XXX-Logo provozovatele

XXX - Ulice

XXXXX Město

Země

**PROVOZNÍ**

**PŘÍRUČKA**

**NCC**

Revize č. 0 ze [srpna 2016]

**Prohlášení o vyloučení odpovědnosti**

Tento vzor provozní příručky byl vypracován, aby nesložitým NCC provozovatelům pomohl vyhovět ustanovením nařízení (EU) č. 965/2012 o letovém provozu, část ORO, hlava MLR (Příručky, deníky a záznamy).

Byl sepsán v souladu s požadavky článku ORO.MLR.100 „Provozní příručka – obecná ustanovení“, s přihlédnutím ke specifikacím uvedeným v AMC2 ORO.MLR.100 „Provozní příručka – obecná ustanovení“, „Obsah – neobchodní lety se složitými motorovými letadly […]“,

Tento vzor provozní příručky nezahrnuje:

* ustanovení o provozu vrtulníků, jež odpovídají definici složitého motorového letadla;
* ustanovení o neobchodním provozu SPO;
* ustanovení o pronájmu letadel;
* ustanovení o provozu s palubními průvodčími, kterým byly svěřeny úkoly související s bezpečností v kabině.

Tento vzor se musí upravit podle konkrétního druhu provozu provozovatele.

Nejedná se o povinný dokument.

Některé části příručky se budou muset aktualizovat při každé změně platných pravidel (např. palivové požadavky na NCC, další AMC/GM pro požadavky na výcvik, které se vztahují na provozování NCC atd.).

Některé kapitoly či odstavce se mohou vynechat, protože se nemusí vztahovat na všechny provozovatele NCC.

Tento vzor provozní příručky představuje jeden ze způsobů, jak provozní příručku provozovatele strukturovat.

Použití tohoto vzoru nezaručuje, že provozovatel dodrží platná pravidla.

Každý provozovatel je povinen zajistit dodržení příslušných předpisů.

Každý žlutě zvýrazněný text musí provozovatel dále zvážit a/nebo doplnit.

**Obsah**

[PROVOZNÍ PŘÍRUČKA NCC Část A 10](#_Toc460313438)

[0. Správa a řízení provozní příručky 11](#_Toc460313439)

[0.1 Úvod Chyba! Záložka není definována.](#_Toc460313440)

[0.1.1 Prohlášení o shodě **Chyba! Záložka není definována.**](#_Toc460313441)

[0.1.2 Členění provozní příručky 12](#_Toc460313442)

[0.1.3 Vysvětlení a terminologie 12](#_Toc460313443)

[0.1.4 Definice **Chyba! Záložka není definována.**](#_Toc460313444)

[0.2 Systém změn a revizí 13](#_Toc460313445)

[0.2.2 Rukou psané změny 13](#_Toc460313446)

[0.2.3 Seznam platných stran, dočasné revize 13](#_Toc460313447)

[0.2.4 Distribuce a aktualizace OM 14](#_Toc460313448)

[1. Organizace a povinnosti 15](#_Toc460313449)

[1.1 Organizační struktura 15](#_Toc460313450)

[1.2 Jmenované osoby 15](#_Toc460313451)

[1.3 Pracovníci provozního řízení 15](#_Toc460313452)

[1.3.1 Odpovědný vedoucí pracovník (ACM) 15](#_Toc460313453)

[1.3.2 Vedoucí pracovník pro bezpečnost a shodu (SCM) 16](#_Toc460313454)

[1.3.3 Jmenovaná osoba odpovědná za ozáření (NPRE) 17](#_Toc460313455)

[1.3.4 Jmenovaná osoba odpovědná za zachování letové způsobilosti (NPCA) 17](#_Toc460313456)

[1.3.5 Jmenovaná osoba odpovědná za letový provoz (NPFO) 17](#_Toc460313457)

[1.3.6 Jmenovaná osoba odpovědná za výcvik posádky (NPCT) 19](#_Toc460313458)

[1.4 Pravomoc, povinnosti a odpovědnost velícího pilota (PIC) 20](#_Toc460313459)

[1.5 Povinnosti a odpovědnost členů posádky kromě PIC 23](#_Toc460313460)

[1.5.1 Druhý pilot (COP) 23](#_Toc460313461)

[1.5.2 Palubní průvodčí **Chyba! Záložka není definována.**](#_Toc460313462)

[2. Provozní řízení, dozor a přístup 24](#_Toc460313463)

[2.1 Dozor na provozem prováděný provozovatelem 24](#_Toc460313464)

[2.1.1 Přehled platnosti průkazů způsobilosti a kvalifikace 24](#_Toc460313465)

[2.1.2 Řízení a sledování platnosti průkazů způsobilosti a kvalifikace posádky 25](#_Toc460313466)

[2.1.3 Řízení dokladů letů, doplňkových informací a údajů 26](#_Toc460313467)

[2.1.4 Dozor nad způsobilostí provozních pracovníků 27](#_Toc460313468)

[2.1.5 Řízení procesu shromažďování. Analýza a uložení záznamů, dokladů letů, doplňkových informací a údajů ……………. 29](#_Toc460313469)

[2.2 NEPOUŽIJE SE 32](#_Toc460313470)

[2.3 Provozní řízení se zřetelem k bezpečnosti letů 32](#_Toc460313471)

[2.3.1 Společný jazyk **Chyba! Záložka není definována.**](#_Toc460313472)

[2.3.2 Provozní řízení databáze a informací ohledně provozu PRNAV 32](#_Toc460313473)

[2.3.3 Dozor nad smluvní CAMO 33](#_Toc460313474)

[2.3.4 Dozor nad smluvním ATO 33](#_Toc460313475)

[2.4 Pravomoci příslušného úřadu 33](#_Toc460313476)

[3. Systém sledování bezpečnosti a shody SCMS 34](#_Toc460313477)

[3.1 Definice Chyba! Záložka není definována.](#_Toc460313478)

[3.2 Akronymy Chyba! Záložka není definována.](#_Toc460313479)

[3.3 Působnost příručky řízení bezpečnosti 36](#_Toc460313480)

[3.4 Bezpečnostní politika a cíle 37](#_Toc460313481)

[3.5 Odpovědnost a povinnosti v oblasti bezpečnosti 37](#_Toc460313482)

[3.5.1 Vedoucí pracovník pro bezpečnost **Chyba! Záložka není definována.**](#_Toc460313483)

[3.5.2 Vedoucí pracovník **Chyba! Záložka není definována.**](#_Toc460313484)

[3.5.3 Pracovníci **Chyba! Záložka není definována.**](#_Toc460313485)

[3.5.4 Vedoucí pracovník pro sledování shody 38](#_Toc460313486)

[3.6 Organizace a program sledování shody 38](#_Toc460313487)

[3.6.1 Audity a kontroly 39](#_Toc460313488)

[3.6.2 Dokumentace sledování shody 39](#_Toc460313489)

[3.6.3 Výcvik v oblasti sledování shody 39](#_Toc460313490)

[3.7 Postup řízení dokumentace 40](#_Toc460313491)

[3.7.1 Obecná ustanovení **Chyba! Záložka není definována.**](#_Toc460313492)

[3.7.2 Řízení a revize příručky řízení bezpečnosti 40](#_Toc460313493)

[3.7.3 Vedení záznamů 41](#_Toc460313494)

[3.8 Řízení bezpečnostních rizik 41](#_Toc460313495)

[3.8.1 Rozsah řízení bezpečnostních rizik 41](#_Toc460313496)

[3.8.2 Koncepce řízení bezpečnostních rizik 42](#_Toc460313497)

[3.8.3 Identifikace hrozeb 42](#_Toc460313498)

[3.8.4 Důsledky hrozeb 42](#_Toc460313499)

[3.8.5 Fáze řízení bezpečnostních rizik 42](#_Toc460313500)

[3.8.6 Hlášení událostí a interní bezpečnostní šetření 45](#_Toc460313501)

[3.8.7 Plánování reakce v případě nouze 45](#_Toc460313502)

[3.8.8 Řízení změn 45](#_Toc460313503)

[3.9 Podpora bezpečnosti 46](#_Toc460313504)

[3.10 Bezpečnostní výcvik a komunikace 46](#_Toc460313505)

[3.10.1 Výcvik **Chyba! Záložka není definována.**](#_Toc460313506)

[3.10.2 Komunikace **Chyba! Záložka není definována.**](#_Toc460313507)

[3.11 Příloha 1 – Hlášení o události související s letem 48](#_Toc460313508)

[3.12 Příloha 2 – Hlášení o události související s údržbou 50](#_Toc460313509)

[3.13 Příloha 3 – Formulář pro posouzení, hodnocení a kontrolu rizik (RADEC) 52](#_Toc460313510)

[3.14 Plán reakce v případě nouze 53](#_Toc460313511)

[3.14.1 Úvod 53](#_Toc460313512)

[3.14.2 Události, které mohou aktivovat plán reakce v případě nouze 53](#_Toc460313513)

[3.14.3 Definice 54](#_Toc460313514)

[3.14.4 Organizace **Chyba! Záložka není definována.**](#_Toc460313515)

[3.14.5 Řízení krize 55](#_Toc460313516)

[3.14.6 Reakce na tísňové volání 57](#_Toc460313517)

[3.14.7 Tísňová čísla 57](#_Toc460313518)

[3.14.8 Postupy **Chyba! Záložka není definována.**](#_Toc460313519)

[4. Složení posádky 67](#_Toc460313520)

[4.1 Složení letové posádky 67](#_Toc460313521)

[4.1.1 Typ použitého letadla 67](#_Toc460313522)

[4.1.2 Oblast a druh vykonávaného provozu 67](#_Toc460313523)

[4.1.3 Druhy provozu 67](#_Toc460313524)

[4.1.4 Přidělení pilotního sedadla 67](#_Toc460313525)

[4.1.5 Minimální počet členů posádky a plánovaná doba letové služby 67](#_Toc460313526)

[4.1.6 Praxe, rozlétanost a způsobilost členů posádky 68](#_Toc460313527)

[4.2 Jmenování PIC 68](#_Toc460313528)

[4.2.1 Další členové posádky pověření speciálními úkoly 68](#_Toc460313529)

[4.3 Ztráta pracovní schopnosti člena letové posádky 68](#_Toc460313530)

[4.4 Létání na více typech nebo variantách 69](#_Toc460313531)

[4.5 Provozní omezení „platné pouze jako kvalifikovaný druhý pilot nebo s kvalifikovaným druhým pilotem“ (OML) 69](#_Toc460313532)

[5. Požadavky na způsobilost 70](#_Toc460313533)

[5.1 Požadavky na průkaz způsobilosti, výcvik a přezkoušení 70](#_Toc460313534)

[5.1.1 Požadavky na průkaz způsobilosti 70](#_Toc460313535)

[5.1.2 Platnost **Chyba! Záložka není definována.**](#_Toc460313536)

[5.1.3 Výcvik a přezkoušení 70](#_Toc460313537)

[5.2 Letová posádka 72](#_Toc460313538)

[5.2.1 Osoba jmenovaná velícím pilotem 72](#_Toc460313539)

[5.2.2 Druhý pilot **Chyba! Záložka není definována.**](#_Toc460313540)

[5.2.3 Postup druhého pilota na funkci osoby jmenované velícím pilotem 73](#_Toc460313541)

[5.2.4 Létání na více typech nebo variantách 73](#_Toc460313542)

[5.3 Palubní průvodčí 73](#_Toc460313543)

[5.4 Pracovníci výcviku a přezkoušení 73](#_Toc460313544)

[5.5 Další provozní personál 74](#_Toc460313545)

[5.5.1 Letuška **Chyba! Záložka není definována.**](#_Toc460313546)

[5.5.2 Pojíždění letounů 74](#_Toc460313547)

[6. Preventivní opatření související se zdravím posádky 75](#_Toc460313548)

[6.1 Snížení zdravotní způsobilosti 75](#_Toc460313549)

[6.2 Alkohol Chyba! Záložka není definována.](#_Toc460313550)

[6.3 Farmaceutické přípravky 76](#_Toc460313551)

[6.3.1 Omamné látky, léky, prášky na spaní a/nebo antidepresiva 76](#_Toc460313552)

[6.4 Imunizace (očkování) 76](#_Toc460313553)

[6.5 Hloubkové potápění Chyba! Záložka není definována.](#_Toc460313554)

[6.6 Darování krve Chyba! Záložka není definována.](#_Toc460313555)

[6.7 Spánek a odpočinek 77](#_Toc460313556)

[6.8 Chirurgické operace 77](#_Toc460313557)

[6.9 Těhotenství Chyba! Záložka není definována.](#_Toc460313558)

[6.10 Ozáření Chyba! Záložka není definována.](#_Toc460313559)

[7. Omezení doby letové služby 78](#_Toc460313560)

[7.1 Omezení doby letové služby a služby a požadavky na odpočinek 78](#_Toc460313561)

[7.1.1 Použitelný předpis 78](#_Toc460313562)

[7.1.2 Externí pilot 78](#_Toc460313563)

[7.2 Překročení omezení doby letové služby a služby 78](#_Toc460313564)

[8. Standardní provozní postupy 79](#_Toc460313565)

[8.1 Příprava letu 79](#_Toc460313566)

[8.1.1 Minimální nadmořské výšky letu 79](#_Toc460313567)

[8.1.2 Kritéria přiměřenosti letišť, která mají být použita 82](#_Toc460313568)

[8.1.3 Způsoby stanovení provozních minim letiště 83](#_Toc460313569)

[8.1.4 Provozní minima na trati pro lety VFR nebo pro úseky letů podle VFR 91](#_Toc460313570)

[8.1.5 Představení a použití provozních minim 92](#_Toc460313571)

[8.1.6 Výklad meteorologických informací 94](#_Toc460313572)

[8.1.7 Zásoba paliva a oleje 94](#_Toc460313573)

[8.1.8 Hmotnost a poloha těžiště 95](#_Toc460313574)

[8.1.9 Letový plán ATS 97](#_Toc460313575)

[8.1.10 Provozní letový plán 97](#_Toc460313576)

[8.1.11 Technický deník letadla 97](#_Toc460313577)

[8.1.12 Seznam dokumentů na palubě 97](#_Toc460313578)

[8.2 Postupy na zemi Chyba! Záložka není definována.](#_Toc460313579)

[8.2.1 Postupy plnění paliva **Chyba! Záložka není definována.**](#_Toc460313580)

[8.2.2 Plnění paliva, když cestující nastupují, jsou na palubě nebo vystupují 98](#_Toc460313581)

[8.2.3 Odbavení letadla, cestujících a nákladu 99](#_Toc460313582)

[8.2.4 Zabránění vstupu do letounu 100](#_Toc460313583)

[8.2.5 Pozemní odmrazování a ochrana proti námraze 100](#_Toc460313584)

[8.3 Letové postupy Chyba! Záložka není definována.](#_Toc460313585)

[8.3.1 Politika VFR/IFR 105](#_Toc460313586)

[8.3.2 Navigační postupy 105](#_Toc460313587)

[8.3.3 Postupy nastavení výškoměru 111](#_Toc460313588)

[8.3.4 POSTUPY SPOJENÉ S varovnÝM systémEM signalizace zadané nadmořské výšKY 112](#_Toc460313589)

[8.3.5 Zjištění blízkosti země 112](#_Toc460313590)

[8.3.6 Palubní protisrážkový systém TCAS/ACAS 113](#_Toc460313591)

[8.3.7 Řízení palivového systému za letu 114](#_Toc460313592)

[8.3.8 Nepříznivé atmosférické podmínky 115](#_Toc460313593)

[8.3.9 Turbulence v úplavu 120](#_Toc460313594)

[8.3.10 Členové posádky na svých pracovních místech 121](#_Toc460313595)

[8.3.11 Používání poutacích zařízení 122](#_Toc460313596)

[8.3.12 Přístup do pilotního prostoru 123](#_Toc460313597)

[8.3.13 Použití neobsazených sedadel posádky 123](#_Toc460313598)

[8.3.14 Ztráta pracovní schopnosti členů posádky 123](#_Toc460313599)

[8.3.15 Požadavky na bezpečnost v kabině **Chyba! Záložka není definována.**](#_Toc460313600)

[8.3.16 Postupy instruktáže cestujících 124](#_Toc460313601)

[8.3.17 Vybavení pro zjišťování kosmického záření na palubě 125](#_Toc460313602)

[8.3.18 Politika v oblasti používání autopilota 125](#_Toc460313603)

[8.3.19 Postup omezování hluku 125](#_Toc460313604)

[8.4 LVTO 127](#_Toc460313605)

[8.5 ETOPS 128](#_Toc460313606)

[8.6 Použití seznamů minimálního vybavení 128](#_Toc460313607)

[8.6.1 Aktualizace MEL 128](#_Toc460313608)

[8.7 Ostatní typy letů 128](#_Toc460313609)

[8.7.1 Cvičné lety 129](#_Toc460313610)

[8.7.2 Přezkoušení odborné způsobilosti LPC/OPC 129](#_Toc460313611)

[8.7.3 Servisní zkušební lety 129](#_Toc460313612)

[8.7.4 Simulované situace za letu 129](#_Toc460313613)

[8.8 Požadavky na kyslík 130](#_Toc460313614)

[8.8.1 Zásoby kyslíku 130](#_Toc460313615)

[8.8.2 Použití doplňkové zásoby kyslíku 130](#_Toc460313616)

[8.8.3 Ochranné dýchací přístroje 130](#_Toc460313617)

[9. Nebezpečné zboží Chyba! Záložka není definována.](#_Toc460313618)

[9.1 Obecná ustanovení Chyba! Záložka není definována.](#_Toc460313619)

[9.1.1 Politika provozovatele 131](#_Toc460313620)

[9.1.2 Přejímka, nakládání a ukládání nebezpečného zbožím ve vyňatém množství 131](#_Toc460313621)

[9.1.3 Nouzové situace s nebezpečným zbožím 131](#_Toc460313622)

[9.2 Zbraně a střelivo 132](#_Toc460313623)

[9.2.1 Obecná ustanovení **Chyba! Záložka není definována.**](#_Toc460313624)

[9.2.2 Uvědomění PC 132](#_Toc460313625)

[9.2.3 Sportovní zbraně 132](#_Toc460313626)

[10. Bezpečnost Chyba! Záložka není definována.](#_Toc460313627)

[10.1 Zabezpečení pilotního prostoru 133](#_Toc460313628)

[11. Řešení a hlášení událostí 134](#_Toc460313629)

[11.1 Definice nehody, incident a události 134](#_Toc460313630)

[11.2 Formuláře, které se mají použít 135](#_Toc460313631)

[11.3 Hlášení nehod, incident a událostí 135](#_Toc460313632)

[11.3.1 Ústní oznámení incidentů ATS 135](#_Toc460313633)

[11.3.2 Písemná hlášení incidentů pro ATS 136](#_Toc460313634)

[11.4 Interní postupy hlášení provozovatele 136](#_Toc460313635)

[11.5 Uchovávání záznamů letových údajů a záznamů zapisovače hlasu v pilotním prostoru 136](#_Toc460313636)

[12. Pravidla létání Chyba! Záložka není definována.](#_Toc460313637)

[12.1 Pravidla pro let za viditelnosti a pravidla pro let podle přístrojů 138](#_Toc460313638)

[12.2 Územní použitelnost pravidel létání 138](#_Toc460313639)

[12.3 Komunikační postupy, včetně postupů při ztrátě spojení 138](#_Toc460313640)

[12.4 Informace a pokyny ohledně zakročování proti civilním letadlům 138](#_Toc460313641)

[12.5 Letištní signály, signalista a nouzové ruční signály 139](#_Toc460313642)

[12.6 Systém času používaný při provozu 139](#_Toc460313643)

[12.7 Letová povolení, dodržování letového plánu a hlášení poloh 139](#_Toc460313644)

[12.7.1 Letové povolení **Chyba! Záložka není definována.**](#_Toc460313645)

[12.7.2 Dodržování letového plánu 139](#_Toc460313646)

[12.7.3 Hlášení poloh **Chyba! Záložka není definována.**](#_Toc460313647)

[12.8 Vizuální signály používané k varování letadla, které bez povolení letí omezeným, zakázaným nebo nebezpečným prostorem nebo se do něj chystá 140](#_Toc460313648)

[12.9 Postupy letové posádky, která zpozoruje nehodu nebo přijme tísňové vysílání 140](#_Toc460313649)

[12.10 Vizuální kódy země – letadlo, které mají použít přeživší, použití signálů 140](#_Toc460313650)

[12.11 Tísňové a pilnostní signály 140](#_Toc460313651)

[13. Přenosná elektronická zařízení (PED) a elektronické letové informační zařízení (EFB) 142](#_Toc460313652)

[13.1 Úvod Chyba! Záložka není definována.](#_Toc460313653)

[13.1.1 Obecná filosofie, prostředí a tok dat EFB 142](#_Toc460313654)

[13.1.2 Architektura systému EFB 143](#_Toc460313655)

[13.1.3 Omezení systému EFB 143](#_Toc460313656)

[13.1.4 Popis hardwaru 144](#_Toc460313657)

[13.1.5 Popis operačního systému 144](#_Toc460313658)

[13.1.6 Podrobný popis aplikací EFB 144](#_Toc460313659)

[13.1.7 Zakázková úprava aplikací EFB 144](#_Toc460313660)

[13.1.8 Řízení údajů 144](#_Toc460313661)

[13.1.9 Autorizování údajů 145](#_Toc460313662)

[13.2 Kontrola hardwaru, softwaru a konfigurace 145](#_Toc460313663)

[13.2.1 Účel a působnost 145](#_Toc460313664)

[13.2.2 Popis řídících procesů 145](#_Toc460313665)

[13.3 Letová posádka Chyba! Záložka není definována.](#_Toc460313666)

[13.3.1 Výcvik **Chyba! Záložka není definována.**](#_Toc460313667)

[13.3.2 Provozní postupy (normální, mimořádné a nouzové) 146](#_Toc460313668)

[13.4 Bezpečnostní politika ohledně EFB 150](#_Toc460313669)

[13.4.1 Bezpečnostní řešení a postupy 150](#_Toc460313670)

PROVOZNÍ PŘÍRUČKA [NCC Část B 151](#_Toc460313671)

[0. Obecné informace a měřící jednotky 152](#_Toc460313672)

[1. Omezení Chyba! Záložka není definována.](#_Toc460313673)

[2. Normální postupy 152](#_Toc460313674)

[3. Mimořádné a nouzové postupy 152](#_Toc460313675)

[4. Výkonnost Chyba! Záložka není definována.](#_Toc460313676)

[5. Plánování letu 152](#_Toc460313677)

[6. Hmotnost a vyvážení 152](#_Toc460313678)

[7. Nakládání Chyba! Záložka není definována.](#_Toc460313679)

[8. Seznam povolených odchylek na draku 152](#_Toc460313680)

[9. Seznam minimálního vybavení 153](#_Toc460313681)

[10. Záchranné a nouzové vybavení včetně kyslíku 153](#_Toc460313682)

[11. Postupy nouzové evakuace 153](#_Toc460313683)

[12. Systémy letounu 153](#_Toc460313684)

PROVOZNÍ PŘÍRUČKA [NCC Část C 154](#_Toc460313685)

[1. Část C provozní příručky 155](#_Toc460313686)

[1.1 Kategorizace letišť/provozních míst pro kvalifikaci letové posádky 155](#_Toc460313687)

[1.2 Zvláštní omezení letišť/provozních míst (omezení výkonnosti a provozní postupy atd.) 156](#_Toc460313688)

PROVOZNÍ PŘÍRUČKA [NCC Část D 157](#_Toc460313689)

[1. Rozsah osnov výcviku a programů přezkušování 158](#_Toc460313690)

[2. Obsah osnov výcviku a programů přezkušování 158](#_Toc460313691)

[2.1 Letová posádka Chyba! Záložka není definována.](#_Toc460313692)

[2.1.1 Všechny příslušné položky předepsané v příloze III (ORO.FC), příloze IV (část CAT), příloze V (část SPA) 158](#_Toc460313693)

[2.1.2 Přeškolovací kurzy provozovatele 158](#_Toc460313694)

[2.2 Palubní průvodčí Chyba! Záložka není definována.](#_Toc460313695)

[2.3 Technická posádka 158](#_Toc460313696)

[2.4 Výcvik týkající se zvláštních oprávnění (SPA) 158](#_Toc460313697)

[2.4.1 Příslušné položky předepsané v SPA.DG hlavy G přílohy IV (SPA.DG) 158](#_Toc460313698)

[3. Postupy Chyba! Záložka není definována.](#_Toc460313699)

[3.1.1 Postupy pro výcvik a přezkušování 158](#_Toc460313700)

[3.1.2 Postupy, které se použijí v případě, že pracovníci nedosáhnou nebo si neudrží požadovanou úroveň způsobilosti 158](#_Toc460313701)

[3.1.3 Postupy, kterými se zajistí, aby mimořádné nebo nouzové situace vyžadující použití části případně všech mimořádných nebo nouzových postupů a simulace meteorologických podmínek pro let podle přístrojů (IMC) nebyly v průběhu letů simulovány umělými prostředky 158](#_Toc460313702)

[4. Popis dokumentace, která se má uchovávat, a lhůty pro její uložení 158](#_Toc460313703)

[Příloha 1 – Zkratky a akronymy 159](#_Toc460313704)

[Annex 2 – DEFINICE 163](#_Toc460313705)

PROVOZNÍ PŘÍRUČKA NCC
Část A

# Správa a řízení provozní příručky

## Úvod

[Název provozovatele] získal tato zvláštní oprávnění:

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| [letadlo č. 1], atd. | [XXX] | [XXX] | [XXX] |

### Prohlášení o shodě

[Název provozovatele] potvrzuje, že letová provozní příručka se vydává a udržuje v souladu s nařízením (EU) č. 965/2012 o letovém provozu, část NCC, část ORO, část SPA, a nařízením (EU) č. 1178/2011 o leteckých posádkách, část FCL. Účelem příručky je zajistit, aby veškerý provozní personál pracoval v souladu s nastavenými postupy a aby veškerý letový provoz probíhal v souladu s těmito předpisy a politikou a požadavky společnosti.

**Prohlášení**

Tímto se potvrzuje, že tato příručka nebo příručky a materiály, na něž odkazuje, obsahují všechny relevantní a požadované provozní pokyny, které plní příslušní pracovníci.

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Datum:

[Název provozovatele]

Jmenovaná osoba pro letový provoz

### Členění provozní příručky (OM)

#### Část A provozní příručky, Obecná/základní ustanovení (OM A)

Část A provozní příručky tvoří kompletní obecná provozní filosofie a zásady, informace, požadavky, pokyny a postupy, které nejsou vázány na typ letounu. Tato část také popisuje systém řízení bezpečnosti a shody, který zahrnuje všechna plánovaná a systematická opatření nutná k zajištění toho, aby veškerý provoz a údržba probíhaly v souladu se všemi platnými požadavky, standardy a provozními postupy.

#### Část B provozní příručky, Provoz letounu (OM B)

Část B provozní příručky obsahuje všechny provozní postupy, kontrolní seznamy, pokyny a informace. Kontext provozní příručky letadla, části B provozní příručky vychází z příruček vydaných výrobci při dodání letounu. Může odkazovat na informace uvedené v těchto příručkách, které nemusí nezbytně opakovat.

MEL pro každý dotčený typ letounu je obsažen v příloze části B provozní příručky. Odkaz na přílohu bude uveden v OM B, kapitola „Seznam minimálního vybavení“. Základní představení a použití MEL je popsáno v části A provozní příručky, kapitola „MEL a CDL“.

#### Část C provozní příručky, Traťové a letištní pokyny a informace (OM C)

Část C provozní příručky stanoví všechny traťové a letištní pokyny a informace, mapy a plánky a také související dokumenty, které se týkají oblasti provozu. Odkazuje na [XXX] příručku dané služby nebo jinou dokumentaci. Zahrnuje také zvláštní letištní postupy a nouzové postupy.

#### Část D provozní příručky, Výcvik (OM D)

Protože výcvik a přezkušování vychází z koncepce „bez vlastní výcvikové organizace“ (ATO), část D provozní příručky obsahuje program výcviku a přezkušování.

### Vysvětlení a terminologie

* Výrazy „bude, musí, má“ a slovesa použitá v přítomné oznamovací formě, např. „činí, vykonává“ atd., jsou použita v přikazovacím, povinném smyslu;
* výrazy „může a mohl by“ se používají ve smyslu povolovacím, aby vyjádřily oprávnění nebo svolení k uvedenému jednání;
* výrazy „nesmí, nemusí nebo žádný člen posádky nemůže“ znamenají, že nikdo nemá oprávnění ani svolení k danému jednání; a
* výraz „zahrnuje“ znamená „zahrnuje mimo jiné“.

### Definice

Definice a zkratky, které neobsahuje předpis ICAO DOC 8400, jsou uvedeny v příloze č. 1.

## Systém změn a revizí

#### Odpovědnost za aktualizace

Distribuci provozní příručky i změn/revizí zajišťuje jmenovaná osoba odpovědná za letový provoz nebo pověřená osoba.

#### Záznam revizí a seznam platných stránek

| REVIZE č. | DATUM VYDÁNÍ | ZAŘADIL (A) | DATUM | Poznámky |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| 0 |  |  |  | První vydání |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |

[řádně vyplní provozovatel]

### Rukou psané změny

Rukou psané změny a revize jsou dovoleny jen v situacích, které vyžadují okamžitou změnu či revizi v zájmu bezpečnosti. Jsou opatřeny iniciálami, v platnost je uvádí jmenovaná osoba odpovědná za letový provoz, a co možná nejdříve následuje formální změna.

### Seznam platných stran, dočasné revize

Neexistují žádné dočasné revize. Pokud k revizi dojde, nahradí se celá příručka.

|  |  |
| --- | --- |
| Strana č. | Revize č. |
| 1 | Revize č. 0 |
| 2 | Revize č. 0 |
|  |  |
|  |  |
|  |  |
|  |  |
|  |  |
|  |  |
|  |  |
|  |  |
|  |  |
|  |  |
|  |  |

[řádně vyplní provozovatel]

### Distribuce a aktualizace OM

#### Rozdělovník, způsoby distribuce

V rozdělovníku jsou uvedeni všichni příslušní pracovníci.

|  |
| --- |
| **Rozdělovník** |
| ***Místo/osoba*** | ***Forma*** | ***E-mailem na adresu:*** | ***do*** | ***Potvrzení přijetí*** |
|  |
|  |  |  |  |  |
|  |
|  |
|  |
|  |  |  |  |  |

Jmenovaná osoba odpovědná za letový provoz vede seznam potvrzení přijetí, včetně stavu a data revize.

