh vzťaznej zostupovej roviny a smerového navádzania,
      - (C) minimálna dohľadnosť požadovaná vo výške rozhodnutia (DH) a minimálnej nadmorskej výške pre klesanie (MDA),
      - (D) prevádzkyschopné palubné vybavenie,
      - (E) kvalifikácie pilota a osobitné zoznámenie s letiskom,
      - (F) obmedzenia a postupy letovej príručky lietadla a
      - (G) kritériá nevydareného priblíženia.

#### **CAT.POL.A.250 Povolenie letov s krátkym pristátím**

- a) Lety s krátkym pristátím si vyžadujú predchádzajúce povolenie príslušného orgánu.
- b) Na získanie povolenia musí prevádzkovateľ poskytnúť dôkaz o splnení týchto podmienok:
- (1) dĺžka používaná na výpočet povolenej pristávacej hmotnosti môže pozostávať z použiteľnej dĺžky vyhlásenej bezpečnostnej plochy a z vyhlásenej použiteľnej dĺžky pristátia (LDA),
  - (2) štát letiska určil verejný záujem a prevádzkovú nevyhnutnosť pre danú prevádzku buď v dôsledku odľahlosti letiska, alebo fyzikálnych obmedzení vzťahujúcich sa na predĺžovanie dráhy,
  - (3) zvislá vzdialenosť medzi úrovňou očí pilota a najnižšou časťou kolies s letúnom ustáleným na normálnej dráhe zostupu neprekročí 3 m,
  - (4) minimálna dráhová dohľadnosť (RVR)/dohľadnosť (VIS) nie je menšia ako 1 500 m a obmedzenia vetra sa uvádzajú v prevádzkovej príručke,



Príloha IV „Časť CAT“

- (5) minimálna prax pilota, požiadavky na výcvik a osobitné zoznámenie s letiskom sú stanovené a splnené,
- (6) výška preletu začiatku použiteľnej dĺžky vyhlásenej bezpečnostnej plochy je 50 stôp,
- (7) použitie vyhlásenej bezpečnostnej plochy povolil štát letiska,
- (8) použiteľná dĺžka vyhlásenej bezpečnostnej plochy neprekračuje 90 m,
- (9) šírka vyhlásenej bezpečnostnej plochy vycentrovaná na predĺženú os dráhy nie je menšia ako dvojnásobná šírka dráhy alebo dvojnásobné rozpätie krídla, podľa toho, čo je väčšie,
- (10) vyhlásená bezpečnostná plocha musí byť bez prekážok a preliačín, ktoré by mohli ohroziť letún pri krátkom pristáťí na dráhu, a na vyhlásenej bezpečnej ploche sa nepovoľuje prítomnosť žiadneho mobilného prostriedku počas používania dráhy na lety s krátkym pristáťím,
- (11) sklon vyhlásenej bezpečnej plochy nesmie byť v smere pristáťia väčší ako 5 % hore a 2 % dole, a
- (12) doplnkové podmienky, ak sú stanovené príslušným orgánom, v ktorých sa zohľadnili charakteristiky daného typu letúna, orografické charakteristiky v priestore priblíženia, použiteľné prostriedky na priblíženie so zreteľom na postup nevydareného priblíženia/pristáťia.

### Kapitola 3 – Výkonnostná trieda B

#### CAT.POL.A.300 Všeobecne

- a) Prevádzkovateľ nesmie prevádzkovať jednomotorový letún:
  - (1) v noci, alebo
  - (2) za meteorologických podmienok na let podľa prístrojov s výnimkou zvláštnych letov podľa pravidiel letu za viditeľnosti (VFR).
- b) Prevádzkovateľ považuje dvojmotorové letúny nespĺňajúce požiadavky stúpania uvedené v CAT.POL.A.340 za jednomotorové letúny.

#### CAT.POL.A.305 Vzlet

- a) Vzletová hmotnosť nesmie prekročiť maximálnu vzletovú hmotnosť stanovenú v letovej príručke lietadla pre tlakovú výšku a teplotu vonkajšieho vzduchu na letisku odletu.
- b) Dĺžka vzletu stanovená v letovej príručke lietadla nesmie prekročiť:
  - (1) po vynásobení činiteľom 1,25 použiteľnú dĺžku pre rozjazd (TORA), alebo
  - (2) ak je k dispozícii dojazdová dráha a/alebo predpolie:
    - i) použiteľnú dĺžku pre rozjazd (TORA),
    - ii) po vynásobení činiteľom 1,15 použiteľnú dĺžku pre vzlet (TODA), alebo
    - iii) po vynásobení činiteľom 1,3 použiteľnú dĺžku pre prerušený vzlet (ASDA).
- c) Pri preukazovaní plnenia požiadaviek uvedených v písmene b) je potrebné zohľadniť:
  - (1) hmotnosť letúna na začiatku rozjazdu,
  - (2) tlakovú výšku na letisku,
  - (3) teplotu vonkajšieho vzduchu na letisku,
  - (4) stav a druh povrchu dráhy,
  - (5) sklon dráhy v smere vzletu a
  - (6) najviac 50 % hlásenej zložky čelného vetra alebo najmenej 150 % hlásenej zadnej zložky vetra.

#### CAT.POL.A.310 Bezpečná výška nad prekážkami po vzlete – viacmotorové letúny

- a) Letová dráha vzletu letúnov s dvoma alebo viacerými motormi sa stanoví tak, že letún letí vo výške najmenej 50 stôp nad všetkými prekážkami alebo má vodorovnú vzdialenosť od týchto prekážok aspoň 90 m zväčšenú o  $0,125 \times D$ , kde  $D$  je vodorovná vzdialenosť, ktorú letún prekonal od konca použiteľnej dĺžky pre vzlet (TODA) alebo od konca dĺžky vzletu, ak je plánovaná zákruta pred koncom TODA s výnimkami uvedenými v písmenách b) a c). Pre letúny s rozpätím krídiel menším ako 60 m sa môže ako vodorovná vzdialenosť od prekážok použiť polovica rozpätia krídiel letúna plus 60 m plus  $0,125 \times D$ . Treba predpokladať, že:

#### Príloha IV „Časť CAT“

- (1) letová dráha vzletu sa začína vo výške 50 stôp nad povrchom na konci dĺžky vzletu požadovanej v CAT.POL.A.305 písm. b) a končí vo výške 1 500 stôp nad povrchom,
  - (2) letún sa neuvedie do klonenia pred dosiahnutím výšky 50 stôp nad vzletovou plochou, a potom tak, aby náklon neprekročil 15°,
  - (3) porucha kritického motora nastane v bode letovej dráhy vzletu so všetkými pracujúcimi motormi, kde sa predpokladá, že dôjde k strate vizuálnej orientácie na vyhýbanie sa prekážkam,
  - (4) gradient letovej dráhy vzletu od 50 stôp do výšky predpokladanej poruchy motora sa rovná priemernému gradientu so všetkými pracujúcimi motormi pri stúpaní a prechode na traťovú konfiguráciu vynásobenému koeficientom 0,77 a
  - (5) gradient letovej dráhy vzletu z výšky dosiahnutej v súlade s písmenom a) bodom 4) až do konca letovej dráhy vzletu sa rovná gradientu pri stúpaní na trase s jedným nepracujúcim motorom (OEI) uvedenému v letovej príručke lietadla.
- b) Pre tie prípady, keď plánovaná dráha letu nevyžaduje väčšie zmeny trasy ako 15°, prevádzkovateľ nemusí zohľadňovať prekážky s bočnou vzdialenosťou väčšou ako:
- (1) 300 m, ak sa let vykonáva za podmienok umožňujúcich vizuálnu navigáciu na kurzové vedenie alebo ak sú použiteľné navigačné prostriedky umožňujúce pilotovi udržiavať plánovanú dráhu letu s rovnakou presnosťou, alebo
  - (2) 600 m pre lety za všetkých ostatných podmienok.
- c) Pre tie prípady, keď zamýšľaná dráha letu vyžaduje väčšie zmeny trasy ako 15°, prevádzkovateľ nemusí zohľadňovať prekážky s bočnou vzdialenosťou väčšou ako:
- (1) 600 m pre lety za podmienok umožňujúcich vizuálnu navigáciu pre kurzové vedenie, alebo
  - (2) 900 m pre lety za všetkých ostatných podmienok.
- d) Pri preukazovaní plnenia požiadaviek uvedených v písmenách a) až c) treba zohľadniť:
- (1) hmotnosť letúna na začiatku rozjazdu,
  - (2) tlakovú výšku na letisku,
  - (3) teplotu vonkajšieho vzduchu na letisku a
  - (4) najviac 50 % hlásenej zložky čelného vetra alebo najmenej 150 % hlásenej zadnej zložky vetra.

#### **CAT.POL.A.315 Let na trase – viacmotorové letúny**

- a) Letún musí byť schopný pokračovať v lete za meteorologických podmienok očakávaných pre let a v prípade poruchy jedného motora s ostávajúcimi motormi pracujúcimi v presne stanovených medziach maximálneho trvalého výkonu v príslušných minimálnych nadmorských výškach stanovených pre bezpečný let v prevádzkovej príručke alebo vo väčších, až do bodu 1 000 stôp nad letiskom, na ktorom je možné splniť výkonnostné požiadavky.
- b) Je potrebné predpokladať, že v okamihu, keď nastane porucha motora:

- (1) letún neletí vo väčšej nadmorskej výške, ako je výška, pri ktorej rýchlosť stúpania sa rovná hodnote 300 stôp za minútu so všetkými motormi pracujúcimi v medziach podmienok predpísaných pre maximálny trvalý výkon, a
- (2) predpokladaný gradient letu na trase s jedným nepracujúcim motorom je podľa okolností hrubý gradient klesania alebo stúpania zväčšený alebo v druhom prípade zmenšený o 0,5 %.

#### **CAT.POL.A.320 Let na trase – jednomotorové letúny**

- a) Letún musí byť schopný dosiahnuť miesto, na ktorom možno vykonať bezpečné vynútené pristátie za meteorologických podmienok predpokladaných pre let a v prípade poruchy motora.
- b) Je potrebné predpokladať, že v okamihu, keď nastane porucha motora:
  - (1) letún neletí vo väčšej nadmorskej výške, ako je výška, pri ktorej sa rýchlosť stúpania rovná hodnote 300 stôp za minútu s motorom pracujúcim v medziach podmienok predpísaných pre maximálny trvalý výkon, a
  - (2) gradient letu na trase je hrubý gradient klesania zväčšený o 0,5 %.

#### **CAT.POL.A.325 Pristátie – cieľové a náhradné letiská**

Pristávacia hmotnosť letúna stanovená v súlade s CAT.POL.A.105 písm. a) nesmie byť väčšia ako maximálna pristávacia hmotnosť stanovená pre nadmorskú výšku a teplotu vzduchu očakávanú v predpokladanom čase pristátia na cieľovom a náhradnom letisku.

#### **CAT.POL.A.330 Pristátie – suchá dráha**

- a) Pristávacia hmotnosť letúna stanovená v súlade s CAT.POL.A.105 písm. a) pre predpokladaný čas pristátia na cieľovom letisku a na ktoromkoľvek náhradnom letisku musí umožniť pristátie a úplné zastavenie letúna z výšky 50 stôp nad prahom dráhy v medziach 70 % použiteľnej dĺžky pristátia (LDA), pričom sa zohľadní:
  - (1) nadmorská výška na letisku,
  - (2) najviac 50 % zložky čelného vetra alebo aspoň 150 % zadnej zložky vetra,
  - (3) stav a druh povrchu dráhy a
  - (4) sklon dráhy v smere pristátia.
- b) Pre postupy strmého priblíženia prevádzkovateľ použije údaje o dĺžke pristátia obmedzené v súlade s písmenom a) založené na výške nad prahom dráhy menšej ako 60 stôp, ale nie menšej ako 35 stôp, pričom dodrží ustanovenia CAT.POL.A.345.
- c) Pre postupy krátkeho pristátia prevádzkovateľ použije údaje o dĺžke pristátia obmedzené v súlade s písmenom a), pričom dodrží ustanovenia CAT.POL.A.350.
- d) Pri odbavovaní letúna v súlade s odsekmi a) až c) sa musí predpokladať, že:
  - (1) letún pristane na najvhodnejšej dráhe za bezvetria a
  - (2) letún pristane na dráhe, ktorá mu bude najpravdepodobnejšie pridelená s ohľadom na pravdepodobnú rýchlosť a smer vetra, charakteristiky riadenia letúna na zemi a ostatné podmienky, ako napríklad prostriedky na pristátie a terén.

- e) Keď prevádzkovateľ nedokáže vyhovieť požiadavkám písmena d) bodu 2 pre cieľové letisko, letún môže byť odbavený, iba ak je určené náhradné letisko, ktoré umožňuje plne vyhovieť požiadavkám písmen a) až d).

#### **CAT.POL.A.335 Pristátie – mokré a znečistené dráhy**

- a) Ak sa v príslušných poveternostných správach a/alebo predpovediach uvádza, že pristávacia dráha v predpokladanom čase priletu môže byť mokrá, použiteľná dĺžka pristátia (LDA) musí byť najmenej taká veľká alebo väčšia ako požadovaná dĺžka pristátia stanovená v súlade s CAT.POL.A.330 a vynásobená koeficientom 1,15.
- b) Ak sa v príslušných poveternostných správach a/alebo predpovediach uvádza, že pristávacia dráha v predpokladanom čase priletu môže byť znečistená, dĺžka pristátia nesmie prekročiť použiteľnú dĺžku pristátia (LDA). Prevádzkovateľ uvedie v prevádzkovej príručke údaje o dĺžke pristátia, ktoré sa majú použiť.
- c) Dĺžka pristátia na mokrej dráhe kratšia, ako sa požaduje v písmene a), ale nie menšia, ako sa požaduje v CAT.POL.A.330 písm. a), sa môže použiť, ak letová príručka letúna obsahuje presné doplnujúce informácie o dĺžkach pristátia na mokrých dráhach.

#### **CAT.POL.A.340 Požiadavky na stúpanie po vzlete a v pristávacej konfigurácii**

Prevádzkovateľ dvojmotorového letúna musí splniť tieto požiadavky na stúpanie po vzlete a v pristávacej konfigurácii.

- a) Stúpanie po vzlete
- (1) So všetkými pracujúcimi motormi
- i) Ustálený gradient stúpania po vzlete musí byť najmenej 4 %, ak:
- (A) všetky motory pracujú vo vzletovom výkone,
- (B) pristávacie zariadenie je vysunuté; v prípade, že je možné zasunúť pristávacie zariadenie do 7 sekúnd, považuje sa pristávacie zariadenie za zasunuté,
- (C) vztlakové klapky sú v polohe(-ách) na vzlet a
- (D) rýchlosť stúpania nie je menšia ako  $1,1 V_{MC}$  (minimálna rýchlosť riaditeľnosti na zemi alebo blízko zeme) a  $1,2 V_{S1}$  (pádová rýchlosť alebo minimálna rýchlosť ustáleného letu v pristávacej konfigurácii) podľa toho, ktorá je väčšia.
- (2) S jedným nepracujúcim motorom
- i) Ustálený gradient stúpania vo výške 400 stôp nad vzletovou plochou musí byť merateľne kladný, ak:
- (A) kritický motor nepracuje a jeho vrtuľa je v polohe najmenšieho odporu vzduchu,
- (B) zostávajúci motor pracuje na vzletový výkon,
- (C) pristávacie zariadenie je zasunuté,
- (D) vztlakové klapky sú v polohe(-ách) na vzlet a
- (E) rýchlosť stúpania sa rovná rýchlosti dosiahnutej vo výške 50 stôp.

- ii) Ustálený gradient stúpania vo výške 1 500 stôp nad vzletovou plochou nesmie byť menší ako 0,75 %, ak:
  - (A) kritický motor nepracuje a jeho vrtuľa je v polohe najmenšieho odporu vzduchu,
  - (B) zostávajúci motor pracuje nanajvýš s trvalo prípustným výkonom,
  - (C) pristávacie zariadenie je zasunuté,
  - (D) vztlakové klapky sú zasunuté a
  - (E) rýchlosť stúpania nie je menšia ako  $1,2 V_{S1}$ .
- b) Stúpanie v pristávacej konfigurácii
  - (1) So všetkými pracujúcimi motormi
    - i) Ustálený gradient stúpania musí byť najmenej 2,5 %, ak:
      - (A) výkon alebo ťah nie je vyšší, ako je k dispozícii 8 sekúnd po začiatku pohybu ovládacích prvkov výkonu z polohy minimálneho letového voľnobehu,
      - (B) pristávacie zariadenie je vysunuté,
      - (C) vztlakové klapky sú v polohe na pristátie a
      - (D) rýchlosť stúpania sa rovná vzťažnej pristávacej rýchlosti ( $V_{REF}$ ).
    - (2) S jedným nepracujúcim motorom
      - i) Ustálený gradient stúpania vo výške 1 500 stôp nad pristávacou plochou nesmie byť menší ako 0,75 %, ak
        - (A) kritický motor nepracuje a jeho vrtuľa je v polohe najmenšieho odporu vzduchu,
        - (B) zostávajúci motor pracuje nanajvýš s trvalo prípustným výkonom,
        - (C) pristávacie zariadenie je zasunuté,
        - (D) vztlakové klapky sú zasunuté a
        - (E) rýchlosť stúpania nie je menšia ako  $1,2 V_{S1}$ .

#### **CAT.POL.A.345 Povolenie postupov strmého priblíženia**

- a) Postupy strmého priblíženia s uhlom zostupovej roviny  $4,5^\circ$  alebo väčším a s výškou nad prahom dráhy menšou ako 60 stôp, ale najmenej 35 stôp, si vyžadujú predchádzajúce povolenie príslušného orgánu.
- b) Na získanie povolenia musí prevádzkovateľ poskytnúť dôkaz o splnení týchto podmienok:
  - (1) v letovej príručke lietadla sa udáva maximálny schválený uhol zostupovej roviny, všetky ostatné obmedzenia, bežné, mimoriadne alebo núdzové postupy na strmé priblíženie, ako aj úpravy údajov o dĺžke letiska pri používaní kritérií strmého priblíženia, a
  - (2) na každom letisku, kde majú byť vykonávané postupy strmého priblíženia:
    - i) musí byť k dispozícii príslušná vzťažná zostupová rovina obsahujúca aspoň systém vizuálnej indikácie zostupovej roviny,

- ii) musia byť stanovené poveternostné minimá a
- iii) zohľadniť sa musia tieto skutočnosti:
  - (A) situácia s prihliadnutím na prekážky,
  - (B) druh vzťaznej zostupovej roviny a smerového navádzania,
  - (C) minimálna dohľadnosť požadovaná vo výške rozhodnutia (DH) a v minimálnej nadmorskej výške pre klesanie (MDA),
  - (D) prevádzkyschopné palubné vybavenie,
  - (E) kvalifikácie pilota a osobitné zoznámenie s letiskom,
  - (F) obmedzenia a postupy v letovej príručke lietadla a
  - (G) kritériá nevydareného priblíženia.

### **CAT.POL.A.350 Povolenie letov s krátkym pristátím**

- a) Lety s krátkym pristátím si vyžadujú predchádzajúce povolenie príslušného orgánu.
- b) Na získanie povolenia musí prevádzkovateľ poskytnúť dôkaz o splnení týchto podmienok:
  - (1) dĺžka používaná na výpočet povolenej pristávacej hmotnosti môže pozostávať z použiteľnej dĺžky vyhlásenej bezpečnostnej plochy a z vyhlásenej použiteľnej dĺžky pristátia (LDA),
  - (2) použitie vyhlásenej bezpečnostnej plochy povolil štát letiska,
  - (3) vyhlásená bezpečnostná plocha musí byť bez prekážok a preliačín, ktoré by mohli ohroziť letún pri krátkom pristátí na dráhu, a na vyhlásenej bezpečnej ploche sa nepovoľuje prítomnosť žiadneho mobilného prostriedku počas používania dráhy na lety s krátkym pristátím,
  - (4) sklon vyhlásenej bezpečnej plochy nesmie byť v smere pristátia väčší ako 5 % hore a 2 % dole,
  - (5) použiteľná dĺžka vyhlásenej bezpečnostnej plochy neprekročí 90 m,
  - (6) šírka vyhlásenej bezpečnostnej plochy vycentrovaná na predĺženú os dráhy nie je menšia ako dvojnásobná šírka dráhy,
  - (7) výška preletu začiatku použiteľnej dĺžky vyhlásenej bezpečnostnej plochy je najmenej 50 stôp,
  - (8) pre každú dráhu, ktorá sa má používať, sú stanovené poveternostné minimá, ktoré musia byť väčšie ako minimá pre lety podľa pravidiel letu za viditeľnosti (VFR) alebo minimá pre nepresné priblíženie (NPA), podľa toho, ktoré je väčšie, alebo sa im musia rovnať,
  - (9) prax pilota, požiadavky na výcvik a osobitné zoznámenie s letiskom sú stanovené a splnené a
  - (10) doplnkové podmienky, ak sú stanovené príslušným orgánom, v ktorých sa zohľadňujú charakteristiky daného typu letúna, orografické charakteristiky v priestore priblíženia, použiteľné prostriedky na priblíženie so zreteľom na postup nevydareného priblíženia/pristátia.

## Kapitola 4 – Výkonnostná trieda C

### CAT.POL.A.400 Vzlet

- a) Vzletová hmotnosť nesmie prekročiť maximálnu vzletovú hmotnosť stanovenú v letovej príručke lietadla pre tlakovú výšku a teplotu vonkajšieho vzduchu na letisku odletu.
- b) Pre letúny, ktorých letová príručka lietadla obsahuje údaje o dĺžke letiska vzletu, pri ktorých sa nepočíta s vplyvom poruchy motora, nesmie vzdialenosť od počiatku rozjazdu, nevyhnutná na dosiahnutie výšky letúna 50 stôp nad povrchom so všetkými motormi pracujúcimi v režime vzletu, vynásobená príslušným koeficientom, a to:
- (1) 1,33 pre dvojmotorové letúny,
  - (2) 1,25 pre trojmotorové letúny alebo
  - (3) 1,18 pre štvormotorové letúny,
- prekročiť použiteľnú dĺžku pre rozjazd (TORA) na letisku, kde sa má vzlet vykonať.
- c) Pre letúny, ktorých letová príručka lietadla obsahuje údaje o dĺžke letiska vzletu, v ktorých sa počíta s vplyvom poruchy motora, musia byť v súlade so špecifikáciami letovej príručky letúna splnené tieto požiadavky:
- (1) dĺžka prerušeného vzletu nesmie byť väčšia ako použiteľná dĺžka pre prerušený vzlet (ASDA),
  - (2) dĺžka vzletu nesmie byť väčšia ako použiteľná dĺžka pre vzlet (TODA) s tým, že dĺžka predpolia nesmie prekročiť polovicu použiteľnej dĺžky pre rozjazd (TORA),
  - (3) dĺžka rozjazdu nesmie byť väčšia ako TORA,
  - (4) pre prerušený aj pre neprerušený vzlet sa použije jediná hodnota  $V_1$  a
  - (5) Vzletová hmotnosť pre vzlet na mokrej alebo znečistenej dráhe nesmie byť väčšia ako schválená vzletová hmotnosť za rovnakých podmienok na suchej dráhe.
- d) Je potrebné zohľadniť:
- (1) tlakovú výšku na letisku,
  - (2) teplotu vonkajšieho vzduchu na letisku,
  - (3) stav a druh povrchu dráhy,
  - (4) sklon dráhy v smere vzletu,
  - (5) najviac 50 % hlásenej zložky čelného vetra alebo najmenej 150 % hlásenej zadnej zložky vetra a
  - (6) skrátenie dĺžky dráhy, ak nejaké vznikne v dôsledku vyrovnaní letúna do osi dráhy pred vzletom.

### CAT.POL.A.405 Bezpečná výška nad prekážkami po vzlete

- a) Dráha letu po vzlete s jedným nepracujúcim motorom musí mať bezpečnú výšku nad všetkými prekážkami najmenej 50 stôp +  $0,01 \times D$  alebo vodorovnú vzdialenosť od týchto prekážok najmenej 90 m zväčšenú o  $0,125 \times D$ , kde D je vodorovná vzdialenosť, ktorú letún prekonal od konca použiteľnej dráhy vzletu (TODA). Pre letúny s rozpätím krídiel



menším ako 60 m sa môže ako vodorovná vzdialenosť od prekážok použiť polovica rozpätia krídiel letúna plus 60 m plus  $0,125 \times D$ .

- b) Dráha letu po vzlete sa musí začínať vo výške 50 stôp nad vzletovou plochou na konci dĺžky vzletu požadovanej CAT.POL.A.405 písm. b) alebo c) podľa toho, ktoré písmeno je použiteľné, a končiť vo výške 1 500 stôp nad terénom.
- c) Pri preukazovaní plnenia požiadaviek písmena a) treba zohľadniť:
  - (1) hmotnosť letúna na začiatku rozjazdu,
  - (2) tlakovú výšku na letisku,
  - (3) teplotu vonkajšieho vzduchu na letisku a
  - (4) najviac 50 % hlásenej zložky čelného vetra alebo najmenej 150 % hlásenej zadnej zložky vetra.
- d) Nesmú sa dovoliť zmeny dráhy letu až do bodu, v ktorom dráha letu po vzlete dosiahla výšku 50 stôp nad povrchom. Potom sa až do výšky 400 stôp predpokladá, že náklon letúna nebude väčší ako  $15^\circ$ . Vo výške väčšej ako 400 stôp je možné plánovať náklony väčšie ako  $15^\circ$ , ale najviac  $25^\circ$ . Primerane treba zohľadniť vplyv náklonu na prevádzkové rýchlosti a dráhu letu vrátane prírastkov vzdialeností v dôsledku zvýšených prevádzkových rýchlostí.
- e) Pre tie prípady, keď sa nevyžadujú väčšie zmeny trasy ako  $15^\circ$ , prevádzkovateľ nemusí zohľadniť prekážky s bočnou vzdialenosťou väčšou ako:
  - (1) 300 m, ak je pilot schopný udržiavať požadovanú navigačnú presnosť pri prelete priestorom, v ktorom sa prihliada na prekážky, alebo
  - (2) 600 m pre lety za všetkých ostatných podmienok.
- f) Pre tie prípady, keď sa vyžadujú väčšie zmeny trasy ako  $15^\circ$ , prevádzkovateľ nemusí zohľadňovať prekážky s bočnou vzdialenosťou väčšou ako:
  - (1) 600 m, ak je pilot schopný udržiavať požadovanú navigačnú presnosť pri prelete priestorom, v ktorom sa prihliada na prekážky, alebo
  - (2) 900 m pre lety za všetkých ostatných podmienok.
- g) Prevádzkovateľ stanoví postupy pre nepredvídané okolnosti, aby vyhoveli požiadavkám písmen a) až f) a určil bezpečnú trasu vyhýbajúcu sa prekážkam a umožňujúcu letúnu buď vyhovieť požiadavkám CAT.POL.A.410 pre let na trase, alebo pristáť na letisku odletu alebo na náhradnom letisku pri vzlete.

#### **CAT.POL.A.410 Let na trase so všetkými pracujúcimi motormi**

- a) Letún musí byť schopný dosiahnuť rýchlosť stúpania aspoň 300 stôp za minútu za meteorologických podmienok očakávaných pre daný let v ktoromkoľvek bode trasy alebo plánovanej zmeny trasy a so všetkými motormi pracujúcimi s maximálnym trvalo prípustným výkonom:
  - (1) v minimálnych nadmorských výškach pre bezpečný let v každej etape letenej trasy alebo v priebehu akejkoľvek plánovanej zmeny trasy, ktorá je stanovená alebo vypočítaná z informácií obsiahnutých v prevádzkovej príručke vzťahujúcej sa na letún a

- (2) v minimálnych nadmorských výškach, potrebných na splnenie podmienok predpísaných CAT.POL.A.415, prípadne CAT.POL.A.420.

#### **CAT.POL.A.415 Let na trase s jedným nepracujúcim motorom**

- a) Letún musí byť schopný pokračovať v lete za očakávaných meteorologických podmienok z cestovnej nadmorskej výšky na letisko, kde môže pristáť v súlade s CAT.POL.A.430 alebo CAT.POL.A.435 v prípade, že bude vyradený z prevádzky ktorýkoľvek motor v ktoromkoľvek bode trasy letúna alebo plánovanej odchýlky od nej, ak pracujú ostatné motory v medziach trvalo prípustného výkonu. Letún musí preletieť okolo prekážky vo vzdialenosti do 9,3 km (5 nm) na obe strany od zamýšľanej trasy vo zvislej vzdialenosti najmenej:
- (1) 1 000 stôp pri rýchlosti stúpania rovnej nule alebo väčšej alebo
  - (2) 2 000 stôp, ak je rýchlosť stúpania menšia ako nula.
- b) Dráha letu po poruche jedného motora musí mať kladný sklon v nadmorskej výške 450 m (1 500 stôp) nad letiskom predpokladaného pristátia.
- c) Použiť sa má rýchlosť stúpania letúna menšia o 150 stôp za minútu, ako je predpísaná celková rýchlosť stúpania.
- d) Rozmedzie uvedené v písmene a) sa zväčší na 18,5 km (10 nm) na každú stranu v prípade, že navigačná presnosť nezodpovedá ani požadovanej navigačnej výkonnosti 5 (RNP 5).
- e) Povoľuje sa vypúšťanie paliva v miere, v ktorej bude možné dosiahnuť letisko s požadovanými zálohami paliva, ak sa na vypúšťanie paliva použije bezpečný postup.

#### **CAT.POL.A.420 Let na trase – letúny s tromi alebo viacerými motormi, z toho s dvoma nepracujúcimi**

- a) V žiadnom bode zamýšľanej trasy nesmie byť letún s tromi alebo viacerými motormi vzdialený viac ako 90 minút letu od letiska, na ktorom sú splnené výkonnostné požiadavky pri očakávanej pristávacej hmotnosti, ak letí cestovnou rýchlosťou maximálneho doletu pri štandardnej teplote za bezvetria so všetkými pracujúcimi motormi, pokiaľ nie sú splnené požiadavky písmen b) až e).
- b) Dráha letu s dvoma nepracujúcimi motormi musí byť taká, aby mohol letún pokračovať v lete za očakávaných meteorologických podmienok na letisko, ktoré spĺňa výkonnostné požiadavky pre očakávanú pristávaciu hmotnosť, a preletí v bezpečnej výške najmenej 2 000 stôp všetky prekážky, ktoré sú v rozmedzí 9,3 km (5 nm) na každú stranu od zamýšľanej trasy.
- c) Predpokladá sa porucha dvoch motorov v najkritickejšom bode trasy, kde letún je vzdialený viac ako 90 minút letu od letiska, na ktorom sú splnené výkonnostné požiadavky pri očakávanej pristávacej hmotnosti, ak letí cestovnou rýchlosťou maximálneho doletu pri štandardnej teplote za bezvetria so všetkými pracujúcimi motormi.
- d) Očakávaná hmotnosť letúna v bode, v ktorom sa predpokladá porucha dvoch motorov, nesmie byť menšia ako hmotnosť zahŕňajúca dostatok paliva na pokračovanie v lete na letisko predpokladaného pristátia a na prílet k takému letisku vo výške najmenej 450 m (1 500 stôp) priamo nad priestor pristátia a potom ešte na let v horizonte počas 15 minút.
- e) Použiť sa má rýchlosť stúpania letúna menšia o 150 stôp za minútu, ako je predpísaná rýchlosť stúpania.

- f) Rozmedzie uvedené v písmene b) sa zväčší na 18,5 km (10 nm) na každú stranu v prípade, že navigačná presnosť nezodpovedá ani požadovanej navigačnej výkonnosti 5 (RNP 5).
- g) Povoľuje sa vypúšťanie paliva v rozsahu zlučiteľnom s dosiahnutím letiska s požadovanými zálohami paliva, ak sa na vypúšťanie paliva použije bezpečný postup.

#### **CAT.POL.A.425 Pristátie – cieľové a náhradné letiská**

Pristávacia hmotnosť letúna stanovená v súlade s CAT.POL.A.105 písm. a) nesmie byť väčšia ako maximálna pristávacia hmotnosť uvedená v letovej príručke pre danú nadmorskú výšku a, pokiaľ je to určené v letovej príručke, teplotu vzduchu očakávanú v predpokladanom čase pristátia na cieľovom a náhradnom letisku.

#### **CAT.POL.A.430 Pristátie – suché dráhy**

- a) Pristávacia hmotnosť letúna stanovená v súlade s CAT.POL.A.105 písm. a) pre predpokladaný čas pristátia na cieľovom letisku a na ktoromkoľvek náhradnom letisku musí umožniť pristátie s úplným zastavením letúna z výšky 50 stôp nad prahom dráhy v medziach 70 % použiteľnej dĺžky pristátia (LDA), pričom sa zohľadní:
  - (1) nadmorská výška na letisku,
  - (2) najviac 50 % zložky čelného vetra alebo najmenej 150 % zadnej zložky vetra,
  - (3) typ povrchu pristávacej dráhy a
  - (4) sklon dráhy v smere pristátia.
- b) Pri odbavovaní letúna sa musí predpokladať, že:
  - (1) letún pristane na najvhodnejšej dráhe za bezvetria a
  - (2) letún pristane na dráhe, ktorá mu bude najpravdepodobnejšie pridelená s ohľadom na pravdepodobnú rýchlosť a smer vetra, charakteristiky riadenia letúna na zemi a ostatné podmienky, ako napríklad prostriedky na pristátie a terén.
- c) Keď prevádzkovateľ nedokáže vyhovieť požiadavkám písmena b) bodu 2 pre cieľové letisko, letún môže byť odbavený, iba ak je určené náhradné letisko, ktoré umožňuje plne vyhovieť požiadavkám písmen a) a b).

#### **CAT.POL.A.435 Pristátie – mokré a znečistené dráhy**

- a) Ak sa v príslušných poveternostných správach a/alebo predpovediach uvádza, že pristávacia dráha v predpokladanom čase priletu môže byť mokrá, použiteľná dĺžka pristátia (LDA) musí byť najmenej taká veľká alebo väčšia ako požadovaná dĺžka pristátia stanovená v súlade s CAT.POL.A.430 a vynásobená koeficientom 1,15.
- b) Ak sa v príslušných poveternostných správach a/alebo predpovediach uvádza, že pristávacia dráha v predpokladanom čase priletu môže byť znečistená, dĺžka pristátia nesmie prekročiť použiteľnú dĺžku pristátia (LDA). Prevádzkovateľ uvedie v prevádzkovej príručke údaje o dĺžke pristátia, ktoré sa majú použiť.

## Oddiel 2 – Vrtuľníky

### Kapitola 1 – Všeobecné požiadavky

#### CAT.POL.H.100 Uplatniteľnosť

- a) Vrtuľníky sa prevádzkujú v súlade s požiadavkami príslušných tried výkonnosti.
- b) Vrtuľníky sa prevádzkujú v prvej výkonnostnej triede:
  - (1) keď sa prevádzkujú na letiská/z letísk alebo na prevádzkové miesta/z prevádzkových miest umiestnených v husto osídlenom nepriaznivom prostredí, s výnimkou situácie, keď sa prevádzkujú na miesta/z miest verejného záujmu (PIS) v súlade s CAT.POL.H.225, alebo
  - (2) keď majú prevádzkovú konfiguráciu sedadiel (MOPSC) pre viac ako 19 cestujúcich, s výnimkou situácie, keď sa prevádzkujú na vrtuľníkovej plošine/z vrtuľníkovej plošiny v druhej výkonnostnej triede na základe povolenia v súlade s CAT.POL.H.305.
- c) Pokiaľ nie je inak predpísané v písmene b), vrtuľníky s MOPSC 19 alebo menej, ale viac ako 9, sa prevádzkujú v prvej alebo druhej výkonnostnej triede.
- d) Pokiaľ nie je inak predpísané v písmene b), vrtuľníky s MOPSC 9 alebo menej sa prevádzkujú v prvej, druhej alebo tretej výkonnostnej triede.

#### CAT.POL.H.105 Všeobecne

- a) Hmotnosť vrtuľníka:
  - (1) na počiatku vzletu alebo
  - (2) v prípade zmeny plánu počas letu v bode, od ktorého platí zmenený prevádzkový letový plán,

nesmie byť väčšia ako hmotnosť, pri ktorej sú splnené príslušné požiadavky tohto oddielu na let, ktorý sa má vykonať, pričom sa zohľadní očakávané znižovanie hmotnosti v priebehu letu a pri takom vypúšťaní paliva, aké umožňuje príslušná požiadavka.
- b) Na určenie súladu s požiadavkami tohto oddielu sa používajú schválené údaje o výkonnosti z letovej príručky vrtuľníka, prípadne doplnené ďalšími údajmi tak, ako je to predpísané v príslušnej požiadavke. Takéto ďalšie údaje uvedie prevádzkovateľ v prevádzkovej príručke. Pri použití činiteľov predpísaných v tomto oddiele možno prihliadnuť k všetkým prevádzkovým činiteľom, ktoré už sú zapracované do výkonnostných údajov letovej príručky, aby sa predišlo dvojnásobnému použitiu činiteľov.
- c) Pri preukazovaní plnenia požiadaviek tohto oddielu je potrebné zohľadniť tieto parametre:
  - (1) hmotnosť vrtuľníka,
  - (2) konfiguráciu vrtuľníka,
  - (3) podmienky prostredia, najmä:
    - i) tlakovú výšku a teplotu,

- ii) vietor:
  - (A) okrem výnimky uvedenej v bode (C), pre požiadavky na vzlet, letovú dráhu vzletu a pristátie nesmie byť vplyv vetra väčší ako 50 % akejkoľvek hlásenej stálej zložky protivetra s rýchlosťou 5 kt alebo väčšou,
  - (B) v prípade, že sú vzlet a pristátie so zadnou zložkou vetra povolené v letovej príručke vrtuľníka, a vo všetkých prípadoch pre letovú dráhu vzletu, je potrebné zohľadniť najmenej 150 % akejkoľvek hlásenej zadnej zložky vetra a
  - (C) v prípade, že vybavenie na presné meranie vetra umožňuje správne meranie rýchlosti vetra nad miestom vzletu a pristátia, prevádzkovateľ môže stanoviť použitie zložiek vetra presahujúcich 50 % za predpokladu, že preukáže príslušnému orgánu, že blízkosť plochy konečného priblíženia a vzletu (FATO) a zvýšenie presnosti vybavenia na meranie vetra zaistia rovnocennú úroveň bezpečnosti,
- (4) prevádzkové metódy a
- (5) prevádzku akéhokoľvek systému, ktorý má nepriaznivý vplyv na výkonnosť.

#### **CAT.POL.H.110 Prihliadanie na prekážky**

- a) Z dôvodu požiadaviek bezpečných výšok nad prekážkami sa musí počítať s prekážkou umiestnenou za plochou konečného priblíženia a vzletu (FATO) v letovej dráhe vzletu alebo v dráhe letu pri nevydarenom priblížení, ak jej bočná vzdialenosť od najbližšieho bodu na ploche pod zamýšľanou dráhou letu nie je dlhšia ako:
  - (1) pre lety podľa pravidiel letu za viditeľnosti (VFR):
    - i) polovica minimálnej šírky definovanej v letovej príručke vrtuľníka, alebo  $0,75 \times D$ , ak šírka nie je definovaná, pričom D je najväčší rozmer vrtuľníka pri otáčaní rotora,
    - ii) plus  $0,25 \times D$  alebo 3 m, podľa toho, čo je väčšie,
    - iii) plus:
      - (A)  $0,10 \times$  vzdialenosť DR pre denné lety podľa VFR alebo
      - (B)  $0,15 \times$  vzdialenosť DR pre nočné lety podľa VFR.
  - (2) pre lety podľa pravidiel letu podľa prístrojov (IFR):
    - i)  $1,5 \times D$  alebo 30 m, podľa toho, čo je väčšie, plus:
      - (A)  $0,10 \times$  vzdialenosť DR pre lety podľa IFR s presným kurzovým vedením,
      - (B)  $0,15 \times$  vzdialenosť DR pre lety podľa IFR so štandardným kurzovým vedením, alebo
      - (C)  $0,30 \times$  vzdialenosť DR pre lety podľa IFR bez kurzového vedenia.
    - ii) ak sa uvažuje o dráhe letu pri nevydarenom priblížení, je roztvorenie priestoru, v ktorom sa prihliada na prekážky, uplatňované iba za koncom použiteľnej dĺžky pre vzlet.

- (3) Pre lety s počiatočným vzletom vykonávaným vizuálne a prechodom na prevádzku IFR s meteorologickými podmienkami letu podľa prístrojov (IMC) v bode prechodu platia kritériá požadované v bode 1 až do bodu prechodu, za bodom prechodu potom platia kritériá bodu 2. Bod prechodu by nemal byť umiestnený pred koncom požadovanej dĺžky pre vzlet (TODRH) pre vrtuľníky prevádzkované v prvej výkonnostnej triede a pred stanoveným bodom po vzlete (DPATO) pre vrtuľníky prevádzkované v druhej výkonnostnej triede.
- b) Pre vzlet, pri ktorom sa využíva záložný postup alebo postup s bočným prechodom z dôvodu požiadaviek bezpečnej výšky nad prekážkami, sa musí počítať s prekážkou umiestnenou na záložnej ploche alebo ploche pre bočný prechod, ak jej bočná vzdialenosť od najbližšieho bodu na ploche pod zamýšľanou dráhou letu nie je dlhšia ako:
- (1) polovica minimálnej šírky definovanej v letovej príručke vrtuľníka, alebo  $0,75 \times D$ , ak šírka nie je definovaná,
  - (2) plus  $0,25 \times D$  alebo 3 m, podľa toho, čo je väčšie,
  - (3) plus:
    - i)  $0,10 \times$  preletená vzdialenosť od zadného okraja FATO pre denné lety podľa VFR, alebo
    - ii)  $0,15 \times$  preletená vzdialenosť od zadného okraja FATO pre nočné lety podľa VFR.
- c) Prekážkam sa nemusí venovať pozornosť, ak sú umiestnené až za vzdialenosťou:
- (1)  $7 \times R$  (polomer rotora) pre denné lety, ak je zabezpečené, že sa navigačná presnosť môže dosiahnuť porovnaním vhodných vizuálnych podnetov počas stúpania,
  - (2)  $10 \times R$  pre nočné lety, ak je zabezpečené, že sa navigačná presnosť môže dosiahnuť porovnaním vhodných vizuálnych podnetov počas stúpania,
  - (3) 300 m, ak sa navigačná presnosť môže dosiahnuť príslušnými navigačnými prostriedkami, alebo
  - (4) 900 m vo všetkých ostatných prípadoch.

## Kapitola 2 – prvá výkonnostná trieda

### CAT.POL.H.200 Všeobecne

Vrtuľníky prevádzkované v prvej výkonnostnej triede musia mať osvedčenie kategórie A alebo rovnocenné.

### CAT.POL.H.205 Vzlet

- a) Vzletová hmotnosť nesmie prekročiť maximálnu vzletovú hmotnosť stanovenú v letovej príručke postup, ktorý sa má použiť.
- b) Vzletová hmotnosť musí byť taká, že:
  - (1) je možné prerušiť vzlet a pristáť na ploche konečného priblíženia a vzletu (FATO) v prípade poruchy kritického motora, ktorá bola rozpoznaná v bode rozhodnutia o vzlete (TDP) alebo pred ním,
  - (2) potrebná dĺžka pre prerušený vzlet (RTODRH) neprekročí použiteľnú dĺžku pre prerušený vzlet (RTODAH) a
  - (3) požadovaná dĺžka pre vzlet (TODRH) neprekročí použiteľnú dĺžku pre vzlet (TODAH).
  - (4) Bez ohľadu na písmeno b) bod 3 môže dĺžka TODRH prekročiť dĺžku TODAH, ak vrtuľník dokáže, pokiaľ pokračuje vo vzlete pri poruche kritického motora, ktorá bola rozpoznaná v bode TDP, prekonať všetky prekážky ku koncu požadovanej dĺžky pre vzlet so zvislým odstupom najmenej 10,7 m (35 stôp).
- c) Pri preukazovaní súladu s písmenami a) a b) sa zohľadňujú príslušné parametre na letisku alebo prevádzkovom mieste odletu uvedené v CAT.POL.H.105 písm. c).
- d) Časť vzletu od začiatku až do bodu TDP sa vykonáva za viditeľnosti povrchu tak, aby sa mohol uskutočniť prerušený vzlet.
- e) Pre vzlet, pri ktorom sa využíva záložný postup alebo postup s bočným prechodom v prípade, že porucha kritického motora bola rozpoznaná v bode TDP alebo pred ním, sa musia všetky prekážky v záložnom priestore alebo v priestore pre bočný prechod prekonať so zodpovedajúcim odstupom.

### CAT.POL.H.210 Letová dráha vzletu

- a) Od konca požadovanej dĺžky pre vzlet (TODRH) pri poruche kritického motora, ktorá bola rozpoznaná v bode TDP:
  - (1) musí byť vzletová hmotnosť taká, že dráha letu pri vzlete zaisťuje zvislú bezpečnú vzdialenosť nad prekážkami umiestnenými na dráhe stúpania najmenej 10,7 m (35 stôp) pre lety podľa VFR a  $10,7 \text{ m (35 stôp)} + 0,01 \times \text{vzdialenosť DR}$  pre lety podľa IFR. Zohľadniť sa musia iba prekážky stanovené v CAT.POL.H.110.
  - (2) V prípade, že sa vykonáva zmena smeru o viac ako  $15^\circ$ , primeraná pozornosť sa venuje účinku priečneho sklonu na schopnosť splniť požiadavky bezpečných výšok nad prekážkami. Táto zákruta sa nesmie začať pred dosiahnutím výšky 61 m

(200 stôp) nad vzletovou plochou, pokiaľ to nie je súčasť schváleného postupu v letovej príručke.

- b) Pri preukazovaní súladu s písmenom a) sa zohľadnia príslušné parametre na letisku alebo prevádzkovom mieste odletu uvedené v CAT.POL.H.105 písm. c).

### **CAT.POL.H.215 Let na trase – nepracujúci kritický motor**

- a) Hmotnosť vrtuľníka a dráha letu vo všetkých bodoch trasy s nepracujúcim kritickým motorom a očakávanými meteorologickými podmienkami pre let musia byť v súlade s bodmi 1, 2 alebo 3.

(1) Ak sa očakáva, že let sa vykoná kedykoľvek bez dohľadnosti zemského povrchu, hmotnosť vrtuľníka umožňuje stúpať s nepracujúcim kritickým motorom rýchlosťou najmenej 50 stôp/min. do výšky najmenej 300 m (1 000 stôp) alebo 600 m (2 000 stôp) v hornatom teréne, nad všetkými terénmi a prekážkami pozdĺž trasy v medziach 9,3 km (5 NM) na každú stranu od plánovanej trasy.

(2) Ak sa očakáva, že let sa vykoná bez dohľadnosti zemského povrchu, dráha letu umožňuje vrtuľníku pokračovať v lete z cestovnej nadmorskej výšky do 300 m (1 000 stôp) nad miesto pristátia, kde sa môže pristátie uskutočniť v súlade s CAT.POL.H.220. Dráha letu zaisťuje bezpečnú zvislú vzdialenosť od prekážok najmenej 300 m (1 000 stôp) alebo 600 m (2 000 stôp) v hornatom teréne, nad všetkými terénmi a prekážkami pozdĺž trasy v medziach 9,3 km (5 NM) na každú stranu od plánovanej trasy. Môže sa použiť technika drift-down (klesanie pri zníženom výkone).

(3) Ak sa očakáva, že let sa vykoná za meteorologických podmienok pre let za viditeľnosti (VMC) s dohľadnosťou zemského povrchu, dráha letu umožňuje vrtuľníku pokračovať v lete z cestovnej nadmorskej výšky do 300 m (1 000 stôp) nad miesto pristátia, kde sa môže pristátie vykonať v súlade s CAT.POL.H.220, po celý čas bez letu pod minimálnou letovou nadmorskou výškou, je potrebné zohľadniť prekážky v medziach 900 m na každú stranu trasy.

- b) Pri preukazovaní splnenia požiadaviek uvedených v písmene a) bod 2 alebo písmene a) bod 3:

(1) zlyhanie kritického motora sa predpokladá v najkritickejšom bode trasy,

(2) zohľadní sa vplyv vetra na dráhu letu,

(3) vypúšťanie paliva je plánované iba v rozsahu zlučiteľnom s dosiahnutím letiska alebo miesta činnosti s požadovanými zálohami paliva a s použitím bezpečného postupu a

(4) vypúšťanie paliva sa neplánuje vo výške menej ako 1 000 stôp nad terénom.

- c) Medze šírky uvedené v písmene a) bodoch 1 a 2 sa zväčšia na 18,5 km (10 NM), ak nie je možné dosiahnuť navigačnú presnosť 95 % po celý čas letu.

### **CAT.POL.H.220 Pristátie**

- a) Pristávací hmotnosť vrtuľníka v predpokladanom čase pristátia nesmie prekročiť maximálnu hmotnosť stanovenú v letovej príručke vrtuľníka pre postup, ktorý sa má použiť.



- b) V prípade poruchy kritického motora, ktorá bola rozpoznaná kdekoľvek v bode rozhodnutia o pristátí(LDP) alebo pred ním, je možné buď pristáť a zastaviť v rámci FATO, alebo vykonať prerušené pristátie a prekonať všetky prekážky v dráhe letu so zvislým odstupom 10,7 m (35 stôp). Zohľadniť sa musia iba prekážky stanovené v CAT.POL.H.110.
- c) V prípade poruchy kritického motora, ktorá bola rozpoznaná kdekoľvek v bode LDP alebo za ním, je možné:
  - (1) prekonať všetky prekážky v dráhe priblíženia a
  - (2) pristáť a zastaviť v rámci FATO.
- d) Pri preukazovaní súladu s písmenami a) až c) sa zohľadnia príslušné parametre uvedené v CAT.POL.H.105 písm. c) pre očakávaný čas pristátia na cieľovom letisku alebo prevádzkovom mieste, prípadne na akomkoľvek náhradnom letisku, ak sa požaduje.
- e) Časť pristátia medzi bodom LDP a bodom dosadnutia sa vykonáva za dohľadnosti zemského povrchu.

#### **CAT.POL.H.225 Prevádzka vrtuľníka z miesta/na miesto verejného záujmu**

- a) Prevádzka vrtuľníka z miesta/na miesto verejného záujmu sa môže vykonávať v súlade s podmienkami druhej výkonnostnej triedy bez splnenia požiadaviek CAT.POL.H.310 písm. b) alebo CAT.POL.H.325 písm. b) za predpokladu, že sú splnené tieto požiadavky:
  - (1) miesto verejného záujmu bolo zriadené pred 1. júlom 2002,
  - (2) veľkosť miesta verejného záujmu alebo jeho prekážkové prostredie nedovoľuje vrtuľníku prevádzku v súlade s podmienkami 1. triedy výkonnosti,
  - (3) prevádzku vykonáva vrtuľník s maximálnou prevádzkovou konfiguráciou sedadiel (MOPSC) pre 6 alebo menej cestujúcich,
  - (4) prevádzkovateľ spĺňa ustanovenia CAT.POL.H.305 písm. b) body 2 a 3,
  - (5) hmotnosť vrtuľníka nepresahuje maximálnu hmotnosť stanovenú v letovej príručke vrtuľníka pre gradient stúpania 8 % v bezvetří, pri príslušnej bezpečnej rýchlosti pre vzlet ( $V_{TOSS}$ ) s nepracujúcim kritickým motorom a zostávajúcimi motormi pracujúcimi v režime povoleného výkonu a
  - (6) prevádzkovateľ má predchádzajúci súhlas príslušného orgánu a štátu, v ktorom miesto verejného záujmu leží.
- b) Osobitné postupy pre dané miesto sú stanovené v prevádzkovej príručke s cieľom skrátiť na minimum čas, počas ktorého budú v prípade poruchy motora pri vzlete a pristátí ohrozené osoby na palube vrtuľníka a na ploche.
- c) Prevádzková príručka obsahuje pre každé z miest verejného záujmu: schému alebo dokumentačné fotografie ukazujúce hlavné aspekty, rozmery, ľubovoľné nezhody s podmienkami prvej výkonnostnej triedy, hlavné riziká a plán pre všetky prípady, ktoré môžu nastať pri incidente.

### Kapitola 3 – druhá výkonnostná trieda

#### CAT.POL.H.300 Všeobecne

Vrtuľníky prevádzkované v druhej výkonnostnej triede musia mať osvedčenie kategórie A alebo rovnocenné.

#### CAT.POL.H.305 Prevádzka bez zaistenej schopnosti bezpečného vynúteného pristátia

- a) Prevádzka bez zaistenej schopnosti bezpečného vynúteného pristátia počas fáz vzletu a pristátia sa môže vykonávať, iba ak prevádzkovateľ na to dostal povolenie príslušného orgánu.
- b) Na získanie a udržanie takéhoto povolenia prevádzkovateľ:
  - (1) vykoná hodnotenie rizika s vymedzením:
    - i) typu vrtuľníka a
    - ii) druhu prevádzky,
  - (2) splní tento súbor podmienok:
    - i) dosiahne a udrží modifikačný štandard vrtuľníka/motora stanovený výrobcom,
    - ii) vykoná preventívne opatrenia údržby odporúčané výrobcom vrtuľníka alebo motora,
    - iii) zahrnie postupy vzletu a pristátia do prevádzkovej príručky, pokiaľ už nie sú v letovej príručke vrtuľníka,
    - iv) stanoví výcvik pre letovú posádku a
    - v) zavedie systém, ktorým sa výrobcovi hlásia prípady straty výkonu, vysadenia alebo poruchy motora,

a
  - (3) zavedie systém sledovania prevádzky (UMS).

#### CAT.POL.H.310 Vzlet

- a) Vzletová hmotnosť vrtuľníka nesmie prekročiť maximálnu hmotnosť stanovenú pre rýchlosť stúpania 150 stôp/min. vo výške 300 m (1 000 stôp) nad úrovňou letiska alebo prevádzkového miesta s nepracujúcim kritickým motorom a zostávajúcim(-i) motorom(-mi) pracujúcim(-i) v režime povoleného výkonu.
- b) Pre prevádzku inú, než je stanovená v CAT.POL.H.305, sa vzlet vykoná tak, že bezpečné vynútené pristátie sa môže uskutočniť až do bodu, keď je možné bezpečne pokračovať v lete.
- c) Pre prevádzku v súlade s CAT.POL.H.305 popri požiadavkách písmena a):
  - (1) vzletová hmotnosť neprekročí maximálnu hmotnosť stanovenú v letovej príručke vrtuľníka pre visenie so všetkými pracujúcimi motormi mimo pôsobenia prízemného efektu (AEO OGE) v bezvetří so všetkými pracujúcimi motormi v režime povoleného výkonu, alebo

(2) pre prevádzku z vrtuľníkovej plošiny:

- i) s vrtuľníkom s maximálnou prevádzkovou konfiguráciou sedadiel (MOPSC) pre viac ako 19 cestujúcich, alebo
- ii) umiestneného v nepriaznivom prostredí s každým vrtuľníkom,

sa vo vzletovej hmotnosti zohľadní daný postup, minutie okraja plošiny a klesnutie do nižšej výšky zodpovedajúcej výške vrtuľníkovej plošiny s nepracujúcim(-i) kritickým(-i) motorom(-mi) a zostávajúcimi motormi pracujúcimi v režime povoleného výkonu.

- d) Pri preukazovaní súladu s písmenami a) až c) sa zohľadnia príslušné parametre uvedené v CAT.POL.H.105 písm. c) v mieste odletu.
- e) Časť vzletu pred splnením požiadavky uvedenej v CAT.POL.H.315 sa vykonáva za viditeľnosti povrchu.

### **CAT.POL.H.315 Letová dráha vzletu**

Od stanoveného bodu po vzlete (DPATO) alebo alternatívne najneskôr vo výške 200 stôp nad plochou vzletu s nepracujúcim kritickým motorom musia byť splnené podmienky CAT.POL.H.210 písm. a) bodov 1 a 2 a CAT.POL.H.210 písm. b).

### **CAT.POL.H.320 Let na trase – nepracujúci kritický motor**

Musí byť splnená požiadavka CAT.POL.H.215.