# Organizace a povinnosti

## Organizační struktura

[organizační schéma společnosti]

## Jmenované osoby

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Funkce | Jméno | Číslo zaměstnance | Číslo průkazu způsobilosti | E-mail | Tel. č. |
| ACMNPFO |  |  |  |  |  |
| NPCT |  |  |  |  |  |
| NPRE |  |  |  |  |  |
| CSM |  |  |  |  |  |

## Pracovníci provozního řízení

### Odpovědný vedoucí pracovník (ACM)

**Cíl**

Odpovědný vedoucí pracovník má statutární pravomoc zajišťovat, aby bylo možné financovat a provádět veškeré provozní činnosti a údržbu. ACM vede a řídí všechny činnosti „provozovatele“.

ACM odpovídá za obecné řízení provozu. Na základě rozdělení lidských a finančních zdrojů zavádí a udržuje bezpečnou a účinnou organizaci. ACM vymezí provozní filosofii a politiku, bezpečnostní politiku a politiku kvality v souladu s nařízením (EU) č. 965/2012 (AIR-OPS) a vnitrostátním leteckým právem.

**Pravomoc**

Odpovědný vedoucí pracovník má kontrolu nad všemi zaměstnanci společnosti.

**Povinnosti a odpovědnost** (své povinnosti může ACM delegovat, odpovědnost však nese dál)

* Určuje a udržuje politiku letové bezpečnosti.
* V konečném důsledku zajišťuje zavedení a soustavné udržování systému řízení bezpečnosti a shody, včetně:
	+ - zajištění provedení nápravných opatření;
		- kontrol zajišťujících, aby každá jmenovaná osoba plnila své povinnosti a odpovědnost v oblasti letové bezpečnosti.
* Spolupracuje s příslušným úřadem.
* Aktivně podporuje kulturu bezpečnosti a kvality.
* Dohlíží na systém provozních příruček, prohlášení a další potřebná osvědčení.
* Na každé provozované letadlo uzavírá a udržuje v platnosti smlouvu o řízení zachování letové způsobilosti se schválenou organizací CAMO podle části M oddílu A hlavy G nařízení (EU) 1321/2014.
* Uzavírá subdodavatelskou smlouvu se schválenou organizací k údržbě dle části 145 oddílu A přílohy II nařízení (EU) 1321/2014 na všechny potřebné úkony údržby na provozovaném letadle.
* Sleduje vývoj, změny, doplnění nebo revize vnitrostátních a mezinárodních leteckých právních předpisů a zajišťuje tak, aby bylo možné odpovídajícím způsobem aktualizovat oficiální dokumentaci, za kterou odpovídá.
* Vede archiv dokumentů obsahující strategické listiny, smlouvy a důležité projekty v souladu s částí A provozní příručky.
* Odpovídá za vnitřní a vnější komunikaci týkající se relevantních informací.
* Odpovídá za zaměstnávání, propouštění a výcvik zaměstnanců i za obecné řízení zaměstnanců společně s odpovědným útvarem lidských zdrojů a jmenovanou osobou odpovědnou za letový provoz.
* Vede a koordinuje důležité projekty.
* Dohlíží na všechny úkoly v oblasti účetnictví.
* Podporuje firemní kulturu zahrnující vysoké standardy bezpečnosti a péče.

### Vedoucí pracovník pro bezpečnost a shodu (SCM)

**Cíl**

Cílem systému bezpečnosti a shody je zajistit u požadované údržby shodu a také kvalifikaci. Tyto cíle zahrnují i standardy a provozní postupy. Vedoucí pracovník pro bezpečnost a shodu (SCM) sleduje dodržování právních předpisů, provozní příručky a CAMO a zajišťuje bezpečný a účinný provoz a letovou způsobilost letadla. Za účelem naplnění bezpečností politiky popsané v části A provozní příručky SCM komunikuje s odpovědným vedoucím pracovníkem a sleduje a vyhodnocuje nápravná opatření. SCM by měl doporučovat, navrhovat, zlepšovat a iniciovat změny systému dle potřeby. SCM je podřízen přímo odpovědnému vedoucímu pracovníkovi.

**Pravomoc**

SCM má nezpochybnitelný přístup ke všem pracovníkům a veškeré oficiální dokumentaci provozovatele, aby mohl sledovat účinnost systému shody a bezpečnosti.

**Povinnosti a odpovědnost**

* Navrhuje, zavádí a udržuje systém bezpečnosti a shody.
* Odpovídá za změny a revize kapitoly 3. části A provozní příručky.
* Sleduje vývoj, změny, doplnění nebo revize vnitrostátních a mezinárodních leteckých právních předpisů a zajišťuje tak, aby bylo možné odpovídajícím způsobem aktualizovat oficiální dokumentaci, za kterou odpovídá.
* Vyvíjí a navrhuje systém zpětné vazby, včetně zásad a postupů „uzavřené smyčky“, za účelem zlepšení všech jednotlivých funkcí v oblasti kvality na operativní úrovni.
* Zajišťuje, aby všichni pracovníci vedení znali své povinnosti v oblasti bezpečnosti a shody v rámci „SQMS“ a dodržovali je.
* Je povinen zajistit výcvik všech zaměstnanců provozovatele a všech ostatních souvisejících organizací v oblasti systému bezpečnosti a shody.
* Zajišťuje soustavné zlepšování systému kvality.
* Zajišťuje, aby se auditor (ať interní, nebo externí) nepodílel na každodenních činnostech auditované oblasti provozu a/nebo údržby.
* Zajišťuje, aby všechny audity byly řádně zdokumentované a aby se tato dokumentace uchovávala v souladu s částí A provozní příručky, „Provozní řízení a dozor“, a kapitolou SQMS.
* Sleduje všechna nápravná opatření, která byla a mají být přijata ve lhůtách stanovených auditorem (AMC.1.ORO.GEN.200 A.6.).

POZNÁMKA: [Pokud provozovatel některou pozici jmenovanou osobou neobsadí, cíl, povinnosti a odpovědnost musí být přiděleny jiným jmenovaným osobám. Tuto skutečnost je nutné uvést v příručce.].

### Jmenovaná osoba odpovědná za sledování vlivu záření (NPRE)

**Cíl**

Jmenovaná osoba odpovědná za sledování vlivu záření je podřízena přímo odpovědnému vedoucímu pracovníkovi.

**Povinnosti a odpovědnost**

* Shromažďuje a poskytuje osobní údaje zaměstnanců pro účely registrace ve federální databázi.
* Sleduje, shromažďuje a vybírá doby letu / trati a postupy zaměstnanců na základě údajů uchovávaných v [název aplikace].
* Předkládá vybrané údaje subdodavateli IASON GmbH pro účely výpočtu vlivu záření pomocí certifikovaného algoritmu.
* Informuje zaměstnance o stavu vlivu záření způsobeného provozem [název provozovatele].
* Obrací se na odpovědného vedoucího pracovníka, pokud je na základě těchto údajů o zaměstnancích nutné zvláštní jednání.
* Předává záznamy NPFO k uložení.

### Jmenovaná osoba odpovědná za zachování letové způsobilosti (NPCA)

[Pokud provozovatel tuto pozici jmenovanou osobou neobsadí, cíl, povinnosti a odpovědnost této jmenované osoby musí být přiděleny jiným jmenovaným osobám (např. odpovědný vedoucí pracovník a/nebo jmenovaná osoba odpovědná za letový provoz).].

### Jmenovaná osoba odpovědná za letový provoz (NPFO)

**Cíl**

Jmenovaná osoba odpovědná za letový provoz (NPFO) zajišťuje stabilní, bezpečný a účinný letový a pozemní provoz. Musí zajistit, aby celý provoz vyhovoval ustanovením provozní filosofie a politiky společnosti, její bezpečnostní politiky, části NCC, části FCL a vnitrostátnímu leteckému právu. NPFO odpovídá za přípravu a schválení standardních provozních postupů (SOP) a kontrolních seznamů.

NPFO dohlíží na členy posádky a zajišťuje, aby pracovali v souladu se všemi požadavky na provoz letadel, letovými postupy a standardy letové bezpečnosti, které jsou uvedeny v provozní příručce.

Jmenovaná osoba odpovědná za letový provoz je podřízena přímo odpovědnému vedoucímu pracovníkovi.

**Pravomoc**

Jmenovaná osoba odpovědná za letový provoz vykonává v rámci letového provozu pravomoc vůči všem členům posádky a jmenovanému pomocnému personálu. NPFO vydává pokyny ohledně denního letového provozu, provozu letadel, požadavků na letové posádky, plánování posádek a také všem pracovníkům pozemního provozu (např. odbavovací nebo subdodavatelské společnosti pro letové plánování).

**Povinnosti a odpovědnost**

* Odpovídá za kontrolu a prodlužování prohlášení, obzvláště za změny a revize částí A, B, C provozní příručky a MEL & CDL pro celý letadlový park.
* Sleduje vývoj, změny, doplnění nebo revize vnitrostátních a mezinárodních leteckých právních předpisů a zajišťuje tak, aby bylo možné odpovídajícím způsobem aktualizovat oficiální dokumentaci, za kterou odpovídá.
* Odpovídá za provoz letadel.
* Hlásí letové hodiny a přistání CAMO dle smlouvy o řízení zachování letové způsobilosti.
* Koordinuje všechny plánované a neplánované úkony v rámci údržby s najatou CAMO pro všechna provozovaná letadla.
* Zajišťuje, aby CAMO po všech možných akcích údržby nahlásila letadlo před zahájením letu jako uvolněné do provozu.
* Koordinuje plánování letových posádek, FTL a sledování prostřednictvím plánování zdrojů, zajišťuje dostupnost dostatečného počtu členů posádky v souladu s provozními požadavky. Zaměstnávání a propouštění se koordinuje s odpovědným vedoucím pracovníkem.
* Zajišťuje, aby kvalifikace, nedávná praxe a znalosti členů posádky odpovídaly kapitole „Složení posádky“ a kapitole „Požadavky na kvalifikaci“ části A provozní příručky.
* Dohlíží na to a zajišťuje, aby všichni členové posádky plnili své povinnosti v souladu s provozní příručkou.
* Spravuje osobní složky a dokumenty posádek, zavádí a pozměňuje kontrolní seznamy, publikace ohledně typu letounu (ve spolupráci se jmenovanou osobou odpovědnou za výcvik posádky) a vymezuje provozní pravidla pro celý letounový park.
* Informuje, instruuje a řídí posádky, pokud jde o jejich odpovědnost a povinnosti obecně, i pokud jde o zvláštní činnosti nebo kariérní postup na jejich pozici. Rozhoduje o SOP a dohlíží na své pracovníky s cílem udržet přísnou disciplínu. Členy posádky musí informovat a instruovat ve všech věcech posádky.
* Společně se jmenovanou osobou odpovědnou za výcvik posádky určuje opatření, pokud pracovníci nesplní nebo neudrží požadované standardy popsané v kapitole „Postupy uplatněné v případě, že pracovníci nesplní nebo neudrží požadované standardy“ části D provozní příručky.
* Zajišťuje, aby všechny přidělené posádky měly správnou zvláštní kvalifikaci a náležité zkušenosti pro konkrétní dotčené trati a letiště.
* Zařazuje použité letiště do kategorie, hodnotí použitelnost letiště a zajišťuje dostatečnou specifikaci výkonnosti letounu pro zvolenou trať a letiště.
* Zajišťuje, aby všechny zprávy ohledně letového provozu byly předloženy „příslušnému úřadu“ a dalším předepsaným stranám.
* Sleduje standardy letové bezpečnosti, hodnotí a analyzuje všechny zprávy společnosti o letovém provozu a přiměřeně uveřejňuje výsledky výše uvedených zpráv, aby zabránil vzniku nežádoucích trendů.
* Zajišťuje, aby všechny formuláře a dokumenty související s letovým provozem byly uchovávány v souladu s částí A provozní příručky.
* Řídí letové plánování a všechny s tím související povinnosti, např. organizování slotů, povolení atd.

### Jmenovaná osoba odpovědná za výcvik posádky (NPCT)

**Cíl**

Primárním cílem veškerého prováděného výcviku je úspěšné naplnění provozní filosofie, politik a postupů. Všichni provozní pracovníci budou vycvičeni tak, aby předmětnou oblast příkladně znali. Musí mít požadované znalosti k provádění standardních provozních postupů v souladu s jejich povinnostmi, aby zajistili bezpečný a účinný letový provoz.

Jmenovaná osoba odpovědná za výcvik posádky je podřízena přímo odpovědnému vedoucímu pracovníkovi.

**Pravomoc**

Jmenovaná osoba odpovědná za výcvik posádky vykonává pravomoc vůči všem subdodavatelům výcviku a interním pracovníkům výcviku/přezkušování.

**Povinnosti a odpovědnost**

* Ověřuje požadavky na kvalifikaci a stanoví vhodný program výcviku a přezkušování v souladu s částí FCL, částí NCC a SPA.
* Stanoví a navrhuje osnovu výcviku a přezkušování a zavádí postupy pro veškerý výcvik a přezkušování prováděné interně i externě.
* Odpovídá za změny a revize části D provozní příručky a kapitoly „Požadavky na kvalifikaci“ části A provozní příručky.
* Sleduje vývoj, změny, doplnění nebo revize vnitrostátních a mezinárodních leteckých právních předpisů a zajišťuje tak, aby bylo možné odpovídajícím způsobem aktualizovat oficiální dokumentaci, za kterou odpovídá.
* Po zohlednění výcviku členů posádky, který byl zapsán do jejich výcvikových záznamů, NPCT určí rozsah výcviku, který každý jednotlivý člen posádky potřebuje, a upraví a zorganizuje správný výcvik/přezkoušení ke splnění požadavků na kvalifikaci uvedených v kapitole „Požadavky na kvalifikaci“ části A OM.
* Organizuje, sleduje a kontroluje výcvik a přezkušování v souladu s částí D provozní příručky a koordinuje financování s ACM.
* Ověřuje výcvikové záznamy kvůli zajištění jejich úplnosti a správnosti a zajišťuje, aby se všechny formuláře a záznamy související s výcvikem a přezkušováním uchovávaly v souladu s kapitolou „Provozní řízení a dozor“ části A provozní příručky.
* Koordinuje s ACM udržování a uzavírání smluv se subdodavateli výcviku.
* Prověřuje, zda subdodavatelé – osvědčené ATO – mají a udržují požadované osnovy a oprávnění.
* Odpovídá za výcvik, přezkušování a dozor nad zaměstnanci v úzké spolupráci s NPFO.
* Aktivně podporuje kulturu bezpečnosti a shody.

## Pravomoc, povinnosti a odpovědnost velícího pilota (PIC)

**Obecně**

PIC odpovídá za řádné plnění svých povinností, které:

* souvisí s bezpečností letadla a osob na jeho palubě a jsou uvedeny v pokynech a postupech obsažených v provozní příručce;
* vyhovují příslušným požadavkům provozovatelova programu hlášení událostí a nařízení (EU) č. 376/2014;
* vyhovují všem omezením doby letové služby a služby (FDTL) a dobám odpočinku, která se vztahují na jeho činnost.

Při výkonu povinností pro více než jednoho provozovatele:

* vede vlastní individuální záznamy o době letové služby a služby a dobách odpočinku uvedených v příslušných požadavcích FDTL, a každému provozovateli poskytuje údaje potřebné k naplánování činností v souladu s příslušnými požadavky FDTL.

Člen posádky neplní povinnosti v letadle:

* pro omezení z hlediska zdraví, léků/drog a alkoholu viz kapitola „Ochrana zdraví posádky“;
* pokud nejsou kvůli onemocnění nebo úrazu splněny zdravotní požadavky nutné k zachování požadovaného osvědčení zdravotní způsobilosti;
* pokud má jakoukoli pochybnost o své schopnosti vykonávat přidělené povinnosti; nebo
* pokud ví nebo má podezření, že trpí únavou nebo se natolik necítí dobře, že by let mohl být ohrožen.

**Cíl**

Při výkonu přidělené služby je PIC zákonným zástupcem provozovatele.

Pro každý let či řadu letů bude určen jeden člen letové posádky s kvalifikací velícího pilota dle popisu uvedeného v provozní příručce, část A, článek „Určení PIC“.

PIC je podřízen přímo NPFO.

**Pravomoc**

PIC je zákonným zástupcem společnosti a má obecnou pravomoc vůči ostatním členům posádky během naplánované služby a nese za ně odpovědnost.

**Povinnosti a odpovědnost**

* Udržovat si dobrou znalost sjednaných leteckých zvyklostí a postupů.
* Udržovat si dobrou znalost těch ustanovení provozní příručky, které jsou nutné k výkonu jeho funkce.
* Zajistit, aby si všichni členové posádky byli vědomi svých povinností a odpovědnosti po dobu trvání letu či řady letů.

PIC odpovídá za / má pravomoc:

* Bezpečný provoz letounu a bezpečnost osob na palubě a nákladu během letu.
* PIC vydává všechny rozkazy, které považuje za nezbytné k zajištění bezpečnosti letounu a osob nebo majetku na jeho palubě, a všechny osoby na palubě letounu tyto rozkazy splní.
* Nechat vystoupit kteroukoli osobu nebo vyložit jakoukoli část nákladu, které podle jeho názoru mohou představovat potenciální ohrožení bezpečnosti letounu nebo osob na jeho palubě.
* Nedovolit v letounu přepravu osoby, která je zřejmě natolik pod vlivem alkoholu nebo drog, že by pravděpodobně ohrozila bezpečnost letounu nebo osob na jeho palubě.
* Odmítnout přepravu nežádoucích cestujících, osob deportovaných nebo ve vazbě, jestliže by jejich přeprava představovala jakékoli riziko pro bezpečnost letounu nebo osob na jeho palubě.
* Za zajištění toho, aby všichni cestující byli v souladu s kapitolou „Postupy instruktáže cestujících“ části A provozní příručky seznámeni s umístěním nouzových východů a s umístěním a použitím důležitého bezpečnostního a nouzového vybavení a s meteorologickými informacemi během letu a na cílovém letišti.
* Za zajištění toho, aby byly v souladu s provozní příručkou dodrženy všechny provozní postupy a kontrolní seznamy.

PIC si opatří, zkontroluje a podepíše všechny dostupné letecké a meteorologické informace ohledně jeho příštího letu, včetně NOTAM, SNOWTAM, stavu dráhy, teploty/tlaku, výškového větru a letištní meteorologické předpovědi.

Tyto informace PIC umožní

* posoudit, zda počasí, dohlednost/RVR na letišti a stav dráhy, kterou plánuje použít, umožní bezpečný vzlet a odlet (s náležitým ohledem na všechny příslušné výkonnostní aspekty části B OM);
* vybrat před letem náhradní letiště cílového letiště a náhradní letiště pro vzlet s náležitým ohledem na předepsaná plánovací minima;
* vypočítat provozní letový plán, plánované množství paliva a oleje, které na základě očekávaných provozních podmínek dostačuje k bezpečnému dokončení letu (pokud let počítají třetí osoby, je PIC povinen zajistit splnění těchto požadavků);

a

* pokud to již neučinil pozemní personál, předložit příslušné jednotce ATS letový plán obsahující dostatečné informace pro zahájení opatření SAR, pokud by došlo ke zpoždění letu;
* rozhodnout, zda převezme či nepřevezme letoun se závadami povolenými dle CDL nebo MEL;
* podniknout všechny přiměřené kroky k zajištění toho, aby letoun a požadované vybavení byly provozuschopné a aby příslušné nouzové vybavení byl provozuschopné, přístupné a připravené k použití;
* zajistit dohled nad plněním paliva do letounu, přičemž se zvláštní pozornost věnuje:
	+ - správnému druhu a množství paliva,
		- kontrole kvality paliva,
		- protipožárním opatřením,
		- kontrole zabezpečení víčka plnícího hrdla;
* podniknout všechny přiměřené kroky k zajištění toho, aby hmotnost a vyvážení letounu vyhověly vypočítaným limitům pro provozní podmínky a aby byl náklad letounu rozložen v souladu s kapitolou „Postupy odbavení letounu, cestujících a nákladu týkající se bezpečnosti na odbavovací ploše“ části A provozní příručky, a kapitolami „Hmotnost a vyvážení“ a „Nakládání letounu příslušného typu“ části B provozní příručky;
* potvrdit, že výkonnost letounu umožní bezpečné dokončení plánovaného letu;
* nedovolit žádnému členu posádky vykonávat v průběhu vzletu, počátečního stoupání, konečného přiblížení nebo přistání jinou činnost než povinnosti požadované pro bezpečný provoz letounu;
* podniknout všechny přiměřené kroky k zajištění toho, aby v průběhu pojíždění, vzletu nebo přistání letounu a vždy, když to považuje za vhodné, byli všichni cestující na sedadle řádně upoutáni a aby všechna příruční zavazadla byla uložena ve schválených prostorách pro uskladnění;
* zajistit, aby na palubě byly platné mapy, plánky a související dokumenty nebo rovnocenné informace nutné k zabezpečení zamýšleného provozu letadla, včetně případné odchylky, kterou lze přiměřeně předpokládat. To zahrnuje případné převodní tabulky nezbytné pro podporu provozu v případě, že je nutno použít metrické výšky, nadmořské výšky a letové hladiny;
* zajistit přezkoumání oblastí provozu z hlediska přiměřenosti, v příslušných případech včetně:
	+ - navigačních prostředků;
		- drah, pojezdových drah, odbavovacích prostor;
		- zákazů letů;
		- PPR (nutné předchozí povolení);
		- podmínek na letišti;
		- osvětlení;
		- ARFF (letištní záchrana a hašení požárů);
		- použitelných provozních minim;
* zajistit, aby dokumenty a příručky uvedené v kapitole „Seznam dokumentů, formulářů a doplňkových informací, které mají být na palubě“ části A provozní příručky byly na palubě a byly platné po celou dobu letu nebo řady letů a aby byly na požádání předloženy osobě zmocněné úřadem;
* zajistit, aby lety byly prováděny při dodržení všech omezení na tratích nebo v oblastech provozu, které stanovil příslušný úřad;
* zajistit provedení předletové kontroly;
* zajistit, aby administrativní povinnosti byly splněny správně a včas a aby požadované hlášení proběhlo dle kapitoly „Jednání, oznamování a hlášení událostí“ části A provozní příručky;
* zajistit, aby byla NPFO co možná nejdříve nahlášena zpětná vazba ohledně postupu letu, stavu letounu, směrování a pozemní podpory, a to ústně v naléhavých případech, nebo na formuláři pro informace o letu; a
* zajistit, aby členové posádky a cestující dodržovali omezení kouření;
* v nouzové situaci, která vyžaduje okamžité rozhodnutí a opatření, PIC podnikne všechny kroky, které za daných okolností považuje za nezbytné. V těchto případech se může v zájmu bezpečnosti odchýlit od pravidel, provozních postupů a metod; pro informace o požadovaném hlášení po odchylce nebo události, viz kapitola o hlášení událostí;
* musí zajistit, aby mimořádné nebo nouzové situace, nesprávné činnosti systému a podmínky IMC byly pro jakékoli účely simulovány jen během cvičných letů;
* má pravomoc použít větší zálohy bezpečnosti, včetně letištních provozních minim, pokud to považuje za nezbytné;
* v případě, že je mimo mateřské letiště potřeba údržba prováděná třetí osobou, PIC musí zajistit, aby před provedením prací proběhla konzultace s CAMO a aby CAMO souhlasila, aby příkazy k provedení prací vydala NP CAMO a aby v systému technického deníku byly provedeny zápisy v souladu s kapitolou „Technický deník letounu provozovatele“ části A provozní příručky; a
* musí zajistit udržování soustavné bdělosti na příjmu na příslušných frekvencích radiové komunikace po celou dobu, po kterou letová posádka řídí letoun, pro účely zahájení a/nebo provedení letu a při pojíždění.

PIC nedovolí:

* vyřadit z činnosti, vypnout nebo vymazat za letu zapisovač letových údajů ani vymazat zapsané údaje po letu v případě letecké nehody nebo incidentu, které musí ohlásit, ledaže by se domníval, že by zapsané údaje, které by byly jinak automaticky vymazány, měly být zachovány pro vyšetřování incidentu nebo letecké nehody; nebo
* vyřadit z činnosti nebo vypnout za letu zapisovač hlasu v pilotním prostoru, ledaže by se domníval, že by zapsané údaje, které by byly jinak automaticky vymazány, měly být zachovány pro vyšetřování incidentu nebo letecké nehody, ani nesmí dovolit ručně vymazat za letu nebo po letu zapsané údaje v případě letecké nehody nebo incidentu, které musí ohlásit.

## Povinnosti a odpovědnost členů posádky kromě PIC

### Druhý pilot (COP)

Definice

Druhý pilot je plně kvalifikovaný člen posádky s licencí, který je předepsaným pilotem pro daný typ letounu.

Podřízenost

Druhý pilot je přímým podřízeným PIC a pomáhá zajišťovat bezpečný a účinný letový provoz.

Povinnosti a odpovědnost

* Udržovat si dobrou znalost vnitrostátních a mezinárodních leteckých právních předpisů a dohodnutých zvyklostí a postupů letectví.
* Udržovat si dobrou znalost těch ustanovení provozní příručky, které jsou nutné k výkonu jeho funkce.
* Dle požadavků pomáhat PIC v souvislosti s letem.
* Podporovat PIC v jeho povinnostech a úkolech.

Druhý pilot je povinen

* vykonávat v souladu s provozní příručkou takové povinnosti související s letem, včetně postupů, omezení a plnění souvisejících s konkrétním typem letounu, které mu přidělí PIC;
* potvrdit bezpečnou navigaci letadla, soustavně a nezávisle kontrolovat jak zeměpisnou polohu letounu, tak jeho bezpečnou vzdálenost od terénu;
* bez vyzvání poskytovat PIC taková sdělení, informace a pomoc, které mohou příznivě přispět k bezpečnému a účinnému provedení letu;
* požadovat a získat od PIC takové informace a/nebo vysvětlení, které mohou být nezbytné k výkonu funkce druhého pilota.

### Palubní průvodčí

[Poznámka: Vzhledem k povaze používaných typů letounů nemusí být kabinová obsluha nutná. Na žádost cestujícího a pouze pro reprezentativní účely je možné pro tyto typy letounů naplánovat externí kabinovou obsluhu.] Za bezpečnost na palubě, včetně nouzových postupů, nadále odpovídá letová posádka.

# Provozní řízení, dozor a přístup

## Dozor nad provozem prováděný provozovatelem

### Přehled platnosti průkazů způsobilosti a kvalifikace

Výsadní práva vyplývající z průkazů způsobilosti, zařazení, oprávnění a/nebo osvědčení lze vykonávat jen tehdy, pokud jsou platné. V tabulce níže jsou podrobně uvedeny lhůty platnosti.

|  |  |
| --- | --- |
| Průkaz způsobilosti letové posádky podle části FCL EASA  | Průkaz způsobilosti podle části FCL EASA se vydává na celý život.Platí, pokud má držitel originální, jím podepsaný dokument. |
| Osvědčení zdravotní způsobilosti 1. třídy podle části FCL EASA  | Držitel osvědčení zdravotní způsobilosti ve věku 60 let a mladší | Držitel osvědčení zdravotní způsobilosti ve věku 60 let a starší |
| 12 měsíců | 6 měsíců |
| Znalost angličtiny  | Úroveň 4 – 4 rokyÚroveň 5 – 5 letÚroveň 6 – doživotně |
| Instruktor typové kvalifikace (TRI) | 36 měsíců |
| Oprávnění examinátora typové kvalifikace (TRE) | 36 měsíců |
| Přezkoušení odborné způsobilosti pro průkaz způsobilosti (LPC) | 12 měsíců |
| Přezkoušení odborné způsobilosti provozovatelem (OPC) | 12 měsíců |
| Kvalifikace pilota k řízení z kteréhokoli pilotního sedadla | 36 měsíců |
| Optimalizace činnosti posádky * + - Počáteční
		- Opakovací
 | 36 měsíců12 měsíců |
| Nebezpečné zboží– bez schválení k dopravě nebezpečného zboží jako nákladu | 24 měsíců |
| Skutečné hašení požáru | na dobu neurčitou |
| Výcvik první pomoci | na dobu neurčitou |

### Řízení a sledování platnosti průkazů způsobilosti a kvalifikace posádky

Byly zavedeny následující postupy určené ke sledování a zajištění toho, aby se veškerý provoz vykonával prostřednictvím plně způsobilých, zařazených, oprávněných a osvědčených členů posádky:

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Odpovědnost | Nástroj | Způsob / prostředky / funkce | Odkaz |
| NPFO | [vyplnit] | Zakládá a vede složky obsahující kopii: • průkazu způsobilosti letové posádky • přílohy průkazu způsobilosti • osvědčení zdravotní způsobilosti • pasu / občanského průkazu• víza | [vyplnit]Základní záznamy pilotů |
| [vyplnit] | Převádí konkrétní data vypršení platnosti z kopií příslušných průkazů způsobilosti, příloh průkazu způsobilosti, zařazení, oprávnění a/nebo osvědčení do tabulky | [vyplnit]Základní záznamy pilotů |
| [vyplnit] | Sleduje plánování podle přidělení posádek a zajišťuje, aby nebyl naplánován žádný držitel průkazu způsobilosti bez příslušného průkazu způsobilosti, zařazení, oprávnění, osvědčení nebo kvalifikace. | [vyplnit]Karta způsobilosti posádky / Plán posádek |
| NPCT | [vyplnit] | Provádí sledování za účelem vypracování a stanovení plánu výcviku a přezkušování na začátku každého měsíce, aby zajistil platnost příslušných průkazů způsobilosti, zařazení, oprávnění, osvědčení a kvalifikací v následujících měsících provozu | [vyplnit]Karta způsobilosti posádky |
| Plán výcviku a přezkušování | Dlouhodobé a krátkodobé plánování výcviku a přezkušování, včetně plánování účastníků výcviku, podle dat vypršení platnosti | Postupy OMD  |
| Držitel průkazu způsobilosti  | Má konečnou odpovědnost za sledování příslušného vlastního osobního průkazu způsobilosti, přílohy průkazu způsobilosti, oprávnění a/nebo osvědčení  |

### Řízení dokladů letů, doplňkových informací a údajů

Letová posádka a nakonec PIC zajistí, aby po každém letu nebo řadě letů byly správně a úplně splněny administrativní povinnosti a aby se jmenované osobě odpovědné za letový provoz nebo pověřené osobě vrátily následující dokumenty:

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Fáze | Od | Záznamy, doklady letů, doplňkové informace a údaje | Prostřednictvím | Komu |
| Po letu | PIC | * Provozní letový plán
* Letový plán ATS
* Hmotnost a vyvážení
* Informace AIS
* Jiné formuláře hlášení
 | […] | […] |

Řízení dokladů letů

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Úkol | Dokument/formulář | Odpovědnost |
| * + Roztřídit
	+ Zkontrolovat úplnost formuláře
	+ Zkontrolovat správnost formuláře
	+ Zkontrolovat čitelnost
	+ Pokud formulář obsahuje chyby, pokud je nečitelný nebo pokud je potřeba více informací, vrátit formulář autorovi
	+ Prověřit, zda jsou nutné další kroky nebo zda je třeba podat další hlášení, a v případě potřeby provést
	+ Založit do příslušné složky
 | […] | […] |
| * Denní palubní deník
* Technický letový deník
* Seznam odložených závad
 |

Řízení formulářů hlášení

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Úkol** | **Formulář/hlášení** | **Odpovědnost** |
| * + Roztřídit
	+ Zkontrolovat úplnost formuláře
	+ Zkontrolovat správnost formuláře
	+ Zkontrolovat čitelnost
	+ Pokud formulář obsahuje chyby, pokud je nečitelný nebo pokud je potřeba více informací, vrátit formulář autorovi
	+ Zkontrolovat formulář z hlediska nedodržení nebo porušení
	+ Prověřit závažnost hlášení
	+ Určit další opatření / zahájit nápravná opatření
	+ V případě potřeby pořídit kopie
	+ V případě potřeby rozeslat dalším osobám
	+ Provést vyrozumění a nahlášení
	+ Sledovat nápravné opatření
	+ Poskytnout zpětnou vazbu autorovi
	+ Uzavřít formulář
	+ Založit do příslušného souboru dat
 | Formulář hlášení o incidentu nebezpečného přiblížení a incidentu v letovém provozu. (Příloha 3) AIP Německo kapitola 1.14 | […] |
| Formulář hlášení BFU/LBA o letecké nehodě, incidentu nebo události  | […] |
| Záznam o době letové služby, době služby a době odpočinku | […] |
| Hlášení o porušení doby služby z rozhodnutí kapitána | […] |

### Dozor nad způsobilostí provozních pracovníků

Provozní pracovníci musí být schopni zajišťovat bezpečný, profesionální a ekonomický letový provoz.