### **CAT.POL.H.325 Pristátie**

- a) Pristávacia hmotnosť vrtuľníka v predpokladanom čase pristátia nesmie prekročiť maximálnu hmotnosť stanovenú pre rýchlosť stúpania 150 stôp/min. vo výške 300 m (1 000 stôp) nad úrovňou letiska alebo prevádzkového miesta s nepracujúcim kritickým motorom a zostávajúcim(-i) motorom(-mi) pracujúcim(-i) v režime povoleného výkonu.
- b) Ak kritický motor zlyhá v ktoromkoľvek bode dráhy priblíženia:
  - (1) môže sa vykonať prerušené pristátie pri splnení požiadavky CAT.POL.H.315, alebo
  - (2) pre prevádzku inú, než je stanovená v CAT.POL.H.305, môže vrtuľník vykonať bezpečné vynútené pristátie.
- c) Pre prevádzku v súlade s CAT.POL.H.305 navyše k požiadavkám písmena a):
  - (1) pristávacia hmotnosť neprekročí maximálnu hmotnosť stanovenú v letovej príručke vrtuľníka pre vísanie v bezvetří so všetkými pracujúcimi motormi v režime povoleného výkonu mimo pôsobenia prízemného efektu (AEO OGE), alebo
  - (2) pre prevádzku na vrtuľníkovej plošine:
    - i) s vrtuľníkom s maximálnou prevádzkovou konfiguráciou sedadiel (MOPSC) pre viac ako 19 cestujúcich, alebo
    - ii) umiestnený v nepriaznivom prostredí s každým vrtuľníkom,

pri pristávacej hmotnosti sa zohľadní daný postup a klesnutie do nižšej výšky zodpovedajúcej výške vrtuľníkovej plošiny s nepracujúcim kritickým motorom a zostávajúcim(-i) motorom(-mi) pracujúcim(-i) v režime povoleného výkonu.

*Príloha IV „Časť CAT“*

- d) Pri preukazovaní súladu s písmenami a) až c) sa zohľadnia príslušné parametre uvedené v CAT.POL.H.105 písm. c) na cieľovom letisku alebo na akomkoľvek náhradnom letisku, ak sa požaduje.
- e) Časť pristátia po tom, čo nie je možné splniť požiadavku písmena b) bodu 1, sa vykonáva za dohľadnosti zemskeho povrchu.

## Kapitola 4 – tretia výkonnostná trieda

### CAT.POL.H.400 Všeobecne

- a) Vrtuľníky prevádzkované v tretej výkonnostnej triede musia mať osvedčenie kategórie A alebo rovnocenné, alebo osvedčenie kategórie B.
- b) Prevádzka sa vykonáva iba v priaznivom prostredí s výnimkou:
  - (1) prevádzky prebiehajúcej v súlade s CAT.POL.H.420, alebo
  - (2) prevádzky prebiehajúcej v súlade s písmenom c) pre fázy vzletu a pristátia.
- c) Za predpokladu, že má prevádzkovateľ povolenie v súlade s CAT.POL.H.305, môže vykonávať prevádzku na letisko/z letiska alebo na miesto činnosti mimo husto osídlené nepriaznivé prostredie alebo z neho bez zaistenej schopnosti bezpečného vynúteného pristátia počas fáz vzletu a pristátia:
  - (1) počas vzletu, pred dosiahnutím rýchlosti  $V_y$  (rýchlosť letu pre maximálnu rýchlosť stúpania) alebo výšky 200 stôp nad vzletovou plochou, alebo
  - (2) počas pristátia, pod výškou 200 stôp nad pristávacou plochou.
- d) Prevádzka sa nevykonáva:
  - (1) bez dohľadnosti plochy,
  - (2) v noci,
  - (3) keď je základňa oblačnosti nižšie ako 600 stôp, alebo
  - (4) keď je dohľadnosť menšia ako 800 m.

### CAT.POL.H.405 Vzlet

- a) Vzletová hmotnosť nesmie prekročiť hodnotu:
  - (1) maximálnej schválenej vzletovej hmotnosti (MCTOM) alebo
  - (2) maximálnej vzletovej hmotnosti stanovenej pre vísenie s vplyvom prízemného efektu so všetkými motormi pracujúcimi na vzletovom výkone, alebo ak na vísenie s vplyvom prízemného efektu nie sú vhodné podmienky, vzletovej hmotnosti stanovenej pre vísenie bez vplyvu prízemného efektu so všetkými motormi pracujúcimi na vzletovom výkone, podľa toho, ktorá je menšia.
- b) V prípade poruchy motora musí byť vrtuľník schopný vykonať bezpečné vynútené pristátie s výnimkou situácie uvedenej v CAT.POL.H.400 písm. b).

### CAT.POL.H.410 Na trase

- a) Vrtuľník musí byť schopný pokračovať so všetkými pohonnými jednotkami pracujúcimi na trvalo prípustný maximálny výkon po zamýšľanej trase alebo na plánované náhradné letisko bez toho, aby v ktoromkoľvek bode trasy letel nižšie ako v príslušnej minimálnej nadmorskej výške letu.
- b) V prípade poruchy motora musí byť vrtuľník schopný vykonať bezpečné vynútené pristátie s výnimkou situácie uvedenej v CAT.POL.H.420.

### **CAT.POL.H.415 Pristátie**

- a) Pristávacia hmotnosť vrtuľníka v predpokladanom čase pristátia nesmie prekročiť hodnotu:
- (1) maximálnej schválenej pristávacej hmotnosti alebo
  - (2) maximálnej pristávacej hmotnosti stanovenej pre vísenie s vplyvom prízemného efektu so všetkými motormi pracujúcimi na vzletovom výkone, alebo, ak na vísenie s vplyvom prízemného efektu nie sú vhodné podmienky, pristávacej hmotnosti stanovenej pre vísenie bez vplyvu prízemného efektu so všetkými motormi pracujúcimi na vzletovom výkone, podľa toho, ktorá je menšia.
- b) V prípade poruchy motora musí byť vrtuľník schopný vykonať bezpečné vynútené pristátie s výnimkou situácie uvedenej v CAT.POL.H.400 písm. b.

### **CAT.POL.H.420 Prevádzka vrtuľníka nad nepriaznivým prostredím mimo zastavaných plôch**

- a) Prevádzka nad nepriaznivým prostredím mimo husto osídlených oblastí bez zaistenej schopnosti bezpečného vynúteného pristátia s vrtuľníkmi s turbínovými pohonnými jednotkami s maximálnou prevádzkovou konfiguráciou sedadiel (MOPSC) pre 6 alebo menej cestujúcich sa môže vykonávať, iba ak prevádzkovateľ na to dostal povolenie príslušného orgánu.
- b) Na získanie a udržanie takéhoto povolenia prevádzkovateľ:
- (1) musí vykonávať túto prevádzku iba v horských alebo odľahlých oblastiach určených a schválených príslušným orgánom pre danú oblasť,
  - (2) nesmie vykonávať túto prevádzku na základe povolenia vrtuľníkovej leteckej záchranej služby (HEMS),
  - (3) musí odôvodniť také obmedzenia vrtuľníka alebo iné ospravedlniteľné dôvody, ktoré zabraňujú použitiu primeraných kritérií výkonnosti, a
  - (4) musí mať súhlas v súlade s CAT.POL.H.305 písm. b).
- c) Bez ohľadu na CAT.IDE.H.240 sa takáto prevádzka môže vykonávať bez vybavenia na doplnkovú dodávku kyslíka za predpokladu, že kabínová výška nepresiahne 10 000 stôp na čas dlhší ako 30 minút a nikdy nepresiahne 13 000 stôp tlakovej výšky.

### Oddiel 3 – Hmotnosť a vyváženie

#### Kapitola 1 – Motorové lietadlá

##### CAT.POL.MAB.100 Hmotnosť a vyváženie, naloženie

- a) V každej fáze prevádzky musí naloženie, hmotnosť a ťažisko (CG) lietadla vyhovovať obmedzeniam stanoveným v letovej príručke lietadla alebo v prevádzkovej príručke, ak kladie prísnejšie požiadavky.
- b) Prevádzkovateľ určí hmotnosť a polohu ťažiska každého lietadla skutočným zvážením pred prvým uvedením do prevádzky, a potom v intervaloch 4 rokov, ak sa používajú hmotnosti jednotlivých lietadiel, alebo každých 9 rokov, ak sa používa hmotnosť lietadlového parku. Kumulované účinky modifikácií a opráv na hmotnosť a vyváženie sa musia započítať a riadne zdokumentovať. Ak nie je vplyv modifikácií na hmotnosť a vyváženie presne známy, musia sa okrem toho lietadlá opäť zvážiť.
- c) Váženie musí vykonať buď výrobca letúna, alebo organizácia schválená na údržbu.
- d) Prevádzkovateľ určí hmotnosť všetkých prevádzkových položiek a členov posádky zahrňaných do prevádzkovej hmotnosti lietadla bez paliva vážením alebo použitím normalizovaných hmotností. Musí sa stanoviť vplyv ich umiestnenia na ťažisko letúna.
- e) Prevádzkovateľ určí hmotnosť dopravného nákladu vrátane každej záťaže skutočným zvážením alebo stanoví hmotnosť dopravného nákladu v súlade s normalizovanými hmotnosťami cestujúcich a batožiny.
- f) Okrem normalizovaných hmotností pre cestujúcich a zapísanú batožinu môže prevádzkovateľ použiť normalizované hmotnosti iných položiek nákladu, ak preukáže príslušnému orgánu, že tieto položky majú rovnakú hmotnosť alebo že ich hmotnosti ležia v rozsahu stanovených tolerancií.
- g) Prevádzkovateľ určí hmotnosť paliva na palube s použitím jeho skutočnej hustoty alebo, ak nie je známa, s použitím hustoty vypočítanej v súlade s metódou predpísanou v prevádzkovej príručke.
- h) Prevádzkovateľ musí zabezpečiť, aby nakladanie:
  - (1) jeho lietadiel bolo vykonávané pod dozorom kvalifikovaného personálu a
  - (2) dopravného nákladu lietadla zodpovedalo údajom používaným na výpočet jeho hmotnosti a vyváženia.
- i) Prevádzkovateľ musí dodržať ďalšie konštrukčné obmedzenia, ako je pevnosť podlahy, maximálne zaťaženie bežného metra, maximálna hmotnosť nákladu v jednotlivých nákladových priestoroch a/alebo obmedzenie maximálneho počtu sedadiel pre cestujúcich. Pre vrtuľníky musí prevádzkovateľ navyše zohľadniť zmeny naloženia počas letu.
- j) Prevádzkovateľ presne vymedzí v prevádzkovej príručke zásady a metódy používané pri nakladaní a v systéme hmotnosti a vyváženia, ktoré spĺňajú požiadavky uvedené v písmenách a) až i). Tento systém musí zahŕňať všetky druhy zamýšľaných letov.

### CAT.POL.MAB.105 Údaje a dokumentácia o hmotnosti a vyvážení

- a) Prevádzkovateľ pred každým letom stanoví údaje o hmotnosti a vyvážení a vypracuje dokumentáciu o hmotnosti a vyvážení, v ktorej presne vymedzí náklad a jeho rozloženie. Dokumentácia o hmotnosti a vyvážení umožní veliteľovi lietadla určiť, či náklad a jeho rozloženie je také, že neboli prekročené medze hmotnosti a vyváženia lietadla. Dokumentácia o hmotnosti a vyvážení musí obsahovať tieto informácie:
- (1) poznávaciu značku a typ lietadla,
  - (2) identifikáciu letu, číslo a dátum,
  - (3) meno veliteľa lietadla,
  - (4) meno osoby, ktorá vypracovala dokument,
  - (5) prevádzkovú hmotnosť lietadla bez paliva a zodpovedajúcu polohu ťažiska,
    - i) pre letúny výkonnostnej triedy B a vrtuľníky sa poloha ťažiska nemusí v dokumentácii o hmotnosti a vyvážení uvádzať, ak je napríklad rozdelenie nákladu v súlade s vopred vypočítanou tabuľkou vyváženia, alebo ak sa dá preukázať, že pri plánovanej prevádzke môže byť pre ľubovoľný reálny náklad zabezpečené správne vyváženie.
  - (6) hmotnosť paliva pri vzlete a hmotnosť paliva na trasu,
  - (7) hmotnosť prevádzkových látok iných ako pohonných, podľa potreby
  - (8) zložky nákladu vrátane cestujúcich, batožiny, tovaru a záťaže,
  - (9) vzletovú hmotnosť, pristávaciu hmotnosť a hmotnosť bez paliva,
  - (10) použiteľné polohy ťažiska lietadla a
  - (12) obmedzujúce hodnoty hmotnosti a polohy ťažiska.
- Tieto informácie musia byť k dispozícii v dokumentoch o plánovaní letu alebo v systémoch hmotnosti a vyváženia. Niektoré z týchto informácií sa môžu nachádzať v iných dokumentoch, ktoré sú ľahko prístupné na použitie.
- b) V prípade, že údaje a dokumentácia o hmotnosti a vyvážení sa vytvárajú pomocou počítačového systému hmotnosti a vyváženia, prevádzkovateľ musí overiť integritu výstupných údajov.
- c) Osoba, ktorá dohliada na nakladanie lietadla, musí svojím podpisom alebo rovnocenným spôsobom potvrdiť, že náklad a jeho rozloženie sú v súlade s dokumentáciou o hmotnosti a vyvážení, ktorá bola poskytnutá veliteľovi lietadla. Veliteľ lietadla potvrdí svoj súhlas podpisom alebo rovnocenným spôsobom.
- d) Prevádzkovateľ stanoví postupy pre zmeny nákladu v poslednej chvíli, aby zabezpečil, že:
- (1) o akejkolvek zmene v poslednej chvíli po vyplnení dokumentácie o hmotnosti a vyvážení je upovedomený veliteľ lietadla a táto zmena sa doplní do dokumentov o plánovaní letu, ktorých súčasťou je dokumentácia o hmotnosti a vyvážení,
  - (2) určí sa najväčšia prípustná zmena na poslednú chvíľu v počte cestujúcich alebo v náklade v nákladových priestoroch, a
  - (3) ak by bola zmena väčšia, spracuje sa nová dokumentácia o hmotnosti a vyvážení.



- e) Prevádzkovateľ musí získať povolenie príslušného orgánu, ak chce používať palubný počítačový systém hmotnosti a vyváženia alebo samostatný počítačový systém hmotnosti a vyváženia ako hlavný zdroj informácií na odbavenie lietadla. Prevádzkovateľ musí preukázať presnosť a spoľahlivosť tohto systému.

## Podčasť D – Prístroje, údaje, vybavenie

### Oddiel 1 – Letúny

#### CAT.IDE.A.100 Prístroje a vybavenie – všeobecne

- a) Prístroje a vybavenie požadované v tejto časti musia byť schválené v súlade s nariadením (ES) č. 1702/2003 s výnimkou týchto položiek:
- (1) náhradné poistky,
  - (2) elektrické baterky,
  - (3) presné hodiny,
  - (4) držiak máp,
  - (5) súpravy na poskytnutie prvej pomoci,
  - (6) zdravotnícke súpravy pre núdzové prípady,
  - (7) megafóny,
  - (8) vybavenie na prežitie a signalizačné vybavenie,
  - (9) vlečné kotvy a vybavenie na zakotvenie a
  - (10) zariadenia na pripútanie detí.
- c) Prístroje a vybavenie, ktoré sa nepožadujú v tejto časti a ktoré nemusia byť schválené v súlade s nariadením (ES) č. 1702/2003, ale sú na palube vrtuľníka, musia spĺňať tieto podmienky:
- (1) informácie získané z týchto prístrojov, vybavenia alebo príslušenstva nesmie letová posádka použiť na dosiahnutie súladu s prílohou I k nariadeniu (ES) č. 216/2008 alebo s CAT.IDE.A.330, CAT.IDE.A.335, CAT.IDE.A.340 a CAT.IDE.A.345 a
  - (2) prístroje a vybavenie nesmú ovplyvniť letovú spôsobilosť letúna, a to ani v prípade porúch alebo nesprávnej činnosti.
- d) Ak má vybavenie používať jeden člen letovej posádky na svojom pracovnom mieste počas letu, vybavenie musí byť ľahko ovládateľné z jeho pracovného miesta. Ak sa požaduje, aby jednu časť vybavenia obsluhovali viacerí členovia letovej posádky, musí byť inštalovaná tak, aby sa dala ľahko obsluhovať z každého pracovného miesta, z ktorého sa požaduje jej obsluha.
- e) Prístroje, ktoré používa ktorýkoľvek člen letovej posádky, musia byť usporiadané tak, aby umožňovali danému členovi letovej posádky ľahko vidieť ich údaje z pracovného miesta s čo najmenšou odchýlkou od polohy a zorného poľa, ktoré obyčajne zaujíma pri pohľade dopredu v smere letu.
- f) Všetko požadované núdzové vybavenie musí byť ľahko dostupné na okamžité použitie.

### **CAT.IDE.A.105 Minimálne vybavenie pre let**

Ak ktorékoľvek z prístrojov, prvkov vybavenia alebo funkcií požadovaných na zamýšľaný let nefungujú alebo chýbajú, let sa nesmie začať, pokiaľ:

- a) prevádzka letúna neprebíha v súlade so zoznamom minimálneho vybavenia (MEL) prevádzkovateľa, alebo
- b) prevádzkovateľovi nepovolí príslušný orgán prevádzkovať letún v rámci obmedzení hlavného zoznamu minimálneho vybavenia (MMEL).

### **CAT.IDE.A.110 Náhradné elektrické poistky**

- a) Letúny musia byť vybavené náhradnými elektrickými poistkami s menovitými hodnotami potrebnými na úplnú ochranu obvodov, aby mohli nahradiť tie poistky, ktorých výmena počas letu je povolená.
- b) Počet náhradných poistiek, ktoré musia byť na palube, je (podľa toho, ktorý údaj je vyšší):
  - (1) 10 % počtu poistiek každej menovitej hodnoty alebo
  - (2) tri poistky každej menovitej hodnoty.

### **CAT.IDE.A.115 Prevádzkové svetlá letúna**

- a) Letúny prevádzkované vo dne musia byť vybavené:
  - (1) systémom protizrážkových svetiel,
  - (2) osvetlením napájaným z elektrickej siete letúna, zabezpečujúcim dostatočné osvetlenie všetkých prístrojov a vybavenia, ktoré sú nevyhnutné pre bezpečnú prevádzku letúna,
  - (3) osvetlením napájaným z elektrickej siete letúna, zabezpečujúcim osvetlenie vo všetkých priestoroch pre cestujúcich, a
  - (4) elektrickou baterkou pre každého člena posádky letúna ľahko dostupnou z pracovného miesta, ktoré mu bolo pridelené.
- b) Letúny prevádzkované v noci musia byť navyše vybavené:
  - (1) navigačnými/polohovými svetlami,
  - (2) dvoma pristávacími reflektormi alebo jedným reflektorom s dvomi nezávisle napájanými vláknami a
  - (3) svetlami vyhovujúcimi medzinárodným predpisom na prevenciu zrážok na mori, ak je letún prevádzkovaný ako vodný letún.

### **CAT.IDE.A.120 Zariadenie na čistenie čelného skla**

Letúny s maximálnou schválenou vzletovou hmotnosťou (MCTOM) väčšou ako 5 700 kg, musia byť vybavené na každom pracovnom mieste pilota prostriedkom na udržanie čistej časti čelného skla počas zrážok.

**CAT.IDE.A.125 Denná prevádzka VFR – letové a navigačné prístroje a súvisiace vybavenie**

Letúny prevádzkované počas dňa podľa pravidiel letu za viditeľnosti (VFR) musia mať toto vybavenie, dostupné z pracovného miesta pilota:

- a) prostriedky na meranie a zobrazovanie:
  - (1) magnetického kurzu,
  - (2) času v hodinách, minútach a sekundách,
  - (3) tlakovej výšky,
  - (4) indikovanej rýchlosti,
  - (5) vertikálnej rýchlosti,
  - (6) zatačania a sklzu,
  - (7) letovej polohy a
  - (8) kurzu,
- b) prostriedky na zobrazovanie:
  - (1) teploty vonkajšieho vzduchu,
  - (2) Machovho čísla, ak sa obmedzenia rýchlosti vyjadrujú Machovým číslom, a
  - (3) nedostatočného napájania predpísaných letových prístrojov,
- c) keď sú na let potrební dvaja piloti, druhý pilot musí mať k dispozícii doplnkové samostatné prostriedky na zobrazovanie:
  - (1) tlakovej výšky,
  - (2) indikovanej rýchlosti,
  - (3) vertikálnej rýchlosti,
  - (4) zatačania a sklzu,
  - (5) letovej polohy a
  - (6) kurzu,
- d) prostriedky zabraňujúce nesprávnej činnosti systémov indikácie rýchlosti vplyvom kondenzácie alebo námrazy musia byť k dispozícii pre:
  - (1) letúny s maximálnou schválenou vzletovou hmotnosťou (MCTOM) väčšou ako 5 700 kg alebo s maximálnou prevádzkovou konfiguráciou sedadiel (MOPSC) pre viac ako 9 cestujúcich a
  - (2) letúny, ktorým bolo individuálne osvedčenie letovej spôsobilosti vydané prvýkrát 1. apríla 1999 alebo neskôr,
- e) na jednomotorové letúny, ktorým bolo individuálne osvedčenie letovej spôsobilosti vydané prvýkrát pred 22. májom 1995, sa nevzťahujú požiadavky písmena a) bodov 6, 7, 8 a písmena b) bodu 1, ak by si ich splnenie vyžadovalo dodatočný výstroj.

**CAT.IDE.A.130 Prevádzka podľa IFR alebo v noci – letové a navigačné prístroje a súvisiace vybavenie**

Letúny prevádzkované v noci alebo podľa pravidiel letu podľa prístrojov (IFR) musia mať toto vybavenie, dostupné z pracovného miesta pilota:

- a) prostriedky na meranie a zobrazovanie:
  - (1) magnetického kurzu,
  - (2) času v hodinách, minútach a sekundách,
  - (3) indikovanej rýchlosti,
  - (4) vertikálnej rýchlosti,
  - (5) zatáčania a sklzu, alebo sklzu v prípade letúnov vybavených záložnými prostriedkami na meranie a zobrazovanie polohy,
  - (6) letovej polohy a
  - (7) stabilizovaného smeru,
- b) dva prostriedky na meranie a zobrazovanie tlakovej výšky,
- c) prostriedky na zobrazovanie:
  - (1) teploty vonkajšieho vzduchu,
  - (2) Machovho čísla, ak sa obmedzenia rýchlosti vyjadrujú Machovým číslom, a
  - (3) nedostatočného napájania predpísaných letových prístrojov,
- d) prostriedky zabráňujúce nesprávnej činnosti systémov indikácie rýchlosti vplyvom kondenzácie alebo námrazy požadovaných v písmene a) bode 3 a v písmene h) bode 2,
- e) prostriedky signalizujúce letovej posádke poruchu prostriedkov požadovaných v písmene d) pre letúny:
  - (1) ktorým bolo individuálne osvedčenie letovej spôsobilosti vydané 1. apríla 1998 alebo neskôr, alebo
  - (2) ktorým bolo individuálne osvedčenie letovej spôsobilosti vydané pred 1. aprílom 1998, s maximálnou schválenou vzletovou hmotnosťou (MCTOM) väčšou ako 5 700 kg a s maximálnou prevádzkovou konfiguráciou sedadiel (MOPSC) pre viac ako 9 cestujúcich,
- f) dva nezávislé systémy statického tlaku s výnimkou vrtuľových letúnov s MCTOM 5 700 kg alebo menej,
- g) jeden systém statického tlaku s jedným náhradným zdrojom statického tlaku pre vrtuľové letúny s MCTOM 5 700 kg alebo menej,
- h) keď sú na let potrební dvaja piloti, druhý pilot musí mať k dispozícii samostatné prostriedky na zobrazovanie:
  - (1) tlakovej výšky,
  - (2) indikovanej rýchlosti,
  - (3) vertikálnej rýchlosti,
  - (4) zatáčania a sklzu,

- (5) letovej polohy a
- (6) stabilizovaného smeru,
- i) záložný prostriedok na meranie a zobrazovanie polohy s možnosťou používania z oboch pracovných miest pilotov pre letúny s MCTOM väčšou ako 5 700 kg alebo s MOPSC pre viac ako 9 cestujúcich, ktorý:
  - (1) je nepretržite napájaný počas normálnej prevádzky a po úplnom výpadku elektrických zdrojov je napájaný zo zdroja nezávislého od základného systému výroby elektrickej energie,
  - (2) umožňuje spoľahlivú činnosť počas najmenej 30 minút od úplného vysadenia základného systému výroby elektrickej energie s prihliadnutím na ostatné záťažové núdzového zdroja elektrickej energie a na prevádzkové postupy,
  - (3) pracuje nezávisle od všetkých ostatných prostriedkov na meranie a zobrazovanie letovej polohy,
  - (4) automaticky sa uvedie do činnosti po úplnom výpadku základného systému výroby elektrickej energie,
  - (5) je vhodne osvetlený počas všetkých fáz prevádzky, s výnimkou letúnov s MCTOM 5 700 kg alebo menšou zapísaných v registri lietadiel členských štátov k 1. aprílu 1995 a vybavených záložným ukazovateľom polohy v ľavej prístrojovej doske,
  - (6) letovej posádke jasne signalizuje, kedy je záložný ukazovateľ polohy napájaný z núdzového zdroja, a
  - (7) ak je záložný ukazovateľ polohy napájaný z vlastného jednocelového napájacieho zdroja, je na prístroji alebo na prístrojovej doske pripojené označenie, že sa tento zdroj používa,
- j) držiak mapy na mieste, kde je zabezpečená čitateľnosť mapy a kde môže byť pri nočnej prevádzke osvetlená.

#### **CAT.IDE.A.135 Dodatočné vybavenie pre jednopilotné lety podľa IFR**

Letúny v jednopilotnej prevádzke podľa pravidiel letu podľa prístrojov (IFR) musia byť vybavené autopilotom s režimom aspoň automatického udržiavania nadmorskej výšky a kurzu.

#### **CAT.IDE.A.140 Systém signalizácie zadanej nadmorskej výšky**

- a) Systémom signalizácie zadanej nadmorskej výšky musia byť vybavené tieto letúny:
  - (1) turbovrtuľové letúny s maximálnou schválenou vzletovou hmotnosťou (MCTOM) väčšou ako 5 700 kg alebo s maximálnou prevádzkovou konfiguráciou sedadiel (MOPSC) pre viac ako 9 cestujúcich a
  - (2) letúny poháňané prúdovými motormi.
- b) Systém signalizácie zadanej nadmorskej výšky musí byť schopný:
  - (1) upozorniť letovú posádku, že sa približuje na predvolenú nadmorskú výšku, a
  - (2) upozorniť letovú posádku aspoň zvukovým signálom, ak sa odchyľuje od predvolenej nadmorskej výšky.

- c) Bez ohľadu na písmeno a) sa povinnosť vybavenia systémom signalizácie zadanej nadmorskej výšky nevzťahuje na letúny s MCTOM neprekračujúcou 5 700 kg a s MOPSC pre viac ako 9 cestujúcich, ktorým bolo prvý raz vydané individuálne osvedčenie letovej spôsobilosti pred 1. aprílom 1972 a k 1. aprílu 1995 už sú zapísané v registri členského štátu.

#### **CAT.IDE.A.150 Systém uvedomenia si terénu a výstrahy (TAWS)**

- a) Letúny s turbínovým pohonom s maximálnou schválenou vzletovou hmotnosťou (MCTOM) väčšou ako 5 700 kg alebo s maximálnou prevádzkovou konfiguráciou sedadiel (MOPSC) pre viac ako 9 cestujúcich musia byť vybavené systémom uvedomenia si terénu a výstrahy (TAWS), ktorý spĺňa požiadavky na vybavenie triedy A uvedené v príslušnej norme.
- b) Letúny poháňané piestovým motorom s MCTOM väčšou ako 5 700 kg alebo s MOPSC pre viac ako 9 cestujúcich musia byť vybavené systémom TAWS, ktorý spĺňa požiadavky na vybavenie triedy B uvedené v príslušnej norme.

#### **CAT.IDE.A.155 Palubný protizrážkový systém (ACAS)**

Letúny s turbínovým pohonom s maximálnou schválenou vzletovou hmotnosťou (MCTOM) väčšou ako 5 700 kg alebo s maximálnou prevádzkovou konfiguráciou sedadiel (MOPSC) pre viac ako 19 cestujúcich musia byť vybavené systémom ACAS II.

#### **CAT.IDE.A.160 Palubné zariadenie na určovanie poveternostných podmienok**

Pri prevádzke v noci alebo za meteorologických podmienok letu podľa prístrojov v oblastiach, kde možno na trase očakávať výskyt búrok alebo iných poveternostných podmienok, ktoré môžu byť nebezpečné a ktoré sa pokladajú za zistiteľné palubným zariadením na určovanie poveternostných podmienok, musia byť týmto zariadením vybavené letúny:

- a) s pretlakovou kabínou,
- b) bez pretlakovej kabíny s maximálnou schválenou vzletovou hmotnosťou (MCTOM) väčšou ako 5 700 kg a
- c) bez pretlakovej kabíny s maximálnou prevádzkovou konfiguráciou sedadiel (MOPSC) pre viac ako 9 cestujúcich.

#### **CAT.IDE.A.165 Doplnkové vybavenie na prevádzku v podmienkach námrazy v noci**

- a) Letún prevádzkovaný v očakávaných alebo skutočných podmienkach námrazy v noci musí byť vybavený prostriedkami na osvetlenie alebo na zisťovanie tvoriaceho sa ľadu.
- b) Prostriedky na osvetlenie tvoriaceho sa ľadu nesmú spôsobovať oslňovanie alebo odrazy, ktoré by sťažovali členom posádky vykonávanie ich povinností.

#### **CAT.IDE.A.170 Systém palubného telefónu letovej posádky**

Letúny prevádzkované viacerými členmi letovej posádky musia byť vybavené systémom palubného telefónu letovej posádky vrátane súprav slúchadiel s mikrofónom pre každého člena letovej posádky.

### **CAT.IDE.A.175 Systém palubného telefónu členov posádky**

Letúny s maximálnou schválenou vzletovou hmotnosťou (MCTOM) väčšou ako 15 000 kg alebo s maximálnou prevádzkovou konfiguráciou sedadiel (MOPSC) pre viac ako 19 cestujúcich musia byť vybavené systémom palubného telefónu členov posádky s výnimkou letúnov, ktorým bolo prvý raz vydané individuálne osvedčenie letovej spôsobilosti pred 1. aprílom 1965 a k 1. aprílu 1995 už sú zapísané v registri členského štátu.

### **CAT.IDE.A.180 Palubný rozhlas**

Letúny s maximálnou prevádzkovou konfiguráciou sedadiel (MOPSC) pre viac ako 19 cestujúcich musia byť vybavené palubným rozhlasom.

### **CAT.IDE.A.185 Zapisovač zvuku v kabíne**

- a) Zapisovačom zvuku v kabíne (CVR) musia byť vybavené tieto letúny:
- (1) letúny s maximálnou schválenou vzletovou hmotnosťou (MCTOM) väčšou ako 5 700 kg a
  - (2) viacmotorové letúny s turbínovým pohonom s MCTOM 5 700 kg alebo menšou, s maximálnou prevádzkovou konfiguráciou sedadiel (MOPSC) pre viac ako 9 cestujúcich, ktorým bolo prvý raz vydané individuálne osvedčenie letovej spôsobilosti 1. januára 1990 alebo neskôr.
- b) Zapisovač zvuku v kabíne má byť schopný uchovať informácie zaznamenané aspoň za:
- (1) posledné 2 hodiny v prípade letúnov uvedených v písmene a) bode 1, ktorým bolo prvý raz vydané individuálne osvedčenie letovej spôsobilosti 1. apríla 1998 alebo neskôr,
  - (2) posledných 30 minút v prípade letúnov uvedených v písmene a) bode 1, ktorým bolo prvý raz vydané individuálne osvedčenie letovej spôsobilosti pred 1. aprílom 1998, alebo
  - (3) posledných 30 minút v prípade letúnov uvedených v písmene a) bode 2.
- c) Zapisovač zvuku v kabíne zaznamenáva so záznamom času:
- (1) rádiatelefonne spojenie vysielané alebo prijímané v pilotnom priestore,
  - (2) dorozumievanie členov letovej posádky používajúcich systém palubného telefónu a palubného rozhlasu, ak je inštalovaný,
  - (3) zvukové prostredie pilotného priestoru zahŕňajúce bez prerušovania:
    - i) v prípade letúnov, ktorým bolo prvý raz vydané individuálne osvedčenie letovej spôsobilosti 1. apríla 1998 alebo neskôr, akustické signály prijímané z každého používaného ramienkového mikrofónu súpravy slúchadiel s mikrofónom v maske,
    - ii) v prípade letúnov uvedených v písmene a) bode 2, ktorým bolo prvý raz vydané individuálne osvedčenie letovej spôsobilosti pred 1. aprílom 1998, podľa možnosti akustické signály prijímané z každého používaného ramienkového mikrofónu súpravy slúchadiel s mikrofónom v maske

a



- (4) hlasové alebo akustické signály identifikujúce prostriedky na navigáciu a priblíženie zavádzané do slúchadiel alebo reproduktorov.
- d) Zapisovač zvuku v kabíne musí začať zaznamenávať skôr, než sa letún začne pohybovať vlastnou silou, a musí pokračovať v zápise do skončenia letu, a to dovtedy, kým letún neprestane byť schopný pohybu vlastnou silou. Okrem toho v prípade letúnov, ktorým bolo prvý raz vydané individuálne osvedčenie letovej spôsobilosti 1. apríla 1998 alebo neskôr, zapisovač zvuku v kabíne musí samočinne začať zaznamenávať skôr, než sa letún začne pohybovať vlastnou silou, a musí pokračovať v zápise do skončenia letu, a to dovtedy, kým letún neprestane byť schopný pohybu vlastnou silou.
- e) Popri ustanoveniach písmena d), ak je k dispozícii elektrické napájanie, musí začať zapisovač zvuku v kabíne zaznamenávať čo najskôr v priebehu vykonávania kontrolných úkonov pred spúšťaním motorov na začiatku letu a zaznamenať až do vykonania kontrolných úkonov bezprostredne nasledujúcich po zastavení motora na konci letu, v prípade:
  - (1) letúnov uvedených v písmene a) bode 1, ktorým bolo prvý raz vydané individuálne osvedčenie letovej spôsobilosti po 1. apríli 1998, alebo
  - (2) letúnov uvedených v písmene a) bode 2.
- f) Zapisovač zvuku v kabíne musí mať zariadenie uľahčujúce určenie jeho polohy vo vode.

#### **CAT.IDE.A.190 Zapisovač letových údajov**

- a) Zapisovačom letových údajov (FDR), ktorý používa digitálnu metódu zápisu a ukladania dát do pamäte a metódu pohotového vyhľadávania takých dát v pamäťovom médiu, musia byť vybavené tieto letúny:
  - (1) letúny s maximálnou schválenou vzletovou hmotnosťou (MCTOM) väčšou ako 5 700 kg, ktorým bolo prvý raz vydané individuálne osvedčenie letovej spôsobilosti 1. júna 1990 alebo neskôr,
  - (2) letúny s turbínovým pohonom s MCTOM väčšou ako 5 700 kg, ktorým bolo prvý raz vydané individuálne osvedčenie letovej spôsobilosti pred 1. júnom 1990, a
  - (3) viacmotorové letúny s turbínovým pohonom s MCTOM 5 700 kg alebo menšou, s maximálnou prevádzkovou konfiguráciou sedadiel (MOPSC) pre viac ako 9 cestujúcich, ktorým bolo prvý raz vydané individuálne osvedčenie letovej spôsobilosti 1. apríla 1998 alebo neskôr.
- b) Zapisovač letových údajov zaznamenáva:
  - (1) čas, výšku, rýchlosť, normálové zrýchlenie a kurz a má byť schopný uchovať údaje zaznamenané aspoň za posledných 25 hodín v prípade letúnov uvedených v písmene a) bode 2 s MCTOM menšou ako 27 000 kg,
  - (2) parametre potrebné na presné určenie letovej dráhy letúna, rýchlosti, polohy, výkonu motora a konfigurácie zariadení na zdvíhanie a vlečenie a má byť schopný uchovať údaje zaznamenané aspoň za posledných 25 hodín v prípade letúnov uvedených v písmene a) bode 1 s MCTOM menšou ako 27 000 kg, ktorým bolo prvý raz vydané individuálne osvedčenie letovej spôsobilosti pred 1. januárom 2016,
  - (3) parametre potrebné na presné určenie letovej dráhy letúna, rýchlosti, polohy, výkonu motora, konfigurácie a prevádzky a má byť schopný uchovať údaje zaznamenané

aspoň za posledných 25 hodín v prípade letúnov uvedených v písmene a) bodoch 1 a 2 s MCTOM väčšou ako 27 000 kg, ktorým bolo prvý raz vydané individuálne osvedčenie letovej spôsobilosti pred 1. januárom 2016,

- (4) parametre potrebné na presné určenie letovej dráhy letúna, rýchlosti, polohy, výkonu motora a konfigurácie zariadení na zdvíhanie a vlečenie a má byť schopný uchovať údaje zaznamenané aspoň za posledných 10 hodín v prípade letúnov uvedených v písmene a) bode 3, ktorým bolo prvý raz vydané individuálne osvedčenie letovej spôsobilosti pred 1. januárom 2016, alebo
  - (5) parametre potrebné na presné určenie letovej dráhy letúna, rýchlosti, polohy, výkonu motora, konfigurácie a prevádzky a má byť schopný uchovať údaje zaznamenané aspoň za posledných 25 hodín v prípade letúnov uvedených v písmene a) bodoch 1 a 3, ktorým bolo prvý raz vydané individuálne osvedčenie letovej spôsobilosti 1. januára 2016 alebo neskôr.
- c) Údaje sa musia získavať z palubných zdrojov umožňujúcich presnú koreláciu s informáciami zobrazovanými letovej posádke.
  - d) Zapisovač letových údajov musí začať zaznamenávať skôr, než sa letún začne pohybovať vlastnou silou, a skončiť, keď letún prestane byť schopný pohybu vlastnou silou. Okrem toho v prípade letúnov, ktorým bolo prvý raz vydané individuálne osvedčenie letovej spôsobilosti 1. apríla 1998 alebo neskôr, zapisovač letových údajov musí samočinne začať zaznamenávať skôr, než sa letún začne pohybovať vlastnou silou, a samočinne skončiť, keď letún prestane byť schopný pohybu vlastnou silou.
  - e) Zapisovač letových údajov musí mať zariadenie uľahčujúce určenie jeho polohy vo vode.

#### **CAT.IDE.A.195 Zaznamenávanie dátového spojenia**

- a) Letúny, ktorým bolo prvý raz vydané individuálne osvedčenie letovej spôsobilosti 8. apríla 2014 alebo neskôr a ktoré majú možnosť vykonávať komunikáciu dátovým spojením a vyžaduje sa ich vybavenie zapisovačom zvuku v kabíne (CVR), na zapisovač podľa možnosti zaznamenávajú:
  - (1) správy komunikácie dátovým spojením do letúna a z letúna týkajúce sa komunikácie s letovými prevádzkovými službami (ATS) vrátane správ využívaných v týchto aplikáciách:
    - i) začiatok dátového spojenia,
    - ii) komunikácia medzi riadiacim letovej prevádzky a pilotom,
    - iii) adresné sledovanie,
    - iv) letové informácie,
    - v) vysielanie sledovania lietadla, pokiaľ to umožňuje architektúra systému,
    - vi) údaje prevádzkového riadenia lietadla, pokiaľ to umožňuje architektúra systému, a
    - vii) grafika, pokiaľ to umožňuje architektúra systému,
  - (2) informácie, ktoré umožňujú koreláciu so všetkými súvisiacimi záznamami týkajúcimi sa komunikácie dátovým spojením a uloženými mimo letúna, a

- (3) informácie o čase a prioritě správ v rámci komunikácie dátovým spojením, pri zohľadnení architektúry systému.
- b) Zapisovač používa digitálnu metódu zápisu a ukladania dát a informácií do pamäte a metódu vyhľadávania takých dát. Metóda zápisu musí umožniť, aby sa dáta dali porovnávať s dátami zaznamenanými na zemi.
- c) Zapisovač musí uchovávať dáta zaznamenané aspoň za taký čas, aký je stanovený pre zapisovač zvuku v kabíne (CVR) v CAT.IDE.A.185.
- d) Zapisovač musí mať zariadenie uľahčujúce určenie jeho polohy vo vode.
- e) Požiadavky na logiku spustenia a zastavenia zapisovača sú rovnaké ako požiadavky na logiku spustenia a zastavenia zapisovača zvuku v kabíne (CVR) uvedené v CAT.IDE.A.185 písm. d) a e).

#### **CAT.IDE.A.200 Kombinovaný zapisovač**

Súlad s požiadavkami na zapisovač zvuku v kabíne (CVR) a zapisovač letových údajov (FDR) sa môže dosiahnuť:

- a) jedným kombinovaným zapisovačom zvuku v kabíne a letových údajov v prípade letúnov, pri ktorých sa vyžaduje vybavenie len zapisovačom zvuku v kabíne alebo len zapisovačom letových údajov,
- b) jedným kombinovaným zapisovačom zvuku v kabíne a letových údajov v prípade letúnov s maximálnou schválenou vzletovou hmotnosťou (MCTOM) 5 700 kg alebo menej, pri ktorých sa vyžaduje vybavenie zapisovačom zvuku v kabíne a zapisovačom letových údajov, alebo
- c) dvomi kombinovanými zapisovačmi zvuku v kabíne a letových údajov v prípade letúnov s MCTOM väčšou ako 5 700 kg, pri ktorých sa vyžaduje vybavenie zapisovačom zvuku v kabíne a zapisovačom letových údajov.

#### **CAT.IDE.A.205 Sedadlá, bezpečnostné pásy, záchranné systémy a zariadenia na pripútanie detí**

- a) Letúny musia byť vybavené:
  - (1) sedadlom alebo lôžkom pre každú osobu vo veku 24 mesiacov a viac,
  - (2) sedadlami pre palubných sprievodcov,
  - (3) bezpečnostným pásom na každom sedadle cestujúceho a záchytnými popruhmi na každom lôžku okrem prípadov uvedených v bode 4,
  - (4) bezpečnostným pásom so záchytným systémom hornej časti trupu na každom sedadle cestujúceho a záchytnými popruhmi na každom lôžku v prípade letúnov s maximálnou schválenou vzletovou hmotnosťou (MCTOM) 5 700 kg alebo menšou s maximálnou prevádzkovou konfiguráciou sedadiel (MOPSC) pre viac ako 9 cestujúcich, po 8. apríli 2015,
  - (5) zariadením na pripútanie detí (CRD) pre každú osobu na palube mladšiu ako 24 mesiacov,
  - (5) bezpečnostným pásom so záchytným systémom hornej časti trupu a so zariadením, ktoré samočinne zadrží telo užívateľa v prípade veľkého spomalenia:

- i) na sedadle každého člena letovej posádky a na každom sedadle vedľa pilotovho sedadla,
  - ii) na každom sedadle pozorovateľa v pilotnej kabíne,
- (6) bezpečnostným pásom so záchytným systémom hornej časti trupu na sedadlách pre minimálny požadovaný počet palubných sprievodcov.
- b) Bezpečnostný pás so záchytným systémom hornej časti trupu:
- (1) musí mať jednobodové rozopínanie,
  - (2) na sedadlách členov letovej posádky, na každom sedadle vedľa pilotovho sedadla a na sedadlách pre minimálny požadovaný počet palubných sprievodcov sa skladá z dvoch ramenných popruhov a bezpečnostného pásu, ktoré sa môžu použiť nezávisle.

#### **CAT.IDE.A.210 Signalizácia „pripútajte sa“ a „nefajčíte“**

Letúny, v ktorých všetky sedadlá pre cestujúcich nie sú viditeľné z pilotného priestoru, musia byť vybavené prostriedkami signalizujúcimi všetkým cestujúcim a palubným sprievodcom povinnosť pripútať sa a zákaz fajčenia.

#### **CAT.IDE.A.215 Vnútorne dvere a závesy**

Letúny musia byť vybavené:

- a) v prípade letúnov s maximálnou prevádzkovou konfiguráciou sedadiel (MOPSC) pre viac ako 19 cestujúcich uzamykateľnými dverami medzi pilotným priestorom a priestorom pre cestujúcich so štítkom s nápisom „len pre posádku“, ktoré neumožnia cestujúcim otvárať ich bez dovolenia člena letovej posádky,
- b) ľahko prístupným prostriedkom na otvorenie každých dverí oddeľujúcich priestor pre cestujúcich od priestoru s núdzovými východmi,
- c) prostriedkom, ktorý zabezpečí v otvorenej polohe všetky dvere alebo závesy oddeľujúce kabínu cestujúcich od iných priestorov, ktorými je potrebné prejsť na dosiahnutie požadovaného núdzového východu z niektorého sedadla pre cestujúcich,
- d) štítkom na každých vnútorných dverách alebo v blízkosti každého závesu, ktorými vedie cesta k núdzovému východu pre cestujúcich, označujúcim, že musia byť zabezpečené v otvorenej polohe počas vzletu a pristátia a
- e) prostriedkom umožňujúcim každému členovi posádky odomknúť ktorékoľvek dvere, ktoré sú obvykle prístupné pre cestujúcich a môžu byť cestujúcimi zamknuté.

#### **CAT.IDE.A.220 Súprava prvej pomoci**

- a) Letúny musia byť vybavené súpravami prvej pomoci v počtoch podľa tabuľky 1.

**Tabuľka 1: Počet požadovaných súprav prvej pomoci**

| Počet inštalovaných sedadiel pre cestujúcich | Počet požadovaných súprav prvej pomoci |
|--|--|
| 0 – 100                                      | 1                                      |
| 101 – 200                                    | 2                                      |
| 201 – 300                                    | 3                                      |
| 301 – 400                                    | 4                                      |
| 401 – 500                                    | 5                                      |
| 501 alebo viac                               | 6                                      |

- b) Súpravy prvej pomoci musia byť:
- (1) ľahko dostupné na použitie a
  - (2) pravidelne obnovované.

**CAT.IDE.A.225 Núdzová lekárska súprava prvej pomoci**

- a) Letúny s maximálnou prevádzkovou konfiguráciou sedadiel (MOPSC) pre viac ako 30 cestujúcich musia byť vybavené núdzovou lekárskou súpravou prvej pomoci, ak ľubovoľný bod plánovanej trasy je vzdialený viac ako 60 minút letu obvyklou cestovnou rýchlosťou od letiska, na ktorom možno rátať s kvalifikovanou lekárskou pomocou.
- b) Veliteľ lietadla zabezpečí, aby lieky podávali iba primerane kvalifikované osoby.
- c) Núdzová lekárska súprava prvej pomoci uvedená v písmene a) musí byť:
  - (1) prachotesná a vodotesná,
  - (2) počas prepravy chránená pred nepovolaným prístupom a
  - (3) pravidelne obnovovaná.

**CAT.IDE.A.230 Kyslík na prvú pomoc**

- a) Letúny s pretlakovou kabínou, na ktorých palube je predpísaná prítomnosť palubných sprievodcov, prevádzkované vo výškach nad 25 000 stôp musia byť vybavené zásobou nezriedeného kyslíka pre cestujúcich, ktorí by po strate pretlaku v kabíne mohli potrebovať kyslík z fyziologických dôvodov.
- b) Množstvo kyslíka podľa písmena a) je vypočítané na priemerný prietok najmenej 3 litre na STPD (štandardná teplota, tlak, suchý)/minútu/osobu. Táto zásoba kyslíka po strate pretlaku v kabíne postačuje na zvyšnú časť letu, ak je nadmorská výška v kabíne vyššia ako 8 000 stôp a nižšia ako 15 000 stôp, aspoň pre 2 % prepravovaných cestujúcich, v každom prípade však aspoň pre jednu osobu.

- c) K dispozícii musí byť dostatočný počet dýchacích prístrojov, najmenej však dva, a zariadenie umožňujúce palubným sprievodcom použiť zásoby kyslíka.
- d) Vybavenie kyslíka na prvú pomoc musí byť schopné privádzať každému užívateľovi prinajmenšom 4 litre kyslíka za minútu, STPD.

#### **CAT.IDE.A.235 Doplnkový prívod kyslíka – letúny s pretlakovou kabínou**

- a) Letúny s pretlakovou kabínou v tlakových nadmorských výškach nad 10 000 stôp musia mať vybavenie na doplnkový prívod kyslíka schopné uchovávať a vydávať množstvo kyslíka podľa tabuľky 1.
- b) Letúny s pretlakovou kabínou v tlakových nadmorských výškach nad 25 000 stôp musia byť vybavené:
  - (1) kyslíkovými maskami umožňujúcimi rýchle nasadenie pre členov letovej posádky,
  - (2) dostatočným počtom záložných kyslíkových vývodov a masiek alebo prenosných kyslíkových súprav s maskami, rovnomerne rozmiestnených v kabíne tak, aby bola zabezpečená okamžitá dostupnosť kyslíka pre každého palubného sprievodcu,
  - (3) dýchacou súpravou pripojenou ku zdroju kyslíka okamžite dostupnou pre každého palubného sprievodcu, nadpočetného člena posádky a každú osobu na sedadle pre cestujúcich, nech sedí kdekoľvek, a
  - (4) zariadením, ktoré letovej posádke signalizuje každý pokles pretlaku.
- c) V prípade letúnov s pretlakovou kabínou, ktorým bolo prvý raz vydané individuálne osvedčenie letovej spôsobilosti po 8. novembri 1998 a ktoré sa prevádzkujú v tlakových nadmorských výškach nad 25 000 stôp alebo sa prevádzkujú v tlakových nadmorských výškach 25 000 stôp a menších v podmienkach, ktoré im neumožňujú bezpečne zostúpiť počas 4 minút do tlakovej nadmorskej výšky 13 000 stôp, sa jednotlivé dýchacie súpravy podľa písmena b) bodu 3 uvedú do činnosti automaticky.
- d) Celkový počet dýchacích súprav a vývodov kyslíka je najmenej o 10 % väčší ako počet sedadiel. Tieto nadpočetné súpravy musia byť rovnomerne rozložené po celej kabíne pre cestujúcich.
- e) Bez ohľadu na písmeno a) sa môžu požiadavky na prívod kyslíka pre palubného(-ých) sprievodcu(-ov), nadpočetného(-ých) člena(-ov) posádky a cestujúceho (-ich) pre letúny bez osvedčenia na prevádzku vo výškach nad 25 000 stôp znížiť tak, aby zásoba postačovala na celý čas letu pri tlakovej výške v kabíne medzi 10 000 stôp a 13 000 stôp pre predpísaný počet palubných sprievodcov a pre aspoň 10 % cestujúcich, ak je v každom bode letenej trasy tento letún schopný bezpečne zostúpiť počas 4 minút do tlakovej nadmorskej výšky v kabíne 13 000 stôp.
- f) Minimálnou požadovanou zásobou v tabuľke 1 riadku 1 položky b) bode 1 a riadku 2 je zásoba kyslíka potrebná na zostup z maximálnej osvedčenej prevádzkovej nadmorskej výšky letúna konštantnou rýchlosťou klesania do 10 000 stôp počas 10 minút a potom letu ďalších 20 minút vo výške 10 000 stôp.
- g) Minimálnou požadovanou zásobou v tabuľke 1 riadku 1 položke b) bode 2 je zásoba kyslíka potrebná na zostup z maximálnej osvedčenej prevádzkovej nadmorskej výšky letúna konštantnou rýchlosťou klesania do 10 000 stôp počas 10 minút a potom letu ďalších 110 minút vo výške 10 000 stôp.

- h) Minimálnou požadovanou zásobou v tabuľke 1 riadku 3 je zásoba kyslíka potrebná na zostup z maximálnej osvedčenej prevádzkovej nadmorskej výšky letúna konštantnou rýchlosťou klesania do 15 000 stôp počas 10 minút.

**Tabuľka 1: Minimálne požiadavky na prívod kyslíka pre letúny s pretlakovou kabínou**

| <b>Prívod pre:</b>   | <b>Tlaková nadmorská výška v kabíne a jej trvanie</b>   |
|--|---|
| 1) Všetky osoby sediace a konajúce službu na sedadlách pilotného priestoru | <p>a) Po celý čas letu, keď je tlaková nadmorská výška v kabíne väčšia ako 13 000 stôp.</p> <p>b) Zvyšný čas letu, keď je tlaková nadmorská výška v kabíne väčšia ako 10 000 stôp, ale nie je väčšia ako 13 000 stôp po prvých 30 minútach v uvedených nadmorských výškach, v každom prípade však najmenej:</p> <p>(1) 30 minút pre letúny osvedčené na lety v nadmorských výškach do 25 000 stôp a</p> <p>(2) 2 hodiny pre letúny osvedčené na lety v nadmorských výškach nad 25 000 stôp.</p> |
| 2) Predpísaný počet palubných sprievodcov                                  | <p>a) Po celý čas letu, keď je tlaková nadmorská výška v kabíne väčšia ako 13 000 stôp, ale najmenej 30 minút.</p> <p>b) Zvyšný čas letu, keď je tlaková nadmorská výška v kabíne väčšia ako 10 000 stôp, najviac však 13 000 stôp po prvých 30 minútach v uvedených nadmorských výškach.</p>   |
| 3) 100 % cestujúcich *   | Po celý čas letu, keď je tlaková nadmorská výška v kabíne väčšia ako 15 000 stôp, ale najmenej 10 minút.  |
| 4) 30 % cestujúcich *  | Po celý čas letu, keď je tlaková nadmorská výška v kabíne väčšia ako 14 000 stôp, najviac však 15 000 stôp.   |
| 5) 10 % cestujúcich *  | Zvyšný čas letu, keď je tlaková nadmorská výška v kabíne väčšia ako 10 000 stôp, najviac však 14 000 stôp po prvých 30 minútach v uvedených nadmorských výškach.  |

\* Počty cestujúcich v tabuľke 1 sa týkajú cestujúcich, ktorí skutočne sú na palube, vrátane malých detí do dvoch rokov.

#### **CAT.IDE.A.240 Doplnkový prívod kyslíka – letúny bez pretlakovej kabíny**

Letúny bez pretlakovej kabíny v tlakových nadmorských výškach nad 10 000 stôp musia mať vybavenie na doplnkový prívod kyslíka schopné uchovávať a vydávať množstvo kyslíka podľa tabuľky 1.

**Tabuľka 1: Minimálne požiadavky na prívod kyslíka pre letúny bez pretlakovej kabíny**

| <b>Prívod pre:</b>  | <b>Tlaková nadmorská výška v kabíne a jej trvanie</b>   |
|---|---|
| 1) Všetky osoby sediace a konajúce službu na sedadlách pilotného priestoru a členovia posádky, ktorí pomáhajú letovej posádke pri plnení úloh | Po celý čas letu, keď je tlaková nadmorská výška väčšia ako 10 000 stôp.  |
| 2) Predpísaný počet palubných sprievodcov   | Po celý čas letu, keď je tlaková nadmorská výška väčšia ako 13 000 stôp, a ľubovoľný interval dlhší ako 30 minút, keď je tlaková nadmorská výška väčšia ako 10 000 stôp, ale najviac 13 000 stôp. |
| 3) Nadpočetní členovia posádky a 100 % cestujúcich *  | Po celý čas letu, keď je tlaková nadmorská výška väčšia ako 13 000 stôp.  |
| 4) 10 % cestujúcich *   | Celý čas letu po 30 minútach v tlakovej nadmorskej výške väčšej ako 10 000 stôp, ale najviac 13 000 stôp.   |

\* Počty cestujúcich v tabuľke 1 sa týkajú cestujúcich, ktorí skutočne sú na palube, vrátane malých detí do dvoch rokov.

#### **CAT.IDE.A.245 Ochranné dýchacie vybavenie posádky**

- a) Letúny s pretlakovou kabínou a letúny bez pretlakovej kabíny s maximálnou schválenou vzletovou hmotnosťou (MCTOM) väčšou ako 5 700 kg alebo s maximálnou prevádzkovou konfiguráciou sedadiel (MOPSC) pre viac ako 19 cestujúcich musia mať ochranné dýchacie vybavenie na ochranu očí, nosa a úst a počas najmenej 15 minút na prívod:
  - (1) kyslíka pre každého člena letovej posádky konajúceho službu v pilotnom priestore,
  - (2) dýchatelného vzduchu pre každého z predpísaného počtu palubných sprievodcov v blízkosti jeho prideleného pracovného miesta a
  - (3) dýchatelného vzduchu z prenosného ochranného dýchacieho prístroja pre jedného člena letovej posádky v blízkosti jeho prideleného pracovného miesta, ak tvorí letovú posádku viac ako jedna osoba a na palube nie je palubný sprievodca.
- b) Ochranné dýchacie vybavenie (PBE) určené pre letovú posádku musí byť umiestnené v pilotnom priestore a musí byť prístupné na okamžité použitie každým z predpísaného počtu členov letovej posádky na jeho pridelenom pracovnom mieste.
- c) PBE určené na použitie palubnými sprievodcami musí byť umiestnené blízko pracovného miesta každého z predpísaného počtu palubných sprievodcov.
- d) Letúny musia byť vybavené ďalšími prenosnými PBE, umiestnenými blízko ručných hasiacich prístrojov uvedených v CAT.IDE.A.250 alebo v blízkosti vchodu do nákladového priestoru v prípade, že je hasiaci prístroj umiestnený v nákladovom priestore.