Povědomí všech provozních pracovníků o způsobilosti je zásadní pro dosažení i udržení cílů společností. Všichni řídící pracovníci musí převzít odpovědnost za udržování, sledování a zvyšování způsobilosti svých přímých podřízených. Vedoucí pracovníci musí zajistit výcvik svých přímých podřízených a podpořit je v získání aktuálních znalostí o předmětné oblasti a kvalifikovaných dovedností. Každý jednotlivec je motivován k trvalému zájmu o své povolání i o prosperitu společnosti prostřednictvím co nejúčinnějšího a nejúplnějšího naplňování provozní filosofie a postupů.

Na základě soustavného hodnocení způsobilosti provozních pracovníků, které je popsáno v následujících podkapitolách, je možné provést vylepšení a nápravná opatření zajišťující splnění a udržení plánů a cílů společnosti v souladu s její filosofií, politikou a postupy.

#### Odpovědnost a oblasti hodnocení provozních pracovníků

##### Odpovědný vedoucí pracovník u všech jmenovaných osob hodnotí následující:

* Vedoucí a řídící schopnosti
* Motivace přímých podřízených
* Komunikační dovednosti / jazykové znalosti
* Zachovávání filosofie a ducha společnosti
* Úsudek a rozhodovací schopnosti
* Znalosti v oblasti letectví a v konkrétní oblasti jejich působnosti
* Spolehlivost při výkonu konkrétních povinností a úkolů
* Analýza a zpětná vazba z oficiálních schůzek a během nich
* Provedené audity a kontroly kvality požadované systémem SMS
* Kontrola a posouzení zpráv o analýze rizik
* Kontrola/sledování standardu a dodržování nápravných opatření vyplývajících ze systému řízení bezpečnosti a/nebo systému shody u zjištěných negativních trendů a nedostatků a jejich závažnosti

##### Jmenovaná osoba odpovědná za letový provoz

|  |
| --- |
| **Jmenovaná osoba odpovědná za letový provoz hodnotí následující:** |
| **Provozní pracovníci** | **Hodnocené oblasti** |
| Obecně | * + Motivace
	+ Přístup
	+ Týmová spolupráce a dovednosti CRM
	+ Spolehlivost při výkonu konkrétních povinností a úkolů
	+ Úsudek
 |
| Letová posádka  | * + Přezkoušení odborné způsobilosti (OPC / LPC)
	+ Lekce na simulátoru se souvisejícím komentářem instruktora
	+ Výsledky písemných zkoušek
	+ Shromáždění a vyhodnocení formulářů pro zpětnou vazbu a hlášení, včetně případného konkrétního hlášení o události
	+ Řízení/vyhodnocení záznamů a dokladů letů
	+ Diskuse během instruktáží nebo schůzek
 |

##### Jmenovaná osoba pro výcvik posádky

|  |
| --- |
| **Jmenovaná osoba pro výcvik posádky hodnotí následující:** |
| **Jmenovaná osoba** | **Hodnocené oblasti** |
| Kapitán výcvikuInstruktor pro typovou kvalifikaciPozemní instruktor | * + Výukové schopnosti a metody
	+ Schopnost předat jasné a přesné informace
	+ Instruktážní techniky
	+ Analýza chyb, výkonnosti a výsledků žadatele
	+ Komunikační schopnosti / jazykové dovednosti
	+ Výsledky zkoušek a schopnost zůstat objektivní
	+ Analýza a vyhodnocení formulářů pro zpětnou vazbu z výcviku
 |

##### Vedoucí pracovník pro shodu a bezpečnost

|  |
| --- |
| **Jmenovaná osoba odpovědná za letový provoz hodnotí následující:** |
| **Provozní pracovníci** | **Hodnocené oblasti** |
| Všichni | Viz kapitola 3 |

### Řízení procesu shromažďování. Analýza a uložení záznamů, dokladů letů, doplňkových informací a údajů

#### Analýza záznamů, dokladů letů, doplňkových informací a údajů

Všechny záznamy, doklady letů, doplňkové informace a údaje se analyzují v souladu se systémem řízení bezpečnosti a programem sledování shody. Tento postup je určen k získání a zajištění nepřetržitého vzdělávání a vylepšení v rámci oddělení.

#### Postupy ukládání dokumentů

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Úkol** | **Četnost** | **Odpovědnost** |
| Založit složku | Po obdržení | [odpovědná osoba] |
| Vést složku | Průběžně |
| Třídit složky | Každoročně |
| Archivovat složky | Jak je uvedeno níže |
| Zlikvidovat složky | Po minimální době uložení |

##### Ukládání dokumentů souvisejících s organizací

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Dokument** | **Místo uložení** | **Minimální doba uložení** | **Odpovědnost** |
| Kopie prohlášení provozovatele |  | 5 let | [odpovědná osoba] |
| Údaje o udělených oprávněních |  | 5 let | [odpovědná osoba] |
| Provozní příručka a všechny její revize  |  | 5 let | [odpovědná osoba] |
| Kopie registrovaného osvědčení CAMO. |  | 1 rok pravidelně | [odpovědná osoba] |

##### Ukládání informací použitých při přípravě a provedení letu

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Dokument** | **Místo uložení** | **Minimální doba uložení** | **Odpovědnost** |
| Provozní letový plán (OFP) |  | 3 měsíce | [odpovědná osoba] |
| Letový plán ATS  |
| NOTAM, AIS |
| Dokumentace hmotnosti a vyvážení |
| Palubní deník |  | 36 měsíců od data posledního záznamu  | [odpovědná osoba] |

##### Ukládání hlášení o incidentech, nehodách a událostech

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Dokument** | **Místo uložení** | **Minimální doba uložení** | **Odpovědnost** |
| Formulář hlášení o incidentu nebezpečného přiblížení a incidentu v letovém provozu (Příloha 3)  |  | 5 let | [odpovědná osoba] |
| Formulář hlášení o nehodě, incidentu a události |  | 5 let | [odpovědná osoba] |

##### Ukládání záznamů o letové posádce

Osobní záznamy se budou uchovávat po dobu uvedenou níže,

* i když „provozovatel“ přestane být provozovatelem daného letadla nebo zaměstnavatelem daného člena posádky, pokud se tak stane během předepsaných časových lhůt.
* Jestliže se člen posádky stane členem posádky jiného provozovatele, „provozovatel“ jeho záznamy zpřístupní novému provozovateli, pokud se tak stane během předepsaných časových lhůt.

| **Dokument** | **Místo uložení** | **Minimální doba uložení**  | **Odpovědnost** |
| --- | --- | --- | --- |
| Záznam doby letové služby a doby odpočinku  |  | 15 měsíců | [odpovědná osoba] |
| Průkaz způsobilosti• Průkaz způsobilostiletové posádky• Příloha průkazu způsobilosti• Osvědčení zdravotní způsobilosti |  | Dokud člen posádky vykonává práva plynoucí z průkazu způsobilosti pro provozovatele. | [odpovědná osoba] |
| Přeškolovací výcvik a přezkušování |  | 3 roky |
| Opakovací výcvik a přezkušování |  | 3 roky |
| Rozdílový a seznamovací výcvik a přezkušování |  | 3 roky |
| Výcvik a přezkušování pro řízení z kteréhokoli pilotního sedadla |  | 3 roky |
| Nedávná praxe |  | 15 měsíců |
| Traťová a letištní kvalifikace |  | 3 roky | [odpovědná osoba] |
| Výcvik a kvalifikace pro specifické druhy provozu:EUR RVSMNAT-MNPSLVTOSTEEP APPRRNP |  | 5 let |
| Nebezpečné zboží bez schválení k dopravě nebezpečného zboží jako nákladu |  | 3 roky (ICAO 9284) |
| Záznamy posádky o ozáření |  | Do 75 let věku30 let po odchodu ze společnosti95 let od data narození | NPRE poskytuje ACM údaje ohledně doby uložení |

##### Ukládání záznamů o ostatních pracovnících

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Dokument** | **Místo uložení** | **Minimální doba uložení**  | **Odpovědnost** |
| Záznamy o výcviku/kvalifikaci ostatních pracovníků, u kterých se vyžaduje výcvikový program |  | Záznamy posledních 2 výcviků  | [odpovědná osoba] |

##### Ukládání záznamů o řízení bezpečnosti a shody

Záznamy se povedou [v listinné nebo elektronické formě nebo v kombinaci obou] a uchovávají se minimálně po dobu uvedenou níže:

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Záznamy** | **Odpovědná osoba** | **Zaznamenání/archivace znamená** | **Doba vedení záznamů** |
| Zápis z přezkumu bezpečnosti  | Vedoucí pracovník pro bezpečnost |  | 5 let |
| Zprávy o událostech | Vedoucí pracovník pro bezpečnost |  | Trvale |
| Registr nebezpečí | Vedoucí pracovník pro bezpečnost |  | Trvale |
| Registr posouzení, popisu, hodnocení a řízení rizik (RADEC)  | Vedoucí pracovník pro bezpečnost |  | Trvale |
| Zprávy o auditu, včetně následných nápravných opatření | Vedoucí pracovník pro bezpečnost |  | 5 let |
| Registr bezpečnostního výcviku | [odpovědná osoba] |  | Trvale |

## NEPOUŽIJE SE

## Provozní řízení se zřetelem k bezpečnosti letů

### Společný jazyk

U všech dokumentů a příruček společnosti, které se týkají provozovatele, se používá angličtina. U místní komunikace se může použít jiný jazyk nebo rodný jazyk provozovatele za předpokladu, že s tím všechny strany souhlasí.

### Provozní řízení databáze a informací ohledně provozu PRNAV

(Odkaz: nařízení (EU) č. 965/2012, NCC.IDE.A.260)

Posádka kontroluje dvacetiosmidenní cyklus ARINC pro aktualizaci NAV databáze.

Posádka provede nahrání.

Jmenovaná osoba odpovědná za letový provoz je povinna sledovat NAV datové zpráva a varování, které odebírá e-mailem od poskytovatele služeb. Kdykoli může konkrétní varování ovlivnit provoz provozovatele, NPFO podá zprávu posádce v závislosti na povaze varování a na tom, jak varování ovlivní letový provoz.

Na každé předletové přípravě se letové posádce rozdají NOTAMS, které mají vliv na použitelnost NAV prostředků pro plánované lety.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Úkol** | **Způsob a obsah** | **Odpovědnost** |
| Kontrola aktuálnosti NAV databáze | Číslo softwaru NAV databáze FMS a datum platnosti  | PIC |
| Kontrola použitelnosti NAV prostředků pro plánovanou navigaci ve vzdušném prostoru PRNAV  | NOTAM popisující stav NAV prostředků pro provoz PRNAV  |
| Sledování a rozeslání příslušných varování s navigačními údaji  | E-mailová upozornění obdržená na základě odběru od poskytovatele služeb | NPFO nebo delegováno na PIC |
| Stažení aktualizace databáze cyklu ARINC  |  | NPFO nebo delegováno na PIC |
| Nahrání databáze ARINC  |  | PIC  |

### Dozor nad smluvní CAMO

Provozovatel bude sledovat platnost schválení CAMO.

### Dozor nad smluvním ATO

Provozovatel bude sledovat změny schválení ATO za účelem zachování shody svého výcviku.

## Pravomoci příslušného úřadu

Příslušným úřadem pro [název provozovatele] je [XXX].

Provozovatel uděluje příslušnému úřadu přístup.

# Systém sledování bezpečnosti a shody SCMS

## Definice

**Předzvěst nehody**

Události, které bez příslušného zmírnění mohou vést k incidentům a nehodám.

**Audit**

Systematický nezávislý a zdokumentovaný proces získání důkazů a jejich objektivního posouzení s cílem určit rozsah dodržování požadavků.

**Nebezpečí**

Stav, předmět, činnost nebo událost s potenciálem způsobit zranění nebo úmrtí pracovníků, poškození vybavení nebo konstrukcí, ztrátu materiálu nebo snížení schopnosti plnit předepsanou funkci.

**Kontrola**

Nezávislé zdokumentované hodnocení shody na základě pozorování a posouzení, které je v příslušných případech spojeno s měřením, testováním nebo vyměřením, za účelem ověření splnění platných požadavků (včetně postupů, pracovních pokynů, standardů atd.).

**Možnost nebo pravděpodobnost**

Možnost se v této příručce používá jako synonymum pravděpodobnosti. Jde o míru, v jaké je možné či pravděpodobné, že by se něco mohlo stát. Možnost nebo pravděpodobnost se pohybuje mezi 0 a 1 a je možné ji hodnotit pomocí terminologie „velmi malá, malá, střední, vysoká a velmi vysoká“.

Poznámka: V předpisu ICAO Doc 9859 AN/474 Příručka řízení bezpečnosti, třetí vydání, je pravděpodobnost bezpečnostního rizika vymezena jako možnost či četnost, s jakou by se mohl vyskytnout bezpečnostní následek či výsledek.

**Řízení změn**

Zdokumentovaný proces identifikace vnějších nebo vnitřních změn, které mohou mít negativní vliv na bezpečnost. Tento proces využívá stávajícího procesu a formy identifikace nebezpečí, posouzení, popisu, hodnocení a kontroly rizik.

**Pravděpodobnost**

Viz možnost.

**Riziko**

Potenciální výsledek nebezpečí, které se obvykle vymezuje jako výsledek možnosti a závažnosti újmy.

**Posouzení, popis, hodnocení a kontrola rizik**

Proces řízení rizik sestávající z posouzení a popisu (z hlediska možnosti nebo pravděpodobnosti a závažnosti výskytu), hodnocení (z hlediska přijatelnosti) a kontroly nebo zmírnění rizik na přijatelnou úroveň.

**Matice přijatelnosti rizik**

Matice (nebo tabulka) obsahující možnost nebo pravděpodobnost rizik a závažnost rizik.

**Bezpečnost**

Stav, při kterém jsou rizika spojená s leteckými činnostmi snížena a usměrněna na přijatelnou úroveň (ICAO, příloha 19).

**Zajištění bezpečnosti**

Zajištění bezpečnosti představuje proces zajišťování bezpečnosti, který zahrnuje procesy sledování a měření výkonnosti v oblasti bezpečnosti, řízení změn a soustavného zlepšování systému řízení bezpečnosti. Poznámka: Pojem „zajištění bezpečnosti“ se v hlavě ORO.GEN oddílu II „Systém řízení“ a v příslušných AMC a GM vydaných v říjnu 2012 nepoužívá, nicméně různé složky zajištění bezpečnosti jsou řešeny samostatně.

**Systém řízení bezpečnosti (SMS)**

Systematický přístup k řízení bezpečnosti, včetně nezbytných organizačních struktur, odpovědnosti, politik a postupů (předpis ICAO doc 9859 AN/474 Příručka řízení bezpečnosti, třetí vydání).

**Výkonnost v oblasti bezpečnosti**

Výsledek v oblasti bezpečnosti, který je možné vyjádřit ve formě cílů nebo plánů výkonnosti v oblasti bezpečnosti (SPO) a měřit pomocí ukazatelů výkonnosti v oblasti bezpečnosti (SPI).

**Sledování výkonu v oblasti bezpečnosti**

Proces sledování a posuzování výkonnosti společnosti v oblasti bezpečnosti oproti bezpečnostní politice společnosti a bezpečnostním plánům.

**Hodnota bezpečnostního rizika nebo hodnota rizikového indexu**

Hodnoty uvedené v matici rizik, které umožňují diferenciální porovnání rizik pro účely posouzení, popisu, hodnocení a kontroly rizik.

## Akronymy

AMC Přijatelné způsoby průkazu (Acceptable Means of Compliance)

ASR Zpráva o letecké bezpečnosti (Air Safety Report)

CMM Vedoucí pracovník pro sledování shody (Compliance Monitoring Manager)

EHEST Evropský bezpečnostní tým pro vrtulníky (European Helicopter Safety Team)

ERP Plánování nebo plán reakce v případě nouze (Emergency Response Planning or Plan)

FDM Sledování letových údajů (Flight Data Monitoring)

GM Poradenský materiál (Guidance Material)

ICAO Mezinárodní organizace pro civilní letectví (International Civil Aviation Organization)

IT Informační technologie (Information Technology)

MOC Řízení změn (Management of Change)

MS Systém řízení (Management System)

RADEC Posouzení, popis, hodnocení a kontrola rizik (Risk Assessment, Description, Evaluation and Control)

SM Vedoucí pracovník pro bezpečnost (Safety Manager)

SMM Příručka řízení bezpečnosti (Safety Management Manual)

SMS Systém řízení bezpečnosti (Safety Management System)

SOP Standardní provozní postup (Standard Operating Procedure)

SRM Řízení bezpečnostních rizik (Safety Risk Management)

## Rozsah příručky řízení bezpečnosti

SMM popisuje všechny aspekty řízení bezpečnosti, mezi něž patří bezpečnostní politika, cíle, postupy a individuální povinnosti v oblasti bezpečnosti.

Obsah SMM zahrnuje následující:

* rozsah SMS,
* bezpečnostní politika a cíle,
* odpovědnost odpovědného vedoucího pracovníka za bezpečnost,
* povinnosti klíčových bezpečnostních pracovníků v oblasti bezpečnosti,
* postupy řízení dokumentace,
* plány identifikace nebezpečí a řízení rizik,
* sledování výkonnosti v oblasti bezpečnosti,
* vyšetřování a hlášení incidentů,
* plánování nebo plán reakce v případě nouze,
* řízení změn (včetně organizačních změn, které se týkají povinností v oblasti bezpečnosti),
* podpora bezpečnosti,
* bezpečnostní výcvik a komunikace.

Tato SMM se poskytuje vnitrostátnímu leteckému úřadu a je možné ji zaslat i zákazníkům nebo jiným stranám za účelem prokázání ochoty k řízení bezpečnosti. SMM také bude široce přístupná v rámci letového oddělení, aby všichni zaměstnanci byli se systémem plně obeznámeni, čímž se zajistí, aby:

* bezpečnost byla ústřední složkou systému řízení (MS) společnosti;
* bezpečnost byla zohledněna ve všech rozhodnutích a opatřeních přijímaných všemi pracovníky oddělení;
* byly vyřešeny potřeby, požadavky a očekávání koncových uživatelů nebo jiných stran.

## Bezpečnostní politika a cíle

Bezpečnostní politika

Bezpečnost je jednou z našich základních firemních funkcí. Jsme odhodláni vyvíjet, provádět, udržovat a také soustavně zlepšovat strategie a postupy zajišťující, aby všechny naše letecké činnosti probíhaly pomocí řádně přidělených organizačních zdrojů. Cílem této politiky je dosáhnout při poskytování našich služeb nejvyšší úrovně výkonnosti v oblasti bezpečnosti a splnění regulačních požadavků.

Vedení a zaměstnanci na všech úrovních odpovídají za zajištění nejvyšší úrovně bezpečnosti. Všichni pracovníci letového oddělení musí:

* řídit bezpečnost pomocí všech vhodných zdrojů, což povede k organizační kultuře, která napomáhá rozvoji bezpečných postupů, a podpoří účinné podávání zpráv o bezpečnosti napříč všemi úrovněmi komunikace;
* zajistit, aby řízení bezpečnosti bylo primární odpovědností všech vedoucích pracovníků a zaměstnanců;
* jasně všem pracovníkům sdělit, že odpovídají za řízení bezpečnosti organizace a za prosazení našeho systému řízení bezpečnosti;
* zavést a používat procesy identifikace nebezpečí a řízení rizik, které zahrnují také systém hlášení nebezpečí, za účelem vyloučení nebo zmírnění bezpečnostních rizik a nebezpečí plynoucích z našeho provozu;
* zajistit, aby nebylo podniknuto žádné opatření proti zaměstnanci, který prostřednictvím systému hlášení nebezpečí vyjádří bezpečností obavy, ledaže toto vyjádření bez důvodných pochybností naznačuje, že na základě hrubé nedbalosti nebo úmyslně došlo k porušení předpisů nebo postupů;
* dodržet a, kdykoli je to možné, i překročit zákonné regulační požadavky a standardy;
* zajistit, aby byly k dispozici dostatečně kvalifikované lidské zdroje pro realizaci bezpečnostních strategií a procesů;
* zajistit, aby všichni pracovníci dostali odpovídající a náležité informace o bezpečnosti letectví, aby byli proškolení a kvalifikovaní ve věcech bezpečnosti. Pracovníkům oddělení by se měly přidělovat jen úkoly, které odpovídají úrovni jejich schopností;
* určit a měřit naši výkonnost v oblasti bezpečnosti v kontextu reálných ukazatelů a cílů výkonnosti v oblasti bezpečnosti;
* nepřetržitě zlepšovat naši výkonnost v oblasti bezpečnosti prostřednictvím soustavného sledování a měření. Provádět pravidelné přezkumy a upravovat cíle v oblasti bezpečnosti dle potřeby.

## Odpovědnost a povinnosti v oblasti bezpečnosti

### Vedoucí pracovník pro bezpečnost

Vedoucí pracovník pro bezpečnost je jmenován v kapitole 1.2 této příručky.

Odpovídá za koordinování SMS a podporu odpovědného vedoucího pracovníka v rámci procesu rozvíjení. Bude řídit postupy a pokyny pro pracovníky oddělení a zajišťovat, aby tito pracovníci prováděli činnosti společnosti bezpečně.

### Vedoucí pracovník

Vedoucí pracovníci jsou povinni zajistit splnění všech příslušných požadavků, včetně požadavků na řízení bezpečnosti. Vedoucí pracovníci představují významnou hnací sílu účinného řízení bezpečnosti. Zajišťují zohlednění a řádné vyřízení všech bezpečnostních aspektů v rámci činností, které řídí.

### Pracovníci

Všichni pracovníci:

* zajišťují bezpečnost pracovníků oddělení;
* přeruší nebo zastaví práci, pokud bude ohrožena jejich bezpečnost nebo bezpečnost ostatních;
* plní své úkoly v souladu s postupy a předpisy společnosti;
* uplatňují a podporují bezpečnostní politiku společnosti;
* hlásí známá nebo potenciální nebezpečí nebo události související s bezpečností vedoucímu pracovníkovi pro bezpečnost a poskytují mu relevantní informace;
* berou si poučení z incidentů a nehod; jsou si vědomi potenciálních rizik a přijímají všechna vhodná opatření, aby sebe i ostatní v rámci své každodenní činnosti ochránili před nebezpečím;
* účastní se bezpečnostních instruktáží, schůzek a akcí;
* v příslušných případech se zapojují do bezpečnostních analýz;
* všichni pracovníci by měli znát svou úlohu dle plánu reakce společnosti v případě nouze.

Všichni pracovníci by měli obdržet řádný výcvik v oblasti SMS a znát své povinnosti. Viz kapitola „Bezpečnostní výcvik a komunikace“ této příručky.

### Vedoucí pracovník pro sledování shody

Vedoucí pracovník pro sledování shody je jmenován v kapitole 1.2 této příručky.

Vedoucí pracovník pro sledování shody (CMM) zajišťuje, aby:

* činnosti společnosti byly sledovány z hlediska dodržení platných regulačních požadavků, včetně požadavků na SMS, a doplňujících požadavků a postupů společnosti,
* se tyto činnosti náležitě vykonávaly pod dozorem příslušných vedoucích pracovníků,
* se program sledování shody řádně prováděl, udržoval a nepřetržitě přezkoumával a vylepšoval.

## Organizace a program sledování shody

Provádění a využívání funkce sledování shody umožňuje provozovateli sledovat dodržování všech příslušných požadavků, včetně požadavků na SMS. Přitom by se v příslušných případech mělo sledovat minimálně dodržování těch postupů společnosti, které byly navrženy k zajištění bezpečné provozní činnosti.

Program sledování shody v příslušných případech zahrnuje minimálně rozsah schváleného provozu, příručky, deníky a záznamy, standardy výcviku, postupy a příručky systému řízení.

Program sledování shody je možné popsat ve zvláštním dokumentu, nebo v jiné příručce.

### Audity a kontroly

CMM provádí všechny audity a kontroly nebo jmenuje jednoho či více auditorů z řad pracovníků vlastní nebo externí organizace. Audity a kontroly sledování shody je možné zdokumentovat v „Kontrolním seznamu sledování shody“ a zjištění se zaznamenávají v „Hlášení neshod“.

CMM zajišťuje nezávislost auditorské funkce.

### Dokumentace sledování shody

**Vedení záznamů**

Účinný system vedení záznamů zajišťuje, aby všechny záznamy byly v případě potřeby kdykoli a v přiměřené lhůtě k dispozici. Tyto záznamy by měly být uspořádány způsobem, který zajišťuje sledovatelnost a dostupnost během celé požadované doby uchování.

Za účelem zajištěni snadného a rychlého přístupu k informacím, včetně přístupu ze strany vnitrostátních úřadů, by záznamy společnosti měly být:

* adekvátně označeny (autor, název, datum vydání, číslo a datum revize, seznam platných stran),
* archivovány/uloženy jako záznamy za stanovené období,
* po stanovené době uchování zlikvidovány řízeným způsobem.

Záznamy se povedou [v listinné formě, v elektronické formě, nebo v kombinaci obou]. Bez ohledu na použitou formu musí záznamy po celou dobu uchování zůstat čitelné. [Název provozovatele] bude využívat [listinnou nebo elektronickou] formu.

Papírové systémy by měly využívat odolný material, který snese obvyklou manipulaci a archivování. Počítačové systémy by měly mít nejméně jeden záložní system, který by se měl aktualizovat do 24 hodin od každého nového záznamu. Počítačové systémy musí zahrnovat náležitou ochranu před možností přístupu ze strany neoprávněných pracovníků, aby se zabránilo neoprávněné manipulaci s údaji.

Každý počítačový hardware užívaný k zálohování dat musí být umístěn na jiném místě než hardware obsahující originální pracovní data a v prostředí, které zajišťuje zachování dat v dobrém stavu. Při změně hardwaru nebo softwaru je třeba věnovat zvláštní pozornost zajištění toho, aby všechny nezbytné údaje byly i nadále dostupné nejméně po celou dobu stanovenou v příslušných prováděcích předpisech. Není-li tato doba určena, všechny záznamy by se měly uchovávat nejméně po dobu 5 let.

### Výcvik v oblasti sledování shody

Společnost zajistí, aby všichni pracovníci, kteří se podílí na řízení funkce sledování shody, rozuměli cílům uvedeným v dokumentaci systému řízení společnosti. Společnost zajistí, aby pracovníci odpovědní za řízení funkce sledování shody, tj. vedoucí pracovník pro sledování shody a jeho tým, obdrželi řádný výcvik na tento úkol. Tento výcvik bude zahrnovat požadavky na sledování shody, příručky a postupy související s úkolem, auditorské techniky, podávání hlášení a pořizování záznamů.

Individuální výcvik je možné provést prostřednictvím samostudia a podepíší jej pracovníci oddělení.

## Postup řízení dokumentace

### Obecná ustanovení

Postup řízení dokumentace je popsán výše.

Příslušný vedoucí pravocník odpovědnýza tuto oblast zaijstí, aby:

* všem dotčeným pracovníkům byly předány revize, a aby byly vyznačeny úpravy;
* byly odpovídajícím způsobem aktualizovány související interní dokumenty a postupy;
* byly odpovídajícím způsobem jasně označeny zastaralené nebo zrušené verze;
* byly jasně označeny upravené verze, vyznačeny změny a uvedeno číslo aktuální verze;
* se změny dokumentů zaznamenávaly a uchovávaly kvůli sledovatelnosti;
* se přestaly užívat zastaralé nebo zrušené verze, které by mohly vést ke vzniku bezpečnostních rizik;
* byly ještě před zavedením nové revize navrhované změny posouzeny z hlediska rizik, a aby byl určen pravděpodobný vliv na bezpečnost.

Řízení revizí a konfigurací představuje součást procesu řízení změn. Viz kapitola „Řízení změn“ této příručky.

### Řízení a revize příručky řízení bezpečnosti

Revize příručky řízení bezpečnosti proběhne v následujících fázích:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Fáze | Zahrnuje | Odpovědná osoba |
| Podání žádosti o změnu | Zjištění potřeby změnit SMMPodání žádosti o změnu vedoucímu pracovníkovi pro bezpečnost | Všichni pracovníci |
| Posouzení, potvrzení nebo zamítnutí žádosti o změnu | Kontrola relevantnosti Hodnocení souvisejících rizikPrověření požadované změny z hlediska:platných předpisů, standardů a norem,ostatních dokumentů společnostiPotvrzení nebo zamítnutí změny | Vedoucí pracovník pro bezpečnost |
| Pozměnění SMM | Provedení příslušných změn v SMMVyznačení úpravAktualizace čísla verze, data vydání a seznamu platných stran | Vedoucí pracovník pro bezpečnost |
| Zaznamenání a distribuce revize | Zaznamenání/archivace nové verzeDistribuce a zveřejnění nové verze Stažení předchozí verze | Vedoucí pracovník pro bezpečnost |

### Vedení záznamů

Záznamy se povedou v tištěné nebo elektronické formě, případně v kombinaci obou, a uchovávají se minimálně po dobu stanovenou níže:

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Záznamy** | **Odpovědná osoba** | **Prostředek zaznamenání/ archivace** | **Doba uchování záznamů**  |
| Zápisy z přezkumů bezpečnosti  | Vedoucí pracovník pro bezpečnost | *IT systém společnosti (musí zahrnovat zálohu dat)* | 5 let |
| Hlášení událostí | Vedoucí pracovník pro bezpečnost | *Papír a/nebo IT* | Trvale |
| Registr hrozeb | Vedoucí pracovník pro bezpečnost | *IT* | Trvale |
| Registr posouzení, popisu, hodnocení a kontroly rizik (RADEC) | Vedoucí pracovník pro bezpečnost | *Papír a/nebo IT* | Trvale |
| Zprávy o auditu, včetně následných nápravných opatření | Vedoucí pracovník pro bezpečnost | *Papír a/nebo IT* | 5 let |
| Registr bezpečnostního výcviku | Vedoucí pracovník pro bezpečnost nebo vedoucí pracovník pro výcvik | *IT* | [Trvale] |
| *Jiné* | *Uvést* | *Uvést* | *Uvést* |

## Řízení bezpečnostních rizik

Řízení bezpečnostních rizik v sobě spojuje následující procesy a složky:

* procesy identifikace hrozby, posouzení a zmírnění rizika;
* interní bezpečnostní šetření;
* sledování a měření výkonnosti v oblasti bezpečnosti;
* řízení změny;
* soustavné zlepšování;
* plán reakce v případě nouze.

### Rozsah řízení bezpečnostních rizik

Proces řízení bezpečnostních rizik popsaný v této SMM řeší bezpečnostní rizika v letectví.

Proces řízení rizik zohledňuje technické, lidské, organizační a environmentální aspekty. Bude brát ohledy také na aspekty finanční, právní nebo hospodářské, stejně jako na všechny ostatní významné vlivy, které mohou mít negativní dopad na bezpečnostní rizika v letectví.

Identifikovaná bezpečnostní rizika se budou zabývat následujícími aspekty:

* třetí osoby;
* cestující a provozní personál;
* členové posádky;
* životní prostředí; a
* majetek společnosti.

Řízení rizik je také možné rozšířit o další druhy rizik, například rizika v oblasti zdraví a bezpečnosti.

### Koncepce řízení bezpečnostních rizik

Cíle bezpečnosti jsou stanoveny na základě bezpečnostní politiky společnosti. Cíle identifikované dříve i aktuální cíle se budou každoročně přezkoumávat v rámci přezkumu bezpečnosti.

### Identifikace hrozeb

Hrozby se zjišťují z různých interních a externích zdrojů položením následující otázky: Jaké prvky, samostatně nebo ve vzájemném spojení, mohly nebo by mohly přispět k incidentu nebo nehodě?

K identifikaci hrozeb by se měla použít kombinace reakčních, aktivních a prediktivních přístupů.

### Důsledky hrozeb

Identifikace hrozeb poskytuje systematický přehled všech možných důsledků hrozby. U každé hrozby by se měla položit následující otázka: Jaké byly nebo by mohly být možné důsledky této hrozby?

Informace o důsledcích hrozby, která již byla identifikována v rámci dřívějších analýz, včetně analýz incidentů a nehod, se opětovně použijí, jsou-li k dispozici.

Hrozby a důsledky hrozeb je možné identifikovat s využitím kombinace:

* brainstormingu,
* pochůzky na pracovišti,
* bezpečnostních schůzek a interních přezkumů,
* kontrol rizik.

Kontroly rizik zahrnují:

* technické prostředky (EGPWS, autopilot, radiopřijímače atd.),
* výcvik (výcvik za letu, simulátory, výcvik v oblasti optimalizace činnosti posádky, samostudium atd.),
* pravidla a předpisy (EU 965/2012, část M, část 145, atd.),
* postupy (standardní provozní postupy, provozní příručka, příručka údržby atd.).

### Fáze řízení bezpečnostních rizik

#### Počáteční hodnocení míry bezpečnostního rizika

* + První fázi představuje zodpovězení následujících dvou otázek:
	+ Jaká je závažnost důsledků hrozeb, které řešíme?
	+ Jak pravděpodobné tyto důsledky jsou?

Pro každou žádost o posouzení a řízení rizik se použije jediný formulář pro posouzení, popis, hodnocení a kontrolu rizik (RADEC).

 Formulář RADEC také podporuje analýzu bezpečnostních zpráv.

Po vyplnění se formuláře RADEC a související dokumentace uchovávají jako záznamy.

Níže je uveden příklad formuláře RADEC a způsobu jeho použití:

|  |
| --- |
| **FORMULÁŘ PRO POSOUZENÍ, POPIS, HODNOCENÍ A KONTROLU RIZIK (RADEC)**  |
| **RA č.: 001** | **Vymezení: Přistání na krátké dráze** |
| **Zn.: AFM** |
| **Popis činnosti:** Přistání na krátkých dráhách bez využití jakýchkoliv bezpečnostních přídavků  |
| **Hrozby** - Jaká byla nebo mohla být potenciální hrozba, škoda nebo nežádoucí zdravotní účinky ve zkoumaném prostředí? 1. HC 1. Stromy a rostlinstvo
2. HC 2. Dráty, elektrická vedení
3. HC 3. Meteorologické podmínky
4. HC 4. Vítr, turbulence, sestupné proudy
 |
| **Možné důsledky hrozby -** Jaké byly nebo mohly být důsledky hrozby?1. Delší než předpokládaný bod dotyku
2. Příliš vysoká rychlost letu / příliš malý nebo velký úhel přiblížení
3. Kontakt s dráty, elektrickým vedením za letu
 |
| **Zavedené kontroly -** Jaké kontroly rizik jsou již zavedeny k řešení těchto rizik?1. Minimální délka přistání stanovená pro podmínky v prováděcí příručce
2. Praxe pilota
3. Letadlo musí schválit vedoucí pracovník letového oddělení
4. Vysoké a nízké rozpoznání před prvním přistáním
5. Oblast drátů, elektrického vedení je známa
 |
| **POČÁTEČNÍ bezpečnostní riziko - viz matice bezpečnostních rizik (pokud ji využíváte)** |
| **PŘÍPUSTNÉ** | **ÚNOSNÉ** | **NEPŘÍPUSTNÉ** |

##### Analýza možnosti nebo pravděpodobnosti

Hodnoty možnosti nebo pravděpodobnosti, které označují pravděpodobnost očekávání různých hrozeb nebo důsledků, vychází z odborného posouzení nebo z pozorovaných opakovaných výskytů za běžného provozu.

##### Analýza závažnosti

Hodnoty závažnosti (jak závažné jsou různé důsledky hrozeb) se posuzují na základě odborného posudku nebo na základě závažností pozorovaných v rámci provozu.

##### Popis a hodnocení rizik

Popis rizik tvoří kombinace možnosti či pravděpodobnosti rizika oproti závažnosti a potenciálním výsledkům. Hodnocení rizik bude tvořit určení přípustnosti rizika.

K určení opatření, která by se měla přijmout, a úrovně požadovaných povinností v závislosti na míře rizika se použije následující postup:

Nepřípustná míra rizika (červené pole formuláře RADEC, který je popsán v příloze 3): riziko je příliš vysoké na to, aby se v provozu pokračovalo.

Požadované opatření: Zakázat/přerušit provoz. V provozu lze pokračovat až poté, co se míra rizika vrátí na únosnou nebo přípustnou úroveň.

Únosná míra rizika (žluté pole formuláře RADEC, který je popsán v příloze 3): míru rizika je u provozu možné tolerovat za předpokladu, že jsou přijata vhodná zmírňující opatření.

Požadované opatření: Zavést vhodná zmírňující opatření.

* Pro potvrzení hodnocení rizik: Předpoklady použité při určení míry rizika a její únosnosti potvrdí vedoucí pracovník pro bezpečnost.
* Pro povolení provozu: Vedení, které má oprávnění povolit provozu při této míře rizika: odpovědný vedoucí pracovník.

Přípustná míra rizika (zelené pole formuláře RADEC, který je popsán v příloze 3): riziko je únosné a u daného provozu přípustné.

Požadované opatření: Sledování. Riziko se považuje za dostatečně kontrolované a nejsou potřeba žádná další opatření ke zmírnění rizika. Přesto je možné přijmout opatření k dalšímu snížení míry rizika, je-li to možné a rozumné. Dále je nutné sledovat předpoklady použité k posouzení, aby bylo zajištěno, že zůstanou v platnosti.

#### Určení dodatečných kontrol

Formuláře hodnocení rizik tvoří základ pro určení úrovně kontroly rizik. Současně jsou měřítky, které se používají k odůvodnění a posouzení účinnosti již zavedených kontrol rizik.

(Dodatečná) opatření kontroly rizik se vybírají podle následujících priorit:

1. odstranit důsledky hrozby;
2. snížit možnost události;
3. snížit závažnost.

Kontroly rizika se mohou zabývat technickými, lidskými, organizačními nebo environmentálními faktory.

V rámci letového oddělení mohou všichni pracovníci přispět k vymezení opatření kontroly rizik všude tam, kde zpozorují potenciální nebezpečí nebo kde používají vybavení.

#### Konečné hodnocení míry bezpečnostních rizik

Stávající kontroly rizik by se měly vylepšovat nebo by se měly zvažovat nové kontroly rizik, dokud se vyhodnocené riziko nebude považovat za přípustné.

Účinnost nových kontrol pro odůvodněná rizika se posuzuje na základě:

* funkčnosti: Má opatření vliv na schopnost vykonávat danou činnost?
* síly: Bude opatření účinné v jiných podmínkách a v průběhu času?
* možných vedlejších účinků, jako je vznik nových hrozeb či nových důsledků hrozeb nebo přesun rizik („náhradní rizika“).

#### Provádění kontrol rizik

Provedení opatření kontroly rizik může v závislosti na povaze těchto opatření vést ke vzniku prováděcího plánu, ve kterém bude určeno: kdo je odpovědnou osobou, potřebné zdroje, lhůta a fáze provádění. Prováděcí plán se pravidelně přezkoumává až do dokončení nebo revize. Kontroly rizik se řídí prostřednictvím formuláře RADEC.

#### Hodnocení účinnosti kontroly rizik

Závěrečné fáze tvoří kontrola účinnosti zavedených opatření kontroly bezpečnostních rizik. Tímto aspektem se zabývá kapitola „Sledování a měření výkonnosti v oblasti bezpečnosti“.

### Hlášení událostí a interní bezpečnostní šetření

Odkaz na kapitolu 11.

#### Program hlášení událostí

Cílem programu hlášení událostí je:

* umožnit posouzení bezpečnostních dopadů každého incidentu nebo nehody, včetně dřívějších událostí podobné povahy, aby bylo možné zahájit potřebná opatření; a
* zajistit účinné rozšíření informací o příslušných incidentech a nehodách, aby se z nich mohli poučit ostatní.

### Plánování reakce v případě nouze

Vedoucí pracovník pro bezpečnost koordinuje a udržuje plán reakce v případě nouze, který zajišťuje řádný a účinný přechod z běžného provozu na provoz nouzový a následné vrácení do běžného provozu.

### Řízení změn

Letové oddělení řídí bezpečnostní rizika související se změnou. Řízení změn představuje proces zdokumentování, při kterém se určí externí nebo interní změny, jež mohou mít nepříznivý dopad na bezpečnost. Využívá stávající procesy identifikace hrozeb a posouzení, popisu, hodnocení a kontroly rizik, k čemuž používá formulář RADEC.

Změny zahrnují organizační změny, které se týkají povinností v oblasti bezpečnosti.

Následují příklady možných změn, které by se měly zvážit:

* nové předpisy,
* reorganizace vedení,
* přemístění,
* outsourcing,
* fúze,
* změna struktury trhu, vznik nových trhů atd.,
* změna hospodářského a finančního tlaku,
* nový provoz a/nebo úkoly,
* nový typ nebo verze letadla,
* nové postupy, vybavení či nástroje údržby,
* přijetí nových pracovníků,
* nový poskytovatel výcviku nebo jiný druh dodavatele,
* aktivní hodnocení individuální výkonnosti s cílem ověřit splnění povinností v oblasti bezpečnosti, a
* reakční hodnocení s cílem ověřit účinnost systému kontroly a zmírňování rizik.

## Podpora bezpečnosti

Podpora bezpečnosti představuje proces, který je zaměřen na podporu kultury bezpečnosti. Všichni pracovníci jsou seznámeni s bezpečnostními riziky a ví, že jsou v oblasti bezpečnosti klíčovými účastníky a že všichni přispívají k účinnému SMS.

Vedoucí pracovníci jsou v rámci SMS společnosti důležitými hráči. Při všech svých činnostech bezpečnost řídí, projevují odhodlání bezpečnost zachovat a sledují její aspekty. Jdou příkladem a mají zásadní úlohu v rámci podpory bezpečnosti.

## Bezpečnostní výcvik a komunikace

Letový výcvik je nedílnou součástí výcvikového programu letového oddělení. Výcvik se provede v [BUDE STANOVENO] a všechny záznamy se budou uchovávat v jejich zařízení.

[Provozovatel vloží vlastní prohlášení]

### Výcvik

Všichni pracovníci absolvují bezpečnostní výcvik odpovídající jejich povinnostem v oblasti bezpečnosti a záznamy o každém poskytnutém výcviku se zdokumentují.

Všichni pracovníci absolvují výcvik k udržení jejich kvalifikace. Tento výcvik zahrnuje informace o změnách použitelných předpisů a pravidel a postupů společnosti a o záležitostech (technických, provozních, organizačních, obchodních atd.), které mohou mít vliv na bezpečnost.

Program bezpečnostního výcviku může spočívat v samostudiu prostřednictvím médií (zpravodaje, časopisy o letové bezpečnosti), výcviku ve třídách, elektronickém studiu či podobném výcviku, který zajišťují poskytovatelé výcvikových služeb.

### Komunikace

Letové oddělení má účinný komunikační systém pro záležitosti související s bezpečností, který:

* zajišťuje, aby všichni pracovníci znali činnosti spadající do řízení bezpečnosti v rozsahu odpovídajícím jejich povinnostem v oblasti bezpečnosti;
* interně a (v příslušných případech) jiným organizacím předává informace, které jsou z hlediska bezpečnosti zásadní, zejména informace o analyzovaných hrozbách a posuzovaných rizicích, a umožňuje tak včasné přijetí bezpečnostních opatření;
* vysvětluje, proč se přijímají konkrétní opatření; a
* vysvětluje, proč se zavádí nebo mění bezpečnostní postupy.

Pravidelné schůzky s pracovníky k projednání bezpečnostních informací, opatření a postupů se mohou využít k projednání záležitostí souvisejících s bezpečností.

Komunikace také posiluje závazek každého pracovníka hlásit hrozby a události a zajišťuje zpětnou vazbu pro osoby podávající hlášení.

Komunikace zůstává jednoduchá a přiměřená s cílem maximalizovat účinnost, zapojit všechny pracovníky a posílit odhodlání jednotlivců i týmů k zajištění bezpečnosti.

Komunikace je otevřená a podporuje diskuzi, rozvíjí kulturu bezpečnosti společnosti a maximálně využívá poučení plynoucích z užívání SMS.

Používají se různé komunikační prostředky, např.:

* bezpečnostní schůzky,
* bezpečnostní instruktáže,
* e-mail, pošta, schránky na návrhy,
* bezpečnostní informace od OEM, úřadů a vnitrostátních a mezinárodních bezpečnostních iniciativ,
* bezpečnostní kampaně, bezpečnostní plakáty,
* zpravodaje, firemní časopis,
* shrnutí letové bezpečnosti, přehled nehod a incidentů, z pramenů uvnitř společnosti i mimo ni,
* shrnutí bezpečnostních studií, zpráv o auditu, zpráv o průzkumech a bezpečnostních přezkumů,
* firemní fórum (fóra) nebo profesionální sítě (např. LinkedIn, Facebook, Twitter atd.),
* předplatné publikací a časopisů.

Komunikace je obousměrným procesem. Schůzky, e-maily a jiné interaktivní metody umožňují poskytnout zpětnou vazbu od pracovníků, která může stimulovat diskusi.

## Příloha 1 – Hlášení o události související s letem

**HLÁŠENÍ O UDÁLOSTI SOUVISEJÍCÍ S LETEM č.**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **KLASIFIKACE** | **□ Technická** | **□ Provozní** |
| **IDENTIFIKACE LETADLA** |
| Typ | Verze | S/N | Letové hodiny | Zákazník | Země |
|  |  |  |  |  |  |
| **OKOLNOSTI** |
| DATUM: | Místo: | Poznámky: |
| **ZVOLTE PŘÍSLUŠNÉ KATEGORIE** |
| **Fáze letu:**□ Tažení □ Manévr□ Předletová prohlídka □ Doplňování paliva□ Spouštění □ Klesání□ Vzdušné pojíždění/pojíždění □ Konečné přiblížení □ Vzlet □ Přistání□ Stoupání < 500ft □ Vypnutí motorů□ Stoupání > 500ft □ Poletová prohlídka□ Let v cestovním režimu | **Letové podmínky:**□ VFR□ IFR □ VMC□ IMC□ Hory□ Nad vodou□ Den□ Noc□ Podmínky pro tvorbu námrazy□ Bouře | ***Úkoly:***□ Výcvik□ Přemístění□ Přeprava cestujících nebo nákladu□ Noční let□ Výcvik nouzových postupů□ Výcvik autorotace  |
| **POUŽITÉ DOKUMENTY** |
| Referenční letová příručka: | Revize: | Jazyk: |
| **LETOVÉ PODMÍNKY** |
| Meteorologické podmínky: |

|  |
| --- |
| **POPIS UDÁLOSTI** |
| Vysvětlete, jak k události došlo, proč k ní došlo a proč nevedla k nehodě: |
| Opatření pilota a posádky ke zvládnutí události  |  |
| Návrhy, jak předejít opakovanému výskytu události nebo jak se vyhnout tomu, aby tato událost způsobila nehodu  |  |
| **ZPĚTNÁ VAZBA PRO OSOBU PODÁVAJÍCÍ HLÁŠENÍ** |
|  |
| **PODPISY** |
| Osoba(y) podávající hlášení | Vedoucí pracovník pro bezpečnost | Přímý nadřízený*(je-li tak dohodnuto na úrovni společnosti)* |

## Příloha 2 – Hlášení o události související s údržbou

**HLÁŠENÍ O UDÁLOSTI SOUVISEJÍCÍ S ÚDRŽBOU č.**

|  |
| --- |
| **IDENTIFIKACE LETADLA** |
| Typ | Verze | S/N | Letové hodiny | Zákazník | Země |
|  |  |  |  |  |  |
| **OKOLNOSTI** |
| DATUM: | Místo: | Fáze údržby: |
| **ZVOLTE PŘÍSLUŠNÉ KATEGORIE** |
| **Fáze údržby:**□ Plánovaná údržba □ Tažení□ Neplánovaná údržby □ Doplňování paliva□ Oprava □ Předletová prohlídka□ Výcvik/údržba □ Poletová prohlídka |
| **PODMÍNKY ÚDRŽBY** |
| **Zvolte příslušnou oblast (ATA kapitola 53) Zkontrolujte své a/c** |
| □ 21 Klimatizační systém□ 22 Autopilot□ 23 Komunikační systémy□ 24 Elektrický systém□ 25 Vybavení, zařízení□ 26 Protipožární systém□ 28 Palivový systém□ 29 Hydraulický systém□ 30 Ochrana proti dešti a ledu□ 31 Systém záznamu / informační systém□ 32 Přistávací zařízení□ 33 Světla/svítílny□ 34 Navigační systém / letové údaje□ 36 Pneumatický systém□ 39 Elektrické/elektronické vybavení a panel□ 45 Systém centralizace údržby□ 46 Systém integrace zobrazovacích  zařízení□ 49 Systém externích zdrojů elektrické energie  | □ 52 Dveře a ochranné kryty□ 53 Trup□ 55 Stabilizátor□ 56 Čelní sklo □ 67 Řízení letu□ 71/72 Elektrické instalace□ 73 Elektrický napájecí systém□ 74 Systém osvětlení□ 76 Ovládání motoru□ 77 Indikace parametrů motoru□ 79 Olejový chladicí systém□ 80 Systém spouštění motorů□ 85 Volitelné vybavení |

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Příslušná montáž(e) nebo komponenta(y)  | PopisP/N: | Druh činnosti | Použitá dokumentace údržby |
|  |  | Druh/zn.: | Číslo revize: | Verze: |
| **POPIS UDÁLOSTI** |
| Vysvětlete, jak k události došlo, proč k ní došlo a proč nevedla k nehodě: |
| Opatření pracovníků údržby (nebo jiné strany) ke zvládnutí události |  |
| Návrhy, jak předejít opakovanému výskytu události nebo jak se vyhnout tomu, aby tato událost způsobila nehodu |  |
| **ZPĚTNÁ VAZBA PRO OSOBU PODÁVAJÍCÍ HLÁŠENÍ** |
|  |
| **PODPISY** |
| Osoba(y) podávající hlášení | Vedoucí pracovník pro bezpečnost | Přímý nadřízený*(je-li tak dohodnuto na úrovni společnosti)* |

## Příloha 3 – Formulář pro posouzení, hodnocení a kontrolu rizik (RADEC)

|  |
| --- |
| **POSOUZENÍ, POPIS, HODNOCENÍ A KONTROLA RIZIK (RADEC)** |
| **RA č.:** | **Vymezení:** |
| **Zn.:** |
| **Popis činnosti:** |
| **Hrozby** (Jaké jsou praktické prvky a prostředí, které samostatně nebo ve vzájemném spojení mohly nebo by mohly přispět k incidentu nebo nehodě?)**:*****jakýkoli zdroj potenciální škody, újmy nebo nežádoucích zdravotních účinků na něčem či někom za určitých provozních podmínek***Stav, předmět, činnost nebo událost, jež mohou způsobit zranění či úmrtí pracovníků, poškození vybavení či konstrukcí, ztrátu materiálu či omezení schopnosti osob plnit předepsanou funkci. |
| **Možné důsledky hrozby** (Jaké byly nebo mohly být možné důsledky hrozby?)**:**  |
| **Zavedené kontroly** (Jaké kontroly a zmírňující prvky již byly zavedeny?)**:** |
| **POČÁTEČNÍ bezpečnostní riziko (viz matice bezpečnostních rizik)** |
| **PŘÍPUSTNÉ** | **ÚNOSNÉ** | **NEPŘÍPUSTNÉ** |
| **Dodatečné kontroly** (Co je možné udělat pro další snížení počátečních bezpečnostních rizik?)**:** | **Provedeno?** |
| **KONEČNÉ bezpečnostní riziko (viz matice bezpečnostních rizik)** |
| **PŘÍPUSTNÉ** | **ÚNOSNÉ** | **NEPŘÍPUSTNÉ** |
| **Je zbytkové riziko přípustné:**  ANO NE (pokud NE, vraťte se k předchozí části)**POSOUZENÍ RIZIK UZAVŘENO**  |

## Plán reakce v případě nouze

### Úvod

Tento plán reakce v případě nouze byl vypracován na základě ustanovení ORO.GEN.200 a AMC1 ORO.GEN, 200(a)(1);(2);(3)(5) bod (f) (srovnej kapitolu 8.6 příručky řízení bezpečnosti) a je určen k tomu, aby organizaci pomohl reagovat na události, jako jsou nehody, vážné incidenty nebo jiné mimořádné události, kterou jsou spouštěči krize.

Je nutné určit počet fází, které se musí provést, aby se zabránilo případným nejasnostem vznikajícím v případě, že dojde k nouzové situaci. Vyšší vedení musí určit povinnosti v rámci organizace a reagovat na potřeby rodinných příslušníků posádky nebo cestujících a poskytnout pomoc záchranným službám i úřadu, který vede vyšetřování.

#### Záměr příručky

Záměrem této příručky plánování reakce v případě nouze (ERP) je:

* upozornit na politiky a postupy, které se musí provést v případě krize,
* nabídnout radu členům týmu krizového řízení při výkonu jejich povinností,
* sdělit příslušné informace zaměstnancům organizace a veřejnosti.

Na rozdíl od ostatních příruček společnosti má příručka ERP pokrývat krizové situace, které není možné konkrétně nebo přesně vymezit. Předkládá organizační rámec opatření a politik, které se musí provést. Je však nepravděpodobné, že se skutečná nouzová situace přizpůsobí přesnému rámci. Proto by se při řešení těchto událostí měla uplatnit přizpůsobivost a flexibilita.

#### Změny

Tato příručka se bude měnit. Kdykoli ke změně dojde, technický správce dokumentu vyrozumí všechny členy týmu krizového řízení a jakékoli osoby, které mohou být povolány, aby se v případě naléhavé změny zapojily.

### Události, které mohou aktivovat plán reakce v případě nouze

Následující události mohou vést ke vzniku krizové situace a aktivovat plán reakce v případě nouze:

1. Letecká nehoda / závažný incident
2. Pohroma v prostorách: požár, výbuch, znečištění, záplava
3. Ztráta pracovního zdroje: dílna, kanceláře, hangár, letadlo
4. Dopady pohromy v okolí zařízení
5. Klimatický jev: sníh, vichřice, záplava, blesk
6. Přírodní katastrofa: zemětřesení, výbuch sopky
7. Otrava potravinami, epidemie
8. Úmrtí, sebevražda na pracovišti
9. Vícenásobné oběti v souvislosti s pohromou, onemocněním nebo nákazou
10. Nehoda ve veřejné dopravě pracovníků
11. Společenská hnutí: stávka, zablokování přístupu
12. Interní nebo externí hrozba: útok, nahlášení bomby, sabotáž, terorismus
13. Ztráta energie: elektřina, plyn
14. Ztráta komunikačních prostředků: internet, pevné linky nebo mobilní telefony
15. Významná mediální událost
16. Nehoda během mise: služební cesta, zahraničí.

### Definice

Níže uvedené definice jsou vymezeny v příloze 13 kapitole 1 ICAO.

Nehoda: Událost spojená s provozem letadla, která se stala mezi dobou, kdy jakákoliv osoba nastoupila do letadla s úmyslem vykonat let, a dobou, kdy všechny takové osoby letadlo opustily, a při které:

* některá osoba byla smrtelně nebo těžce zraněna následkem:
	+ - přítomnosti v letadle, nebo
		- přímého kontaktu s kteroukoli částí letadla, včetně částí, které se od letadla oddělily, nebo
* s výjimkou případů, kdy ke zranění došlo přirozeným způsobem, nebo způsobila-li si je osoba sama nebo bylo způsobeno druhou osobou, nebo jestliže šlo o černého pasažéra ukrývajícího se mimo prostory normálně používané pro cestující a posádku; nebo
* letadlo bylo zničeno, nebo poškozeno tak, že poškození:
	+ - nepříznivě ovlivnilo pevnost konstrukce, výkon nebo letové charakteristiky letadla, a
		- vyžádá si větší opravu nebo výměnu postižených částí, s výjimkou poruchy nebo poškození motoru, jestliže toto poškození je omezeno pouze na jeden motor, včetně jeho příslušenství nebo motorových krytů; vrtulí, okrajových částí křídel, antén, pneumatik, brzd, aerodynamických krytů, malých vrypů nebo proražení v potahu letadla; nebo
* letadlo je nezvěstné, nebo je na zcela nepřístupném místě.

Incident: Událost jiná než nehoda, spojená s provozem letedla, která ovlivňuje nebo by mohla ovlivnit bezpečnost provozu.

Vážný incident: Incident, jehož okolnosti naznačují vysokou pravděpodobnost nehody.

Smrtelné zranění: Zranění, které má za následek smrt do 30 dní ode dne nehody.

Vážné zranění: Zranění, které osoba utrpí při nehodě a které:

* vyžaduje hospitalizaci po dobu delší než 48 hodin započatou do sedmi dnů od doby, kdy došlo ke zranění; nebo
* vede ke zlomenině jakékoli kosti (kromě jednoduchých zlomenin prstů na ruce, prstů na noze nebo zlomeniny nosu); nebo
* zahrnuje tržné rány způsobující silné krvácení, poškození nervů, svalů nebo šlach; nebo
* zahrnuje zranění jakéhokoli vnitřního orgánu; nebo
* zahrnuje popáleniny druhého nebo třetího stupně nebo jakékoli popáleniny na více než 5 % povrchu těla; nebo
* zahrnuje prokázané vystavení infekčním látkám nebo škodlivému záření.

### Organizace

Je velmi důležité, aby organizace byla důkladně připravena na to, jak v případě nouze účinně reagovat. Postup událostí bude záviset na tom, jak organizace vyhlašuje stav pohotovosti (nebo předává zprávu o stavu pohotovosti).

Především je důležité určit jediné kontaktní místo (např. provozní oddělení), které může kterýkoli pracovník v případě nouze varovat. Měl by se stanovit i postup pro dobu mimo obvyklou pracovní dobu.

Toto jediné kontaktní místo bude povinno informovat o varování vedoucí pracovníky společnosti a příslušné úřady.

Aby se předešlo zbytečnému prodlení, jmenovaná kontaktní osoba musí mít okamžitý přístup k následujícímu:

* nouzové kontrolní seznamy za účelem pokrytí povahy události;
* aktuální seznam vedoucích pracovníků, kteří mají být kontaktováni, a jejich zástupců pro případ nepřítomnosti (měl by se sestavit seznam členů vedení, kteří drží pohotovost);
* seznam tísňových služeb a oficiálních organizací, které mají být kontaktovány v případě nouze.

Všichni zaměstnanci by měli znát svou úlohu v případě, že nastane závažná události, včetně toho, jak vyhlásit pohotovost, jak poskytnout okamžitou první pomoc a jaká bezprostřední opatření přijmout a pokusit se tak vyřešit krizi nebo zabránit zhoršení situace.

Organizaci se doporučuje provádět pravidelný nácvik nouzových situací, aby se postupy natrénovaly a vylepšily a aby se pracovníci vycvičili.

Kdykoli je to možné, musí se zachovat běžná činnost organizace. Pro tento účel by zaměstnanci, jejichž činnost není situací dotčena, měli pokračovat v provádění svých běžných úkolů. Pracovníci by však měli kontaktovat svou rodinu a přátele, uklidnit je a pokusit se tak zabránit přívalu externí komunikace.

Pokud se přítomnost zaměstnanců v místě nehody/incidentu nebo na pracovišti týmu krizového řízení nevyžaduje, měli by být odrazeni od vstupu do těchto míst, aby nepřekáželi tísňovým službám a/nebo vyšetřovacímu týmu (týmům).

Je důležité, aby pracovníci, kteří se nepodílí na řízení situace, nekontaktovali tým krizového řízení ani nemluvili s médii.