- e) PBE nesmie pri používaní brániť komunikácii požadovanej v CAT.IDE.A.170, CAT.IDE.A.175, CAT.IDE.A.270 a CAT.IDE.A.330.

#### **CAT.IDE.A.250 Ručné hasiace prístroje**

- a) Letúny musia byť vybavené najmenej jedným ručným hasiacim prístrojom v pilotnom priestore.
- b) Aspoň jeden ručný hasiaci prístroj musí byť umiestnený alebo musí byť ľahko dostupný na použitie v každom palubnom bufete, ktorý nie je v hlavnom priestore pre cestujúcich.
- c) Aspoň jeden ručný hasiaci prístroj musí byť ľahko dostupný na použitie v každom nákladovom alebo batožinovom priestore triedy A alebo triedy B a v každom nákladovom priestore triedy E, do ktorého má posádka počas letu prístup.
- d) Druh a množstvo hasiacich látok požadovaných hasiacich prístrojov musí byť vhodné pre druhy požiarov, ktoré môžu vzniknúť v priestoroch, pre ktoré je hasiaci prístroj určený, aby sa minimalizovalo nebezpečenstvo koncentrácie jedovatých plynov v priestoroch pre ľudí.
- e) Letúny musia byť vybavené prinajmenšom takým počtom ručných hasiacich prístrojov, aký je uvedený v tabuľke 1, pričom musia byť vhodne umiestnené v každom priestore pre cestujúcich.

**Tabuľka 1: Počet ručných hasiacich prístrojov**

| <b>Maximálna prevádzková konfigurácia sedadiel (MOPSC) pre počet cestujúcich</b> | <b>Počet hasiacich prístrojov</b> |
|--|-----------------------------------|
| 7 – 30   | 1                                 |
| 31 – 60  | 2                                 |
| 61 – 200   | 3                                 |
| 201 – 300  | 4                                 |
| 301 – 400  | 5                                 |
| 401 – 500  | 6                                 |
| 501 – 600  | 7                                 |
| 601 alebo viac   | 8                                 |

#### **CAT.IDE.A.255 Havarijné sekery a sochory**

- a) Letúny s maximálnou schválenou vzletovou hmotnosťou (MCTOM) väčšou ako 5 700 kg alebo s maximálnou prevádzkovou konfiguráciou sedadiel (MOPSC) pre viac ako 19

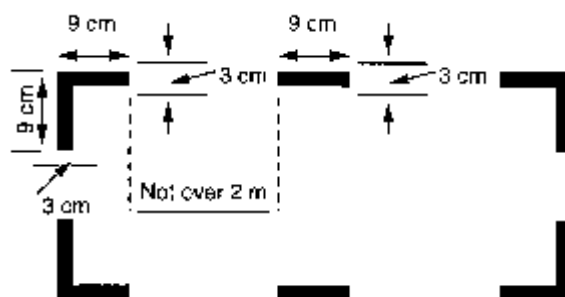
cestujúcich musia byť vybavené najmenej jednou sekerou alebo sochorom umiestneným v pilotnom priestore.

- b) V prípade letúnov s MOPSC pre viac ako 200 cestujúcich musí byť na palube ďalšia sekera alebo sochor v priestore palubného bufetu umiestneného najviac v zadnej časti lietadla alebo blízko neho.
- c) Sekery a sochory umiestnené v priestoroch pre cestujúcich nesmú byť viditeľné cestujúcimi.

#### CAT.IDE.A.260 Označenie miest na vniknutie do trupu letúna

Ak sú na trupe letúna označené miesta vhodné na vniknutie záchranných čiat do letúna v naliehavom prípade, tieto miesta sú označené tak, ako je znázornené na obrázku 1.

#### Obrázok 1: Označenie miest na vniknutie do trupu letúna



#### CAT.IDE.A.265 Prostriedky na núdzové opustenie letúna

- a) Letúny s výškou dolného rámu núdzových východov pre cestujúcich viac ako 1,83 m (6 stôp) nad zemou musia byť vybavené pri každom takomto východe zariadením umožňujúcim cestujúcim a posádke dostať sa v naliehavom prípade bezpečne na zem.
- b) Bez ohľadu na písmeno a) takéto zariadenie nemusí byť pri núdzových východoch nad krídlami, ak označené miesto na konštrukcii lietadla, kde končí úniková cesta, je menej ako 1,83 m (6 stôp) nad zemou, ak stojí letún s vysunutým pristávacím zariadením na zemi a jeho vztlakové klapky sú v pristávacej alebo vzletovej polohe, podľa toho, ktorá poloha je vyššie nad zemou.
- c) Letúny, pre ktoré je predpísaný osobitný núdzový východ pre letovú posádku s najnižším bodom viac ako 1,83 m (6 stôp) nad zemou, musia byť vybavené zariadením, ktoré pomôže všetkým členom letovej posádky dostať sa v naliehavom prípade bezpečne na zem.
- d) Výšky uvedené v písmenách a) a c) sa merajú:
  - (1) s vysunutým pristávacím zariadením a
  - (2) po sklopení alebo nevysunutí jedného alebo viac podvozkov pristávacieho zariadenia v prípade letúna s typovým osvedčením vydaným po 31. marci 2000.

### CAT.IDE.A.270 Megafóny

Letúny s maximálnou prevádzkovou konfiguráciou sedadiel (MOPSC) pre viac ako 60 cestujúcich s najmenej jedným cestujúcim na palube musia byť vybavené prenosnými batériovými megafónmi ľahko dostupnými na použitie členmi posádky pri evakuácii letúna v naliehavých prípadoch v týchto počtoch:

- a) Pre každú palubu cestujúcich:

**Tabuľka 1: Počet megafónov**

| Počet sedadiel pre cestujúcich | Počet megafónov |
|--------------------------------|-----------------|
| 61 až 99                       | 1               |
| 100 alebo viac                 | 2               |

- b) Pre letúny s viac ako jednou palubou pre cestujúcich je predpísaný najmenej jeden megafón vo všetkých prípadoch, keď je počet sedadiel pre cestujúcich väčší ako 60.

### CAT.IDE.A.275 Núdzové osvetlenie a označenie

- a) Letúny s maximálnou prevádzkovou konfiguráciou sedadiel (MOPSC) pre viac ako 9 cestujúcich musia byť vybavené systémom núdzového osvetlenia napájaným zo samostatného zdroja na uľahčenie evakuácie letúna.
- b) V prípade letúnov s MOPSC pre viac ako 19 cestujúcich musí systém núdzového osvetlenia uvedený v písmene a) obsahovať:
- (1) zdroje napájania celkového osvetlenia kabíny,
  - (2) osvetlenie interiéru v priestoroch núdzových východov na úrovni podlahy,
  - (3) osvetlenie označenia núdzových východov a smeru k núdzovým východom,
  - (4) vonkajšie núdzové osvetlenie pre nočné lety pri všetkých núdzových východoch na krídlach a pri núdzových východoch, kde sú predpísané prostriedky na uľahčenie opustenia letúna, v prípade letúnov, pre ktoré bola podaná žiadosť o typové osvedčenie alebo ekvivalent pred 1. májom 1972,
  - (5) vonkajšie núdzové osvetlenie na nočné lety pri všetkých núdzových východoch v prípade letúnov, pre ktoré bola podaná žiadosť o typové osvedčenie alebo ekvivalent po 30. apríli 1972 a
  - (6) systém(y) značenia únikovej cesty v blízkosti podlahy v priestoroch pre cestujúcich v prípade letúnov, ktorých typové osvedčenie bolo prvý raz vydané 31. decembra 1957 alebo neskôr.
- c) V prípade letúnov s MOPSC pre 19 cestujúcich alebo menej a s typovým osvedčením na základe predpisov letovej spôsobilosti vydaných agentúrou musí systém núdzového osvetlenia uvedený v písmene a) obsahovať vybavenie uvedené v písmene b) body 1 až 3.
- d) V prípade letúnov s MOPSC pre 19 cestujúcich alebo menej, ktoré nemajú typové osvedčenie na základe predpisov letovej spôsobilosti vydaných agentúrou, musí systém núdzového osvetlenia uvedený v písmene a) obsahovať vybavenie uvedené v písmene b) bod 1.

- e) Letúny s MOPSC pre 9 cestujúcich alebo menej pre nočné lety musia byť vybavené zdrojmi napájania celkového osvetlenia kabíny na uľahčenie opustenia letúna.

#### **CAT.IDE.A.280 Núdzový vysielateľ polohy (ELT)**

- a) Letúny s maximálnou prevádzkovou konfiguráciou sedadiel (MOPSC) pre viac ako 19 cestujúcich musia byť vybavené aspoň:
  - (1) dvoma núdzovými vysielateľmi polohy (ELT), z ktorých jeden je automatický, v prípade letúnov, ktorým bolo prvý raz vydané individuálne osvedčenie letovej spôsobilosti po 1. júli 2008, alebo
  - (2) jedným automatickým ELT alebo dvoma ELT akéhokoľvek typu v prípade letúnov, ktorým bolo prvý raz vydané individuálne osvedčenie letovej spôsobilosti 1. júla 2008 alebo skôr.
- b) Letúny s MOPSC pre 19 cestujúcich alebo menej musia byť vybavené aspoň:
  - (1) jedným automatickým ELT v prípade letúnov, ktorým bolo prvý raz vydané individuálne osvedčenie letovej spôsobilosti po 1. júli 2008, alebo
  - (2) jedným ELT akéhokoľvek typu v prípade letúnov, ktorým bolo prvý raz vydané individuálne osvedčenie letovej spôsobilosti 1. júla 2008 alebo skôr.
- c) Núdzový vysielateľ polohy (ELT) akéhokoľvek typu musí byť schopný vysielateľ súčasne na frekvenciách 121,5 MHz a 406 MHz.

#### **CAT.IDE.A.285 Lety nad vodnou plochou**

- a) Záchrannými vestami pre všetky osoby na palube alebo rovnocennými plávacími zariadeniami pre všetky malé deti do dvoch rokov na palube uloženými tak, aby boli ľahko dostupné zo sedadiel alebo lôžok osôb, pre ktoré sú určené, musia byť vybavené tieto letúny:
  - (1) pozemné letúny letiace nad vodou vo vzdialenosti väčšej ako 50 námorných míľ od brehu, alebo vzlietajúce či pristávajúce na letisku, kde dráha vzletu alebo pristátia vedie nad vodou tak, že v prípade nehody by bolo pravdepodobné núdzové pristátie na vode, a
  - (2) vodné letúny letiace nad vodou.
- b) Každá záchranná vesta alebo rovnocenné plávacie zariadenie pre jednotlivca musí byť vybavené elektrickým svetlom na ľahšie určenie polohy osôb.
- c) Vodné letúny letiace nad vodou musia byť vybavené:
  - (1) vlečnou kotvou a ďalším vybavením potrebným na uľahčenie priviazania, zakotvenia alebo manévrovania vodného letúna na vode, zodpovedajúcim jeho veľkosti, hmotnosti a obsluhu, a
  - (2) zariadením na vydávanie zvukových signálov, ako je predpísané medzinárodnými predpismi na zabránenie zrážkam na mori.
- d) Letúny pri letoch nad vodou vo väčšej vzdialenosti od pevniny vhodnej na núdzové pristátie, než je vzdialenosť, ktorá zodpovedá:
  - (1) 120 minútam letu cestovnou rýchlosťou alebo 400 námorným míľam, podľa toho, čo je menej, v prípade letúnov schopných pokračovať v lete na letisko, ak vysadia

kritické pohonné jednotky v ľubovoľnom bode trasy alebo plánovanej odchýlky od nej, alebo

(2) 30 minútam letu cestovnou rýchlosťou alebo 100 námorným míľam, podľa toho, čo je menej, pre všetky ostatné letúny,

musia mať na palube vybavenie uvedené v písmene e).

e) Letúny zodpovedajúce ustanoveniam písmena d) musia mať na palube toto vybavenie:

(1) dostatočný počet záchranných člnov pre všetky osoby na palube letúna, ktoré musia byť uložené tak, aby sa v stave núdze ľahko pripravili na použitie, a ktoré musia mať dostatočnú veľkosť, aby stačili pre všetkých stroskotancov v prípade straty záchranného člnu najväčšej nosnosti,

(2) svetlo na určenie polohy stroskotanca v každom záchrannom člne,

(3) záchranné vybavenie vrátane prostriedkov na prežitie vhodných na let, ktorý má byť vykonaný, a

(4) najmenej dva núdzové vysielacie polohy ELT(S).

#### **CAT.IDE.A.305 Vybavenie na prežitie**

a) Letúny prevádzkované v oblastiach, kde by pátranie a záchrana boli osobitne náročné, musia byť vybavené:

(1) signalizačným zariadením na vydávanie tiesňových signálov,

(2) najmenej jedným núdzovým vysielateľom polohy ELT(S) a

(3) doplnkovým vybavením na prežitie pre trasu, na ktorej sa má letieť, s ohľadom na počet osôb na palube.

b) Doplnkové vybavenie na prežitie uvedené v písmene c) nemusí byť na palube, keď:

(1) letún zostáva vo vzdialenosti od oblasti, kde by pátranie a záchrana neboli osobitne náročné, ktorá zodpovedá:

i) 120 minútam letu cestovnou rýchlosťou s jedným nepracujúcim motorom pre letúny schopné pokračovať v lete na letisko, ak vysadia kritické pohonné jednotky v ľubovoľnom bode trasy alebo plánovanej odchýlky od trasy, alebo

ii) 30 minútam letu cestovnou rýchlosťou pre všetky ostatné letúny,

alebo

(2) letún s osvedčením na základe príslušných predpisov letovej spôsobilosti zostáva vo vzdialenosti zodpovedajúcej nanajvýš 90 minútam letu cestovnou rýchlosťou od priestoru vhodného na núdzové pristátie.

#### **CAT.IDE.A.325 Súprava slúchadiel s mikrofónom**

a) Letúny musia byť vybavené súpravou slúchadiel s ramienkovým alebo hrdlovým mikrofónom alebo iným rovnocenným mikrofónom pre každého člena letovej posádky na jemu určenom pracovnom mieste v pilotnom priestore.

b) Letúny prevádzkované podľa pravidiel letu podľa prístrojov (IFR) alebo v noci musia byť vybavené vysielacím tlačidlom na riadičoch (ručný ovládač pozdĺžneho sklonu a priečneho náklonu) pre každého predpísaného člena letovej posádky.

### **CAT.IDE.A.330 Rádiové komunikačné vybavenie**

- a) Letúny musia mať rádiové komunikačné vybavenie v súlade s príslušnými požiadavkami pre vzdušný priestor.
- b) Rádiové komunikačné vybavenie musí umožňovať spojenie na leteckej tiesňovej frekvencii 121,5 MHz.

### **CAT.IDE.A.335 Panel voliča n.f. výstupov**

Letúny pri prevádzke podľa pravidiel letu podľa prístrojov (IFR) musia byť vybavené panelom voliča n.f. výstupov, ktorý je prístupný z pracovného miesta každého požadovaného člena letovej posádky.

### **CAT.IDE.A.340 Rádiové vybavenie na lety VFR podľa viditeľných orientačných bodov na trasách**

Letúny pri prevádzke podľa pravidiel letu za viditeľnosti (VFR) na trasách s orientáciou podľa viditeľných orientačných bodov musia mať rádiové komunikačné vybavenie, pri bežných prevádzkových podmienkach potrebné na plnenie týchto funkcií:

- a) udržiavať spojenie s príslušnými pozemnými stanicami,
- b) udržiavať spojenie s príslušnými stanovišťami riadenia letovej prevádzky z ľubovoľného bodu v riadenom vzdušnom priestore, v ktorom sa počíta s vykonávaním letov, a
- c) prijímať meteorologické informácie.

### **CAT.IDE.A.345 Komunikačné a navigačné vybavenie na lety IFR alebo VFR po trasách, kde nie je možná orientácia podľa viditeľných orientačných bodov**

- a) Letúny pri prevádzke podľa pravidiel letu podľa prístrojov (IFR) alebo letu za viditeľnosti (VFR) na trasách, kde nie je možná orientácia podľa viditeľných orientačných bodov, musia mať rádiové komunikačné a navigačné vybavenie v súlade s príslušnými požiadavkami pre vzdušný priestor.
- b) Rádiové komunikačné vybavenie pozostáva aspoň z dvoch nezávislých rádiových komunikačných systémov potrebných za obvyklých prevádzkových podmienok na spojenie s príslušnou pozemnou stanicou z ktoréhokoľvek bodu na trase vrátane odchyľok od nej.
- c) Bez ohľadu na písmeno b) v prípade prevádzky na krátku vzdialenosť vo vzdušnom priestore NAT MNPS (špecifikácie minimálnej navigačnej výkonnosti pre severný Atlantický oceán) neprekračujúcej severný Atlantický oceán musia byť letúny vybavené najmenej jedným diaľkovým komunikačným systémom v prípade, ak sú pre príslušný vzdušný priestor uverejnené alternatívne komunikačné postupy.
- d) Letúny musia mať dostatočné navigačné vybavenie, ktoré zaistí, že v prípade poruchy jedného prvku vybavenia v ktorejkoľvek fáze letu zostávajúce vybavenie umožní bezpečnú navigáciu v súlade s letovým plánom.
- e) Letúny, pri ktorých lete sa počíta s pristátím v meteorologických podmienkach letu podľa prístrojov (IMC), musia mať primerané vybavenie umožňujúce navádzanie do bodu, z ktorého je možné vykonať vizuálne pristátie na každom letisku, kde sa počíta s pristátím v podmienkach IMC, a na každom určenom náhradnom letisku.

### **CAT.IDE.A.350 Odpovedač**

Letúny musia byť vybavené odpovedačom sekundárneho prehľadového radaru (SSR), ktorý hlási tlakovú nadmorskú výšku, a akoukoľvek ďalšou funkciou odpovedača SSR, ktorá sa pre letenú trasu požaduje.

### **CAT.IDE.A.355 Správa elektronických navigačných údajov**

- a) Prevádzkovateľ používa iba elektronickú navigačnú databázu, ktorá podporuje aplikáciu palubnej navigácie spĺňajúcu štandardy integrity primerané pre zamýšľané použitie údajov.
- b) Keď elektronická navigačná databáza podporuje aplikáciu palubnej navigácie potrebnú na prevádzku, pre ktorú sa v časti SPA vyžaduje povolenie, prevádzkovateľ musí preukázať príslušnému orgánu, že použitý postup a dodané produkty spĺňajú štandardy integrity primerané pre zamýšľané použitie údajov.
- c) Prevádzkovateľ priebežne monitoruje integritu postupu aj produktov buď priamo, alebo monitorovaním súladu poskytovateľov tretej strany.
- d) Prevádzkovateľ zabezpečuje včasnú distribúciu a vloženia aktuálnych a nezmenených elektronických navigačných údajov do všetkých letúnov, ktoré si to vyžadujú.

## Oddiel 2 – Vrtuľníky

### CAT.IDE.H.100 Prístroje a vybavenie – všeobecne

- a) Prístroje a vybavenie požadované v tejto časti sa musia schváliť v súlade s nariadením (ES) č. 1702/2003 s výnimkou týchto položiek:
- (1) náhradné poistky,
  - (2) elektrické baterky,
  - (3) presné hodiny,
  - (4) držiak máp,
  - (5) súprava na poskytnutie prvej pomoci,
  - (6) megafóny,
  - (7) vybavenie na prežitie a signalizačné vybavenie,
  - (8) vlečné kotvy a vybavenie na zakotvenie a
  - (9) zariadenia na pripútanie detí.
- c) Prístroje a vybavenie, ktoré sa nepožadujú v tejto časti a ktoré nemusia byť schválené v súlade s nariadením (ES) č. 1702/2003, ale sú na palube vrtuľníka, musia spĺňať tieto podmienky:
- (1) informácie získané z týchto prístrojov, vybavenia alebo príslušenstva nesmie letová posádka použiť na dosiahnutie súladu s prílohou I k nariadeniu (ES) č. 216/2008 alebo s CAT.IDE.H.330, CAT.IDE.H.335, CAT.IDE.H.340 a CAT.IDE.H.345 a
  - (2) prístroje a vybavenie nesmú ovplyvniť letovú spôsobilosť vrtuľníka, a to ani v prípade porúch alebo nesprávnej činnosti.
- d) Ak má vybavenie používať jeden člen letovej posádky na svojom pracovnom mieste počas letu, vybavenie musí byť ľahko ovládateľné z jeho pracovného miesta. Ak sa požaduje, aby jednu časť vybavenia obsluhovali viacerí členovia letovej posádky, musí byť inštalovaná tak, aby sa dala ľahko obsluhovať z každého pracovného miesta, z ktorého sa požaduje jej obsluha.
- e) Prístroje, ktoré používa ktorýkoľvek člen letovej posádky, musia byť usporiadané tak, aby umožňovali danému členovi letovej posádky ľahko vidieť ich údaje z pracovného miesta s čo najmenšou odchýlkou od polohy a zorného poľa, ktoré obyčajne zaujíma pri pohľade dopredu v smere letu.
- f) Všetko požadované núdzové vybavenie musí byť ľahko dostupné na okamžité použitie.

### CAT.IDE.H.105 Minimálne vybavenie pre let

Ak ktorékoľvek z prístrojov, prvkov vybavenia alebo funkcií vrtuľníka požadovaných na zamýšľaný let nefungujú alebo chýbajú, let sa nesmie začať, pokiaľ:

- a) prevádzka vrtuľníka neprebíha v súlade so zoznamom minimálneho vybavenia (MEL) prevádzkovateľa, alebo



- b) prevádzkovateľovi nepovolí príslušný orgán prevádzkovať vrtuľník v rámci obmedzení hlavného zoznamu minimálneho vybavenia (MMEL).

#### **CAT.IDE.H.115 Prevádzkové svetlá**

- a) Vrtuľníky prevádzkované vo dne podľa pravidiel letu za viditeľnosti (VFR) musia byť vybavené systémom protizrážkových svetiel.
- b) Vrtuľníky prevádzkované v noci alebo podľa pravidiel letu podľa prístrojov (IFR) musia byť popri ustanoveniach písmena a) vybavené:
- (1) osvetlením napájaným z elektrickej siete vrtuľníka zabezpečujúcim dostatočné osvetlenie všetkých prístrojov a vybavenia, ktoré sú nevyhnutné pre bezpečnú prevádzku vrtuľníka,
  - (2) osvetlením napájaným z elektrickej siete vrtuľníka zabezpečujúcim osvetlenie vo všetkých priestoroch pre cestujúcich,
  - (3) elektrickou baterkou pre každého predpísaného člena posádky vrtuľníka, ľahko dostupnou pri sedení na jemu pridelenom pracovnom mieste,
  - (4) navigačnými/polohovými svetlami,
  - (5) dvoma pristávacími reflektormi, z ktorých aspoň jeden je nastaviteľný počas letu, aby osvetľoval plochu pred vrtuľníkom a pod ním a plochu na oboch stranách vrtuľníka, a
  - (6) svetlami vyhovujúcimi medzinárodným predpisom na prevenciu zrážok na mori, ak je vrtuľník obojživelný.

#### **CAT.IDE.H.125 Denná prevádzka podľa VFR – letové a navigačné prístroje a súvisiace vybavenie**

Vrtuľníky prevádzkované počas dňa podľa pravidiel letu za viditeľnosti (VFR) musia mať toto vybavenie, dostupné z pracovného miesta pilota:

- a) prostriedky na meranie a zobrazovanie:
- (1) magnetického kurzu,
  - (2) času v hodinách, minútach a sekundách,
  - (3) tlakovej výšky,
  - (4) indikovanej rýchlosti,
  - (5) vertikálnej rýchlosti,
  - (6) sklzu,
- b) prostriedky na zobrazovanie:
- (1) teploty vonkajšieho vzduchu a
  - (2) nedostatočného napájania predpísaných letových prístrojov,
- c) keď sú na let potrební dvaja piloti, druhý pilot musí mať k dispozícii doplnkové samostatné prostriedky na zobrazovanie:
- (1) tlakovej výšky,

- (2) indikovanej rýchlosti,
  - (3) vertikálnej rýchlosti a
  - (4) sklzu,
- d) vrtuľníky s maximálnou schválenou vzletovou hmotnosťou (MCTOM) väčšou ako 3 175 kg alebo každý vrtuľník prevádzkovaný nad vodnou plochou, keď je mimo dohľadu pevniny alebo keď je viditeľnosť menšia ako 1 500 m, prostriedky na meranie a zobrazovanie:
- (1) letovej polohy a
  - (2) kurzu,
- e) prostriedky zabráňujúce nesprávnej činnosti systémov indikácie rýchlosti vplyvom kondenzácie alebo námrazy pre vrtuľníky s maximálnou schválenou vzletovou hmotnosťou (MCTOM) väčšou ako 3 175 kg alebo s maximálnou prevádzkovou konfiguráciou sedadiel (MOPSC) pre viac ako 9 cestujúcich.

### **CAT.IDE.H.130 Prevádzka podľa IFR alebo v noci – letové a navigačné prístroje a súvisiace vybavenie**

Vrtuľníky prevádzkované podľa pravidiel letu za viditeľnosti (VFR) v noci alebo podľa pravidiel letu podľa prístrojov (IFR) musia mať toto vybavenie dostupné z pracovného miesta pilota:

- a) prostriedky na meranie a zobrazovanie:
- (1) magnetického kurzu,
  - (2) času v hodinách, minútach a sekundách,
  - (3) indikovanej rýchlosti,
  - (4) vertikálnej rýchlosti,
  - (5) sklzu,
  - (6) letovej polohy a
  - (7) stabilizovaného smeru,
- b) dva prostriedky na meranie a zobrazovanie tlakovej výšky. Pre jednopilotnú prevádzku podľa VFR v noci sa jeden barometrický výškomer môže nahradiť rádiovým výškomerom,
- c) prostriedky na zobrazovanie:
- (1) teploty vonkajšieho vzduchu a
  - (2) nedostatočného napájania predpísaných letových prístrojov,
- d) prostriedky zabráňujúce nesprávnej činnosti systémov indikácie rýchlosti v dôsledku kondenzácie alebo námrazy požadovaných v písmene a) bode 3 a v písmene h) bode 2,
- e) prostriedky signalizujúce letovej posádke poruchu prostriedkov požadovaných v písmene d) pre vrtuľníky:
- (1) ktorým bolo individuálne osvedčenie letovej spôsobilosti vydané 1. augusta 1999 alebo neskôr, alebo

- (2) ktorým bolo individuálne osvedčenie letovej spôsobilosti vydané pred 1. augustom 1999, s maximálnou schválenou vzletovou hmotnosťou (MCTOM) väčšou ako 3 175 kg a s maximálnou prevádzkovou konfiguráciou sedadiel (MOPSC) pre viac ako 9 cestujúcich,
- f) záložný prostriedok na meranie a zobrazovanie letovej polohy:
- (1) je nepretržite napájaný počas normálnej prevádzky a po úplnom výpadku základného systému výroby elektrickej energie je napájaný zo zdroja nezávislého od základného systému výroby elektrickej energie,
  - (2) pracuje nezávisle od všetkých ostatných prostriedkov na meranie a zobrazovanie letovej polohy,
  - (3) dá sa používať z pracovného miesta každého pilota,
  - (4) automaticky sa uvedie do činnosti po úplnom výpadku základného systému výroby elektrickej energie,
  - (5) umožňuje spoľahlivú činnosť počas najmenej 30 minút alebo po dobu požadovanú na let na vhodné náhradné miesto pristátia, ak let prebieha nad nepriaznivým terénom alebo nad pobrežnými vodami, podľa toho, čo je dlhšie, od úplného výpadku základného systému výroby elektrickej energie s prihliadnutím na ostatné záťažové núdzového zdroja elektrickej energie a na prevádzkové postupy,
  - (6) je vhodne osvetlený počas všetkých fáz prevádzky a
  - (7) je spojený s prostriedkom, ktorý upozorní letovú posádku, keď napájanie prebieha z vlastného jednocelového napájacieho zdroja vrátane napájania z núdzového zdroja,
- g) náhradný zdroj statického tlaku pre prístroje na meranie výšky, rýchlosti a vertikálnej rýchlosti,
- h) keď sú na let potrební dvaja piloti, druhý pilot musí mať k dispozícii samostatné prostriedky na zobrazovanie:
- (1) tlakovej výšky,
  - (2) indikovanej rýchlosti,
  - (3) vertikálnej rýchlosti,
  - (4) sklzu,
  - (5) letovej polohy a
  - (6) stabilizovaného smeru,
- i) Pre prevádzku podľa IFR držiak mapy na mieste, kde je zabezpečená čitateľnosť mapy a kde môže byť pri nočnej prevádzke osvetlená.