### Řízení krize

#### Účel krizového řízení

Účelem krizového řízení je zajistit, aby reakce společnosti na nehodu nebo incident byla naprosto přiměřená situaci, s přihlédnutím k nejlepším zájmům zákazníků a personálu a k potřebě chránit dobrou pověst a podnikání společnosti. Povinnosti zbývajících členů řídícího týmu (RM) se dělí do tří hlavních skupin:

1. Komunikace s letištními orgány, policií, médii, zraněnými a nezraněnými přeživšími osobami, jejich přáteli a příbuznými a pracovníky společnosti.
2. Provozní záležitosti s cílem co nejdříve překonat dopad události a vrátit se k běžnému provozu.
3. Zapojení do externích vyšetřování nebo zahájení interních šetření události a přijetí okamžitých opatření s cílem zabránit opětovnému výskytu.

#### Mezinárodní opatření

##### Údobí mezinárodního oznamování nehod

Většina mezinárodních pátracích a záchranných organizací bude postupovat podle následujících akčních údobí.

##### Údobí nejistoty (INCERFA)

Když:

s výjimkou hlášení o příletu není z letadla obdržena žádná zpráva do 30 minut od okamžiku, kdy zpráva měla být obdržena, nebo od prvního neúspěšného pokusu o navázání spojení s letadlem, podle toho, co nastane dříve.

##### Údobí pohotovosti (ALERFA)

Když:

1. po údobí nejistoty se na základě následných pokusů o navázání spojení s letadlem nebo dotazování u jiných příslušných zdrojů nepodaří zjistit žádné nové zprávy o letadle, nebo
2. letadlu bylo povoleno přiblížení nebo přistání a letadlo nepřistane do pěti minut od předpokládané doby přistání a nepodařilo se znovu navázat spojení s letadlem, nebo
3. byly obdrženy informace naznačující, že došlo ke zhoršení provozní účinnosti letadla, avšak nikoli do takové míry, aby bylo pravděpodobné vynucené přistání,
4. je známo nebo panuje přesvědčení, že v souvislosti s letadlem došlo k protiprávnímu činu.

##### Údobí tísně (DETRESFA)

Toto údobí začíná, když:

1. se má za to, že palivo na palubě došlo nebo nestačí k bezpečnému přistání letadla;
2. jsou obdrženy informace naznačující, že došlo ke zhoršení provozní účinnosti letadla, avšak nikoli do takové míry, aby bylo pravděpodobné vynucené přistání,
3. jsou obdrženy informace o tom, že letadlo se chystá provést nebo provedlo vynucené přistání.

POZNÁMKA: Připouští se, že závažné nouzové situace nebudou nezbytně postupovat podle těchto údobí v uvedeném pořadí. Některé incidenty budou oznámeny až v údobí tísně.

##### Nouzové majáky určení polohy (ELT)

Jednotlivé ELT jsou zaregistrovány u regionálního orgánu, který v případě aktivace kontaktuje osobu jmenovanou *kým* (uveďte svého zástupce). Je zřejmé, že touto osobou by neměl být někdo, kdo pravidelně létá s letadly společnosti.

ELT musí být zakódován požadovaným patnáctibitovým hexadecimálním kódem, který identifikuje letadlo, v němž je ELT instalován, a který obsahuje MID [XXX] pro identifikaci záchranného koordinačního střediska. Identifikace letadla je možná na základě výrobního čísla letadla nebo výrobního čísla ELT. Jako prostředek identifikace letadla se musí použít adresa Mode S.

##### Jednání s médii

Tato stránka se může jevit jako nejtěžší ze všech. Zástupci médií vždy hledají příběh, který se dostane na titulní stránky, a neváhají vytěžit co nejvíc z informací, které jsou schopni posbírat/vykonstruovat na základě toho, co se od pracovníků nebo zástupců provozovatele dozví. Z tohoto důvodu by se vždy měla dodržovat následující pravidla:

* + - 1. Na KAŽDÝ dotaz médií odpovídejte „oficiální zpráva se připravuje a prohlášení bude vydáno ve vhodný okamžik“.
1. Generální ředitel společnosti i jeho zástupce by měli absolvovat výcvik v oblasti prezentace a jednání s médii. Mělo by se připravit oficiální prohlášení provozovatele a na tiskové konferenci by se mělo přečíst POUZE toto prohlášení. Generální ředitel / zástupce by NEMĚLI být zataženi do diskuse s médii.
2. Dejte pozor na falešné telefonní hovory z médií, která se vydávají za zástupce úředního orgánu. Sami si obstarejte si telefonní číslo organizace, již údajně zastupují, a nepoužívejte číslo, které vám dají média.
3. Zajistěte zablokování webových stránek společnosti tak, aby na nich bylo zobrazeno pouze stručné prohlášení schválené generálním ředitelem / zástupcem.

### Reakce na tísňové volání

Kdykoli je společnost informována o nehodě nebo incidentu, osoba nebo oddělení, které upozornění obdrží, se musí pokusit zjistit následující informace:

* Datum a čas volání.
* Jméno a kontaktní údaje informující osoby.
* Určit hodnověrnost volání (je-li to možné).
* V případě anonymního volání se pokusit získat informace o druhé osobě a jejím postavení. (Je-li to možné, pokuste se rozhovor nahrát a poslouchat zvuky v pozadí.)
* Pokud se jedná o volání ze zámoří, prověřte si místo volání u ambasády příslušné země.
* Zahajte proces varování interně i externě.

Před vyhlášením oficiálního stavu nouze by jediné kontaktní místo vymezené v kapitole čtyři mělo provést křížovou kontrolu informací u řízení letového provozu i na letišti.

### Tísňová čísla

Přímé kontaktní údaje na členy týmu krizového řízení a tísňové služby musí být snadno dostupné a aktuální. Jsou uvedeny v příloze k příručce ER.

Níže je uveden příklad oddělení/osob, které se mají přednostně kontaktovat v případě nouze.

* INTERNÍ
	+ - Odpovědný vedoucí pracovník (generální ředitel) (nebo zástupce)
		- Vedoucí pracovník provozu
		- Vedoucí pracovník pro bezpečnost
		- Vedoucí pracovník údržby
		- Vedoucí pracovník komunikace
		- Vedoucí pracovník právních záležitostí
		- Vedoucí pracovník lidských zdrojů
* EXTERNÍ
	+ - Pátrací a záchranné koordinační středisko (RCC) (v případě nehody nebo zpoždění letadla)
		- Středisko řízení letového provozu
		- Služba námořní nebo pobřežní hlídky (v případě, kdy letadlo letělo nad vodou)
		- Tísňové lékařské služby
		- Požární a záchranná služba
		- Policie

### Postupy

Reakce na nehodu nebo incident se bude lišit podle závažnosti a dalších okolností, činnost však bude probíhat ve čtyřech jasně odlišených fázích. Podnětem k přechodu z jedné fáze do druhé bude dostupnost informací o stavu dotčených osob. Tyto fáze jsou:

1. fáze - Okamžitá reakce a oznámení

Bylo obdrženo oznámení o nehodě nebo závažné nehodě, ale nejsou k dispozici spolehlivé informace o události ani o stavu dotčených osob. V této fázi může dojít k prvnímu kontaktování ze strany médií, která požadují informace, a mohou se objevit první zprávy v rozhlase nebo televizi.

2. fáze - Krizové řízení

Jsou k dispozici seznamy cestujících a posádky, ale nebudou dostupné spolehlivé informace o přeživších osobách, zraněních a úmrtích. Média budou spekulovat a budou se šířit četné zvěsti. Společností určená kontaktní osoba převezme odpovědnost za počáteční organizaci zvláštního podpůrného týmu, který bude nabízet pomoc cestujícím, posádce nebo rodinným zástupcům.

Níže uvedený graf obsahuje příklad personálního zabezpečení střediska krizového řízení.



3. fáze - Jsou k dispozici zprávy z místa nehody

Začínají se objevovat informace o okolnostech incidentu a pronikají některé informace o přeživších osobách, zraněních a úmrtích.

4. fáze - Jsou k dispozici potvrzené informace

Jsou dostupné spolehlivé informace o totožnosti přeživších, zraněných a zesnulých osob. K dispozici další informace o okolnostech incidentu.

##### Kontrola informací

Bezprostředně po závažné události všichni požadují informace. Tísňové služby a policie informace potřebují, aby mohli pomáhat při záchranných operacích. RM potřebují spolehlivé informace, na jejichž základě zformuluje zprávy pro média a z nichž budou vycházet zásadní provozní a obchodní rozhodnutí. Tisk chce informace, které bude moci předat nebo zveřejnit, a zprávy zoufale potřebují především příbuzní a přátelé dotčených osob.

Povaha závažných nehod a incidentů je však taková, že zjištění spolehlivých, faktických informací nějakou dobu trvá. V této souvislosti je zásadní ochránit totožnost obětí a zveřejnit ji prostřednictvím příslušných orgánů teprve poté, co bude nepochybně potvrzena jejich správnost. Je také velmi důležité zajistit, aby nedošlo k neoprávněnému přístupu k dokumentaci, která bude zásadní pro vyšetřování nehody.

Kvůli zajištění co možná nejpřesnější kontroly informací musí pracovníci všechny externí žádosti o informace odkazovat na generálního ředitele / tiskového zástupce. V rámci společnosti by se informace měly poskytovat jen osobám, které je potřebují znát. Pracovníci musí odolat pokušení a nespekulovat o žádných aspektech incidentu.

##### Vztahy s médii

Po závažném incidentu/nehodě mohou být média velmi užitečná. Je však zásadní, aby se s nimi jednalo s respektem. Absolvování odborného výcviku v této oblasti by mělo být povinné pro všechny pracovníky, kteří jsou pověřeni jednáním s médii.

##### Vyšetřování

V zemích, v nichž společnost působí, převezmou počáteční odpovědnost za vyšetřování nehody nebo incidentu, při kterých dojde k závažné škodě, zranění nebo úmrtí, státní orgány. Společnost by byla povinna pomoci s vyšetřováním prostřednictvím předložení příslušné dokumentace a pravděpodobně by také byla požádána o poskytnutí akreditovaného zástupce, který bude při vyšetřování nápomocen. Každé interní šetření aspektů incidentu, který se vyšetřuje oficiálně, musí být až na druhém místě a nesmí vyšetřování nijak bránit.

Nehody a povinně hlášené incidenty, které se oficiálně nevyšetřují, prošetří tým společnosti pod vedením generálního ředitele. O složení týmu se rozhodne podle povahy incidentu.

##### Shromažďování důkazů

V případě nehody se některé organizace budou snažit vyvléct ze své odpovědnosti, mimo jiné půjde o výrobce letadla, pojišťovnu atd. Tyto organizace předloží důkazy, které například zdůrazní možnou chybu pilota a odvedou pozornost od možného selhání vybavení (například).

Pokud se RM mohou dostavit na místo nehody, měli by si s sebou vzít fotoaparát. Tím by měli pořídit fotografie, které by podle jejich názoru mohly ukázat na příčinu nehody. Zástupci výrobce letadla, pojišťovny a dalších organizací učiní totéž a pro určení pravděpodobné příčiny je zásadní, aby byly popsány všechny aspekty nehody.

##### Další povinně hlášené incidenty

Další incidenty, které se musí hlásit úřadům, zahrnují:

1. únos,
2. ohrožení bombovým útokem.

#### Položky vyřizované krizovým manažerem – kontrolní seznam č. 1(po obdržení tísňového volání)

Oznámit následující a provést tyto úkoly:

 **PROVEDENO ČAS**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Generální ředitel / zástupce |  |  |
| Poslední místo odletu manipulačního agenta (Pax seznamy cestujících a nákladu a administrativa) |  |  |
| Kontrola uložených letových plánů |  |  |
| Místní policie |  |  |
| Pohřební ústav |  |  |
| Volné |  |  |
| Volné |  |  |
| Opatřit seznam cestujících a nákladu |  |  |
| Vyrozumět příslušný úřad |  |  |
| Otevřít ZÁZNAM O NEHODĚ |  |  |

Sdělení poskytované při kontaktování výše uvedených osob:

Došlo k nehodě, která se týká ..........(IMATRIKULACE), .... .....(TYP LETADLA) provozovaného ......(název společnosti). Letadlo letělo z (MÍSTO ODLETU) ………. do .... .....(MÍSTO URČENÍ).

Poskytněte (velmi stručně) potvrzené informace o osudu letadla, včetně polohy.

Letadlo přepravovalo ............. cestujících. Letadlo řídil

kapitán ......................... a …….. (počet)………členů posádky.

CMT byl aktivován v ..........................(UTC).

#### Zpráva o oznámení letecké nehody

Všechny časy uvádějte v GMT

|  |  |
| --- | --- |
| **Adresát:****Fax:** |  |
| **V kopii:****Fax:** | *Dopravní úřad – stát události.* |
| **Odesílatel:** | (vaše společnost)  |
| **Tel.:** |  |
| **Fax:** |  |
| **SITA:** |  |

|  |  |
| --- | --- |
| **Let č.:** |  |
| **Národnost a registrace:** |  |
| **Místo určení:** |  |
| **Místo odletu:** |  |
| **Místo nehody:** |  |
| **Čas nehody:** |  |
| **Referenční poloha letadla:** |  |
| **Počet členů posádky a cestujících na palubě:** |  |
| **Počet usmrcených nebo vážně zraněných:** |  |
| **Počet ostatních usmrcených nebo vážně zraněných osob:** |  |
| **Povaha nehody a rozsah škody:** |  |
| **Stručný popis okolností:** |  |

**Kontrolní seznam č. 2** PROVEDENO ČAS

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Spolupracovat s policií a letištěm ohledně mediálních prohlášení |  |  |
| Připravit se na cestu na místo nehody (ve vhodných případech) |  |  |
| Vyrozumět rodiny všech členů posádky |  |  |
| Vyrozumět pojišťovnu |  |  |
| Zajistit všechny záznamy o výcviku |  |  |
| Komunikovat se společností, pracovníky, průběžně je informovat |  |  |
| Získat informace o tom, kam byly převezeny oběti (nemocnice, márnice atd.) |  |  |
| Zajistit návštěvu zástupce společnosti u hospitalizovaných cestujících |  |  |
| Kontaktovat technického koordinátora, který musí vyrozumět dodavatele techniky kvůli shromáždění veškeré dokumentace letadla a jejímu předání [název provozovatele]. Po obdržení dokumentaci zabezpečit. |  |  |

**ZÁZNAM O NEHODĚ**

 **LIST č. ..........**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Záznam č.** | **Čas****(UCT)** | **Obdržené informace / přijaté opatření** | **Parafa** |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |

**KONTAKTNÍ ÚDAJE**

 **FUNKCE JMÉNO ČÍSLO**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Jediné kontaktní místo, které bude koordinovat počáteční opatření** |  |  |
| **Generální ředitel** |  |  |
| **Hlavní pilot** |  |  |
| **Technický koordinátor** |  |  |
| **Vedoucí pracovník pro bezpečnost** |  |  |
| **Organizace zajišťující údržbu** |  |  |
| **Místní policie** |  |  |
| **Letiště** |  |  |
| **Vedení letiště** |  |  |
|  **Příslušný úřad** |  |  |
| **ATC** |  |  |
| **Vlastník** |  |  |

# Složení posádky

## Složení letové posádky

[Název provozovatele] bude letovou posádku plánovat s přihlédnutím k následujícímu:

### Typ použitého letadla

Letadlo užívané [název provozovatele] je možné klasifikovat následovně:

[typ letadla]

* Kategorie přiblížení […]
* Postupy ILS [příslušná CAT]
* Střední kategorie turbulence v úplavu dle ICAO
* Klasifikace dle ICAO [velký letoun]
* Klasifikace dle EASA část FCL [MPA, ME]

### Oblast a druh vykonávaného provozu

#### Oblast provozu

* [vyplnit a příslušně upravit]

### Druhy provozu

* Provoz s cestujícími

### Přidělení pilotního sedadla

PIC přidělený na určitý úsek obsadí levé sedadlo dle letecké příručky letadla; přidělený druhý pilot obsadí pravé sedadlo. Pokud je přidělený druhý pilot dle doložky svého průkazu způsobilosti kvalifikován jako PIC pro danou třídu/typ, má současnou kvalifikaci k řízení z kteréhokoli pilotního sedadla dle kapitoly 5 OM.

Pokud NPFO přidělí instruktora typové kvalifikace k výkonu funkce PIC pro provedení výcvikové lekce nebo examinátora typové kvalifikace pro provedení přezkoušení odborné způsobilosti v letadle, obsadí pravé sedadlo a účastník výcviku obsadí sedadlo levé.

Pokud TRE provádí své úkoly z „jump seat" a účastník výcviku z levého sedadla, TRI musí obsadit pravé sedadlo.

### Minimální počet členů posádky a plánovaná doba letové služby

* [doplnit podle letadlového parku provozovatele]

NPFO naplánuje přidělenou posádku podle příslušných omezení doby letové služby a služby pro každý úsek a rotaci. Pro podrobnosti viz kapitolu 7 části A provozní příručky.

### Praxe, rozlétanost a způsobilost členů posádky

Praxe

[Název provozovatele] nenaplánuje jako jednu letovou posádku dva členy letové posádky bez praxe.

Člen letové posádky se považuje za člena bez praxe po dokončení typové kvalifikace nebo kurzu velení nebo po nástupu u společnosti, dokud nedosáhne:

jako PIC: 100 hodin a 50 úseků jako řídící pilot na daném typu

jako COP: 100 hodin celkem a 50 úseků jako řídící pilot na daném typu

Rozlétanost

[Název provozovatele] nepřidělí do služby na let spojený s přepravou cestujících žádného člena letové posádky, který v předchozích 90 dnech neprovedl jako řídící pilot letadla nebo na letovém simulátoru stejné třídy/typu tři vzlety a tři přistání.

Způsobilost

Žádný člen posádky nebude přidělen do služby, pokud nesplňuje všechny požadavky na způsobilost a výcvik uvedené v kapitole 5 této provozní příručky.

## Jmenování PIC

Jeden člen letové posádky z řad členů posádky, který má kvalifikaci jako velící pilot (PIC), musí být jmenován jako jediný PIC pro každý let nebo řadu letů. PIC je členem letové posádky s celkovou odpovědností a pravomocí.

[Název provozovatele] nejmenuje jako PIC žádného externího pilota.

O jmenování PIC rozhoduje NPFO nebo pověřená osoba pro každý úsek s přihlédnutím k následujícímu:

* skutečná traťová a letištní praxe;
* praxe získaná na daném typu letounu;
* a postupy společnosti [název provozovatele] (změny po etapách).

Pokud mají dva členové posádky kvalifikaci jako PIC na daném typu letounu a jsou naplánováni společně, jeden musí být jmenován PIC a druhý musí být jmenován druhým pilotem.

Pokud jsou na řadu letů naplánováni dva členové letové posádky s praxí, přičemž oba jsou osobou jmenovanou velícím pilotem, NPFO pověří jmenováním PIC pro jednotlivé úseky tuto posádku.

Při vypravení vlastního letu nebo řady letů jmenovaná osoba odpovědná za letový provoz nebo její zástupce zanese jmenování do provozního letového plánu nebo do letového plánu ATC.

### Další členové posádky pověření speciálními úkoly

Pokud v zemi platí právní požadavek, aby byl pro úsek letu na palubě letadla přítomen navigátor s průkazem způsobilosti, PIC prověří jeho jmenování a průkaz způsobilosti a na požadovaném místě jej vezme na palubu. Navigátor bude posádku podporovat v navigaci a komunikaci s ATC.

## Ztráta pracovní schopnosti člena letové posádky

Pokud PIC během letu ztratí pracovní schopnost, převezme velení druhý pilot.

## Létání na více typech nebo variantách

V nesložitém prostředí provozovatel neprovozuje více než 2 typy nebo varianty.

* Člen letové posádky neřídí více než dva typy nebo dvě varianty letounu, pro které se vyžaduje zvláštní doložka k průkazu způsobilosti.
* V rámci jedné doby letové služby se řídí jen letouny spadající pod jednu doložku k průkazu způsobilosti, ledaže oba členové posádky mají praxi podle této kapitoly.

## Provozní omezení „platné pouze jako kvalifikovaný druhý pilot nebo s kvalifikovaným druhým pilotem“ (OML)

Provozovatel by měl zajistit, aby piloti, kteří mají v osvědčení zdravotní způsobilosti omezení OML, řídili letadlo pouze ve vícepilotním provozu, kdy má druhý pilot plnou kvalifikaci pro příslušný typ letadla, nemá omezení OML a nedosáhl věku 60 let.

# Požadavky na způsobilost

## Požadavky na průkaz způsobilosti, výcvik a přezkoušení

### Požadavky na průkaz způsobilosti

Členové posádky musí být držiteli příslušných a platných průkazů způsobilosti, kvalifikace, oprávnění nebo osvědčení, která vydal nebo uvedl v platnost příslušný úřad, a musí mít náležitou kvalifikaci a odbornou způsobilost k plnění přidělených úkolů.

Držitel průkazu způsobilosti, kvalifikace nebo oprávnění nevykonává výsadní práva jiná než výsadní práva udělená průkazem způsobilosti, kvalifikací nebo oprávněním.

### Platnost

Jednotlivý člen letové posádky je povinen zajistit, aby byl držitelem platného průkazu způsobilosti a kvalifikace, které odpovídají jeho funkci, a podniknout všechny nezbytné kroky k zachování a prodloužení tohoto průkazu způsobilosti.

[Název provozovatele] členovi posádky pomůže odpovídajícím plánováním výcviku, přezkoušení a kurzů.

### Výcvik a přezkoušení

#### Opakovací výcvik a přezkoušení LPC/OPC

Každý člen letové posádky absolvuje každoročně opakovací letový a pozemní výcvik odpovídající typu nebo variantě letadla, na kterém létá, včetně výcviku na místě a použití veškerého vybavení pro případ nouze a bezpečnostního vybavení na palubě.

Přezkoušení odborné způsobilosti pro průkaz způsobilosti a přezkoušení odborné způsobilosti provozovatelem platí po dobu 12 měsíců a mohou se spojit do jedné lekce.

Viz kapitoly Opakovací výcvik a přezkoušení LPC/OPC a Výcvik a přezkoušení používání nouzového a bezpečnostního vybavení části D provozní příručky.

#### Přeškolovací výcvik provozovatele

Člen letové posádky absolvuje přeškolovací výcvik provozovatele před zahájením letů na trati bez dozoru:

* přechází-li na letadlo vyžadující novou typovou nebo třídní kvalifikaci;
* stává-li se zaměstnancem provozovatele.

Přeškolovací výcvik provozovatele zahrnuje výcvik související s vybavením zastavěným do letadla v závislosti na úkolech příslušného člena letové posádky a zavedení postupů společnosti.

Viz kapitola **Přeškolovací výcvik provozovatele** v části D OM.

#### Kurz velení

Aby pilot postoupil z funkce druhého pilota na funkci velícího pilota, musí absolvovat příslušný kurz velení, který zahrnuje následující:

* prokázání odborné způsobilosti,
* úkoly a povinnosti velitele letadla podle kapitoly 1.3 části A OM,
* absolvování letů pod dozorem,
* výcvik CRM.

Viz kapitola **Kurz velení** v části D OM.

#### Rozdílový a seznamovací výcvik

Provozovatel zajistí, aby člen letové posádky absolvoval:

**Rozdílový výcvik**

který vyžaduje další znalosti a výcvik na odpovídajícím výcvikovém zařízení nebo letounu: při provozování jiné varianty v současné době provozovaného letounu stejného typu nebo jiného typu stejné třídy; nebo při změně vybavení a/nebo postupů na typech nebo variantách provozovaných v současné době.

**Seznamovací výcvik**

který vyžaduje osvojení dalších znalostí při provozování jiného letounu stejného typu, nebo při změně vybavení a/nebo postupů u typů nebo variant provozovaných v současné době.

 Viz kapitola Rozdílový výcvik a seznamovací výcvik v části D OM.

#### Kvalifikace k řízení z kteréhokoli pilotního sedadla

PIC, od kterých se vyžaduje řízení z levého i pravého sedadla, jsou povinni absolvovat přezkoušení pro řízení z pravého sedadla. Tato kvalifikace platí po dobu 36 měsíců.

Viz kapitola Kvalifikace pilota k řízení z kteréhokoli pilotního sedadla, Výcvik řízení z pravého sedadla v části D OM.

#### Seznamovací výcvik – znalost trati a letiště

Aby provozovatel letové posádce umožnil získat požadovanou kvalifikaci pro trať a letiště, poskytuje informační materiály pro oblasti a letiště, která toto poučení vyžadují dle části C OM. Toto seznámení zahrnuje:

* terén a minimální bezpečné nadmořské výšky,
* zařízení, služby a postupy komunikace a letového provozu,
* navigační zařízení,
* klasifikaci letiště (A, B, C).

Viz kapitola Seznamovací výcvik – znalost trati a letiště v části D OM.

#### Výcvik CRM

Jednou za 12 měsíců absolvuje každý člen letové posádky výcvik CRM.

Viz kapitola Výcvik CRM v části D OM.

#### Výcvik v oblasti nebezpečného zboží

Jednou za 12 měsíců absolvuje každý člen letové posádky výcvik v oblasti nebezpečného zboží pro provozovatele bez schválení k dopravě nebezpečného zboží jako nákladu.

Viz kapitola Výcvik v oblasti DGR v části D OM.

#### Výcvik pro provoz v zimním počasí

Každoroční výcvik/seznámení posádek a příslušných pracovníků provozovatele musí proběhnout formou samostudia před zimním obdobím.

Pro výcvikové postupy viz část D OM.

Pro **„Doporučení AEA k odmrazování / ochraně letadel proti námraze na zemi“** viz „Soubory a formuláře“.

## Letová posádka

### Osoba jmenovaná velícím pilotem

Minimální kvalifikační požadavky, které člena letové posádky kvalifikují k výkonu funkce velícího pilota (PIC) letadla společnosti, jsou:

* průkaz způsobilosti dopravního pilota, EASA část-FCL ATPL(A); a
* platná typová kvalifikace (typové kvalifikace) (TR) s kvalifikací PIC, včetně přístrojové kvalifikace (IR) CAT I;
* celkem nejméně 1500 letových hodin v dané třídě;
* 500 hodin doby letu na letounu vícepilotního (MP), vícemotorového (ME) typu; a
* 500 hodin doby letu jako velící pilot (PIC); a
* 500 hodin doby letu podle přístrojových pravidel (IR);
* držitel platného osvědčení zdravotní způsobilosti 1. třídy;
* dobrá znalost angličtiny.

Následující požadavky se vztahují na PIC, který začíná létat na novém typu nebo se stává zaměstnancem společnosti nebo absolvoval kurz velení:

* dosáhl 50 hodin doby letu pod dozorem PIC společnosti. Tento PIC bude mít praxi v rozsahu nejméně 100 hodin doby letu na daném typu.

### Druhý pilot

Minimální požadavky, které člena letové posádky kvalifikují k výkonu funkce druhého pilota (COP) letounů společnosti, jsou:

* průkaz způsobilosti obchodního pilota, EASA část-FCL CPL(A) se zápočtem ATPL; a
* platná typová kvalifikace (typové kvalifikace) (TR) s kvalifikací PIC, včetně přístrojové kvalifikace (IR) CAT I;
* celkem nejméně 500 letových hodin v dané třídě;
* 100 hodin doby letu podle přístrojových pravidel (IR);
* držitel platného osvědčení zdravotní způsobilosti 1. třídy;
* dobrá znalost angličtiny.

### Postup druhého pilota na funkci osoby jmenované velícím pilotem

Minimální praxe požadovaná pro postup druhého pilota na funkci velícího pilota je následující:

* celkem nejméně 1500 letových hodin v dané třídě;
* 500 hodin doby letu na letounu vícepilotního (MP), vícemotorového (ME) typu; a
* 500 hodin doby letu jako velící pilot (PIC); a
* 500 hodin doby letu podle přístrojových pravidel (IR); a
* 6 měsíců zaměstnán u [název provozovatele].

### Létání na více typech nebo variantách

Létání na více typech nebo variantách

Členové letové posádky mohou vykonávat výsadní práva spojená s dvěma doložkami průkazu způsobilosti teprve po splnění požadavků na nedávnou praxi dle kapitoly 4 této příručky u všech řízených typů.

## Palubní průvodčí

 [Pokud provozovatel přidělí palubním průvodčím povinnosti související s bezpečností kabiny cestujících, měly by být dodrženy požadavky nařízení (EU) č. 965/2012 ORO.CC oddíl 1.]

## Pracovníci výcviku a přezkoušení

Veškerý výcvik a přezkoušení musí provádět náležitě kvalifikovaní pracovníci nebo, pokud to vyžaduje EASA část FCL, schválená ATO. V případě leteckého výcviku a přezkoušení a výcviku a přezkoušení letové simulace musí být pracovníci poskytující výcvik kvalifikováni dle EASA-FCL jako instruktor typové kvalifikace (TRI) a examinátor typové kvalifikace (TRE) jmenovaný dle EASA-FCL pro přezkoušení.

Všechny kurzy, které nevyžadují schválení ze strany příslušného úřadu, např. přeškolovací kurz provozovatele nebo rozdílový a seznamovací kurz, vedou kvalifikovaní pracovníci uvedení níže:

**Pozemní instruktor**

Minimální požadavky na funkci pozemního instruktora jsou:

* absolvování výcviku v oblasti „výuky a studia“, včetně praktických ukázek zahrnujících zvláštní prvky provozovatele (viz poznámku);
* odborná způsobilost v předmětu (předmětech), který má vyučovat;
* v případě výuky předmětů specifických pro daný typ letounu má pozemní instruktor požadovanou typovou kvalifikaci;
* dozor ze strany jmenované osoby odpovědné za výcvik posádky nebo jejího zástupce při vedení prvního kurzu.

Poznámka: Instruktoři pro třídní kvalifikaci, instruktoři pro typovou kvalifikaci a letoví instruktoři zaměstnaní u společnosti mají tuto odbornou způsobilost započtenu automaticky.

## Další provozní personál

### Hosteska

Hosteska nebude na palubě plnit žádné úkoly související s bezpečností letu. Jediným účelem přítomnosti hostesky na palubě je plnění úkolů spojených s poskytováním služeb našim cestujícím.

Hostesce se úkoly nepřidělí a nebude je plnit, pokud nejsou splněna následující kritéria:

* dosáhla nejméně věku 18 let;
* absolvovala bezpečnostní instruktáž u velícího pilota nebo pozemního instruktora.

### Pojíždění letounů

Při prověřování, zda osobě jiné než pilotovi společnosti s kvalifikací pro daný typ může být povoleno pojíždět s letounem, se posuzují následující schopnosti a znalosti. Povolení spadá do odpovědnosti druhého pilota, velícího pilota nebo odpovědného vedoucího pracovníka.

* Umístění letounu zajišťující bezpečnost při spouštění motorů;
* Obdržení hlášení automatické informační služby koncové řízené oblasti (ATIS) a v příslušných případech povolení k pojíždění;
* Výklad letištních značek / světel / signálů / indikátorů;
* V příslušných případech výklad seřaďovacích signálů;
* Rozpoznání vhodného parkovacího prostoru;
* Dodržení pravidel sledování okolí a přednosti a v příslušných případech splnění pokynů řízení letového provozu (ATC) nebo seřaďovacích pokynů;
* Vyvarování se nepříznivého dopadu aerodynamického vlivu vrtule nebo tryskového mytí na jiné letouny, zařízení letiště a pracovníky;
* Prohlídka pojížděcí dráhy, pokud stav povrchu není viditelný;
* Komunikace s ostatními při řízení letounu na zemi;
* Výklad provozních pokynů;
* Nahlášení každého problému, který může nastat při pojíždění letounu, a přizpůsobení rychlosti pojíždění panujícím letištním, dopravním, povrchovým a meteorologickým podmínkám.

# Preventivní opatření související se zdravím posádky

Členové posádky musí na každou letovou službu nastoupit v dobrém fyzickém i duševním stavu, aby únava, která se bude během přidělené letové služby hromadit, neovlivnila bezpečnost.

Členové posádky nesmí plnit úkoly na palubě letadla, když je jejich pracovní schopnost snížena kvůli nemoci nebo obecnému fyzickému stavu. Snížení způsobilosti zahrnuje následky onemocnění, zranění, alkoholu, drog/léků, únavy atd. a snížení způsobilosti pod vlivem psychické zátěže.

## Snížení zdravotní způsobilosti

Člen letové posádky, který je držitelem osvědčení zdravotní způsobilosti, se bez zbytečného prodlení obrátí o radu na AME, pokud:

* je hospitalizován nebo přijat k ambulantnímu ošetření na dobu delší než 12 hodin;
* prodělá chirurgickou operaci nebo invazivní výkon;
* je mu předepsáno pravidelné užívání léků; nebo
* je mu předepsáno pravidelné používání korekčních čoček;
* Příslušný úřad musí být informován, pokud se člen letové posádky, který je držitelem osvědčení zdravotní způsobilosti, dozví o následujícím / prodělá následující;
* vážné poranění způsobující neschopnost vykonávat práci člena letové posádky; nebo
* nemoc způsobující neschopnost vykonávat práci člena letové posádku po dobu 21 dnů nebo delší; nebo
* těhotenství.

V případě jakékoli z výše uvedených událostí musí členové posádky co možná nejdříve kontaktovat svého AME, který zajistí veškerou komunikaci s příslušným úřadem a dodržení všech formalit souvisejících s příslušným úřadem.

## Alkohol

Členové posádky:

* nebudou nadměrně požívat alkohol jakékoli povahy, tj. pít do takové míry, že dojde ke zjevnému zhoršení jejich fyzického stavu;
* nepožijí alkohol minimálně 8 hodin před začátkem letové zálohy nebo nástupem do služby;
* nebudou požívat alkohol během letové zálohy nebo služby; nebo
* nenastoupí do letové služby s hladinou alkoholu v krvi vyšší než 0,2 mg na ml (miligramy na mililitr), která se považuje za přirozenou hladinu vyvolanou trávením běžných potravin.

Všichni provozní pracovníci jsou povinni vzájemně si pomáhat s dodržováním těchto pokynů.

## Farmaceutické přípravky

### Omamné látky, léky, prášky na spaní a/nebo antidepresiva

Držitelé osvědčení zdravotní způsobilosti nebudou brát žádná předepsaná ani nepředepsaná léčiva nebo léky a nepodrobí se žádné léčbě, pokud si nejsou naprosto jistí, že tato léčiva, léky nebo léčba nebudou mít nepříznivý vliv na jejich schopnost plnit úkoly bezpečně. V případě jakýchkoli pochybností je třeba obrátit se o radu na leteckého lékaře (AME) nebo lékaře.

Upozornění. Běžné léky proti bolesti, např. Paracetamol, Alka Selzer, Aspirin, Treupel, které nemají žádné významné prokázané vedlejší účinky, se mohou ve službě brát pod podmínkou, že bude dodrženo stanovené dávkování popsané v příbalovém letáku.

V případech, kdy se považuje za nutné vzít si prášek na spaní, je možné použít jen volně prodejné nebo homeopatické léky pod podmínkou, že bude dodrženo stanovené dávkování popsané v příbalovém letáku a že toto dávkování schválil AME. Žádné prášky na spaní se nesmí vzít 9 hodin před začátkem letové služby.

## Imunizace (očkování)

Různé země vyžadují očkování členů posádky a cestujících proti konkrétním nemocem, přičemž se často uvádí, že tato imunizace se vyžaduje jen při vstupu do země „po opuštění nebo průletu infikovanými oblastmi“.

Každý člen posádky naplánovaný na letovou službu musí splnit požadavky na očkování a nechat se včas očkovat. Je třeba vyhledat lékařskou radu ohledně doby, kterou je po očkování třeba dodržet před návratem do letové služby.

Členové posádky naplánovaní na letovou službu v zemích zamořených malárií se poradí se svým lékařem, a pokud jim to lékař doporučí, vezmou si / použijí příslušné předepsané léky.

Členové posádky si jsou vědomi skutečnosti, že existuje mnoho mimořádně nebezpečných nemocí, proti nimž očkovat nelze. V této souvislosti se vydávají jen obecná pravidla chování v cizích zemích s ohledem na zdraví:

* dodržovat přísnou hygienu při jídle/pití (amébická dysenterie, brucelóza);
* nekoupat se ve stojatých vodách; a
* v zamořených oblastech (např. křoviny/džungle) nosit košile s dlouhým rukávem a dlouhé kalhoty s cílem zabránit nebo minimalizovat kousnutí hmyzem, který nemoc přenáší (filarióza, malárie, encefalitida, spavá nemoc), nebo přímo nebezpečným hmyzem či zvířaty (pavouci, štíři, hadi); používat repelent proti hmyzu.

## Hloubkové potápění

Potápěči musí respektovat konkrétní výpočty dekomprese podle počtu provedených přechodů a hloubky. Členové posádky, mezi jejichž sportovní aktivity patří hloubkové potápění do hlouby až 10 metrů bez dekomprese, nepoletí po dobu 48 hodin od skončení potápění.

## Darování krve

Členové posádky, kteří darují krev, musí před začátkem letové služby počkat po dobu 48 hodin.

## Spánek a odpočinek

Ačkoli předpisy o době letu a služby mají zajistit, aby členové posádky měli dostatečnou příležitost k odpočinku a spánku, jednotlivci by měli zajistit náležité využití této příležitosti.

Žádný člen posádky nebude plnit povinnosti v letounu, pokud ví nebo má podezření, že trpí únavou nebo se cítí být v natolik špatné kondici, že může být ohrožen let.

## Chirurgické operace

Po každém chirurgickém výkonu je nutné před návratem k plnění letových povinností požádat o leteckolékařsou radu.

## Těhotenství

Těhotná členka posádky, která je držitelkou platného osvědčení zdravotní způsobilosti, informuje o svém těhotenství svého leteckého lékaře (AME), který vyrozumí příslušný úřad. Po potvrzení těhotenství se osvědčení zdravotní způsobilosti se považuje za pozastavené.

AME může pozastavení osvědčení zdravotní způsobilosti za určitých podmínek zrušit, pokud to považuje za vhodné. Lékař může osvědčení těhotné členky posádky znovu schválit během prvních 26 týdnů gestace.

## Vliv záření

[Název provozovatele] nepřetržitě sleduje nalétané doby letu a traťové profily každého trvale zaměstnaného člena posádky prostřednictvím [software letového provozu (Aviation Office)] a hlásí je certifikovanému poskytovateli [název], který vypočítá dávku záření. Tato hlášení se podle tříměsíčního harmonogramu přenáší do databáze [příslušný úřad provozovatele]. Tento postup vyhovuje vnitrostátním předpisům [případně odkaz].

Pokud členka posádky zjistí, že je těhotná, oznámí tuto skutečnost co nejdříve NPFO.

[Volitelné: stručný popis přijímaných opatření, pokud je roční dávka vyšší než schválený limit nahromaděný během profesního života člena posádky.]

Člen letové posádky je každý rok informován o své individuálně nashromážděné dávce a musí absolvovat každoroční výcvik, který je uveden v části D OM.

# Omezení doby letové služby

## Omezení doby letové služby a služby a požadavky na odpočinek

### Použitelný předpis

Na [název provozovatele] se vztahuje předpis [odkaz na vnitrostátní předpis o FTL, který platí pro neobchodní provoz].

[Na použitelný předpis může provozní příručka buď odkázat, nebo k ní bude použitelný předpis připojen; použitelný předpis nahrazuje text tohoto článku.]

### Externí pilot

Pilot musí předložit záznam svých služeb za předchozích 36 hodin před plánovanou službou. Provozovatel tak bude schopen naplánovat službu pilota v souladu s platným omezením FTL.

## Překročení omezení doby letové služby a služby

Pokud bude kvůli provedení plánovaného letu nutné prodloužit letovou službu nebo zkrátit prodlouženou dobu odpočinku v souladu s předpisem [odkaz na vnitrostátní předpis], rozhodnutí PIC bude doloženo formulářem.

# Standardní provozní postupy

## Příprava letu

(Viz NCC.OP.145 / NCC.OP.195 a 225 = provedení vzletu a přistání)

Letové tratě a nadmořské výšky budou založeny na následujícím, v tomto pořadí:

* Bezpečnost
* Platné předpisy a pokyny
* Postupy ATS
* Provozní postupy společnosti
* Pohodlí cestujících
* Plánovaná doba odletu
* Hospodárnost

Plánovat je možné jen let, u kterého:

* jsou s přihlédnutím k předpokládaným letovým podmínkám k dispozici požadované přístroje a vybavení nainstalované v letadle;
* jsou traťové a letištní informace a pokyny, jako jsou texty, mapy a plánky obsažené v části C provozní příručky, traťová příručka, které se týkají letu nebo řady letů, včetně případné odchylky, kterou lze přiměřeně předpokládat, aktuální a jsou k dispozici;
* let je možné bezpečně provést v souladu s poskytnutými údaji o výkonnosti provozovaného letadla;
* hmotnost a vyvážení letounu budou na začátku rozjezdu takové, aby let bylo možné provést v souladu s požadavky na výkonnost a s omezeními výkonnosti letounu a konfigurací během všech fází letu;
* nebudou překročena provozní omezení letadla uvedená v letové příručce nebo jejich ekvivalenty;
* pokud se vyžadují, byla obdržena povolení k přeletu a přistání a jsou k dispozici na palubě;
* jsou k dispozici pozemní zařízení a služby pro předpokládaná letiště, včetně kategorie požárních a záchranných služeb;
* byly ověřeny a jsou splněny celní a imigrační požadavky;
* byly shromážděny a analyzovány meteorologické informace a informace NOTAM/AIS.

### Minimální nadmořské výšky letu

(Viz NCC.OP.125 podle AMC1 NCC.OP.125)

U všech letů provozovaných [název provozovatele] se minimální nadmořská výška / letová hladina řídí vnitrostátními předpisy, požadavky řízení letového provozu nebo potřebou zachovat bezpečnou výšku nad terénem nebo překážkami na trati. [Název provozovatele] se jako vodítko v tomto směru rozhodl používat [XXX příručka].

#### Lety VFR

Provádí se v nadmořské výšce, ve které dráha letu na trati vede nejméně v bezpečné výšce 1000 ft vertikálně nad všemi překážkami nebo terénem; při přeletu nad městy nebo jinými hustě osídlenými oblastmi musí být minimální bezpečná vertikální výška 1500 ft. Noční lety VFR se neprovádí.

#### Lety IFR

PIC nesmí na žádném úseku trati letět ve výšce nižší, než je vyhlášená minimální bezpečná nadmořská výška, s výjimkou případů, kdy je to nutné kvůli vzletu nebo přistání. Informace jsou uvedeny v [XXX příručce], a pokud v ní uvedeny nejsou, stanoví je stát, nad jehož územím se přelet uskutečňuje.

#### Výkonnost – obecná ustanovení

(Viz NCC.POL.115)

Před zahájením letu se musí určit, že s přihlédnutím k výkonnosti za podmínek očekávaných během zamýšleného letu a k překážkám v místě odletu a zamýšleném místě určení a na zamýšlené trati je letadlo schopno bezpečně vzlétnout, poté dosáhnout bezpečné výšky a udržet ji a bezpečně přistát v zamýšleném místě určení.

Kritérium provozu na dráze opatřené drážkami nebo na vlhké dráze.

* Vlhká dráha se považuje za suchou.
* Skutečný stav dráhy opatřené drážkami bude odpovídat stavu nahlášenému správou letiště.

##### Omezení hmotnosti při vzletu

(Viz NCC.POL.120)

[Název provozovatele] provozuje výhradně letadla výkonnostní třídy A a tato letadla se musí odbavit se zřetelem k poruše motoru během všech fází letu.

PIC je povinen zajistit, aby letadlo nikdy nepřekročilo omezení hmotnosti podle AFM pro T/O a přistání v místě určení. Také je povinen zajistit dodržení maximální hmotnosti podle požadavků pro let na trati s OEM, které se týkají dané tratě.

#### Vzlet

(Viz NCC.POL.125)

Při určování maximální hmotnosti při vzletu velící pilot zohlední následující položky:

1. tlakovou nadmořskou výšku na letišti;
2. teplotu vzduchu na letišti;
3. stav a druh povrchu dráhy;
4. sklon dráhy ve směru vzletu;
5. nejvýše 50 % nahlášené složky protivětru nebo nejméně 150 % nahlášené složky zadního větru, pokud již nebyly zohledněny v údajích výrobce o výkonnosti; a
6. případné zkrácení délky dráhy vyrovnáním letounu do osy dráhy před vzletem;
7. vypočtená délka vzletu není větší než použitelná délka vzletu s tím, že délka předpolí nepřekročí polovinu použitelné délky rozjezdu;
8. vypočtená délka rozjezdu nepřekročí použitelnou délku rozjezdu;
9. pro přerušený a nepřerušený vzlet se použije jediná hodnota V1, přičemž V1 je stanovena v AFM; a
10. vzletová hmotnost na mokré nebo znečištěné dráze není větší než povolená vzletová hmotnost za shodných podmínek na suché dráze.

Velící pilot zajistí, aby byl letoun schopen:

1. přerušit vzlet a zastavit v mezích použitelné délky přerušeného vzletu;
2. pokračovat ve vzletu a překonat všechny překážky po čisté dráze letu po vzletu, dokud se letoun nedostane do polohy, v níž splňuje požadavek na let na trati s jedním nepracujícím motorem.

Jelikož podle vyhlášeného postupu standardního odletu podle přístrojů se všechny motory považují za funkční a porucha motoru během vzletu představuje nouzový postup, který vyžaduje podrobné zvážení situace na konkrétní dráze, [název provozovatele] si najal [poskytovatel služeb], aby zajistil, že tabulky omezení hmotnosti při vzletu a nepředvídané postupy při odletu pro jeho letadla budou vyhovovat výše uvedeným požadavkům.

U převážné většiny použitelných drah na celém světě je možné požádat o analýzu prostřednictvím internetu. Pro podrobné informace viz část C této příručky.

Ve zvláštních případech, kdy letiště není pokryto APG (např. letiště nevyhovující návrhu ICAO), [název provozovatele] zajistí omezení při vzletu ve formě excelové tabulky.

Viz části B a C této příručky.

##### Let na trati — s jedním nepracujícím motorem

(Viz NCC.POL.130)

Velící pilot zajistí, že při selhání jednoho motoru kdekoli na trati musí být vícemotorový letoun schopen pokračovat v letu na přiměřené letiště nebo provozní místo, aniž by v jakémkoli bodě sestoupil pod minimální bezpečnou výšku nad překážkami.

##### Přistání

(Viz NCC.POL.135)

Velící pilot zajistí, že letoun musí být schopen přeletět v bezpečné výšce všechny překážky na dráze letu při přiblížení a přistání na kterémkoli letišti, přistát a zastavit v mezích použitelné délky přistání.

Pro získání požadované délky přistání (RLD) pro provoz [název provozovatele] je třeba ke skutečné délce přistání (ALD) přičíst 20% provozní faktor.

V případě nouze se provozní faktor nevyžaduje.

Při výpočtu ALD by se mělo zohlednit následující:

1. tlaková nadmořská výška a teplota na letišti;
2. stav a druh povrchu dráhy;
3. sklon dráhy ve směru přistání;
4. nejvýše 50 % nahlášené složky protivětru nebo nejméně 150 % nahlášené složky zadního větru, pokud již nebyly zohledněny v údajích výrobce o výkonnosti; a
5. použití nejvhodnější dráhy za bezvětří;
6. použití dráhy, která bude nejpravděpodobněji přidělena vzhledem k pravděpodobné rychlosti a směru větru a k charakteristikám řízení letadla na zemi a k ostatním podmínkám, např. prostředkům pro přistání a terénu.

NCC.IDE.100 – 130,150,155,170,175,185,190,205,206,A.210,A.215,A.220,A.245,A.250.A.255 jsou pokryty druhem provozu a MEL.

### Kritéria přiměřenosti letišť, která mají být použita

Všechna letiště, která se vyberou jako letiště určení a/nebo náhradní letiště, musí být ve všech ohledech přiměřená a vhodná pro typy letadel, která se zamýšlí použít.

U provozu podle pravidel pro let podle přístrojů (IFR) musí být pro každé letiště určení a náhradní letiště k dispozici schválený postup přiblížení.

#### PCN/CAN a rozměry dráhy

Délka a šířka PCN dráhy jsou za podmínek plánovaného příletu a odletu pro konkrétní letadlo vyhovující.

#### Stav, pokud jde o překážky

Příslušné překážky v místním prostoru jsou takové, že požadavky na výkonnost u příslušného typu letadla jsou za podmínek, jejichž existenci lze v době provozu očekávat, splněny.

#### Letiště se strmým přiblížením

Strmé přiblížení je přiblížení s úhlem sestupové roviny větším než 4,5 stupně.
Před zahájením strmého přiblížení musí být splněna následující kritéria:

* letadlo má osvědčení způsobilosti pro strmá přiblížení;
* musí se zohlednit údaje o výkonnosti dle letového doplňku AFM;
* musí být splněny regulační požadavky konkrétního letiště nebo vnitrostátního NAA.

#### Osamocené letiště

Při výběru náhradních letišť a zásad určování množství paliva považuje provozovatel letiště za letiště osamocené, pokud doba letu na nejbližší přiměřené náhradní letiště určení je delší než:

1. 60 minut u letounů s pístovými motory; nebo
2. 90 minut u letounů s turbínovými motory.

#### Záchranné a požární služby RFFS

Požadavky na požární a záchranné služby dle přílohy 14 ICAO (kapitola 9) jsou uvedeny v tabulce níže:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| [poznávací značka letadla] | Typ letadla | Kategorie ICAO [X] |
| [poznávací značka letadla] | Typ letadla | Kategorie ICAO [X] |

Zásadou je, že na letiště s nedostatečným zařízením pro případ požáru a havárie se nelétá.

Při posuzování vhodnosti letiště se musí zohlednit následující faktory:

* Letiště s omezeným nebo nedostatečným zařízením přijme letadlo provádějící nouzové přistání nebo přistání, při kterém PIC rozhodne, že odchylka od trati nebo vyčkávání mohou představovat větší potenciální hrozbu.
* Pokud během letu dojde ke snížení kategorie požárních a záchranných služeb, PIC splní svou povinnost pokračovat v letu nebo let odklonit.
* Požadovaná kategorie letiště se může o jednu kategorii snížit, tj. skutečná kategorie letiště může být o jednu kategorii nižší než kategorie RFFS letiště.

#### Kategorizace letišť pro účely odborné způsobilosti letové posádky

(Viz ORO.FC.105)

Letiště pro provoz [název provozovatele] jsou podle obtížnosti rozděleny do kategorií, od kategorie A po kategorii C na základě charakteristiky uvedené níže a vymezené v části C této příručky.

* Kategorie A: Letiště, které splňuje všechny následující požadavky:
	+ - schválený postup přiblížení podle přístrojů;
		- nejméně jedna dráha bez postupu s omezenou výkonností pro vzlet a/nebo přistání podle TL-map [poskytovatel služeb], nebo AFM a letištních údajů;
		- vyhlášená minima pro přiblížení okruhem nejsou vyšší než 1 000 ft nad hladinou letiště; a
		- schopnost nočního provozu.

Jako provozní místo je možné bez zvláštních kritérií zvolit jakékoli letiště kategorie A. Letiště kategorie A nejsou uvedena v části C této příručky.

Pokud z některého výše uvedeného důvodu letiště nesplňuje podmínky kategorie A, NPFO společně s NPPIC konkrétního typu letadla místo posoudí a zařadí buď do kategorie B, nebo do kategorie C, a uvedou jej v části C této příručky. V příslušných případech se v průběhu klasifikace musí provést posouzení rizik dle kapitoly 3.8.2 této příručky.

K provozu na letišti kategorii B nebo C musí PIC splňovat kvalifikační požadavky podle kapitoly 5. Pro podrobnosti viz kapitolu 5.

### Způsoby stanovení provozních minim letiště

(Viz NCC.OP.110, 105)

#### Požadavky na plánování

##### Náhradní letiště pro vzlet

Provozní letový plán stanoví náhradní letiště pro vzlet, pokud:

* meteorologické podmínky na letišti vzletu nedosahují platných minim pro přiblížení, nebo
* výkonnostní důvody znemožňují návrat na letiště odletu.

Aby letiště mohlo být vybráno jako náhradní letiště pro vzlet, musí splňovat následující podmínky:

* Meteorologické zprávy a/nebo předpovědi musí naznačovat, že v době začínající hodinu před předpokládanou dobou příletu letounu (ETA) a končící hodinu po předpokládaném příletu budou meteorologické podmínky na letišti odletu stejné nebo lepší než použitelná minima pro přistání.
* Pokud je jediným použitelným přiblížením nepřesné přístrojové přiblížení a/nebo přiblížení okruhem, je nutno zohlednit výšku základny nejnižší význačné oblačné vrstvy.
* Je nutné přihlédnout ke všem omezením vztahujícím se k letům s jedním nepracujícím motorem, např. ztráta schopnosti CAT II.

##### Letiště určení

Pro každý let IFR se musí vybrat jedno náhradní letiště určení, ledaže:

dostupné aktuální meteorologické informace naznačují, že v době od jedné hodiny před předpokládanou dobou příletu do jedné hodiny po tomto příletu nebo od skutečné doby odletu do jedné hodiny po předpokládané době příletu, podle toho, která doba je kratší, je možné provést přiblížení a přistání podle meteorologických podmínek pro let za viditelnosti (VMC), nebo:

Musí být splněny obě níže uvedené podmínky:

* na letišti určení jsou dostupné a použitelné dvě samostatné dráhy a příslušné meteorologické zprávy nebo předpovědi pro letiště určení či jejich kombinace naznačují, že v době od jedné hodiny před předpokládaným příletem na letiště určení do jedné hodiny po tomto příletu bude výška základny nejnižší význačné oblačné vrstvy alespoň 2 000 ft nebo okruhová výška + 500 ft podle toho, která hodnota je větší, a dohlednost bude nejméně 5 km; nebo
* letiště určení je osamocené a neexistuje žádné přiměřené náhradní letiště určení.

Poznámka: Dráhy na tomtéž letišti se považují za samostatné dráhy, když:

* představují samostatné přistávací plochy, které se mohou překrývat nebo křižovat tak, aby zablokování jedné z drah nebránilo plánovanému druhu provozu na druhé dráze; a
* každá přistávací plocha má samostatný postup přiblížení založený na samostatném navigačním prostředku.

Dvě náhradní letiště určení se musí zvolit v případě, kdy příslušné meteorologické zprávy nebo předpovědi pro letiště určení či jejich kombinace naznačují, že:

* v časovém rozmezí začínajícím jednu hodinu před ETA letounu a končícím jednu hodinu po této ETA budou meteorologické podmínky horší než použitelná plánovací minima; nebo
* nejsou k dispozici žádné meteorologické informace.

Poznámka: Zvolené(á) náhradní letiště určení musí být uvedeno(a) v provozním letovém plánu.

##### Náhradní letiště určení a náhradní letiště na trati

Aby letiště mohlo být zvoleno jako náhradní letiště určení nebo náhradní letiště na trati, musí splňovat níže uvedené požadavky:

* letiště má vyhlášený postup přiblížení podle přístrojů, a
* meteorologické zprávy a/nebo předpovědi naznačují, že výška základny nejnižší význačné oblačné vrstvy a dohlednost na letišti budou v předpokládanou dobu příletu letounu stejné nebo lepší než vyhlášená minima, nebo
* pokud nebyl vyhlášen žádný přístrojový postup, na základě dostupných meteorologických zpráv a/nebo předpovědí je přiměřeně jisté, že výška základny nejnižší význačné oblačné vrstvy a dohlednost budou stejné nebo lepší než minima VFR.

#### Provozní minima

Přesná minima pro konkrétní kombinace přibližovacích prostředků, drah a osvětlení budou obvykle popsána v [XXX příručka] pro dotčené letiště.

##### Minima pro vzlet

Minima pro vzlet zajišťují pilotům vizuální vedení pro řízení letadla v případě přerušeného nebo nepřerušeného vzletu po poruše motoru. Pokud nebylo zvoleno náhradní letiště pro odlet, vzlet za podmínek horších než minima pro opakované přistání na letišti odletu není dovolen.

Minima pro vzlet – letiště bez použitelného nebo platného postupu za nízké dohlednosti (LVP)

|  |  |
| --- | --- |
| **Zařízení** | **RVR/VIS (m)\***  |
| Všechna – ve dne i v noci | 800 |

Minima pro vzlet — letouny (bez schválení vzletu za podmínek nízké dohlednosti (LVTO))

Poznámka: Na letišti musí být k dispozici platné postupy LVTO.

|  |  |
| --- | --- |
| **Zařízení** | **RVR/VIS (m)\***  |
| Jen ve dne: Žádné zařízení\*\*  | 500 |
| Ve dne: minimálně dráhová postranní řada nebo osové značky V noci: minimálně dráhová postranní řada nebo dráhová osová světla a koncová světla dráhy  | 400  |

\*: Hlášenou RVR/VIS pro počáteční část rozjezdu může nahradit odhad pilota.

\*\*: Pilot je nepřetržitě schopen rozpoznat vzletovou plochu a udržet směrové řízení.

Minima pro vzlet — letouny a posádka (se schválením vzletu za podmínek nízké dohlednosti (LVTO))

Poznámka: Na letišti musí být k dispozici platné postupy LVTO.

|  |  |
| --- | --- |
| **Zařízení** | **RVR (m) \*, \*\***  |
| Ve dne: dráhová postranní řada nebo osové značkyV noci: dráhová postranní řada a koncová světla dráhy nebo dráhová osová světla a koncová světla dráhy  | 300  |
| Koncová světla dráhy a dráhová osová světla  | 200  |
| Koncová světla dráhy a dráhová osová světla  | TDZ, MID, dojezd 150\*\*\*  |
| Dráhová osová světla velké svítivosti s roztečemi 15 m nebo menšími a dráhová postranní řada velké svítivosti s roztečemi 60 m nebo menšími jsou v provozu  | TDZ, MID, dojezd 125\*\*\*  |

\*: Hlášenou RVR/VIS pro počáteční část rozjezdu může nahradit odhad pilota.

\*\*: Vícemotorové letouny, které v případě poruchy motoru v libovolném bodu vzletu mohou buď zastavit, nebo pokračovat ve vzletu, dosáhnout výšky 1500 ft nad letištěm a přelétnout všechny překážky v požadované bezpečné výšce.

\*\*\*: Požadované hodnoty RVR musí být dosaženo u všech příslušných RVR.

TDZ: dotykové pásmo, ekvivalent počáteční části rozjezdu

MID: střední část

#### Přiblížení – obecná ustanovení

(Viz AMC4 NCC.OP.110)

Za normálních okolností se použitelná minima vyhlašují v mapě přiblížení a musí se dodržet, pokud nedojde k poruše vybavení. Porucha vybavení je podrobněji popsána níže. Informace uvedené níže představují základ pro odvození těchto minim. Pozornost je třeba věnovat situaci, kdy se provádí NPA bez CDFA nebo úsek vodorovného letu ve výšce MDA/H nebo vyšší; tyto případy se penalizují, viz níže.

#### Zahájení a pokračování přiblížení

(Viz NCC.OP.230)

Velící pilot může zahájit přiblížení podle přístrojů bez ohledu na hlášenou dráhovou dohlednost/dohlednost (RVR/VIS).

Jestliže je hlášená RVR/VIS menší než příslušná minima, v přiblížení se nepokračuje:

* pod 1 000 ft nad letištěm; nebo
* do úseku konečného přiblížení v případě, že nadmořská výška/výška rozhodnutí (DA/H) nebo minimální nadmořská výška/výška pro klesání (MDA/H) je více než 1 000 ft nad letištěm.

Není-li RVR k dispozici, může být hodnota RVR odvozena převodem hlášené dohlednosti.

Jestliže po průletu výšky 1 000 ft nad letištěm poklesne RVR/VIS pod platná minima, v přiblížení se může pokračovat do DA/H nebo do MDA/H.

Přiblížení může pokračovat pod DA/H nebo pod MDA/H a přistání může být dokončeno, pokud je v DA/H nebo v MDA/H získána a udržována vizuální reference odpovídající druhu přiblížení pro zamýšlenou dráhu.

Vždy je rozhodující RVR v dotykovém pásmu.

POZNÁMKA: Některé státy mají přísnější kritéria pro zákaz přiblížení, která pilotovi zakazují zahájit přiblížení, jestliže je RVR nižší než stanovená minima.

##### Minima pro přiblížení za provozních podmínek 1. kategorie

Přesné přístrojové přiblížení za provozních podmínek I. kategorie je přiblížení s použitím ILS, MLS nebo PAR s výškou rozhodnutí (DH) nejméně 200 ft a s dráhovou dohledností (RVR) nejméně 550 m. DH nebude menší než nejvyšší z těchto hodnot:

* v příslušných případech DH určená ve zveřejněném postupu přiblížení;
* bezpečná výška nad překážkami (OCH) pro danou kategorii letadel;
* nejmenší výška, do níž je možné použít prostředek pro přesné přístrojové přiblížení bez požadované vizuální reference; nebo
* nejmenší DH určená v AFM nebo rovnocenném dokumentu, je-li v nich uvedena.