### **CAT.IDE.H.135 Dodatočné vybavenie pre jednopilotné lety podľa IFR**

Vrtuľníky v jednopilotnej prevádzke podľa pravidiel letu podľa prístrojov (IFR) musia byť vybavené autopilotom s režimom aspoň automatického udržiavania nadmorskej výšky a kurzu.

#### **CAT.IDE.H.145 Rádiové výškomery**

- a) Vrtuľníky pri letoch nad vodou musia byť vybavené rádiovým výškomerom s hlasovou signalizáciou klesania pod vopred nastavenú výšku a optickou signalizáciou vo výške voliteľnej pilotom pri prevádzke:
- (1) mimo dohľadu pevniny,
  - (2) ak je dohľadnosť menšia ako 1 500 m,
  - (3) v noci, alebo
  - (4) vo vzdialenosti od pevniny zodpovedajúcej viac ako trom minútam letu obvyklou cestovnou rýchlosťou.

#### **CAT.IDE.H.160 Palubné zariadenie na určovanie poveternostných podmienok**

Vrtuľníky s maximálnou prevádzkovou konfiguráciou sedadiel (MOPSC) pre viac ako 9 cestujúcich pri prevádzke podľa pravidiel letu podľa prístrojov (IFR) alebo v noci musia byť vybavené palubným zariadením na určovanie poveternostných podmienok, ak sa v aktuálnych meteorologických hláseniach uvádza, že na letenej trase možno očakávať výskyt búrok alebo iných poveternostných podmienok, ktoré môžu byť nebezpečné a ktoré sa pokladajú za zistiteľné palubným zariadením na určovanie poveternostných podmienok.

#### **CAT.IDE.H.165 Doplnkové vybavenie na prevádzku v podmienkach námrazy v noci**

- a) Vrtuľníky prevádzkované v očakávaných alebo skutočných podmienkach námrazy v noci musia byť vybavené prostriedkami na osvetlenie alebo na zisťovanie tvoriaceho sa ľadu.
- b) Prostriedky na osvetlenie tvoriaceho sa ľadu nesmú spôsobovať osľňovanie alebo odrazy, ktoré by sťažovali členom posádky vykonávanie ich povinností.

#### **CAT.IDE.H.170 Systém palubného telefónu letovej posádky**

Vrtuľníky prevádzkované viacerými členmi letovej posádky musia byť vybavené systémom palubného telefónu letovej posádky vrátane súprav slúchadiel s mikrofónom pre každého člena letovej posádky.

#### **CAT.IDE.H.175 Systém palubného telefónu členov posádky**

Vrtuľníky musia byť vybavené systémom palubného telefónu členov posádky, ak je na palube iný člen posádky ako člen letovej posádky.

#### **CAT.IDE.H.180 Palubný rozhlas**

- a) Vrtuľníky s maximálnou prevádzkovou konfiguráciou sedadiel (MOPSC) pre viac ako 9 cestujúcich musia byť vybavené palubným rozhlasom s výnimkou:
- (1) vrtuľníkov s MOPSC pre viac ako 9 cestujúcich a menej ako 20, ak
    - i) je vrtuľník navrhnutý bez priečky medzi pilotom a cestujúcimi a
    - ii) je prevádzkovateľ schopný preukázať, že počas letu je pilotov hlas počuteľný a zrozumiteľný na všetkých sedadlách pre cestujúcich.

### CAT.IDE.H.185 Zapisovač zvuku v kabíne

- a) Zapisovačom zvuku v kabíne (CVR) musia byť vybavené tieto typy vrtuľníkov:
- (1) všetky vrtuľníky s maximálnou schválenou vzletovou hmotnosťou (MCTOM) väčšou ako 7 000 kg a
  - (2) vrtuľníky s MCTOM väčšou ako 3 175 kg, ktorým bolo prvý raz vydané individuálne osvedčenie letovej spôsobilosti po 1. januári 1987.
- b) Zapisovač zvuku v kabíne má byť schopný uchovať informácie zaznamenané aspoň za:
- (1) posledné 2 hodiny v prípade vrtuľníkov uvedených v písmene a) bodoch 1 a 2, ktorým bolo prvý raz vydané individuálne osvedčenie letovej spôsobilosti 1. januára 2016 alebo neskôr,
  - (2) poslednú 1 hodinu v prípade vrtuľníkov uvedených v písmene a) bode 1, ktorým bolo prvý raz vydané individuálne osvedčenie letovej spôsobilosti 1. augusta 1999 alebo neskôr a pred 1. januárom 2016,
  - (3) posledných 30 minút v prípade vrtuľníkov uvedených v písmene a) bode 1, ktorým bolo prvý raz vydané individuálne osvedčenie letovej spôsobilosti pred 1. augustom 1999, alebo
  - (4) posledných 30 minút v prípade vrtuľníkov uvedených v písmene a) bode 2, ktorým bolo prvý raz vydané individuálne osvedčenie letovej spôsobilosti pred 1. januárom 2016.
- c) Zapisovač zvuku v kabíne zaznamenáva so záznamom času:
- (1) rádiatelefonné spojenie vysielané alebo prijímané v pilotnom priestore,
  - (2) dorozumievanie členov letovej posádky používajúcich systém palubného telefónu a palubného rozhlasu, ak je inštalovaný,
  - (3) zvukové prostredie pilotného priestoru zahŕňajúce bez prerušovania:
    - i) v prípade vrtuľníkov, ktorým bolo prvý raz vydané individuálne osvedčenie letovej spôsobilosti 1. augusta 1999 alebo neskôr, akustické signály prijímané z každého mikrofónu člena posádky,
    - ii) v prípade letúnov, ktorým bolo prvý raz vydané individuálne osvedčenie letovej spôsobilosti pred 1. augustom 1999, podľa možnosti akustické signály prijímané z každého mikrofónu člena posádky,
  - a
  - (4) hlasové alebo akustické signály identifikujúce prostriedky na navigáciu a priblíženie zavádzané do slúchadiel alebo reproduktorov.
- d) Zapisovač zvuku v kabíne musí začať zaznamenávať skôr, než sa vrtuľník začne pohybovať vlastnou silou, a musí pokračovať v zápise do skončenia letu, a to dovtedy, kým vrtuľník neprestane byť schopný pohybu vlastnou silou.
- e) Popri ustanoveniach písmena d) v prípade vrtuľníkov uvedených v písmene a) bode 2, ktorým bolo prvý raz vydané individuálne osvedčenie letovej spôsobilosti 1. augusta 1999 alebo neskôr:

#### Príloha IV „Časť CAT“

- (1) zapisovač zvuku v kabíne musí samočinne začať zaznamenávať skôr, než sa vrtuľník začne pohybovať vlastnou silou, a musí pokračovať v zápise do skončenia letu, a to dovtedy, kým vrtuľník neprestane byť schopný pohybu vlastnou silou,
  - (2) ak je k dispozícii elektrické napájanie, musí začať zapisovač zvuku v kabíne zaznamenávať čo najskôr v priebehu vykonávania kontrolných úkonov pred začiatkom letu a zaznamenávať až do vykonania kontrolných úkonov bezprostredne nasledujúcich po zastavení motora na konci letu.
- f) Zapisovač zvuku v kabíne musí mať zariadenie uľahčujúce určenie jeho polohy vo vode.

#### **CAT.IDE.H.190 Zapisovač letových údajov**

- a) Zapisovačom letových údajov (FDR), ktorý používa digitálnu metódu zápisu a ukladania dát do pamäte a metódu pohotového vyhľadávania takých dát v pamäťovom médiu, musia byť vybavené tieto vrtuľníky:
- (1) vrtuľníky s maximálnou schválenou vzletovou hmotnosťou (MCTOM) väčšou ako 3 175 kg, ktorým bolo prvý raz vydané individuálne osvedčenie letovej spôsobilosti 1. augusta 1999 alebo neskôr, a
  - (2) vrtuľníky s MCTOM väčšou ako 7 000 kg, alebo s maximálnou prevádzkovou konfiguráciou sedadiel (MOPSC) pre viac ako 9 cestujúcich, ktorým bolo prvý raz vydané individuálne osvedčenie letovej spôsobilosti 1. januára 1989 alebo neskôr, ale pred 1. augustom 1999.
- b) Zapisovač letových údajov zaznamenáva parametre potrebné na presné určenie:
- (1) letovej dráhy, rýchlosti, letovej polohy, výkonu motora, prevádzky a konfigurácie a má byť schopný uchovať údaje zaznamenané aspoň za posledných 10 hodín v prípade vrtuľníkov uvedených v písmene a) bode 1, ktorým bolo prvý raz vydané individuálne osvedčenie letovej spôsobilosti 1. januára 2016 alebo neskôr,
  - (2) letovej dráhy, rýchlosti, letovej polohy, výkonu motora a prevádzky a má byť schopný uchovať údaje zaznamenané aspoň za posledných 8 hodín v prípade vrtuľníkov uvedených v písmene a) bode 1, ktorým bolo prvý raz vydané individuálne osvedčenie letovej spôsobilosti pred 1. januárom 2016, alebo
  - (3) letovej dráhy, rýchlosti, letovej polohy, výkonu motora a prevádzky a má byť schopný uchovať údaje zaznamenané aspoň za posledných 5 hodín v prípade vrtuľníkov uvedených v písmene a) bode 2.
- c) Údaje sa musia získavať z palubných zdrojov vrtuľníka umožňujúcich presnú koreláciu s informáciami zobrazovanými letovej posádke.
- d) Zapisovač letových údajov musí začať samočinne zaznamenávať údaje skôr, než sa vrtuľník začne pohybovať vlastnou silou, a samočinne skončiť, keď vrtuľník prestane byť schopný pohybu vlastnou silou.
- e) Zapisovač letových údajov musí mať zariadenie uľahčujúce určenie jeho polohy vo vode.

#### **CAT.IDE.H.195 Zaznamenávanie dátového spojenia**

- a) Vrtuľníky, ktorým bolo prvý raz vydané individuálne osvedčenie letovej spôsobilosti 8. apríla 2014 alebo neskôr a ktoré majú možnosť vykonávať komunikáciu dátovým

spojením a vyžaduje sa ich vybavenie zapisovačom zvuku v kabíne (CVR), na zapisovač podľa možnosti zaznamenávajú:

- (1) správy komunikácie dátovým spojením do vrtuľníka a z vrtuľníka týkajúce sa komunikácie s letovými prevádzkovými službami (ATS) vrátane správ využívaných v týchto aplikáciách:
    - i) začiatok dátového spojenia,
    - ii) komunikácia medzi riadiacim letovej prevádzky a pilotom,
    - iii) adresné sledovanie,
    - iv) letové informácie,
    - v) vysielanie sledovania lietadla, pokiaľ to umožňuje architektúra systému,
    - vi) údaje prevádzkového riadenia lietadla, pokiaľ to umožňuje architektúra systému, a
    - vii) grafika, pokiaľ to umožňuje architektúra systému,
  - (2) informácie, ktoré umožňujú koreláciu so všetkými súvisiacimi záznamami týkajúcimi sa komunikácie dátovým spojením a uloženými mimo vrtuľníka, a
  - (3) informácie o čase a prioritě správ v rámci komunikácie dátovým spojením, pri zohľadnení architektúry systému.
- b) Zapisovač používa digitálnu metódu zápisu a ukladania dát a informácií do pamäte a metódu vyhľadávania takýchto dát. Metóda zápisu musí umožniť, aby sa dáta dali porovnávať s dátami zaznamenanými na zemi.
- c) Zapisovač má byť schopný uchovať dáta zaznamenané aspoň za taký čas, ako je stanovené pre zapisovač zvuku v kabíne (CVR) v CAT.IDE.H.185.
- d) Zapisovač musí mať zariadenie uľahčujúce určenie jeho polohy vo vode.
- e) Požiadavky na logiku spustenia a zastavenia zapisovača sú rovnaké, ako požiadavky na logiku spustenia a zastavenia zapisovača zvuku v kabíne (CVR) uvedené v CAT.IDE.H.185 písm. d) a e).

#### **CAT.IDE.H.200 Kombinovaný zapisovač letových údajov a zvuku v kabíne**

Súlad s požiadavkami na zapisovač zvuku v kabíne (CVR) a zapisovač letových údajov (FDR) sa môže dosiahnuť jedným kombinovaným zapisovačom na palube.

#### **CAT.IDE.H.205 Sedadlá, bezpečnostné pásy, zádržné systémy a zariadenia na pripútanie detí**

- a) Vrtuľníky musia byť vybavené:
- (1) sedadlom alebo lôžkom pre každú osobu vo veku 24 mesiacov a staršiu,
  - (2) sedadlami pre palubných sprievodcov,
  - (3) bezpečnostným pásom na každom sedadle cestujúceho a záchytnými popruhmi na každom lôžku,
  - (4) bezpečnostným pásom so záchytným systémom hornej časti trupu na každom sedadle cestujúceho pre každú osobu vo veku 2 roky a staršiu v prípade vrtuľníkov, ktorým

bolo prvý raz vydané individuálne osvedčenie letovej spôsobilosti 1. augusta 1999 alebo neskôr,

- (5) zariadením na pripútanie detí (CRD) pre každú osobu na palube mladšiu ako 2 roky,
  - (6) bezpečnostným pásom so záchytným systémom hornej časti trupu a so zariadením, ktoré samočinne zadrží telo užívateľa v prípade veľkého spomalenia, na sedadle každého člena letovej posádky a
  - (7) bezpečnostným pásom so záchytným systémom hornej časti trupu na sedadlách pre minimálny požadovaný počet palubných sprievodcov.
- b) Bezpečnostný pás so záchytným systémom hornej časti trupu:
- (1) musí mať jednobodové rozopínanie,
  - (2) sa skladá z dvoch ramenných popruhov a bezpečnostného pásu, ktoré sa môžu použiť nezávisle.

#### **CAT.IDE.H.210 Signalizácia „pripútajte sa“ a „nefajčite“**

Vrtuľníky, v ktorých všetky sedadlá pre cestujúcich nie sú viditeľné zo sedadla(-iel) letovej posádky, musia byť vybavené prostriedkami signalizujúcimi všetkým cestujúcim a palubným sprievodcom povinnosť pripútať sa a zákaz fajčenia.

#### **CAT.IDE.H.220 Súpravy prvej pomoci**

- a) Vrtuľníky musia byť vybavené najmenej jednou súpravou prvej pomoci.
- b) Súpravy prvej pomoci musia byť:
  - (1) ľahko dostupné na použitie a
  - (2) pravidelne obnovované.

#### **CAT.IDE.H.240 Doplnkový prívod kyslíka – vrtuľníky bez pretlakovej kabíny**

Vrtuľníky bez pretlakovej kabíny v tlakových nadmorských výškach nad 10 000 stôp musia mať vybavenie na doplnkový prívod kyslíka schopné uchovávať a vydávať množstvo kyslíka podľa nasledujúcich tabuliek.

**Tabuľka 1: Minimálne požiadavky na prívod kyslíka pre zložené vrtuľníky bez pretlakovej kabíny**

| <b>Prívod pre:</b>  | <b>Tlaková nadmorská výška v kabíne a jej trvanie</b>                                |
|---|--|
| 1) Všetky osoby sediace a konajúce službu na sedadlách pilotného priestoru a členovia posádky, ktorí pomáhajú letovej posádke pri plnení úloh | Po celý čas letu, keď je tlaková nadmorská výška väčšia ako 10 000 stôp.             |
| 2) Predpísaný počet palubných sprievodcov   | Po celý čas letu, keď je tlaková nadmorská výška väčšia ako 13 000 stôp, a ľubovoľný |



Príloha IV „Časť CAT“

|  |  |
|--|--|
|  | interval dlhší ako 30 minút, keď je tlaková nadmorská výška väčšia ako 10 000 stôp, ale najviac 13 000 stôp. |
| 3) Nadpočetní členovia posádky a 100 % cestujúcich * | Po celý čas letu, keď je tlaková nadmorská výška väčšia ako 13 000 stôp.                                     |
| 4) 10 % cestujúcich *                                | Celý čas letu po 30 minútach v tlakovej nadmorskej výške väčšej ako 10 000 stôp, ale najviac 13 000 stôp.    |

\* Počty cestujúcich v tabuľke 1 sa týkajú cestujúcich, ktorí skutočne sú na palube, vrátane malých detí do dvoch rokov.

**Tabuľka 2: Minimálne požiadavky na prívod kyslíka pre iné ako zložené vrtuľníky bez pretlakovej kabíny**

| Prívod pre:  | Tlaková nadmorská výška v kabíne a jej trvanie  |
|--|---|
| 1) Všetky osoby sediace a konajúce službu na sedadlách pilotného priestoru, členovia posádky, ktorí pomáhajú letovej posádke pri plnení úloh, a predpísaný počet palubných sprievodcov | Po celý čas letu, keď je tlaková nadmorská výška väčšia ako 13 000 stôp, a ľubovoľný interval dlhší ako 30 minút, keď je tlaková nadmorská výška väčšia ako 10 000 stôp, ale najviac 13 000 stôp. |
| 2) Nadpočetní členovia posádky a 100 % cestujúcich *   | Po celý čas letu, keď je tlaková nadmorská výška väčšia ako 13 000 stôp.  |
| 3) 10 % cestujúcich *  | Celý čas letu po 30 minútach v tlakovej nadmorskej výške väčšej ako 10 000 stôp, ale najviac 13 000 stôp.   |

\* Počty cestujúcich v tabuľke 2 sa týkajú cestujúcich, ktorí skutočne sú na palube, vrátane malých detí do dvoch rokov.

**CAT.IDE.H.250 Ručné hasiace prístroje**

- Vrtuľníky musia byť vybavené najmenej jedným ručným hasiacim prístrojom v pilotnom priestore.
- Aspoň jeden ručný hasiaci prístroj musí byť umiestnený alebo musí byť ľahko dostupný na použitie v každom palubnom bufete, ktorý nie je v hlavnom priestore pre cestujúcich.
- Aspoň jeden ručný hasiaci prístroj musí byť ľahko dostupný na použitie v každom nákladovom priestore prístupnom počas letu pre členov posádky.
- Druh a množstvo hasiacich látok požadovaných hasiacich prístrojov musí byť vhodné pre druhy požiarov, ktoré môžu vzniknúť v priestoroch, pre ktoré je hasiaci prístroj určený, aby sa minimalizovalo nebezpečenstvo koncentrácie jedovatých plynov v priestoroch pre ľudí.

- e) Vrtuľníky musia byť vybavené prinajmenšom takým počtom ručných hasiacich prístrojov, aký je uvedený v tabuľke 1, pričom musia byť vhodne umiestnené, aby boli ľahko dostupné na použitie v každom priestore pre cestujúcich.

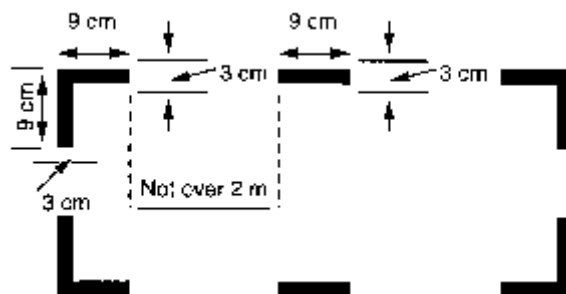
**Tabuľka 1: Počet ručných hasiacich prístrojov**

| Maximálna prevádzková konfigurácia sedadiel (MOPSC) pre počet cestujúcich | Počet hasiacich prístrojov |
|---|----------------------------|
| 7 – 30  | 1                          |
| 31 – 60   | 2                          |
| 61 – 200  | 3                          |

### CAT.IDE.H.260 Označenie miest na vniknutie do trupu vrtuľníka

Ak sú na trupe vrtuľníka označené miesta vhodné na vniknutie záchranných čiat do vrtuľníka v naliehavom prípade, tieto miesta sú označené tak, ako je znázornené na obrázku 1.

**Obrázok 1: Označenie miest na vniknutie do trupu vrtuľníka**



### CAT.IDE.A.270 Megafóny

Vrtuľníky s maximálnou prevádzkovou konfiguráciou sedadiel (MOPSC) pre viac ako 19 cestujúcich musia byť vybavené jedným prenosným batériovým megafónom ľahko dostupným na použitie členmi posádky pri evakuácii vrtuľníka v naliehavých prípadoch.

### CAT.IDE.H.275 Núdzové osvetlenie a označenie

- a) Vrtuľníky s maximálnou prevádzkovou konfiguráciou sedadiel (MOPSC) pre viac ako 19 cestujúcich musia byť vybavené:
- (1) systémom núdzového osvetlenia so samostatným zdrojom napájania pre celkové osvetlenie kabíny na uľahčenie evakuácie vrtuľníka a
  - (2) označením núdzových východov a smerovkami k nim viditeľnými za denného svetla alebo v tme.
- b) Vrtuľníky musia byť vybavené označením núdzových východov viditeľným za denného svetla alebo v tme pri prevádzke:

- (1) v prvej alebo druhej výkonnostnej triede pri lete nad vodou vo vzdialenosti od pevniny, ktorá zodpovedá viac ako 10 minútam letu normálnou cestovnou rýchlosťou, alebo
- (2) v tretej výkonnostnej triede pri lete nad vodou vo vzdialenosti od pevniny, ktorá zodpovedá viac ako 3 minútam letu normálnou cestovnou rýchlosťou.

#### **CAT.IDE.H.280 Núdzový vysielateľ polohy (ELT)**

- a) Vrtuľníky musia byť vybavené aspoň jedným automatickým núdzovým vysielateľom polohy (ELT).
- b) Vrtuľníky prevádzkované v prvej alebo druhej výkonnostnej triede používané na prevádzku mimo pevniny na lety nad vodou v nepriaznivom prostredí a vo vzdialenosti od pevniny, ktorá zodpovedá viac ako 10 minútam letu normálnou cestovnou rýchlosťou, musia byť vybavené núdzovým vysielateľom polohy samočinne uvádzaným do pracovnej polohy ELT(AD).
- c) Núdzový vysielateľ polohy (ELT) akéhokoľvek typu musí byť schopný vysielateľ súčasne na frekvenciách 121,5 MHz a 406 MHz.

#### **CAT.IDE.H.290 Záchranné vesty**

- a) Vrtuľník musí byť vybavený záchrannými vestami pre všetky osoby na palube alebo rovnocennými plávacími zariadeniami pre všetky malé deti do dvoch rokov na palube uloženými tak, aby boli ľahko dostupné zo sedadiel alebo lôžok osôb, pre ktoré sú určené, ak je prevádzkovaný:
  - (1) v prvej alebo druhej výkonnostnej triede na lety nad vodou vo vzdialenosti od pevniny, ktorá zodpovedá viac ako 10 minútam letu normálnou cestovnou rýchlosťou,
  - (2) v tretej výkonnostnej triede na lety nad vodou vo vzdialenosti od pevniny, ktorá sa nedá preletieť autorotáciou, alebo
  - (3) v druhej alebo tretej výkonnostnej triede a vzlieta alebo pristáva na letisku alebo mieste činnosti, kde dráha vzletu alebo priblíženia je nad vodnou plochou.
- b) Každá záchranná vesta alebo rovnocenné plávacie zariadenie pre jednotlivca musí byť vybavené elektrickým svetlom na ľahšie určenie polohy osôb.

#### **CAT.IDE.H.295 Odevy na prežitie posádky**

Každý člen posádky musí mať oblečený odev na prežitie, keď sa podieľa na prevádzke:

- a) vrtuľníka v prvej alebo druhej výkonnostnej triede pri lete nad vodou v rámci prevádzky mimo pevniny a vo vzdialenosti od pevniny, ktorá zodpovedá viac ako 10 minútam letu normálnou cestovnou rýchlosťou, ak sa v meteorologických hláseniach alebo predpovediach dostupných veliteľovi lietadla udáva, že teplota mora bude počas letu menšia ako + 10 °C, alebo ak prekračuje predpokladaný čas na záchranu odhadovaný čas prežitia, alebo
- b) vrtuľníka v tretej výkonnostnej triede pri lete nad vodou vo vzdialenosti od pevniny, ktorá sa nedá preletieť autorotáciou, alebo ktorá je väčšia ako vzdialenosť bezpečného

vynúteného pristátia, ak sa v meteorologických hláseniach alebo predpovediach dostupných veliteľovi lietadla udáva, že teplota mora bude počas letu menšia ako + 10 °C.

### **CAT.IDE.H.300 Záchranné člny, núdzové vysielacie polohy (ELT) a vybavenie na prežitie na diaľkových letoch nad vodou**

a) Vrtuľníky prevádzkované:

- (1) v prvej alebo druhej výkonnostnej triede pri lete nad vodou vo vzdialenosti od pevniny, ktorá zodpovedá viac ako 10 minútam letu normálnou cestovnou rýchlosťou, alebo
- (2) v tretej výkonnostnej triede pri lete nad vodou vo vzdialenosti od pevniny, ktorá zodpovedá viac ako 3 minútam letu normálnou cestovnou rýchlosťou, musia byť vybavené:
  - i) v prípade, že je na palube vrtuľníka menej ako 12 osôb, aspoň jedným záchranným člnom s menovitou kapacitou najmenej rovnou maximálnemu počtu osôb na palube, ktorý je uložený tak, aby bol ľahko použiteľný v núdzových situáciách,
  - ii) v prípade, že je na palube vrtuľníka viac ako 11 osôb, najmenej dvomi záchrannými člmi, schopnými spoločne pojať všetky osoby, ktoré vrtuľník dokáže vziať na palubu, s dostatočnou kapacitou prípustného preťaženia, aby pojali všetky osoby na palube vrtuľníka, pričom člny sú uložené tak, aby boli ľahko použiteľné v núdzových situáciách,
  - iii) aspoň jedným núdzovým vysielacom polohy ELT(S) pre každý predpísaný záchranný čln a
  - iv) záchrannými prostriedkami vrátane prostriedkov na uchovanie života vhodných pre let, ktorý sa má vykonať.

### **CAT.IDE.H.305 Vybavenie na prežitie**

Vrtuľníky prevádzkované v oblastiach, kde by pátranie a záchrana boli osobitne náročné, musia byť vybavené:

- a) signalizačným zariadením na vydávanie tiesňových návěstí,
- b) najmenej jedným núdzovým vysielacom polohy ELT(S) a
- c) doplnkovým vybavením na prežitie pre trasu, na ktorej sa má letieť, s ohľadom na počet osôb na palube.

### **CAT.IDE.H.310 Dodatočné požiadavky pre vrtuľníky vykonávajúce prevádzku mimo pevniny v nepriaznivých morských oblastiach**

Vrtuľníky vykonávajúce prevádzku mimo pevniny v nepriaznivých morských oblastiach vo vzdialenosti od pevniny, ktorá zodpovedá viac ako 10 minútam letu normálnou cestovnou rýchlosťou, musia spĺňať tieto podmienky:

- a) Ak sa v meteorologických hláseniach alebo predpovediach dostupných veliteľovi vrtuľníka udáva, že teplota mora bude počas letu menšia ako + 10 °C, alebo ak prekračuje predpokladaný čas na záchranu vypočítaný čas na prežitie, alebo ak je let naplánovaný na noc, všetky osoby na palube musia byť oblečené v odevoch na prežitie.