Vizuální reference:
Pilot nesmí pokračovat v přesném přístrojovém přiblížení pod DH, jestliže zřetelně nevidí alespoň jednu z těchto vizuálních referencí jím rozlišitelných pro zamýšlenou dráhu:

* prvky přibližovací světelné soustavy;
* práh dráhy nebo prahové značky, prahová světla nebo světla označení prahu dráhy;
* sestupový vizuální indikátor(y);
* dotykové pásmo, značky dotykového pásma nebo světla dotykového pásma;
* dráhová postranní řada.

Dráhová dohlednost (RVR)

RVR v pásmu bodu dotyku je vždy závazná. [Dráhová dohlednost ve středu a na konci dráhy je rovněž závazná, pokud je hlášená a relevantní.

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

Minimální hodnota RVR se řídí DH a použitelnou přibližovací světelnou soustavou a dráhovým osvětlením/značkami, které jsou uvedeny v tabulce níže. Pro provoz v noci musí být rozsvícena minimálně dráhová postranní řada, prahová světla a koncová světla dráhy.

RVR pro přiblížení za provozních podmínek 1. kategorie podle zařízení a DH

|  |  |
| --- | --- |
| Výška rozhodnutí (7) | **Zařízení/RVR(5)** |
| Úplná(1)(6) | Základní(3)(6 | **Neúplná****(3)(6))** | Bez zařízení(4)(6 |
| 200 | 550 | 700 | 800 | 1000 |
| 201-250 | 600 | 700 | 800 | 1000 |
| 251-300 | 650 | 800 | 900 | 1200 |
| 301 a více | 800 | 900 | 1000 | 1200 |

POZNÁMKY:

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

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

(3) Základními zařízeními se rozumí dráhové značky, světelná přibližovací soustava kratší než 420 m se světly velké nebo střední svítivosti, dráhová postranní řada, prahová a koncová světla dráhy. Světla musí být rozsvícena.

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

(5) Hodnoty RVR jsou buď hlášené dráhové dohlednosti, nebo meteorologické dohlednosti převedené jako v tabulce níže.

(6) Výše uvedené údaje lze použít pouze pro obvyklá přiblížení s jmenovitým sklonem sestupu nejvýše 4°.

(7) DH uvedená v tabulce se vztahuje k prvotnímu výpočtu DH. Při výběru s ní spojené RVR není nutné brát v úvahu zaokrouhlování na nejbližších deset stop, které se může provádět z provozních důvodů, např. při přepočtech na nadmořskou výšku rozhodnutí (DA).

#### APV (Postup přiblížení s vertikálním vedením)

(SPA-LPV)

Výška rozhodnutí (DH) použitá při nepřesném přístrojovém přiblížení (NPA) prováděném s použitím techniky konečného přiblížení stálým klesáním (CDFA), postupu přiblížení s vertikálním vedením (APV) nebude nižší než nejvyšší z následujících hodnot:

* minimální výška, do níž lze použít prostředek pro přiblížení bez požadované vizuální reference;
* bezpečná výška (OCH) pro danou kategorii letadel;
* zveřejněná DH pro postup přiblížení, je-li to zapotřebí;
* minimum pro systém uvedené v tabulce níže; nebo
* nejnižší DH určená v AFM nebo rovnocenném dokumentu, pokud je v nich uvedena.

Vizuální reference:
Pilot nesmí pokračovat v přesném přístrojovém přiblížení pod DH, jestliže zřetelně nevidí alespoň jednu z těchto vizuálních referencí jím rozlišitelných pro zamýšlenou dráhu:

* prvky přibližovací světelné soustavy;
* práh dráhy nebo prahové značky, prahová světla nebo světla označení prahu dráhy;
* sestupový vizuální indikátor(y);
* dotykové pásmo, značky dotykového pásma nebo světla dotykového pásma;
* dráhová postranní řada.

|  |  |
| --- | --- |
| **Zařízení**  | **Nejnižší DH/MDH (ft)**  |
| Globální navigační satelitní systém (GNSS)/Systém s družicovým rozšířením (SBAS) ( Přesné přiblížení s vertikálním vedením (LPV))  | 200  |
| GNSS/ Barometrická vertikální navigace (VNAV) (LNAV/VNAV)  | 250  |

#### NPA (Nepřesné přístrojové přiblížení (NDB, VOR, atd.)

Minimální výška pro klesání (MDH) pro NPA prováděné bez techniky CDFA nesmí být nižší než nejvyšší z těchto hodnot:

* OCH pro danou kategorii letadel;
* minimum pro systém uvedené v tabulce níže; nebo
* MDH stanovená v AFM, je-li uvedena.

Vizuální reference:
Pilot nesmí pokračovat v přesném přístrojovém přiblížení pod DH, jestliže zřetelně nevidí alespoň jednu z těchto vizuálních referencí jím rozlišitelných pro zamýšlenou dráhu:

* prvky přibližovací světelné soustavy;
* práh dráhy nebo prahové značky, prahová světla nebo světla označení prahu dráhy;
* sestupový vizuální indikátor(y);
* dotykové pásmo, značky dotykového pásma nebo světla dotykového pásma;
* dráhová postranní řada.

|  |  |
| --- | --- |
| **Zařízení**  | **Nejnižší DH/MDH (ft)**  |
| GNSS (Příčná navigace (LNAV))  | 250  |
| Kurzový maják (LOC) s měřičem vzdálenosti (DME) nebo bez měřiče vzdálenosti  | 250  |
| Přehledové radarové přiblížení (SRA) (končící v . NM)  | 250  |
| SRA (končící ve vzdálenosti 1 NM)  | 300  |
| SRA (končící ve vzdálenosti 2 NM nebo delší)  | 350  |
| VKV všesměrový radiomaják (VOR)  | 300  |
| VOR/DME  | 250  |
| Nesměrový radiomaják (NDB)  | 350  |
| NDB/DME  | 300  |
| VKV zaměřovač (VDF)  | 350  |

Tabulka č. 3. Minimální a maximální použitelná RVR/CMV – CAT1, APV, NPA

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Zařízení/podmínky** | **RVR/CMV (m)** | **Kategorie letounu** |
| **A** | **B** | **C** | **D** |
| ILS, MLS, GLS, PAR, GNSS/SBAS, GNSS/VNAV | Min | Podle tabulky č. 2 |
| Max | 1 500 | 1 500 | 2 400 | 2 400 |
| NDB, NDB/DME, VOR, VOR/DME, LOC, LOC/DME, VDF, SRA, GNSS/LNAV u postupu, který splňuje kritéria uvedená v bodě (1)(b) výše (AMC4 NCC.OP.110). | Min | 750 | 750 | 750 | 750 |
| Max | 1 500 | 1 500 | 2 400 | 2 400 |
| Pro NDB, NDB/DME, VOR, VOR/DME, LOC, LOC/DME, VDF, SRA, GNSS/LNAV:* při nesplnění kritérií uvedených v bodě (1)(b) výše (AMC4 NCC.OP.110), nebo
* při DH nebo MDH ≥ 1 200 ft
 | Min | 1 000 | 1 000 | 1 200 | 1 200 |
| Max | Podle tabulky č. 2, pokud se využívá technika CDFA, jinak se hodnoty uvedené v tabulce č. 1 navýší o 200/400 m, avšak výsledná hodnota nesmí překročit 5 000 m. |

##### Selhání nebo porucha zařízení (dopad na minima pro přistání)

V tabulce níže jsou uvedena penále plynoucí z poruchy zařízení. Jsou určena k použití před letem i za letu. Selhání ohlášená před dosažením výšky 1000 ft AGL se musí zohlednit. V případě pochybností proveďte opakování okruhu. Selhání ohlášená po průletu výšky 1000 ft AGL je možné opomenout a přiblížení může pokračovat podle uvážení PIC.

Podmínky týkající se tabulky č. 4 níže:

* několikanásobná selhání zařízení jiná než ta, která jsou uvedena v tabulce níže, nejsou přípustná;
* selhání zařízení se řeší samostatně; a
* selhání jiná než ILS, MLS mají dopad pouze na RVR, nikoli na DH.

|  |  |
| --- | --- |
| **Selhání nebo porucha zařízení** | **Dopad na minima pro přistání**  |
|  | **CAT I** | **APV, NPA**  |
| Záložní vysílač ILS/MLS  | Žádný dopad |
| Vnější návěstidlo  | Žádný dopad, je-li nahrazenou kontrolou výšky ve výšce 1 000 ft  | APV — nepoužije se  |
| NPA s FAF: žádný dopad, nepoužívá-li se jako FAF |
| Pokud FAF nelze určit (např. nelze použít žádný způsob načasování klesání), nelze provést nepřesné přístrojové přiblížení |
| Středové návěstidlo | Žádný dopad | Žádný dopad, nepoužívá-li se jako MAPt |
| Systémy pro vyhodnocení RVR  | Žádný dopad |
| Přibližovací světelná soustava  | Minima jako v případě NALS  |
| Přibližovací světelná soustava s výjimkou posledních 210 m | Minima jako v případě BALS  |
| Přibližovací světelná soustava s výjimkou posledních 420 m | Minima jako v případě IALS  |
| Záložní zdroj pro přibližovací světelnou soustavu | Žádný dopad |
| Dráhová postranní řada, prahová světla a koncová světla dráhy  | Ve dne — žádný dopad V noci — nepovoleno |
| Osová dráhová řada  | Žádný dopad, pokud se použije letový povelový přístroj (F/D), HUDLS nebo automatické přistání; jinak RVR 750 m  | Žádný dopad |
| Rozteč osových světel zvýšena na 30 m | Žádný dopad |
| Světla dotykového pásma  | Žádbý dopad, pokud se použije F/D, HUDLS nebo automatické přistání; jinak RVR 750 m  | Žádný dopad |
| Světelná soustava pro pojíždění | Žádný dopad |

#### Přiblížení okruhem

(Viz NCC.OP.112)

* 1. MDH pro přiblížení okruhem s letouny nesmí být nižší než nejvyšší z těchto hodnot:
		+ 1. zveřejněná OCH pro přiblížení okruhem pro danou kategorii letounů;
			2. minimální výška pro přiblížení okruhem odvozená z tabulky níže; nebo
			3. DH/MDH předchozího postupu přiblížení podle přístrojů.
	2. Minimální dohlednost pro přiblížení okruhem s letouny musí být nejvyšší z těchto hodnot:
		+ 1. dohlednost při přiblížení okruhem pro danou kategorii letounu, byla-li vyhlášena;
			2. minimální dohlednost odvozená z tabulky níže; nebo
			3. dráhová dohlednost/převedená meteorologická dohlednost (RVR/CMV) předchozího postupu přiblížení podle přístrojů.

**MDH a minimální dohlednost pro přiblížení okruhem podle kategorie letounu**

|  |  |
| --- | --- |
|  | Kategorie letounu |
|  | A | B  | C  | D  |
| MDH (ft)  | 400  | 500  | 600  | 700  |
| Minimální meteorologická dohlednost (m)  | 1500  | 1600  | 2400  | 3600  |

Poloměry a výška nad překážkami pro přiblížení okruhem (pro letiště ve výšce do 2 000 ft nad MSL)

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **KATEGORIE PŘIBLÍŽENÍ\*** | **Poloměr****TERPS****(FAA)** | **Výška nad překážkami****TERPS****(FAA)** | **Poloměr****PANS-OPS****(EU-OPS)** | **Výška nad překážkami****PANS-OPS)****(EU-OPS)** |
| **A** (100 kts) | 1,3 sm | 300 ft | 1,68 nm | 295 ft |
| **B** (135 kts) | 1,5 sm | 300 ft | 2,66 nm | 295 ft |
| **C** (180 kts) | 1,7 sm | 300 ft | 4,20 nm | 394 ft |

\* Maximální rychlost v uzlech předpokládaná pro PANS-OPS


####  *Obr. Prostor pro přiblížení okruhem*

#### Minima pro přiblížení za viditelnosti

(Viz NCC OP.110)

Pro přiblížení za viditelnosti nesmí být RVR nižší než 800 m.

### Provozní minima na trati pro lety VFR nebo pro úseky letů podle VFR

(Viz NCC.OP.180)

Lety VFR nebo úseky letu IFR podle VFR mohou být zahájeny pouze tehdy, pokud jsou splněna následující minima.

Níže jsou stanoveny požadavky na meteorologická minima na trati pro lety VFR a/nebo pro úseky letu IFR podle VFR.

Pro vnitrostátní specifika viz letecká informační příručka (AIP) dotčeného státu a/nebo komerčně dostupné příručky.

Letouny výkonnostní kategorie A lze provozovat podle VFR při dohlednosti menší než 5 km, u třídy vzdušného prostoru G za předpokladu, že IAS je 140 uzlů nebo nižší.

 (Přizpůsobit pravidlům SERA)

|  |
| --- |
| **Třída vzdušného prostoru** |
| **A** | **B** | **C D E** | **F** | **G** |
| Třída A vzdušného prostoru je vyhrazena jen pro provoz podle IFR  |  |  | Přes 3 000 ft nad mořem (AMSL) nebo přes 1 000 ft nad terénem, je-li tato výška větší | Při výšce 3 000 ft nad mořem (AMSL) a níže nebo 1 000 ft nad terénem, je-li tato výška větší  |
| **Vzdálenost od oblačnosti**  | Vně oblačnosti | 1 500 m vodorovně1000 ft vertikálně | Vně oblačnosti a s dohledností země  |
| **Letová dohlednost**  | 8 km ve výšce 10 000 ft nad mořem (AMSL) a větší (poznámka 1) 5 km ve výšce menší než 10 000 ft nad mořem (AMSL) | 5 km (poznámka 2)  |

Poznámka: Je-li převodní výška menší než 10 000 ft nad mořem (AMSL), měla by být použita FL 100 místo 10 000 ft.

Poznámka: Letouny kategorie A lze provozovat za letových dohledností snížených až na 3 000 m, pokud příslušná letová provozní služba (ATS) povolí použití letové dohlednosti nižší než 5 km a okolnosti jsou takové, že pravděpodobnost setkání s jiným provozem je malá a IAS je 140 kt nebo menší.

### Představení a použití provozních minim

#### Představení

Konkrétními minima pro dané letiště budou obvykle minima uvedená v [XXX traťová příručka], kterou používá [název provozovatele]. Pokud traťová příručka tyto informace pro konkrétní letiště neobsahuje, dané údaje budou součástí letového přehledu PIC. Minima pro přesná přístrojová přiblížení jsou uvedena z hlediska výšky rozhodnutí (nebo nadmořské výšky rozhodnutí, pokud se jako nastavení výškoměru použije QNH) a RVR. Minima pro nepřesná přístrojová přiblížení jsou uvedena z hlediska minimální výšky pro klesání (nebo nadmořské výšky u nastavení QNH) a RVR. U přiblížení okruhem bude minimální výška/nadmořská výška pro klesání uvedena společně s dohledností za letu (IFV).

#### Použití

PIC nesmí letět podle minim, která jsou nižší než minima zveřejněná v traťové příručce nebo oznámená státem, pod jehož dohled příslušné letiště spadá. PIC se však může rozhodnout letět podle minim vyšších než minima stanovená těmito prostředky, pokud má za to, že jinak by za okolností daného letu ohrozil bezpečnost svého letounu nebo cestujících. Po zahájení letu musí být PIC připraven změnit zamýšlená minima pro letiště, které plánuje použít, aby zohlednil každou změnu stavu příslušných prostředků pro přiblížení, k níž během letu dojde.

#### Kategorizace letadel

Kategorie letadel uvedené v tabulce níže vychází z rychlosti nad prahem dráhy.

|  |  |
| --- | --- |
| Kategorie letadel | VAT  |
| A  | Méně než 91 kt  |
| B  | od 91 do 120 kt  |
| C  | od 121 do 140 kt  |
| D  | od 141 do 165 kt  |
| E  | od 166 do 210 kt  |

##### Převod hlášené meteorologické dohlednosti na RVR

|  |  |
| --- | --- |
| **PRVEK OSVĚTLENÍ V PROVOZU** | **RVR = dohlednost** **x** |
|  | **DEN** | **NOC** |
| Přibližovací soustava velké svítivosti | 1,5 | 2,0 |
| Jiný než výše uvedený druh osvětlení | 1,0 | 1,5 |
| Žádné osvětlení | 1,0 | nepoužije se |

POZNÁMKA: Výše uvedenou tabulku nelze použít k odvození RVR pro vzlet.

##### Tabulka pro korekci nadmořské výšky

Tlakové výškoměry jsou kalibrovány tak, aby ukazovaly pravou nadmořskou výšku za podmínek ISA. V případě, že je teplota vyšší než ISA, bude pravá nadmořská výška vyšší než údaj vykázaný výškoměrem, a když je teplota nižší než ISA, pravá nadmořská výška bude nižší. Při mimořádně nízkých teplotách může být chyba výškoměru významná. V tabulce níže jsou uvedeny korekce, které se použijí na vykázanou nadmořskou výšku.

**Hodnoty, které pilot přičte k minimálním hlášeným výškám/nadmořským výškám (ft)**

|  |  |
| --- | --- |
| Teplota letiště | Výška nad zdrojem nastavení výškoměru (ft) |
|  | 200 | 300 | 400 | 500 | 1000 | 2000 | 3000 | 4000 | 5000 |
| 0˚C | 20 | 20 | 30 | 30 | 60 | 120 | 170 | 230 | 280 |
| -10˚C | 20 | 30 | 40 | 50 | 100 | 200 | 290 | 390 | 490 |
| -20˚C | 30 | 50 | 60 | 70 | 140 | 280 | 420 | 570 | 710 |
| -30˚C | 40 | 60 | 80 | 100 | 190 | 380 | 570 | 760 | 950 |
| -40˚C | 50 | 80 | 100 | 120 | 240 | 480 | 720 | 970 | 1210 |
| -50˚C | 60 | 90 | 120 | 150 | 300 | 590 | 890 | 1190 | 1500 |

#### Únosnost dráhy

LCN/CAN/PCN letadla nesmí překročit maximální přípustnou únosnost dráhy zveřejněnou v [XXX příručka]. Letištní orgány mohou povolit předem dohodnuté výjimky.

### Výklad meteorologických informací

Všichni členové letové posádky jsou povinni osvojit si a udržovat dobrou pracovní znalost systému, který se používá pro hlášení skutečných a předpovídaných meteorologických podmínek na letišti, a souvisejících kódů. Pro dešifrování různých relevantních informací viz [XXX příručka], kapitola o meteorologii.

### Zásoba paliva a oleje

(Viz NCC.OP.130)

#### Palivo

PIC je povinen zajistit, aby byl na palubě dostatek paliva pro lety VFR:

* ve dne – pro let na letiště určení a potom pro dalších alespoň 30 minut letu vyčkávací rychlostí ve výšce 1500 ft AGL nad letištěm určení;
* v noci – pro let na letiště určení a potom pro dalších alespoň 45 minut letu vyčkávací rychlostí ve výšce 1500 ft AGL nad letištěm určení.

Dostatek paliva pro lety IFR:

* jestliže není požadováno náhradní letiště určení, pro let na letiště plánovaného přistání a potom pro dalších alespoň 45 minut letu v obvyklé cestovní nadmořské výšce; nebo
* jestliže je požadováno náhradní letiště určení, pro let na letiště plánovaného přistání, na náhradní letiště a potom pro dalších alespoň 45 minut letu vyčkávací rychlostí ve výšce 1500 ft AGL.

Při výpočtu požadované zásoby paliva se v souvislosti s nepředvídanými okolnostmi musí vzít v úvahu:

* předpověď meteorologických podmínek;
* očekávané směrování a provozní zdržení ovlivněné službami řízení letového provozu (ATC), letiště určení a náhradní letiště;
* postupy při ztrátě přetlaku v kabině nebo při poruše jednoho motoru na trati, je-li to použitelné; a
* jakékoli další podmínky, které mohou oddálit přistání letounu nebo zvýšit spotřebu paliva a/nebo oleje.

#### Olej

Náplň motorového oleje musí dostačovat k pokrytí stejných prvků, které jsou uvedeny u paliva. Před letem musí PIC zajistit kontrolu náplně motorového oleje v souladu s doporučením výrobce.

Je nutné zohlednit také další požadavky na olej pro odklonění za letu.

Mezi lety musí PIC zajistit, aby nedocházelo k nadměrné spotřebě oleje.

#### Vedení záznamů o spotřebě paliva a oleje

Záznamy o palivu se budou zapisovat do OFP a technického deníku letadla.

Záznamy o oleji se budou zapisovat do technického deníku letadla.

### Hmotnost a poloha těžiště

(Viz NCC.POL.100 a 105)

#### Definice

Cestující:

* Dospělý: více než 12 let
* Dítě: 2 – 12 let
* Malé dítě: méně než 2 roky

#### Příprava dokumentace o hmotnosti a vyvážení

Letová posádka bude vytvářet údaje o hmotnosti a vyvážení pro každý let s pomocí [název aplikace pro plánování letů]. Software vytvoří úplný elektronický ložný list jako součást provozního letového plánu s přihlédnutím k hodnotám maximální hmotnosti a omezením CG a k rozložení všech naložených položek.

Před letem musí PIC podepsáním provozního letového plánu potvrdit, že všechny údaje o hmotnosti a poloze těžiště na ložném listu jsou správné a že veškerý náklad je řádně rozložen a zajištěn.

#### Hmotnost cestujících, zavazadel a nákladu

[Název provozovatele] používá normalizované hmotnosti. PIC může rozhodnout o použití hmotností skutečných. Hmotnosti je možné určit na základě ústního prohlášení.

Normalizované hodnoty hmotnosti cestujících

U každého letu se pro cestující použijí následující normalizované hodnoty hmotnosti (včetně 6 kg na příruční zavazadla):

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **POČET SEDADEL CESTUJÍCÍCH** | **1-5** | **6-9** | **10-19** |
| Muži  | 104 kg | 96 kg | 92kg |
| Ženy | 86 kg | 78 kg | 74 kg |
| Děti | 35 kg | 35 kg | 35 kg |

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **POČET SEDADEL CESTUJÍCÍCH** | **1-5** | **6-9** | **10-19** |
| Muži | 229 lbs | 212 lbs | 203 lbs |
| Ženy | 190 lbs | 172 lbs | 163 lbs |
| Děti | 77 lbs | 77 lbs | 77 lbs |

Předměty jako plášť, deštník, malá kabelka nebo taška, něco ke čtení nebo malá kamera/fotoaparát se nepokládají za příruční zavazadla.

Normalizované hodnoty hmotnosti posádky

Pro členy posádky (včetně příručních zavazadel) se použijí následující normalizované hodnoty hmotnosti:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Posádka** | **kg** | **lbs** |
| Letová posádka | 85 | 187 |
| Další posádka | Použijte normalizované hmotnosti cestujících  |

Normalizované hodnoty hmotnosti zavazadel

Pro letadla s 19 nebo méně sedadly pro cestující se musí skutečná hmotnost zapsaných zavazadel zjistit:

1. vážením; nebo
2. výpočtem na základě prohlášení každého cestujícího nebo prohlášení vydaného jménem cestujícího. Pokud je to nemožné, musí se použít minimální normalizovaná hmotnost 13 kg.

Hodnota hmotnosti nákladu

Když se náklad zohledňuje, musí se použít skutečná hmotnost.

#### Změny v poslední chvíli (LMC)

Na ložném listu jsou vyhrazena pole pro změny v poslední chvíli. Změny v poslední chvíli musí PIC ověřit z hlediska splnění přípustných limitů a tyto změny se musí zapsat do ložného listu.

#### Politika a postupy v oblasti rozsazení

Letová posádka zkontroluje, že skutečné rozsazení cestujících odpovídá předpokladům a zváží vliv odchylek.

V případě, že se používá počítačový systém, SCMS ověřuje úplnost výstupních údajů každých 6 měsíců. (AMC2 NCC.POL.110 (b))

Pokud na nakládání letadla nedohlíží velící pilot, musí osoba dohlížející na nakládání letadla potvrdit vlastnoručním podpisem nebo jeho ekvivalentem, že náklad a jeho rozložení odpovídají dokumentaci o hmotnosti a vyvážení, kterou připravil velící pilot. Velící pilot vyjádří svůj souhlas vlastnoručním podpisem nebo jeho ekvivalentem.

#### Měrná hmotnost paliva a oleje

Ukazatele paliva v letadle (množství, průtok paliva, spotřebované palivo) používají hodnoty hmotnosti. K určení požadovaného množství paliva k doplnění se však pro přepočet hodnoty hmotnosti na objem musí použít správná měrná hmotnost. Kdykoli je to možné a proveditelné, je možné použít měrnou hmotnost paliva, která byla obdržena od personálu pro plnění paliva. Jelikož je to často neproveditelné, lze v případě nedostupnosti jiných hodnot použít následující hodnoty měrné hmotnosti.

**KAPALINA (15°C) MĚRNÁ HMOTNOST**

JET-A1 0,79 kg/l

Olej 0,88 kg/l

### Letový plán ATS

#### Obecná ustanovení

Pro každý let IFR a každý let VFR s dobou letu delší než 30 minut se musí předložit letový plán ATS, aby v případě zpoždění letu na letišti určení bylo možné využít SAR služby.

Pro podrobnosti ohledně upozornění pátracích a záchranných služeb viz plán reakce v případě nouze v kapitole 3 této příručky.

#### Odpovědnost PIC

Bez ohledu na použitý typ letu musí CMD před odletem zajistit jeho předložení/aktivaci na základě náležitého oznámení.

Letový plán ATS budou obvykle aktivovat nebo uzavírat příslušné jednotky ATS.

Když let odlétá nebo přilétá na neřízeném letišti bez služby ATC, musí PIC zajistit předání ATD nebo ATA příslušné ATS ihned po odletu nebo příletu. Nepodání hlášení o příletu může vest k aktivaci SAR služeb.

### Provozní letový plán

Provozní letový plán se připravuje a používá pro každý let [název provozovatele]. Vytváří se pomocí aplikace AVIATION OFFICE. Pro podrobnosti o konkrétním letadle viz vzorové vyhotovení v části B této příručky.

### Technický deník letadla

Jedna kopie palubního deníku letadla slouží jako technický deník. Pro podrobnosti o konkrétním letadle viz vzorové vyhotovení v části B této příručky.

### Seznam dokumentů na palubě

(Viz NCC GEN.140)

Tyto dokumenty, příručky a informace jsou na palubě při každém letu v originálech nebo kopiích, pokud není stanoveno jinak. Pokud se nepožadují originály, mohou být k dispozici ve formě jiné než tištěné, měla by však být zajištěna jejich dostupnost, použitelnost a spolehlivost.

* AFM nebo rovnocenný (rovnocenné) dokument (dokumenty);
* originál osvědčení o zápisu letadla do leteckého rejstříku (\*);
* originál osvědčení letové způsobilosti (CofA) (\*);
* osvědčení hlukové způsobilosti (\*);
* prohlášení provozovatele (\*);
* seznam zvláštních schválení/oprávnění (\*);
* povolení rádiové stanice (\*);
* osvědčení o pojištění zákonné odpovědnosti (\*);
* palubní deník nebo rovnocenný dokument pro příslušné letadlo;
* podrobnosti vyplněného letového plánu ATS, je-li to možné;
* aktuální a vhodné letecké mapy pro trasu předpokládaného letu a pro všechny trasy, o nichž lze přiměřeně předpokládat, že na ně může být let odkloněn;
* informace týkající se služeb pátrání a záchrany pro oblast zamýšleného letu;
* informace o postupech a vizuálních signálech používaných zakročujícím letadlem a letadlem, proti kterému je zakročováno;
* MEL nebo CDL;
* aktuálně platné části provozní příručky, jež jsou důležité pro povinnosti posádky, které musí být snadno přístupné členům posádky;
* příslušná instruující dokumentace (NOTAM) a dokumentace letecké informační služby (AIS);
* příslušné meteorologické informace;
* seznamy cestujících, je-li to použitelné; a
* veškeré další dokumenty, jež se mohou týkat letu nebo jsou pro daný let požadovány dotčenými státy.

V případě ztráty nebo odcizení dokumentů označených hvězdičkou (\*) je povoleno pokračovat v letu až do letiště určení nebo do místa, kde může být zajištěna náhradní dokumentace

## Postupy na zemi

Následující funkce pozemní obsluhy se subdodavatelsky zadávají místním dodavatelům:

* Plnění/odčerpávání paliva
* Odmrazování/ochrana proti námraze
* Odbavení cestujících, zavazadel a nákladu
* Nakládání s odpady

Za subdodavatelské zadání funkcí pozemní obsluhy odpovídá velící pilot nebo jeho zástupce.

### Postupy plnění paliva

Plnění paliva obvykle probíhá, když na palubě nejsou žádní cestující; pokud je však nutné, aby cestující na palubě zůstali, musí se dodržet preventivní opatření uvedená v bodě 8.2.2. PIC musí ověřit, zda objednané množství paliva stačí ke splnění jím vypočtených požadavků pro let. On sám nebo jím pověřený člen letové posádky musí zkontrolovat, že:

* byl naložen správný typ, druh a množství paliva;
* nestanoví-li letová příručka letounu/provozní příručka něco jiného, palivová drenáž se použije ke kontrole obsahu vody a zůstane řádně uzavřená;
* uzávěry palivové nádrže jsou náležitě zajištěné;
* palivoměry letounu ukazují, že nádrže byly naplněny na požadovanou úroveň;
* údaje o doplněném palivu byly správně zapsány do letového deníku a proběhla kontrola hrubých chyb; a
* nestanoví-li FCOM něco jiného, pokud se během doplňování paliva z jakéhokoli důvodu zastaví APU umístěná v zóně pro doplňování paliva nebo APU s výfukem ústícím do této zóny, nesmí se znovu spustit, dokud se nezastaví tok paliva a nebude existovat žádné riziko vznícení palivových výparů.

### Plnění paliva, když cestující nastupují, jsou na palubě nebo vystupují

(Viz NCC.OP.155)

Ve výjimečných případech mohou cestující se svolením velitele letadla nastupovat, vystupovat nebo zůstat na palubě během plnění/odčerpávání paliva za předpokladu, že jsou dodržena následující preventivní opatření:

* musí být zajištěna oboustranná komunikace mezi členem letové posádky a odpovědným personálem pro plnění paliva a tato komunikace musí být stále k dispozici;
* v pilotním prostoru musí zůstat člen letové posádky;
* cestující musí být instruováni:
	+ - o východech;
		- že právě probíhá plnění paliva;
		- aby si nechali bezpečnostní pásy rozepnuté;
		- aby během rozsazování neblokovali nouzové východy;
* prostor na zemi kolem letadla v místech, kde by se nacházely východy, musí zůstat volný pro případ evakuace.

### Odbavení letadla, cestujících a nákladu

Naložení a zajištění provedou piloti nebo tímto úkolem pověří řádně vycvičený personál pro odbavení.