- b) Všetky záchranné člny prepravované v súlade s CAT.IDE.H.300 musia byť umiestnené tak, aby boli použiteľné na mori v podmienkach, v akých boli hodnotené charakteristiky vrtuľníka pri núdzovom pristátí na vodu a jeho plávacie a vyvažovacie charakteristiky, s cieľom splniť požiadavky osvedčenia pre núdzové pristátie na vode.
- c) Vrtuľník musí byť vybavený systémom núdzového osvetlenia so samostatným zdrojom napájania pre celkové osvetlenie kabíny na uľahčenie evakuácie vrtuľníka.
- d) Všetky núdzové východy vrátane núdzových východov posádky a prostriedky na ich otváranie musia byť zreteľne označené značkami pre orientáciu cestujúcich pri použití týchto východov za denného svetla alebo v tme. Tieto značky sú vypracované tak, aby boli viditeľné, aj ak sa vrtuľník prevráti a kabína sa potopí.
- e) Všetky dvere, ktoré sú určené ako núdzové východy pri núdzovom pristátí na vodu a ktoré nie sú odnímateľné, musia byť vybavené prostriedkami na zaistenie v otvorenej polohe, aby nebránili cestujúcim v opustení vrtuľníka za všetkých podmienok na mori, až po maximálne stanovené pri vyhodnotení pre núdzové pristátie na vodu a plávanie.
- f) Všetky dvere, okná alebo iné otvory v priestore pre cestujúcich vyhodnotené ako vhodné na núdzový únik pod vodou, musia byť vybavené tak, aby boli použiteľné v stave núdze.
- g) Cestujúci a posádka musia mať trvalo oblečené záchranné vesty, pokiaľ nemajú oblečené integrované záchranné obleky, ktoré spĺňajú kombinované požiadavky na záchranné obleky a záchranné vesty.

#### **CAT.IDE.H.315 Vrtuľníky s osvedčením na prevádzku na vode – rôzne vybavenie**

Vrtuľníky s osvedčením na prevádzku na vode musia byť vybavené:

- a) vlečnou kotvou a ostatným vybavením potrebným na uľahčenie priviazania, zakotvenia alebo manévrovania vrtuľníka na vode zodpovedajúcim jeho veľkosti, hmotnosti a ovládateľnosti, a
- b) zariadením na vydávanie zvukových signálov, ako je predpísané medzinárodnými predpismi na zabránenie zrážkam na mori, ak je použiteľné.

#### **CAT.IDE.H.320 Všetky vrtuľníky pri letoch nad vodou – núdzové pristátie na vode**

- a) Vrtuľníky prevádzkované v prvej alebo druhej výkonnostnej triede pri letoch nad vodou v nepriaznivom prostredí vo vzdialenosti od pevniny, ktorá zodpovedá viac ako 10 minútam letu normálnou cestovnou rýchlosťou, musia byť konštruované na pristátie na vodu alebo mať osvedčenie na núdzové pristátie na vodu v súlade s príslušnými predpismi letovej spôsobilosti.
- b) Vrtuľníky musia byť konštruované na pristátie na vodu alebo mať osvedčenie na núdzové pristátie na vodu v súlade s príslušnými predpismi letovej spôsobilosti, alebo musia byť vybavené núdzovým plávacím zariadením, keď sa prevádzkujú v:
  - (1) v prvej alebo druhej výkonnostnej triede pri letoch nad vodou v nepriaznivom prostredí vo vzdialenosti od pevniny, ktorá zodpovedá viac ako 10 minútam letu normálnou cestovnou rýchlosťou,
  - (2) v druhej výkonnostnej triede, keď ide o vzlet alebo pristátie nad vodou, s výnimkou prípadov prevádzky vrtuľníkovej pohotovostnej lekárskej služby (HEMS), keď z dôvodu minimálneho vystavenia sa pristátie alebo vzlet na prevádzkové miesto/z

miesta činnosti HEMS, ktoré leží v husto osídlenom prostredí, vykonáva nad vodou, alebo

- (3) v tretej výkonnostnej triede pri letoch nad vodou vo vzdialenosti od pevniny, ktorá je väčšia ako vzdialenosť bezpečného vynúteného pristátia.

### **CAT.IDE.H.325 Súprava slúchadiel s mikrofónom**

Keď sa vyžaduje rádiokomunikačný a/alebo rádionavigačný systém, vrtuľník musí byť vybavený náhlavnou súpravou s ramienkovým mikrofónom alebo iným rovnocenným mikrofónom a vysielacím tlačidlom na riadidlách pre každého predpísaného pilota a/alebo člena posádky na jemu určenom pracovnom mieste.

### **CAT.IDE.H.330 Rádiové komunikačné vybavenie**

- a) Vrtuľník musí mať rádiové komunikačné vybavenie v súlade s príslušnými požiadavkami pre vzdušný priestor.
- b) Rádiové komunikačné vybavenie musí umožňovať spojenie na leteckej tiesňovej frekvencii 121,5 MHz.

### **CAT.IDE.H.335 Panel voliča n.f. výstupov**

Vrtuľníky pri prevádzke podľa pravidiel letu podľa prístrojov (IFR) musia byť vybavené panelom voliča n.f. výstupov, ktorý je prístupný z pracovného miesta každého predpísaného člena letovej posádky.

### **CAT.IDE.H.340 Rádiové vybavenie na lety VFR podľa viditeľných orientačných bodov na trasách**

Vrtuľníky pri prevádzke podľa pravidiel letu za viditeľnosti (VFR) na trasách s orientáciou podľa viditeľných orientačných bodov musia mať rádiové komunikačné vybavenie pri bežných prevádzkových podmienkach potrebné na plnenie týchto funkcií:

- a) udržiavať spojenie s príslušnými pozemnými stanicami,
- b) udržiavať spojenie s príslušnými stanovišťami riadenia letovej prevádzky z ľubovoľného bodu v riadenom vzdušnom priestore, v ktorom sa počíta s vykonávaním letov, a
- c) prijímať meteorologické informácie.

### **CAT.IDE.H.345 Komunikačné a navigačné vybavenie na lety IFR alebo VFR po trasách, kde nie je možná orientácia podľa viditeľných orientačných bodov**

- a) Vrtuľníky pri prevádzke podľa pravidiel letu podľa prístrojov (IFR) alebo letu za viditeľnosti (VFR) na trasách, kde nie je možná orientácia podľa viditeľných orientačných bodov, musia mať rádiové komunikačné a navigačné vybavenie v súlade s príslušnými požiadavkami pre vzdušný priestor.
- b) Rádiové komunikačné vybavenie pozostáva aspoň z dvoch nezávislých rádiových komunikačných systémov potrebných za obvyklých prevádzkových podmienok na spojenie s príslušnou pozemnou stanicou z ktoréhokoľvek bodu na trase vrátane odchýlok od nej.

- c) Vrtuľníky musia mať dostatočné navigačné vybavenie, ktoré zaistí, že v prípade poruchy jedného prvku vybavenia v ktorejkoľvek fáze letu zostávajúce vybavenie umožní bezpečnú navigáciu v súlade s letovým plánom.
- d) Vrtuľníky, pri ktorých lete sa počíta s pristátím v meteorologických podmienkach letu podľa prístrojov (IMC), musia mať primerané vybavenie umožňujúce navádzanie do bodu, z ktorého je možné vykonať vizuálne pristátie na každom letisku, kde sa počíta s pristátím v podmienkach IMC, a na každom určenom náhradnom letisku.

#### **CAT.IDE.H.350 Odpovedač**

Vrtuľníky musia byť vybavené odpovedačom sekundárneho prehľadového radaru (SSR), ktorý hlási tlakovú nadmorskú výšku, a akoukoľvek ďalšou funkciou odpovedača SSR, ktorá sa pre letenú trasu požaduje.

## **PRÍLOHA V**

### **Časť SPA**

#### **Podčasť A – Všeobecné požiadavky**

##### **SPA.GEN.100 Príslušný orgán**

- a) Príslušným orgánom na vydanie osobitného povolenia je:
- (1) v prípade obchodného prevádzkovateľa orgán členského štátu, v ktorom má prevádzkovateľ hlavné miesto výkonu práce, a
  - (2) v prípade neobchodného prevádzkovateľa orgán štátu, v ktorom má prevádzkovateľ sídlo firmy alebo bydlisko.
- b) Bez ohľadu na písmeno a) bod 2 v prípade neobchodného prevádzkovateľa používajúceho lietadlá registrované v tretej krajine sa neuplatňujú príslušné požiadavky tejto časti na povolenie týchto druhov prevádzky, ak tieto povolenia vydá ako štát registrácie tretia krajina:
- (1) výkonnostná navigácia (PBN),
  - (2) špecifikácie minimálnej navigačnej výkonnosti (MNPS),
  - (3) zmenšené minimum vertikálneho rozstupu (RVSM).

##### **SPA.GEN.105 Žiadosť o osobitné povolenie**

- a) Prevádzkovateľ žiadajúci o prvé vydanie osobitného povolenia poskytne príslušnému orgánu dokumentáciu vyžadovanú v príslušnej podčasti spolu s týmito informáciami:
- (1) názov, adresa a poštová adresa žiadateľa a
  - (2) opis zamýšľanej prevádzky.
- b) Prevádzkovateľ poskytne príslušnému orgánu dôkazy, že:
- (1) spĺňa požiadavky príslušnej podčasti a
  - (2) zohľadňuje príslušné prvky uvedené v údajoch o prevádzkovej spôsobilosti (OSD) stanovených v súlade s časťou 21.
- c) Prevádzkovateľ uchováva záznamy týkajúce sa písmen a) a b) prinajmenšom počas trvania prevádzky, ktorá vyžaduje osobitné povolenie, alebo, ak v prípade potreby v súlade s časťou ORO.

##### **SPA.GEN.110 Oprávnenia prevádzkovateľa, ktorý je držiteľom osobitného povolenia**

Rozsah činnosti, ktorú má prevádzkovateľ dovolené vykonávať, musí byť zdokumentovaný a uvedený:

- a) v prípade prevádzkovateľov, ktorí sú držiteľmi osvedčenia leteckého prevádzkovateľa (AOC), v prevádzkových špecifikáciách k AOC, a
- b) v prípade všetkých ostatných prevádzkovateľov v zozname osobitných povolení.



**SPA.GEN.115 Zmeny osobitného povolenia**

Keď sa podmienky osobitného povolenia zmenia, prevádzkovateľ poskytne príslušnú dokumentáciu príslušnému orgánu a dostane predbežné povolenie na prevádzku.

**SPA.GEN.120 Nepretržitá platnosť osobitného povolenia**

Osobitné povolenia sa vydávajú na neobmedzený čas a zostávajú v platnosti za predpokladu, že prevádzkovateľ naďalej spĺňa požiadavky spojené s týmto osobitným povolením a zohľadňuje príslušné prvky uvedené v údajoch o prevádzkovej spôsobilosti (OSD) stanovených v súlade s časťou 21.

## Podčasť B – Výkonnosťná navigácia (PBN)

### SPA.PBN.100 Prevádzka s PBN

Lietadlo sa môže prevádzkovať v určenom vzdušnom priestore, na trasách alebo podľa postupov, v ktorých sú stanovené špecifikácie výkonnostnej navigácie (PBN), iba ak prevádzkovateľ dostal povolenie od príslušného orgánu na vykonávanie takej prevádzky. Žiadne osobitné povolenie sa nevyžaduje na prevádzku v určenom vzdušnom priestore s priestorovou navigáciou 5 (RNAV5; základná priestorová navigácia B-RNAV).

### SPA.PBN.105 Prevádzkové povolenie PBN

Na získanie prevádzkového povolenia PBN od príslušného orgánu, musí prevádzkovateľ preukázať, že:

- a) bolo získané príslušné schválenie letovej spôsobilosti systému RNAV,
- b) bol zavedený výcvikový program pre členov letovej posádky podieľajúcich sa na tejto prevádzke a
- c) boli zavedené prevádzkové postupy, ktoré stanovujú:
  - (1) vybavenie na palube vrátane jeho prevádzkových obmedzení a príslušných zápisov do zoznamu minimálneho vybavenia (MEL),
  - (2) zloženie letovej posádky a požiadavky na prax,
  - (3) normálne postupy,
  - (4) postupy pre nepredvídané okolnosti,
  - (5) monitorovanie a hlásenie incidentov a
  - (6) správu elektronických navigačných údajov.

## Podčasť C – Prevádzka so špecifikáciou minimálnej navigačnej výkonnosti (MNPS)

### SPA.MNPS.100 Prevádzka s MNPS

Lietadlo sa môže prevádzkovať v určenom vzdušnom priestore so špecifikáciou minimálnej navigačnej výkonnosti (MNPS) v súlade s oblastnými doplnkovými postupmi, kde sú stanovené špecifikácie minimálnej navigačnej výkonnosti, iba ak prevádzkovateľ dostal povolenie od príslušného orgánu na vykonávanie takej prevádzky.

### SPA.MNPS.105 Prevádzkové povolenie MNPS

Na získanie prevádzkového povolenia MNPS od príslušného orgánu, musí prevádzkovateľ preukázať, že:

- a) navigačné zariadenie dosahuje požadovanú výkonnosť,
- b) displeje, indikátory a ovládacie prvky navigácie sú viditeľné a môžu ich ovládať obaja piloti, keď sedia na svojich pracovných miestach,
- c) bol zavedený výcvikový program pre členov letovej posádky podieľajúcich sa na tejto prevádzke a
- d) boli zavedené prevádzkové postupy, ktoré stanovujú:
  - (1) vybavenie na palube vrátane jeho prevádzkových obmedzení a príslušných zápisov do zoznamu minimálneho vybavenia (MEL),
  - (2) zloženie letovej posádky a požiadavky na prax,
  - (3) normálne postupy,
  - (4) postupy pre nepredvídané okolnosti vrátane tých, ktoré stanovili orgány zodpovedné za príslušný vzdušný priestor a
  - (5) monitorovanie a hlásenie incidentov.

## **Podčasť D – Prevádzka vo vzdušnom priestore so zmenšeným minimom vertikálneho rozstupu (RVSM)**

### **SPA.RVSM.100 Prevádzka RVSM**

Lietadlo sa môže prevádzkovať v určenom vzdušnom priestore, kde sa uplatňuje zmenšené minimum vertikálneho rozstupu 300 m (1 000 stôp) medzi letovými hladinami FL 290 a FL 410 vrátane, iba ak prevádzkovateľ dostal povolenie od príslušného orgánu na vykonávanie takej prevádzky.

### **SPA.RVSM.105 Prevádzkové povolenie RVSM**

Na získanie prevádzkového povolenia RVSM od príslušného orgánu, musí prevádzkovateľ preukázať, že:

- a) bolo získané príslušné schválenie letovej spôsobilosti RVSM,
- b) zavedené boli postupy monitorovania a hlásenia chýb v udržiavaní výšky,
- c) bol zavedený výcvikový program pre členov letovej posádky podieľajúcich sa na tejto prevádzke a
- d) boli zavedené prevádzkové postupy, ktorými sa stanovujú:
  - (1) vybavenie na palube vrátane jeho prevádzkových obmedzení a príslušných zápisov do zoznamu minimálneho vybavenia (MEL),
  - (2) zloženie letovej posádky a požiadavky na prax,
  - (3) plánovanie letu,
  - (4) predletové postupy,
  - (5) postupy pred vstupom do vzdušného priestoru RVSM,
  - (6) postupy počas letu,
  - (7) postupy po skončení letu,
  - (8) hlásenie incidentov a
  - (9) osobitné regionálne prevádzkové postupy.

### **SPA.RVSM.110 Požiadavky na vybavenie RVSM**

Lietadlo používané na prevádzku vo vzdušnom priestore RVSM musí byť vybavené:

- a) dvoma nezávislými systémami na meranie nadmorskej výšky,
- b) systémom signalizácie zadanej nadmorskej výšky,
- c) systémom automatickej kontroly nadmorskej výšky a
- d) odpovedačom sekundárneho prehľadového radaru (SSR) so systémom vysielania nadmorskej výšky, ktorý možno prepojiť so systémom merania nadmorskej výšky použitým na jej udržiavanie.

**SPA.RVSM.115 Chyby v udržiavaní výšky RVSM**

- a) Prevádzkovateľ hlási zaznamenané alebo oznámené výskyty chýb v určovaní výšky spôsobené nesprávnou činnosťou zariadení lietadla alebo prevádzkového pôvodu, ktoré sú väčšie alebo rovnaké ako:
- (1) celková vertikálna chyba (TVE)  $\pm 90$  m ( $\pm 300$  stôp),
  - (2) systémová chyba výškomera (ASE)  $\pm 75$  m ( $\pm 245$  stôp) a
  - (3) stanovená výšková odchýlka (AAD)  $\pm 90$  m ( $\pm 300$  stôp).
- b) Správy o takýchto udalostiach sa posielajú príslušnému orgánu do 72 hodín. Správy musia obsahovať úvodné analýzy príčinných faktorov a prijaté opatrenia, ktorými sa má zabrániť opakovaniu týchto udalostí.
- c) Keď sa zaznamenajú alebo oznámia chyby v určovaní výšky, prevádzkovateľ podnikne okamžité opatrenia na nápravu podmienok, ktoré spôsobili chyby a na požiadanie príslušného orgánu poskytne následné správy.

## Podčasť E – Prevádzka za podmienok malej dohľadnosti (LVO)

### SPA.LVO.100 Prevádzka za podmienok malej dohľadnosti

Prevádzkovateľ môže so súhlasom príslušného orgánu vykonávať tieto druhy postupov za podmienok malej dohľadnosti (LVO):

- a) vzlet za nízkej viditeľnosti (LVTO),
- b) postup so štandardom nižším ako kategória I (LTS CAT I),
- c) postup štandardnej kategórie II (CAT II),
- d) postup iný ako štandardná kategória II (OTS CAT II),
- e) postup štandardnej kategórie III (CAT III) a
- f) približovací manéver s využitím systémov rozšíreného videnia (EVS), pre ktoré sa uplatňuje prevádzkový kredit na minimum dráhovej dohľadnosti (RVR).

### SPA.LVO.105 Povolenie LVO

Na získanie prevádzkového povolenia LVO od príslušného orgánu, musí prevádzkovateľ preukázať splnenie požiadaviek tejto podčasti.

### SPA.LVO.110 Všeobecné prevádzkové požiadavky

- a) Prevádzkovateľ vykonáva postup LTS CAT I, iba ak:
  - (1) každé dotknuté lietadlo má osvedčenie na vykonávanie postupu CAT II a
  - (2) priblíženie sa vykonáva:
    - i) v automatickom režime na automatické pristátie, ku ktorému treba povolenie na postup CAT IIIA, alebo
    - ii) s použitím priehľadového navádzacieho systému pristávania (HUDLS) do najmenej 150 stôp nad prahom.
- b) Prevádzkovateľ vykonáva postupy CAT II, OTS CAT II alebo CAT III, iba ak:
  - (1) každé dotknuté lietadlo má osvedčenie na vykonávanie postupov s výškou rozhodnutia (DH) menšou ako 200 stôp, alebo bez DH, a je vybavené v súlade s príslušnými požiadavkami letovej spôsobilosti,
  - (2) je zavedený a udržiavaný systém zaznamenávania úspešného a neúspešného priblíženia a/alebo automatického pristátia, aby sa monitorovala celková bezpečnosť postupu,
  - (3) výška rozhodnutia (DH) sa určí pomocou rádiového výškomera a
  - (4) letovú posádku tvoria aspoň dvaja piloti.
- c) Prevádzkovateľ vykoná manéver priblíženia s pomocou EVS, iba ak:
  - (1) má EVS osvedčenie a

- (2) v prípade postupu s RVR menšou ako 550 m letovú posádku tvoria aspoň dvaja piloti.
- d) Všetky výzvy vo výške pod 200 stôp nad prahom letiska sa určia pomocou rádiového výškomera.

#### **SPA.LVO.115 Požiadavky týkajúce sa letiska**

- a) Prevádzkovateľ nebude používať letisko na prevádzku za podmienok malej dohľadnosti (LVO) pri dohľadnosti menšej ako 800 m, pokiaľ:
  - (1) letisko nebolo na takúto prevádzku schválené štátom, v ktorom sa letisko nachádza, a
  - (2) neboli zavedené postupy za nízkej viditeľnosti (LVP).
- b) Ak prevádzkovateľ zvolí letisko, na ktorom sa pojem LVP nepoužíva, musí zabezpečiť rovnocenné postupy, ktoré zodpovedajú požiadavkám LVP na letisku. Túto situáciu treba jasne vyznačiť v prevádzkovej príručke alebo v príručke postupov vrátane usmernenia pre letovú posádku o tom, ako určiť, že postup rovnocenný s LVP funguje.

#### **SPA.LVO.120 Výcvik a kvalifikácie letovej posádky**

Prevádzkovateľ zabezpečí, že pred vykonaním LVO:

- a) každý člen letovej posádky:
  - (1) spĺňa požiadavky na výcvik a preskúšanie predpísané v prevádzkovej príručke vrátane výcviku na výcvikovom zariadení na simuláciu letu (FSTD) v prevádzke na hraničných hodnotách RVR/VIS (dohľadnosť) a DH špecifickej pre danú prevádzku a typ lietadla a
  - (2) má kvalifikáciu v súlade s normami predpísanými v prevádzkovej príručke,
- b) výcvik a preskúšanie sa vykoná v súlade s podrobnými osnovami.

#### **SPA.LVO.125 Prevádzkové postupy**

- a) Prevádzkovateľ určuje postupy a pokyny na použitie pre LVO. Tieto postupy a pokyny sa uvádzajú v prevádzkovej príručke alebo v príručke postupov a zahŕňajú povinnosti členov letovej posádky počas manévrov rolovania, vzletu, priblíženia, podrovnania, pristátia, dojazdu a nevydareného priblíženia.
- b) Pred začiatkom LVO sa veliaci pilot/veliteľ lietadla presvedčí, že:
  - (1) stav vizuálnych a nevizuálnych prostriedkov je dostačujúci,
  - (2) príslušné LVP sú v platnosti podľa informácií letových prevádzkových služieb (ATS) a
  - (3) členovia letovej posádky majú potrebnú kvalifikáciu.

#### **SPA.LVO.130 Minimálne vybavenie**

- a) Prevádzkovateľ musí uviesť v prevádzkovej príručke alebo v príručke postupov minimálne vybavenie, ktoré musí byť použiteľné pri začatí vzletu za podmienok malej dohľadnosti (LVO) v súlade s letovou príručkou lietadla (AFM) alebo iným schváleným dokumentom.

- b) Veliaci pilot/veliteľ lietadla sa presvedčí, že stav lietadla a jeho dôležitých palubných systémov je primeraný druhu prevádzky, ktorá sa má vykonať.

### **Podčasť F – Prevádzka s predĺženým operačným dosahom s dvojmotorovými letúnmi (ETOPS)**

#### **SPA.ETOPS.100 ETOPS**

V rámci prevádzky obchodnej leteckej dopravy môžu byť dvojmotorové letúny prevádzkované za prahovou vzdialenosťou stanovenou v súlade s CAT.OP.MPA.140, iba ak prevádzkovateľ dostal od príslušného orgánu povolenie na prevádzku ETOPS.

#### **SPA.ETOPS.105 Prevádzkové povolenie ETOPS**

Na získanie prevádzkového povolenia ETOPS od príslušného orgánu, musí prevádzkovateľ preukázať, že:

- a) kombinácia letún/motor je držiteľom povolenia typovej konštrukcie a spoľahlivosti ETOPS pre zamýšľanú prevádzku,
- b) bol zavedený výcvikový program pre členov letovej posádky a všetkých ostatných prevádzkových pracovníkov podieľajúcich sa na tejto prevádzke a že členovia letovej posádky a všetci ostatní prevádzkoví pracovníci, ktorí sa podieľajú na prevádzke, majú primeranú kvalifikáciu na vykonávanie zamýšľanej prevádzky,
- c) organizácia a prax prevádzkovateľa sú vhodné na podporu zamýšľanej prevádzky, a
- d) boli zavedené prevádzkové postupy.

#### **SPA.ETOPS.110 Náhradné letisko ETOPS na trati**

- a) Náhradné letisko ETOPS na trati sa považuje za vhodné, ak v očakávanom čase použitia bude letisko k dispozícii a vybavené potrebnými doplnkovými službami, ako sú letové prevádzkové služby (ATS), dostatočné osvetlenie, komunikačné prostriedky, poveternostné správy, navigačné zariadenia a záchranné služby a má k dispozícii aspoň jeden postup priblíženia podľa prístrojov.
- b) Pred vykonávaním letu ETOPS je prevádzkovateľ povinný zabezpečiť, aby bolo k dispozícii vhodné náhradné letisko ETOPS na trati buď v medziach schváleného času letu na náhradné letisko, alebo času letu na náhradné letisko na základe stavu prevádzkyschopnosti letúna podľa , a to podľa toho, ktorý je kratší.

#### **SPA.ETOPS.115 Plánovacie minimum náhradného letiska ETOPS na trati**

- a) Prevádzkovateľ zvolí letisko za náhradné letisko ETOPS na trati, iba ak sa v príslušných poveternostných správach alebo predpovediach, prípadne v akejkoľvek ich kombinácii, udáva, že v období od očakávaného času pristátia až do jednej hodiny po najneskoršom možnom čase pristátia budú podmienky rovnaké alebo lepšie ako plánovacie minimum vypočítané pridaním doplnkových obmedzení uvedených v tabuľke 1.
- b) Prevádzkovateľ zaradí do prevádzkovej príručky metódu stanovenia prevádzkového minima na plánovanom náhradnom letisku ETOPS na trati.



**Tabuľka 1: Plánovacie minimá pre náhradné letisko ETOPS na trati**

| Druh priblíženia                            | Plánovacie minimá                            |
|---|--|
| Presné priblíženie                          | DA/DH + 200 stôp<br>RVR/VIS + 800 m *        |
| Nepresné priblíženie alebo<br>Let po okruhu | MDA/MDH + 400 stôp<br>*<br>RVR/VIS + 1 500 m |

\*: VIS: dohľadnosť; MDA/MDH: minimálna nadmorská výška/výška pre klesanie

## Podčasť G – Preprava nebezpečného nákladu

### SPA.DG.100 Preprava nebezpečného nákladu

S výnimkou ustanovení v časti NCO, časti NCC, časti CAT a časti SPO prevádzkovateľ vykonáva leteckú prepravu nebezpečného nákladu, iba ak má na to povolenie príslušného orgánu.

### SPA.DG.105 Povolenie na prepravu nebezpečného nákladu

Na získanie povolenia na prepravu nebezpečného nákladu od príslušného orgánu, musí prevádzkovateľ v súlade s technickými pokynmi:

- a) zaviesť a udržiavať výcvikový program pre všetkých pracovníkov podieľajúcich sa na tejto prevádzke a preukázať príslušnému orgánu, že všetkým pracovníkom bol poskytnutý primeraný výcvik,
- b) zaviesť prevádzkové postupy na zaistenie bezpečnej manipulácie s nebezpečným nákladom vo všetkých fázach leteckej prepravy, ktoré obsahujú informácie a pokyny o:
  - (1) zásadách prevádzkovateľa pre prepravu nebezpečného nákladu,
  - (2) požiadavkách na prijímanie, manipuláciu, nakladanie, ukladanie a izoláciu nebezpečného nákladu,
  - (3) krokoch, ktoré sa majú podniknúť v prípade nehody lietadla alebo incidentu pri preprave nebezpečného nákladu,
  - (4) reakcii na núdzové situácie s nebezpečným nákladom,
  - (5) odstránení akéhokoľvek znečistenia,
  - (6) povinnostiach zapojeného personálu, najmä v súvislosti s manipuláciou na zemi a v lietadle,
  - (7) kontrole poškodenia, netesnosti alebo znečistenia a
  - (8) podávaní správy o nehode a incidente s nebezpečným nákladom.

### SPA.DG.105 Informácie a dokumentácia o nebezpečnom náklade

Prevádzkovateľ musí v súlade s technickými pokynmi:

- a) poskytnúť písomné informácie veliacemu pilotovi/veliteľovi lietadla:
  - (1) o nebezpečnom náklade, ktorý sa má prepravovať v lietadle,
  - (2) na použitie pri reakcii v prípade núdzovej situácie počas letu,
- b) použiť kontrolný zoznam prebierky,
- c) uistiť sa, že nebezpečný náklad sprevádzajú požadované dokumenty o preprave nebezpečného nákladu, ktoré pripravila osoba ponúkajúca nebezpečný náklad na leteckú prepravu, okrem prípadu, keď informácie týkajúce sa nebezpečného nákladu sú k dispozícii v elektronickej podobe,

*Príloha V „Časť SPA“*

- d) zabezpečiť, že ak dokumenty o preprave nebezpečného nákladu sú k dispozícii v písomnej podobe, kópie dokumentov zostanú uschované na zemi, kde budú prístupné v priebehu rozumnej lehoty, kým sa náklad nedostane na konečné miesto určenia,
- e) zabezpečiť, že kópie informácií veliacemu pilotovi/veliteľovi lietadla zostanú uschované na zemi, kde tieto kópie alebo informácie v nich obsiahnuté budú prístupné letiskám posledného odletu a nasledujúceho plánovaného príletu až do ukončenia letu, ktorého sa týkajú,
- f) uchovať kontrolný zoznam prebierky, dokumenty o preprave a informácie veliacemu pilotovi/veliteľovi lietadla na čas najmenej troch mesiacov po ukončení letu a
- g) uchovať záznamy z výcviku všetkých pracovníkov na čas najmenej troch rokov.

## Podčasť H – Prevádzka vrtuľníka so zobrazovacími systémami nočného videnia

### SPA.NVIS.100 Prevádzka so zobrazovacím systémom nočného videnia (NVIS)

- a) Prevádzka vrtuľníkov podľa pravidiel letu za viditeľnosti (VFR) v noci so zobrazovacím systémom nočného videnia (NVIS) sa vykonáva, iba ak prevádzkovateľ má na to povolenie príslušného orgánu.
- b) Na získanie povolenia príslušného orgánu prevádzkovateľ musí:
  - (1) vykonávať prevádzku v rámci obchodnej leteckej dopravy (CAT) a byť držiteľom osvedčenia leteckého prevádzkovateľa (CAT AOC) v súlade s časťou ORO,
  - (2) preukázať príslušnému orgánu:
    - i) plnenie zodpovedajúcich požiadaviek uvedených v tejto podčasti a
    - ii) úspešnú integráciu všetkých prvkov NVIS.

### SPA.NVIS.110 Požiadavky na vybavenie pre prevádzku NVIS

- a) Pred vykonávaním prevádzky NVIS musia všetky vrtuľníky a súvisiace časti vybavenia NVIS dostať príslušné schválenie letovej spôsobilosti v súlade s nariadením (ES) č. 1702/2003.
- b) *Rádiový výškomer.* Vrtuľník musí byť vybavený rádiovým výškomerom, ktorý zvukovou signalizáciou upozorňuje na klesanie pod vopred nastavenú výšku a zvukovou a optickou signalizáciou upozorňuje na dosiahnutie výšky, ktorú si volí pilot, pričom obe signalizácie sú okamžite rozpoznateľné počas všetkých fáz letu NVIS.
- c) *Osvetlenie lietadla zlučiteľné s NVIS.* S cieľom obmedziť periférne vizuálne podnety a posilniť situačnú informovanosť sa zavedie:
  - (1) reflektorové osvetlenie prístrojového panelu zlučiteľné s NVIS, ktoré ak je inštalované, môže osvetľovať všetky základné letové prístroje,
  - (2) pracovné svetlá zlučiteľné s NVIS,
  - (3) prenosné svietidlo zlučiteľné s NVIS a
  - (4) prostriedky na odstránenie alebo vypnutie svetiel nezlučiteľných s NVIS.
- d) *Doplňkové vybavenie NVIS.* Zavedie sa toto doplnkové vybavenie NVIS:
  - (1) záložný alebo sekundárny napájací zdroj pre okuliare pre nočné videnie (NVG) a
  - (2) prilba so zodpovedajúcim uchytením NVG.
- e) Všetky NVG požadované na let NVIS budú rovnakého typu, generácie a modelu.
- f) *Zachovanie letovej spôsobilosti*
  - (1) Postupy na zachovanie letovej spôsobilosti obsahujú informácie potrebné na vykonávanie priebežnej údržby a kontroly zariadení NVIS inštalovaných vo vrtuľníku a týkajú sa prinajmenšom:
    - i) čelných skiel vrtuľníka a priehľadnosti,

- ii) osvetlenia NVIS,
  - iii) okuliarov pre nočné videnie (NVG) a
  - iv) všetkých doplnkových zariadení, ktoré podporujú prevádzku NVIS.
- (2) Akákoľvek následná úprava alebo údržba lietadla musí byť v súlade so schválením letovej spôsobilosti NVIS.

#### **SPA.NVIS.120 Prevádzkové minimum NVIS**

- a) Prevádzka nebude prebiehať v situácii pod poveternostnými minimami VFR pre daný druh nočnej prevádzky, ktorá sa má vykonávať.
- b) Prevádzkovateľ stanoví minimálnu výšku prechodu, z ktorej môže pokračovať prechod z letu s podporou alebo na let s podporou.

#### **SPA.NVIS.130 Požiadavky na posádku pre prevádzku NVIS**

- a) *Výber.* Prevádzkovateľ stanoví kritériá výberu členov posádky pre úlohy prevádzky s NVIS.
- b) *Prax.* Minimálna prax veliteľa vrtuľníka je najmenej 20 hodín letu VFR v noci vo funkcii veliaceho pilota/veliteľa vrtuľníka pred začiatkom výcviku.
- c) *Prevádzkový výcvik.* Všetci piloti musia absolvovať prevádzkový výcvik v súlade s postupmi NVIS uvedenými v prevádzkovej príručke.
- d) *Rozlietanosť.* Všetci piloti a členovia technickej posádky NVIS, ktorí vykonávajú prevádzku NVIS, musia absolvovať tri lety NVIS za posledných 90 dní. Rozlietanosť sa dá obnoviť výcvikovým letom vo vrtuľníku alebo v schválenom vernom letovom simulátore (FFS), pričom tento let musí zahŕňať prvky z písmena f) bodu 1.
- e) *Zloženie posádky.* Minimálna posádka musí byť väčšia ako posádka určená:
  - (1) v letovej príručke lietadla (AFM),
  - (2) pre základnú činnosť, alebo
  - (3) v prevádzkovom povolení prevádzky NVIS.
- f) *Výcvik a preskúšanie posádky*
  - (1) Výcvik a preskúšanie sa vykonajú v súlade s podrobnými osnovami, ktoré schváli príslušný orgán a sú uvedené v prevádzkovej príručke.
  - (2) Členovia posádky
    - i) Výcvikové programy pre posádku: zlepšujú vedomosti o pracovnom prostredí a vybavení pri letoch NVIS, zlepšujú koordináciu posádky a zahŕňajú opatrenia na minimalizovanie rizika spojeného so vstupom do podmienok veľmi malej dohľadnosti a normálne a núdzové postupy NVIS.
    - ii) Opatrenia uvedené v písmene f) bode 2 odseku i) sa hodnotia pri:
      - (A) nočnom preskúšaní odbornej spôsobilosti a
      - (B) traťovom preskúšaní.

**SPA.NVIS.140 Informácie a dokumentácia**

Prevádzkovateľ zaistí, že ako súčasť analýzy rizika a procesu riadenia bude riziko spojené s prostredím NVIS minimalizované tým, že v prevádzkovej príručke sa stanoví: výber, zloženie a výcvik posádok, úroveň vybavenia a kritériá odbavenia a prevádzkové postupy a minimá, takže normálna a pravdepodobne mimoriadna prevádzka sú opísané a primerane zmiernené.

## Podčasť I – Prevádzka vrtuľníka so zdvíhacím zariadením

### SPA.HHO.100 Prevádzka vrtuľníka so zdvíhacím zariadením (HHO)

- a) Prevádzka vrtuľníka so zdvíhacím zariadením v rámci obchodnej leteckej dopravy (CAT) sa vykonáva, iba ak prevádzkovateľ má na to povolenie príslušného orgánu.
- b) Na získanie povolenia príslušného orgánu prevádzkovateľ musí:
  - (1) vykonávať prevádzku v rámci obchodnej leteckej dopravy (CAT) a byť držiteľom osvedčenia leteckého prevádzkovateľa (CAT AOC) v súlade s časťou ORO, a
  - (2) preukázať príslušnému orgánu plnenie zodpovedajúcich požiadaviek uvedených v tejto podčasti.

### SPA.HHO.110 Požiadavky na vybavenie pre HHO

- a) Inštalácia všetkého vybavenia vrtuľníka so zdvíhacím zariadením zahŕňajúca akékoľvek rádiové vybavenie pre dosiahnutie súladu s SPA.HHO.115 a všetky jeho nasledujúce modifikácie musia mať schválenú letovú spôsobilosť zodpovedajúcu zamýšľanej činnosti. Pomocné vybavenie musí byť navrhnuté a overované podľa zodpovedajúcej normy na základe požiadavky príslušného orgánu.
- b) Prevádzkovateľ v spojení s výrobcou stanoví pokyny pre údržbu zariadení a systémov HHO a zaradi ich do svojho programu údržby vrtuľníka, ako sa požaduje v nariadení (ES) č. 2042/2003.

### SPA.HHO.115 Komunikácia HHO

Musí sa zaviesť obojstranné spojenie s organizáciou, pre ktorú sa HHO vykonáva, a ak je to možné, spojenie s pozemným personálom na mieste HHO pre:

- a) dennú a nočnú prevádzku mimo pevniny a
- b) nočnú prevádzku nad pevninou s výnimkou prevádzky HHO na mieste činnosti vrtuľníkovej pohotovostnej lekárskej služby (HEMS).

### SPA.HHO.125 Požiadavky na výkonnosť pre HHO

Vrtuľník s výnimkou HHO na mieste činnosti HEMS musí byť počas HHO schopný letu po celý čas poruchy kritického motora so zostávajúcim motorom (motormi) po nastavení potrebného výkonu bez rizika pre zavesenú osobu (osoby)/náklad, tretiu stranu alebo majetok.

### SPA.HHO.130 Požiadavky na posádku pre HHO

- a) *Výber.* Prevádzkovateľ stanoví kritériá na výber členov letových posádok pre úlohy HHO prihliadajúce na predchádzajúcu prax.
- b) *Prax.* Minimálna úroveň praxe pre veliteľa vrtuľníka vykonávajúceho lety HHO nesmie byť menšia ako:
  - (1) Lety mimo pevniny:

- i) 1 000 letových hodín ako veliaci pilot/veliteľ vrtuľníka alebo 1 000 letových hodín ako druhý pilot pri prevádzke HHO, z toho 200 letových hodín ako veliaci pilot pod dozorom, a
  - ii) 50 cyklov zdvíhania vykonaných v pobrežných vodách, z čoho 20 cyklov musí byť v noci, ak sa vykonávajú nočné lety, pričom cyklus zdvíhania znamená jeden cyklus spustenia háku žeriava dolu a jeho zdvihnutia hore.
- (2) Lety nad pevninou:
- i) 500 letových hodín ako veliaci pilot/veliteľ vrtuľníka alebo 500 letových hodín ako druhý pilot pri prevádzke HHO, z toho 100 letových hodín ako veliaci pilot pod dozorom,
  - ii) 200 letových hodín prevádzkových skúseností vo vrtuľníkoch získaných v prevádzkovom prostredí podobnom zamýšľanej prevádzke a
  - iii) 50 cyklov zdvíhania, z čoho 20 cyklov musí byť v noci, ak sa vykonávajú nočné lety.
- c) *Prevádzkový výcvik a prax.* Úspešné dokončenie výcviku v súlade s postupmi HHO uvedenými v prevádzkovej príručke a zodpovedajúcimi poznatkami v úlohe a prostredí, v ktorom sa lety HHO majú vykonávať.
- d) *Rozlietanosť.* Všetci piloti a členovia posádky HHO vykonávajúci lety HHO musia mať spolu za posledných 90 dní:
- (1) pri prevádzke cez deň: ľubovoľnú kombináciu troch denných alebo nočných cyklov zdvíhania, z ktorých každý musí obsahovať prechod do vísenia a z vísenia, a
  - (2) pri prevádzke v noci: tri nočné cykly zdvíhania, z ktorých každý musí obsahovať prechod do vísenia a z vísenia.
- e) *Zloženie posádky.* Minimálna posádka pre dennú alebo nočnú prevádzku je uvedená v prevádzkovej príručke. Minimálna posádka bude závisieť od typu vrtuľníka, poveternostných podmienok, druhu úlohy a, popri prevádzke mimo pevniny, od prostredia miesta HHO, stavu mora a pohybu lode. Minimálna posádka v žiadnom prípade nemôže byť menšia ako jeden pilot a jeden člen posádky pre HHO.
- f) *Výcvik a preskúšanie*
- (1) Výcvik a preskúšanie sa vykonávajú v súlade s podrobnými osnovami, ktoré schváli príslušný orgán a sú uvedené v prevádzkovej príručke.
  - (2) Členovia posádky
    - i) Výcvikové programy pre posádku: zlepšujú vedomosti o pracovnom prostredí a vybavení HHO, zlepšujú koordináciu posádky a zahŕňajú opatrenia na minimalizáciu rizika spojeného s bežnými a núdzovými postupmi HHO a so statickým výbojom.
    - ii) Opatrenia uvedené v písmene f) bode 2 odseku i) sa hodnotia pri odborných skúškach cez deň za meteorologických podmienok na let za viditeľnosti (VMC), alebo pri odborných skúškach v noci za VMC, ak prevádzkovateľ vykonáva nočné lety HHO.



### **SPA.HHO.135 Inštruktáž pasažierov HHO**

Pred každým letom HHO alebo sériou letov musia mať pasažieri HHO inštruktáž a musia byť upozornení na nebezpečenstvo výboja statickej elektriny a na ďalšie činitele.

### **SPA.HHO.140 Informácie a dokumentácia**

- a) Prevádzkovateľ zaistí, že ako súčasť analýzy rizika a procesu riadenia sa riziko spojené s prostredím HHO minimalizuje tým, že v prevádzkovej príručke sa stanoví: výber, zloženie a výcvik posádok, úroveň vybavenia a kritériá odbavenia a prevádzkové postupy a minimá, takže normálna a pravdepodobne mimoriadna prevádzka sú opísané a primerane zmiernené.
- b) Zodpovedajúce časti prevádzkovej príručky sú k dispozícii organizácii, pre ktorú sa HHO vykonáva.

## **Podčasť J – Prevádzka vrtuľníkovej pohotovostnej lekárskej služby (HEMS)**

### **SPA.HEMS.100 Prevádzka vrtuľníkovej pohotovostnej lekárskej služby (HEMS)**

- a) Vrtuľníky sa používajú na účely prevádzky vrtuľníkovej pohotovostnej lekárskej služby (HEMS), iba ak prevádzkovateľ má na to povolenie príslušného orgánu.
- b) Na získanie povolenia príslušného orgánu prevádzkovateľ musí:
  - (1) vykonávať prevádzku v rámci obchodnej leteckej dopravy (CAT) a byť držiteľom osvedčenia leteckého prevádzkovateľa (CAT AOC) v súlade s časťou ORO, a
  - (2) preukázať príslušnému orgánu plnenie zodpovedajúcich požiadaviek uvedených v tejto podčasti.

### **SPA.HEMS.110 Požiadavky na vybavenie pre prevádzku HEMS**

Inštalácia kompletného špeciálneho lekárskeho vybavenia vrtuľníka, všetky jeho nasledujúce modifikácie a v prípade potreby jeho prevádzka musia byť schválené v súlade s nariadením (ES) č. 1702/2003.

### **SPA.HEMS.115 Komunikácia**

Okrem toho, čo sa požaduje v CAT.IDE.H, vrtuľníky vykonávajúce lety HEMS musia mať komunikačné zariadenie umožňujúce obojstranné spojenie s organizáciou, pre ktorú sa HEMS vykonáva, a ak je to možné, spojenie s personálom pozemných pohotovostných služieb.

### **SPA.HEMS.120 Prevádzkové minimá HEMS**

- a) Lety HEMS vykonávané v prvej a druhej výkonnostnej triede musia spĺňať meteorologické minimá pre fázu odbavenia a letu HEMS na trase uvedené v tabuľke 1. V prípade, že počas fázy letu na trase sa meteorologické podmienky zhoršia pod uvedené minimá základne oblačnosti alebo dohľadnosti, vrtuľníky s osvedčením iba na prevádzku v meteorologických podmienkach pre let za viditeľnosti (VMC) musia prerušiť let alebo sa vrátiť na základňu. Vrtuľníky vybavené na prevádzku v meteorologických podmienkach na let podľa prístrojov (IMC) a s osvedčením na takúto prevádzku môžu prerušiť let, vrátiť sa na základňu alebo zmeniť let po všetkých stránkach na let vykonávaný podľa pravidiel letu podľa prístrojov (IFR), ak má posádka príslušnú kvalifikáciu.

Tabuľka 1: Prevádzkové minimá HEMS

| 2 PILOTI            |   | 1 PILOT             |   |
|---------------------|---|---------------------|---|
| DEŇ                 |   |                     |   |
| Základňa oblačnosti | Dohľadnosť                                      | Základňa oblačnosti | Dohľadnosť                                      |
| 500 stôp a viac     | Ako je stanovené v príslušných minimách pre VFR | 500 stôp a viac     | Ako je stanovené v príslušných minimách pre VFR |
| 499 – 400 stôp      | 1 000 m*  | 499 – 400 stôp      | 2 000 m   |
| 399 – 300 stôp      | 2 000 m   | 399 – 300 stôp      | 3 000 m   |
| NOC                 |   |                     |   |
| Základňa oblačnosti | Dohľadnosť                                      | Základňa oblačnosti | Dohľadnosť                                      |
| 1 200 stôp **       | 2 500 m   | 1 200 stôp **       | 3 000 m   |

\* Počas fázy letu na trase sa dohľadnosť môže na krátky čas znížiť na 800 m za dohľadnosti zeme, ak vrtuľník letí rýchlosťou, ktorá umožní spozorovať všetky prekážky s predstihom potrebným na vyhnutie sa zrážke.

\*\* Počas fázy letu na trase sa základňa oblačnosti môže na krátky čas znížiť na 1 000 stôp.

- b) Meteorologické minimá pre fázu odbavenia a letu HEMS na trase vykonávaného v tretej výkonnostnej triede musia byť: základňa oblačnosti 600 stôp a dohľadnosť 1 500 m. Dohľadnosť sa môže na krátky čas znížiť na 800 m za dohľadnosti zeme, ak vrtuľník letí rýchlosťou, ktorá umožní spozorovať všetky prekážky s predstihom potrebným na vyhnutie sa zrážke.

#### SPA.HEMS.125 Požiadavky na výkonnosť pre prevádzku HEMS

- a) Prevádzka tretej výkonnostnej triedy sa nesmie vykonávať nad nepriateľským prostredím.
- b) Vzlet a pristátie
- (1) Vrtuľníky vykonávajúce prevádzku na plochu konečného priblíženia a vzletu (FATO) a z nej v nemocnici, ktorá je umiestnená v husto osídlenom nepriaznivom prostredí a slúži ako operačná základňa HEMS, musia spĺňať podmienky prvej výkonnostnej triedy.

- (2) Vrtuľníky vykonávajúce prevádzku na plochu FATO a z nej v nemocnici, ktorá je umiestnená v husto osídlenom nepriaznivom prostredí a neslúži ako operačná základňa HEMS, musia spĺňať podmienky prvej výkonnostnej triedy okrem prípadu, keď prevádzkovateľ je držiteľom povolenia v súlade s CAT.POL.H.225.
- (3) Vrtuľníky vykonávajúce prevádzku na miesto činnosti HEMS a z neho, ktoré je umiestnené v nepriaznivom prostredí, musia spĺňať podmienky druhej výkonnostnej triedy a byť vyňaté z požiadavky na povolenie podľa CAT.POL.H.305 písm. a) za predpokladu, že sa preukáže súlad s CAT.POL.H.305 písm. b) bodmi 2 a 3.
- (4) Miesto činnosti HEMS musí byť dostatočne veľké, aby sa zaistila bezpečná vzdialenosť od všetkých prekážok. Pre nočnú prevádzku musí byť toto miesto a všetky prekážky osvetlené, aby boli rozpoznateľné.

### **SPA.HEMS.130 Požiadavky na posádku**

- a) *Výber.* Prevádzkovateľ stanoví kritériá na výber členov letových posádok pre úlohy HEMS prihládajúce na predchádzajúcu prax.
- b) *Prax.* Minimálna úroveň praxe pre veliteľa vrtuľníka vykonávajúceho lety HEMS nesmie byť menšia ako:
  - (1) buď:
    - i) 1 000 letových hodín ako veliaci pilot/veliteľ lietadla z toho 500 letových hodín ako veliaci pilot/veliteľ vrtuľníka, alebo
    - ii) 1 000 letových hodín ako druhý pilot pri prevádzke HEMS, z toho 500 letových hodín ako veliaci pilot pod dohľadom a 100 letových hodín ako veliaci pilot/veliteľ vrtuľníka,
  - (2) 500 letových hodín prevádzkových skúseností vo vrtuľníkoch získaných v prevádzkovom prostredí podobnom zamýšľanej prevádzke a
  - (3) pre pilotov podieľajúcich sa na nočnej prevádzke, 20 letových hodín v noci za meteorologických podmienok na let za viditeľnosti (VMC), ako veliaci pilot/veliteľ vrtuľníka.
- c) *Prevádzkový výcvik.* Úspešné dokončenie prevádzkového výcviku v súlade s postupmi HEMS uvedenými v prevádzkovej príručke.
- d) *Rozlietanosť.* Všetci piloti vykonávajúci prevádzku HEMS absolvovali v priebehu uplynulých šiestich mesiacov najmenej 30 minút letu výlučne podľa prístrojov vo vrtuľníku alebo v FSTD.
- e) *Zloženie posádky*
  - (1) *Let vo dne.* Najmenšia zostava posádky vo dne musí byť jeden pilot a jeden člen technickej posádky HEMS.
    - i) To sa môže znížiť iba na jedného pilota, ak:
      - (A) na mieste činnosti HEMS je veliteľ lietadla požiadaný, aby dopravil ďalší zdravotnícky materiál. V takom prípade sa technický člen posádky HEMS môže ponechať na mieste, aby poskytol pomoc chorým alebo zraneným osobám, kým veliteľ lietadla uskutoční tento let,

- (B) po prýlete na miesto činnosti HEMS môže inštalácia nosidiel zabrániť členovi technickej posádky HEMS byť na prednom sedadle, alebo
  - (C) člen posádky – zdravotník potrebuje pomoc člena technickej posádky HEMS v priebehu letu.
- ii) V prípadoch opísaných v odseku i) by sa mali používať prevádzkové minimá stanovené v príslušných požiadavkách na vzdušný priestor. Prevádzkové minimá HEMS uvedené v tabuľke 1 SPA.HEMS.120 by sa nemali používať.
  - iii) Iba v prípade opísanom v odseku i) bode (A) môže veliteľ lietadla pristáť na mieste činnosti HEMS bez asistencie člena technickej posádky z predného sedadla.
- (2) *Let v noci.* Najmenšia zostava posádky v noci musí byť:
- i) dvaja piloti alebo
  - ii) jeden pilot a jeden člen technickej posádky HEMS v konkrétnych zemepisných oblastiach, ktoré vymedzil prevádzkovateľ v prevádzkovej príručke, pričom sa zohľadní:
    - (A) zodpovedajúce referencie na povrchu zeme,
    - (B) systém sledovania letu po čas trvania úlohy HEMS,
    - (C) spoľahlivosť zariadení hlásiacich poveternostné podmienky,
    - (D) zoznam minimálneho vybavenia HEMS,
    - (E) koncepcia stabilnej posádky,
    - (F) minimálna kvalifikácia posádky, úvodný a udržiavací výcvik,
    - (G) prevádzkové postupy vrátane koordinácie posádky,
    - (H) meteorologické minimá a
    - (I) ďalšie zretele ku konkrétnym miestnym podmienkam.
- f) *Výcvik a preskúšanie posádky*
- (1) Výcvik a preskúšanie sa vykonávajú v súlade s podrobnými osnovami, ktoré schváli príslušný orgán a sú uvedené v prevádzkovej príručke.
  - (2) Členovia posádky
    - i) Výcvikové programy pre posádku: zlepšujú vedomosti o pracovnom prostredí a vybavení pri letoch HEMS, zlepšujú koordináciu posádky a zahŕňajú opatrenia na minimalizáciu rizika spojeného s presunom po trase v podmienkach malej dohľadnosti s výberom miest činnosti HEMS a s profilmi priblíženia a odletu.
    - ii) Opatrenia uvedené v písmene f) bode 2 odseku i) sa hodnotia pri:
      - (A) odborné skúšky cez deň za meteorologických podmienok na let za viditeľnosti (VMC) alebo pri odborných skúškach v noci za VMC, ak prevádzkovateľ vykonáva nočné lety HEMS, a
      - (B) traťovom preskúšaní.

### **SPA.HEMS.135 Inštruktáž členov posádky – zdravotníkov a ďalšieho personálu HEMS**

- a) *Členovia posádky – zdravotníci.* Pred ktorýmkoľvek letom HEMS alebo sériou letov musia byť členovia posádky – zdravotníci poučení, aby sa zabezpečilo, že sú oboznámení

s pracovným prostredím a vybavením HEMS, dokážu pracovať so zdravotníckym a núdzovým vybavením na palube a môžu sa podieľať na bežných a núdzových postupoch nástupu a výstupu.

- b) *Personál pozemných pohotovostných služieb.* Prevádzkovateľ musí urobiť všetky primerané opatrenia, aby zabezpečil, že personál pozemných pohotovostných služieb je oboznámený s pracovným prostredím a vybavením HEMS a s rizikami spojenými s pozemnou prevádzkou na mieste činnosti HEMS.
- c) *Pacient.* Bez ohľadu na CAT.OP.MPA.170 sa inštruktáž vykoná, iba ak to umožňujú zdravotné podmienky.

#### **SPA.HEMS.140 Informácie a dokumentácia**

- a) Prevádzkovateľ zaistí, že ako súčasť analýzy rizika a procesu riadenia sa riziko spojené s prostredím HEMS minimalizuje tým, že v prevádzkovej príručke sa stanoví: výber, zloženie a výcvik posádok, úroveň vybavenia a kritériá odbavenia a prevádzkové postupy a minimá, takže normálna a pravdepodobne mimoriadna prevádzka sú opísané a primerane zmiernené.
- b) Zodpovedajúce časti prevádzkovej príručky sú k dispozícii organizácii, pre ktorú sa HEMS vykonáva.

#### **SPA.HEMS.145 Zariadenie operačnej základne HEMS**

- a) Ak sa požaduje, aby členovia posádky boli v pohotovosti s reakčným časom pod 45 minút, musí byť zabezpečené vhodné ubytovanie v tesnej blízkosti každej operačnej základne.
- b) Na každej operačnej základni musia byť piloti vybavení zariadením na získanie súčasného stavu a predpovede počasia a musia mať zabezpečené dostatočné vybavenie na komunikáciu s príslušným stanovišťom letových prevádzkových služieb (ATS). Dostatočné zariadenie musí byť k dispozícii na plánovanie všetkých úloh.

#### **SPA.HEMS.150 Zásoba paliva**

- a) Keď sa úloha HEMS vykonáva podľa VFR v rámci miestnej a určenej zemepisnej oblasti, je možné použiť štandardné plánovanie paliva za predpokladu, že prevádzkovateľ stanoví konečnú zásobu paliva, aby sa zaistilo, že po dokončení úlohy nezostane menej paliva, ako je množstvo umožňujúce:
  - (1) 30 minút letu za normálnych cestovných podmienok alebo
  - (2) ak sa prevádzka uskutočňuje v priestore umožňujúcom priebežne určovať vhodné predbežné miesta na pristátie, 20 minút letu normálnou cestovnou rýchlosťou.

#### **SPA.HEMS.155 Plnenie paliva s cestujúcimi nastupujúcimi na palubu, na palube alebo vystupujúcimi**

Ak veliteľ lietadla uzná za nevyhnutné plniť palivo s cestujúcimi na palube, môže sa to urobiť iba so všetkými rotormi v pokoji alebo s otáčajúcimi sa rotormi, ak sú splnené tieto podmienky:

- a) dvere na strane vrtuľníka, kde sa vykonáva plnenie, musia zostať zavreté,
- b) dvere na strane vrtuľníka, kde sa nevykonáva plnenie, musia zostať otvorené, ak to umožňuje počasia,

*Príloha V „Časť SPA“*

- c) protipožiarne zariadenia primeranej veľkosti musia byť rozmiestnené tak, aby v prípade požiaru boli okamžite k dispozícii, a
- d) musí byť okamžite k dispozícii dostatok personálu, aby v prípade požiaru vyslobodili pacientov z vrtuľníka.