Do kabiny je možné vzít a přijmout jen zavazadla, která lze přiměřeně a bezpečně uložit tak, aby se zabránilo jejich pohybu.

Před vzletem, za letu, před přistáním a poté, co se rozsvítí tabla „Připoutejte se“ signalizující blížící se klesání, se musí kabina zkontrolovat, aby se zajistilo, že veškerá zavazadla a náklad na palubě, který by mohl způsobit zranění nebo škody, zatarasit uličky nebo východy při změně polohy, byl umístěn nebo vrácen do úložných prostor konstruovaných tak, aby se zabránilo jeho pohybu.

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

Jestliže jsou některá sedadla neobsazená, objemnější příruční zavazadlo je možné umístit a uložit na sedadlo, pokud bude zajištěno proti pohybu.

#### Přeprava cestujících, přidělení sedadel cestujících

(Viz AMC1 NCC.OP.165; NCC.OP.135, 140, 165, 170)

**Přidělení sedadel**

Přidělení sedadel je třeba věnovat pozornost, protože může mít vliv na případnou nouzovou evakuaci letounu. Na sedadlech sousedících s nouzovými východy nebo hlavními dveřmi by měli být rozsazeny pouze osoby, které se jeví být v přiměřené v kondici a silné.

Cestující, kteří by měli být rozsazeni tak, aby NEZATARASILI nouzové vybavení nebo východy ani jinak nebránili posádce v plnění jejích úkolů, zahrnují:

* cestující, kteří jsou fyzicky nebo duševně postižení do takové míry, že by měli potíže s rychlým pohybem v případě, že by to o byli požádáni (např. cestující se sníženou pohyblivostí);
* cestující zrakově nebo sluchově postižení do takové míry, že by nemusely bezprostředně vnímat pokyny k zahájení evakuace letounu;
* děti a malé děti bez ohledu na to, zda je doprovází dospělý;
* cestující, jejichž fyzické rozměry by jim bránily v tom, aby se mohli rychle pohybovat.

**Vícenásobné obsazení sedadel letounu**

Cestujícím starším 2 let musí být přiděleno samostatné sedadlo.

Vícenásobné obsazení dospělým a malým dítětem mladším 24 měsíců je dovoleno za předpokladu, že malé dítě je řádně upoutáno dětským pásem doplňujícím vícebodový pás pro dospělé.

**Před pozemním pohybem nebo kritickou fází letu**

Před pozemním pohybem nebo kritickou fází letu, např. pojíždění, vzlet a přiblížení nebo během turbulence za letu, musí cestující zůstat sedět a být upoutáni bezpečnostními pásy. Člen letové posádky je instruuje a zkontroluje. Cestujícím je doporučeno, aby si nechaly pásy zapnuté po celou dobu, kdy sedí.

### Zabránění vstupu do letounu

PIC má konečnou pravomoc zabránit vstupu do letounu, dovolit přepravu a nechat vystoupit každou osobu, která podle jeho názoru může představovat potenciální hrozbu pro bezpečnost letadla a osob na jeho palubě. PIC v každém případě přijme nezbytná opatření ve spolupráci s místními letištními orgány.

### Pozemní odmrazování a ochrana proti námraze

(Viz NCC.OP.185 a 190)

Certifikace pro lety za podmínek námrazy

Letadla [název provozovatele] mají certifikaci pro lety za různých podmínek námrazy; podrobnosti jsou uvedeny v AFM konkrétního letadla.

Pozemní odmrazování a ochrana proti námraze

PIC zajistí, aby před odletem byly na zemi provedeny všechny činnosti odmrazování a ochrany proti námraze odpovídající podmínkám a any předletová kontrola ukazovala, že všechny významné nánosy jinovatky, ledu a sněhu byly před pokusem o vzlet odstraněny. V příslušných případech se musí zohlednit dopad pozemního odmrazování na výkonnost letadla. Všichni pracovníci společnosti a příslušní subdodavatelsky najatí pracovníci musí dodržovat pokyny uvedené v provozní příručce letadla a v této příručce.

V závislosti na zařízeních, která jsou na letišti k dispozici, a na typu letadla je možné odmrazování ometením, nástřikem kapalin, nebo kombinací obou metod. V letové příručce letounu/provozní příručce je popsáno, jaké oblasti musí být zbaveny znečištění (např. řídící plocha, plochy odlehčení, závěsy, sání motoru nebo otvory pro měření statického tlaku). Ochrana proti námraze představuje postup, který po určitou dobu chrání ošetřené plochy proti opětovnému zmrznutí nebo hromadění sněhu, námrazy nebo ledu. Odmrazování je postup, při kterém se odstraňuje sníh, námraza nebo led.

Doba působení

Doba působení (HOT) je vypočtená doba, po kterou kapalina pro ochranu proti námraze zabrání hromadění sněhu či opětovnému zmrznutí na ošetřených plochách letounu. Doba působení se počítá od poslední aplikace kapaliny do okamžiku, kdy kapalina začíná ztrácet účinnost.

Kapaliny pro odmrazování

Kapaliny **druhu I** mají dobré odmrazovací vlastnosti, ale poskytují jen omezenou ochranu proti opětovnému zmrznutí. Mají nejkratší dobu působení.

Kapaliny **druhu II** a druhu IV obsahují zahušťovadla, která umožňují, aby kapalina na letadle zůstala déle a vstřebala a rozpustila námrazu nebo namrzající srážky. Tím je zajištěna delší HOT, ale také to znamená, že k utržení kapaliny je potřeba vyšší rychlost.

Kapaliny **druhu III** jsou relativné nové a jejich vlastnosti se pohybují mezi vlastnostmi kapalin druhu I a druhu II/IV. Kapaliny druhu III také obsahují zahušťovadla a nabízí delší HOT než druh I, ale díky svému složení se utrhnou při nižších rychlostech. Jsou určeny speciálně pro malá letadla pro sběrnou dopravu, nicméně dobře fungují i u vetších letadel.

Rozpisy doby působení

Rozpisy doby působení představují vodítko pro maximální dobu působení za různých meteorologických podmínek. Tabulky v příloze H níže jsou obecné tabulky, které platí pro podmínky aktivního mrazu a kapaliny druhu I, II, III a IV.

Pokud vzlet není možné provést během doby působení, odmrazování/ochrana proti námraze se musí zopakovat.

**UPOZORNĚNÍ:**

* Za nepříznivých meteorologických podmínek se doba ochrany zkracuje.
* Silné srážky nebo vysoký obsah vlhkosti, velká rychlost větru a proudu plynů mohou způsobit rozklad ochranného filmu.
* Je tomu tak i v případě, kdy je teplota potahu letadla výrazně nižší než venkovní teplota vzduchu (podchlazení povrchu křídel).

Viz aktuální Pokyny AEA pro dobu působení v příloze A (ED30) této příručky.

Bude k dispozici jen v období 2016/17, potom dojde k ukončení.

Jednofázové nebo dvoufázové postupy a kombinované postupy s kapalinami

**Tabulka č. 1 - Pokyny k aplikaci směsí kapaliny druhu I a vody (minimální koncentrace) jako funkce OAT**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **OAT** | **Jednofázový postup** | **Dvoufázový postup** |
| **Odmrazování/ochrana proti námraze** | **První fáze: Odmrazování** | **Druhá fáze: Ochrana proti námraze (1)** |
| **0 °C (32 °F)****a vyšší** | Ohřátá směs kapaliny a vody s bodem tuhnutí nejméně 10 °C (18 °F) pod OAT | Ohřátá voda nebo ohřátá směs kapaliny a vody | Ohřátá směs kapaliny a vody s bodem tuhnutí nejméně 10 °C (18 °F) pod OAT |
| **nižší než****0 °C (32 °F)****až do úrovně LOUT** | Ohřátá směs kapaliny a vody s bodem tuhnutí na úrovni OAT nebo nižší |
| **(1)** Aplikovat dříve, než kapalina z první fáze zmrzne.  |
| POZNÁMKA 1: Teplota vody nebo směsí kapaliny a vody u trysky musí být nejméně 60 °C (140 °F). Horní teplotní limit nepřekročí doporučení výrobce kapaliny a letadla. POZNÁMKA 2: Tato tabulka platí pro použití pokynů k době působení druhu I. Pokud se doby působení nevyžadují, vhodná teplota u trysky je 60 °C (140 °F). POZNÁMKA 3: Pro použití pokynů k době působení druhu I se musí na odmrazované plochy aplikovat nejméně 1litr/m2 (~2 Gals/100ft2). **UPOZORNĚNÍ:** Teploty potahu křídel mohou být nižší než OAT. Pokud se tento stav zjistí, může být potřeba použít k zajištění dostatečné rezervy bodu tuhnutí silnější směs (více glykolu).  |

**Tabulka č. 2 - Pokyny k aplikaci směsí kapaliny druhu II a druhu IV a vody (minimální koncentrace) jako funkce OAT**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **OAT** | **Jednofázový postup** | **Dvoufázový postup** |
| **Odmrazování/ochrana proti námraze** | **První fáze: Odmrazování** | **Druhá fáze: Ochrana proti námraze (1)** |
| **0 °C (32 °F)****a vyšší** |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Ohřátá**(3)**směs kapaliny druhu II nebo IV a vody**50/50** |  |  |

 | Ohřátá voda nebo ohřátá směs kapaliny druhu I, II nebo IV a vody | Ohřátá/neohřátá směs kapaliny druhu II nebo IV a vody**50/50** |
| **nižší než****0 °C (32 °F)****až do úrovně LOUT** | Ohřátá**(3)**směs kapaliny druhu II nebo IV a vody**50/50** |

|  |  |
| --- | --- |
| Ohřátá směs kapaliny druhu I, II nebo IV a vody s bodem tuhnutí na úrovni OAT neb nižší |  |

 | Ohřátá/neohřátá směs kapaliny druhu II nebo IV a vody**50/50** |
| **nižší než -3** °**C** (27 °F) **do -14** °**C** (7 °F) |

|  |
| --- |
| Ohřátá**(3)**směs kapaliny druhu II nebo IV a vody**75/25** |

 |

|  |  |
| --- | --- |
| Ohřátá směs kapaliny druhu I, II nebo IV a vody s bodem tuhnutí na úrovni OAT neb nižší  |  |

 | Ohřátá/neohřátá směs kapaliny druhu II nebo IV a vody**75/25** |
| **nižší než -3** °**C** (27 °F) **do -14** °**C** (7 °F) |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Ohřátá **(3)**kapalina druhu II nebo IV**100/0** |  |  |

 | Ohřátá směs kapaliny druhu I, II nebo IV a vody s bodem tuhnutí na úrovni OAT neb nižší  | Ohřátá/neohřátá kapalina druhu II nebo IV **100/0** |
| **nižší než -14** °**C** (7 °F) **do -23** °**C** (- 9 °F)  | Kapalinu druhu II / druhu IV je možné použít při teplotách nižších než -23 °C (-9 °F) za předpokladu, že bod tuhnutí kapalin je nejméně o 7 °C (13 °F) nižší než OAT a jsou splněna schvalující aerodynamická kritéria (LOUT).POZNÁMKA: Kapalina druhu II / druhu IV se nesmí použít při teplotě nižší než -25°C (-13°F) v podmínkách aktivního mrazu. Když nelze použít kapalinu druhu II nebo IV, zvažte použití směsi kapaliny druhu I a vody (viz tabulka č. 1). |
| **(1)** Kapaliny se musí používat při teplotách vyšších než jejich LOUT. **(2)** Aplikovat dříve, než kapalina z první fáze zmrzne. **(3)** Čisté letouny se mohou chránit proti námraze neohřátou kapalinou.  |
| POZNÁMKA: U ohřáté kapaliny a směsí kapaliny je potřebná teplota u trysky nejméně 60 °C (140 °F). Když se první fáze provádí pomocí směsi kapaliny a vody s bodem tuhnutí na úrovni OAT, teplota u trysky musí být nejméně 60 °C (140 °F) a na odmrazované plochy se musí aplikovat nejméně 1 litr/m2 (~2 Gals/100 ft2). Horní teplotní limit nepřekročí doporučení výrobce kapaliny a letadla. **UPOZORNĚNÍ:** Teploty potahu křídel mohou být nižší než OAT. Pokud se tento stav zjistí, musí se ověřit, zda je potřeba použít k zajištění dostatečné rezervy bodu tuhnutí silnější směs (více glykolu). Protože může dojít ke zmrznutí kapaliny, kapalina druhu II, III nebo IV v poměru 50/50 by se neměla používat pro fázi ochrany proti námraze u podchlazeného povrchu křídel, na který ukazuje námraza nebo led na spodní ploše křídla v prostoru palivové nádrže. **UPOZORNĚNÍ:** Nedostatečné množství kapaliny pro ochranu proti námraze, zejména ve druhé fázi dvoufázového postupu, může způsobit významné zkrácení doby působení. Zejména to platí v případě, kdy se pro první fázi (odmrazování) použije směs kapaliny druhu I. **UPOZORNĚNÍ:** Některé kapaliny se musí používat jen neředěné. U některých kapalin se LOUT může lišit. Pro podrobnosti viz dokumentaci výrobce. POZNÁMKA: Kapalina druhu III byla z této tabulky vyňata, jelikož aplikace stávajících kapalin druhu III závisí na konkrétní kapalině a této tabulce nevyhovuje. *Pro správnou aplikaci/použití kapalin druhu III viz FAA a/nebo pokyny Transport Canada k době působení druhu III na webových stránkách Transport Canada.* |

OBECNÁ PREVENTIVNÍ OPATŘENÍ

Před odmrazováním pomocí kapalin by se měla prověřit možnost použití teplého hangáru. Pokud letoun neodmrazuje známý provozovatel, může se po letové posádce požadovat, aby odmrazování sama provedla sama, nebo aby na tuto činnost dohlížela. V obou případech by se měla věnovat pozornost tomu, aby bez ohledu to, zda se použije smeták, stěrka nebo postřik kapalinou, byly odstraněny nánosy z prostoru závěsů řídících ploch a systémů sání a aby do těchto prostor nemířil ani vlastní postřik. Protože rozpuštěním nánosů se kapalina pro odmrazování může dále zředit, může dojít k opětovnému zmrznutí, pokud roztok steče na jiné části letadla. Této možnosti by se měla věnovat zvláštní pozornost. Mělo by se dbát na to, aby se zabránilo nahromadění kapaliny pro odmrazování kolem oken pilotního prostoru, na kterých se může vlivem zvyšování rychlosti během následného vzletu rozmazat a znemožnit výhled.

V průběhu odmrazování a ochrany proti námraze by motory měly být vypnuté. Pokud je nutné, aby motory byly v chodu, například při pojíždění přes odmrazovací rámy, musí být při tomto úkonu klimatizační jednotky. Pro další podrobnosti viz konkrétní provozní příručku letadla. Po dokončení odmrazování, ideálně co možná nejblíže plánované době odletu, se provede pečlivá vnější obhlídka letounu s cílem potvrdit, že z letových a řídících ploch byly odstraněny nánosy a že sací a drenážní otvory nejsou ničím ucpané. K dispozici by mělo být potřebné vybavení, například žebřík.

Pokud je to možné, s řídícími plochami by se mělo zahýbat v plném rozsahu a kompresory proudových motorů by se měly ručně roztočit, aby se zajistilo, že v dané poloze nezamrzly. Měla by se zkontrolovat čistota součástí podvozku a správné fungování mikro spínačů a uzavíracích mechanismů.

KOMUNIKACE S PERSONÁLEM PRO ODMRAZOVÁNÍ

Pokud se nevyužívá schválený subdodavatel, PIC musí vydat nezbytné pokyny při nařízení ochrany proti námraze / odmrazování podle „Postupů odmrazování / ochrany proti námraze“ uvedených v provozní příručce. Po dokončení musí pozemní personál informovat PIC ústně (obvykle vysílačkou) a poskytnout údaje o odmrazování, které zahrnují druh kapaliny, části letouny, které byly ošetřeny, a začátek HOT.

KONTROLA PŘED VZLETEM

Jako poslední ujištění o tom, že na letounu není vůbec žádný sníh, námraza a led, musí PIC během 2 minut před vzletem provést kontrolu před vzletem. Letová posádka musí projít a odhadnout následující:

a) HOT;

b) druh, intenzitu a změnu srážek od dokončení ochrany proti námraze;

c) teplotu (pokud možnost včetně „teploty potahu“);

d) teplotu ve vztahu k rosnému bodu;

e) intenzitu větru a případné proudy plynů.

Musí se provést vizuální kontrola; je-li to nutné, provede se z kabiny. Kontrola před vzletem se považuje za dokončenou, když je po odhadnutí výše uvedených položek nade vší pochybnost možné zajistit, že během vzletu nebude na letounu sníh, námraza ani led. Palubní průvodčí by měli být instruováni, aby hlásili, pokud si všimnou hromadění ledu nebo sněhu na křídlech.

DOKUMENTACE

PIC zajistí, aby byl v technickém deníku proveden a podepsán příslušný záznam a aby byl zapsán zejména druh a koncentrace kapaliny, doba zahájení a dokončení procesu odmrazování a jméno osoby odpovědné za fázi po odmrazení/ochraně proti námraze, je-li touto osobou někdo jiný než PIC. Pokud následně dojde ke zpoždění odletu nebo k dalšímu zhoršení meteorologických podmínek, měl by PIC tyto informace společně s údaji uvedenými v tabulkách doby působení použít k vytvoření reálné představy o tom, zda je nutné další odmrazování.

O provedení odmrazování/ochrany proti námraze by se měl provést záznam v palubním deníku.

## Letové postupy

### Postupy VFR/IFR

Postupy [název provozovatele] jsou takové, že lety by obvykle měly být směrovány přes nejpříhodnější dostupnou síť letových cest a v souladu s pravidly pro let podle přístrojů bez ohledu na předpovídané nebo skutečné meteorologické podmínky pro danou trať. Když je letiště odletu nebo letiště určení v neřízeném vzdušném prostoru, lze daný úsek letu proletět podle pravidel pro let za viditelnosti.

V letovém plánu ATC musí být jasně uvedeno, zda se let bude provádět podle IFR nebo VFR nebo podle kombinace obou. V případech, kdy se za letu očekává změna pravidel, jimiž se let řídí, se změna z IFR na VFR nebo naopak zaznamená do letového plánu, stejně jako poloha, v níž má změna podle plánu proběhnout.

Pokud okolnosti, jako například nepředpovídané zhoršení meteorologických podmínek, poukazují na potřebu změny povolení, je nutné o toto povolení okamžitě požádat u příslušného stanoviště ATC. Až do obdržení povolení IFR bude udržován let za VMC.

#### Změna z IFR na VFR

Letadlo, které se rozhodne změnit provádění letu z letu podle IFR na let podle VFR, musí informovat příslušné stanoviště ATC a uvést, že let IFR se ruší. ATC by obvykle nemělo reagovat jinak než potvrzením „Let IFR zrušen v ……….. [čas]“.

Jestliže letiště neposkytuje postup přiblížení podle přístrojů, o zrušení IFR části musí být požádáno jen tehdy, pokud podmínky pro let za viditelnosti nastanou před opuštěním řízeného vzdušného prostoru (minimální nadmořská výška pro radarové vektorování).

Když letadlo provádějící let podle IFR letí za VMC nebo se setká s VMC, nesmí svůj IFR let zrušit, pokud se nepředpokládá a nezamýšlí, že let bude po přiměřenou dobu pokračovat za VMC.

#### Změna z VFR na IFR

Jestliže letiště neposkytuje postup odletu podle přístrojů, vzlet bude zahájen jen tehdy, pokud panují podmínky pro let za viditelnosti a příslušné stanoviště ATS vydalo povolení IFR poté, co letadlo začalo být nesené vzduchem, před vstupem do IMC.

### Navigační postupy

Bez ohledu na navigační vybavení zastavěné do letadla [název provozovatele] musí před každý letem proběhnout kontrola jeho provozuschopnosti a normálního provozu. Nemělo by se spoléhat na informace získané z pozemních majáků, dokud nebude rozpoznán příslušný zakódovaný signál. Při zadávání pilotních údajů o traťových bodech do FMS by měl jeden pilot nahlas číst souřadnice, dráhy nebo vzdálenosti, zatímco druhý pilot obsluhuje klávesnici a nahlas opakuje zadané údaje pro křížovou kontrolu jejich správnosti.

POZNÁMKA: Pro více informací o kontrole traťových bodů viz mezinárodní navigační příručku.

Členové posádky nesmí zapomínat na možné chyby při programování nebo provádění a musí být připraveni vrátit se k užívání základních údajů poskytnutých standardním vybavením VOR, ADF a DME, které je k dispozici.

#### Prostorová navigace (RNAV)

(SPA-BRNAV, P-RNAV)

Definice:

Způsob navigace, který letounu umožňuje provést let po jakékoli požadované letové dráze v dosahu odpovídajícího navigačního zařízení nebo v rozsahu možností vlastního vybavení letadla nebo kombinaci obojího.

Použití systému:

Systém RNAV se může používat v horizontální rovině (LNAV), nicméně může zahrnovat i funkční schopnosti pro provoz v rovině vertikální (VNAV).

Přehled prostředí vzdušného prostoru:

Níže uvedená tabulka obsahuje přehled vztahů mezi vymezením vzdušného prostoru a požadovanou navigační výkonností (RNP):

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Vzdušný prostor** | **Popis** | **RNP** |
| MNPS (nyní NAT HLA) | Severní Atlantik | 6,3 (historická hodnota), 4 (nová hodnota) |
| MNPS (nyní NAT HLA) | Severní Atlantik | 10 časově omezená |
| B-RNAV | Základní RNAV | 5 |
| P-RNAV SID/STAR | Postup založený na RNP 1zvětšené o DME/DME; VOR/DME | 1 |
| LNAV/VNAV/LPV APPCH | Postup založený na RNP | různá |

Níže uvedená tabulka obsahuje přehled schválení RNAV pro letadla [název provozovatele]:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Typ** | **Volací znak** | **Schválení RNAV**  |
| [typ letadla provozovatele] | XXX | YYY |
| [typ letadla provozovatele] | XXXX | YYY |

#### Specifikace minimální navigační výkonnosti (MNPS)

(Viz nařízení (EU) č. 965/2012, přílohu V, hlavu SPA.MNPS)

Obecná ustanovení

Vzdušný prostor atlantické MNPS se považuje za složitou oblast a musí být splněny odpovídající kvalifikační požadavky. Vzdušný prostor MNPS sahá od FL285 po FL420.

Plánování letů

Protože pravidla ETOPS se na [název provozovatele] jako provozovatele NCC nevztahují, lety přes Severoatlantický vysoký vzdušný prostor (NAT HLA) musí být plánovány jako lety, které nejsou lety podle ETOPS (120 minut doby letu od přiměřeného letiště cestovní rychlostí s jedním motorem za podmínek bezvětří).

Lety se budou plánovat po nepravidelných tratích na letových hladinách odpovídajících pravidlům sudých a lichých hladin a směru letu. Tratě se plánují tak, aby k přeletu konkrétních deseti stupňů zeměpisné délky (tj. 30W, 40W, 50W atd.) došlo na celých stupních zeměpisné šířky.

Kopie aktuální zprávy o tratích NAT musí být k dispozici pro každý let plánovaný na základě blízkosti systému organizovaných tratí (OTS).

Provozuschopné vybavení

Pro vstup do vzdušného prostoru MNPS se vyžadují minimálně dva provozuschopné nezávislé radionavigační systémy dalekého rozsahu (LRNS). Každý LRNS musí být schopen soustavně ukazovat polohu letadla vztaženou k požadované trati. LRNS může být jeden z následujících systémů:

* jeden navigační systém využívající vstupy z jednoho či více IRS;
* jeden navigační systém využívající vstupy z jednoho či více senzorů globálního navigačního systému (GNSS).

Poznámky:

* FMC se vstupy z jednoho či více senzorů (IRS/GNSS) se považuje za LNRS.
* Letadlo se dvěma senzory (IRS/GNSS), avšak pouze s jedním FMC, nesplňuje požadavky na sledování trati, není-li zajištěna záloha pro případ selhání FMC.
* Pro letadla vybavená pouze jedním LNRS, která mají na palubě standardní navigační vybavení krátkého dosahu (VOR, DME, ADF), byla připravena řada zvláštních tratí. Tyto trati se nachází ve vzdušném prostoru MNPS a jsou známy pod označením „Blue Spruce“ a „T9“.
* Pro lety v OCA Shanwick jsou povinná HF komunikační zařízení na palubě. Letadla, která mají pouze VHF komunikační zařízení, by měla mít lety naplánované mimo OCA Shanwick a mělo by být zajištěno, že zůstanou v dosahu VHF pokrytí.

Postup před vstupem do Severoatlantického vysokého vzdušného prostoru (NAT HLA)

Oceánská letová povolení se vyžadují pro všechny lety v rámci NAT řízeného vzdušného prostoru. Doporučuje se, aby piloti požádali o oceánské letové povolení nejméně 40 minut před ETA do vstupního bodu do oceánské oblasti. Na některých letištích, které se nachází blízko oceánské hranice, musí být oceánské letové povolení získáno před odletem (tj. Shannon, Gander, Goose Bay).

Poznámka:

Letové povolení zahrnuje přidělené Machovo číslo, které se má udržovat. ATC používá Machovo číslo společně s hlášením pilota o poloze k výpočtu ETO pro důležité body na trati. Přidělené Machovo číslo přísně dodržujte, nedostanete-li zvláštní opakované povolení.

Na nepravidelných tratích se vyžaduje kontrolní zopakování oceánského letového povolení v plném rozsahu, včetně všech traťových souřadnic, a jeho písemné zaznamenání v provozním letovém plánu (OFP). Standardním postupem [název provozovatele] je, že oba piloti povolení potvrdí.

Když se povolená trať liší od OPF, OFP se odpovídajícím způsobem opraví, přičemž se zohlední trať a vzdálenost mezi traťovými body. Tyto údaje by se měly porovnat s hodnotou FMC. Při vstupu do traťových bodů z OFP se musí číslo traťového bodu zakroužkovat na znamení toho, že vložení správných souřadnic do FMC zkontroloval jiný člen posádky. Zakroužkované číslo traťového bodu se musí odškrtnout na znamení toho, že příslušná trať a vzdálenost prošly dvojí kontrolou.

Ve vzdušném prostoru MNPS

Aby bylo splněno sledování trati, okamžitě po přeletu traťového bodu:

* ověřte, že traťový bod „Do“ nebo „Aktivní“ je správný;
* zkontrolujte správnou vzdálenost do příštího traťového bodu;
* zkontrolujte, že se letadlo otočí na správnou trať;
* předejte ATC hlášení o poloze.

Přibližně 10 minut po přeletu traťového bodu se musí zanést stávající poloha. Polohu zaneste pomocí navigačního systému spojeného s autopilotem. Každá odchylka o 25 nm nebo více se musí okamžitě nahlásit ATC. Musí být předložena zpráva o letecké bezpečnosti (ASR).

#### Základní RNAV (B-RNAV)

(SPA-BRNAV)

Přelétávaná země je povinna poskytnout požadovanou navigační strukturu na podporu B-RNAV.

Před vstupem do vzdušného prostoru B-RNAV musí být splněny následující podmínky.

* Veškeré vybavení stanovené v části B této příručky pro konkrétní letadlo musí být funkční.
* Při použití FMS navigace s automatickou aktualizací polohy musí skutečná navigační výkonnost (ANP) odpovídat požadované navigační výkonnosti (RNP).
* FMS navigace s automatickou aktualizací polohy: Očekávaná doba v oblasti RNP přičtená k době, která vypršela od okamžiku přepnutí FMS do režimu inerciální navigace, musí být kratší než časový limit uvedený v AFM.

#### Požadovaná navigační výkonnost (RNP)

Požadovaná navigační výkonnost znamená zveřejněnou navigační přesnost letadla, která je nezbytná pro provoz ve stanoveném vzdušném prostoru.

Vzdušný prostor RNP:

Obecný termín, který označuje vzdušné prostory, tratě a postupy, u kterých byly stanoveny požadavky na minimální navigační výkonnost. Aby letadlo mohlo tento vzdušný prostor využít, musí tyto požadavky splnit nebo překročit.

RNP-(X):

Označení se používá k uvedení minimálních navigačních požadavků, které musí být splněny, aby byl možný provoz ve vzdušném prostoru, na trati nebo v rámci postupu (tj. RNP-1, RNP-5).

Skutečná navigační výkonnost (ANP):

Navigační výkonnost letadla za letu (vypočtená FMS)

Schopnost RNP za letu:

* FMS navigace s automatickou aktualizací polohy: Když ve vzdušném prostoru RNP klesne ANP pod požadovanou RNP, musí být informováno ATC a dodrženy obvyklé navigační postupy.
* Při použití FMS navigace bez automatické aktualizace polohy: Očekávaná doba v oblasti RNP přičtená k době, která vypršela od okamžiku přepnutí FMS do režimu inerciální navigace, musí být kratší než časový limit uvedený v AFM.

Pro podrobné postupy pro [hhhh] viz kapitola [x.x] části B této příručky.

#### Přesná RNAV (P-RNAV)

(SPA-PRNAV)

Přesná prostorová navigace (P-RNAV) znamená použití RNAV v evropském koncovém vzdušeném prostoru a představuje přirozený přechod ze základní RNAV, která je v evropském vzdušném prostoru závazná od dubna 1998. Přesnost dodržování tratí P-RNAV se považuje za totožnou s boční traťovou přesností RNP1 (+/- 1NM). V evropském vzdušném prostoru bude navigaci PRNAV podporovat infrastruktura pozemních prostředků (DME/DME). Postup je tedy možné dodržet i v případě selhání senzorů GNSS.

Podmínky vstupu do vzdušného prostoru P-RNAV.

Před vstupem do vzdušného prostoru P-RNAV musí být splněny následující podmínky:

* Všechny předměty uvedené v AFM musí být funkční.
* Při použití FMS navigace s automatickou aktualizací polohy musí ANP stačit pro požadovanou RNP.
* Při použití FMS navigace bez automatické aktualizace polohy: Očekávaná doba v oblasti RNP přičtená k době, která vypršela od okamžiku přepnutí FMS do režimu inerciální navigace, musí být kratší než časový limit uvedený v AFM.

Postupy P-RNAV

Postup P-RNAV se nesmí použít, pokud existují pochybnosti ohledně platnosti postupu v databázi. Nové traťové body nesmí být vytvářeny manuálním vkládáním do postupu nahraného v FMS. Nahraný postup nesmí být upravován ani manuálně vkládán s využitím dočasných traťových bodů nebo fixů neuvedených v databázi. Taktické traťové body lze z databáze nahrávat pro úpravy tratě ve formě radarových kurzů nebo povolení ke „směřování do“.

Před vzletem musí být provedeny následující kroky:

* ověřit, zda je navigační databáze aktuální,
* ověřit polohu letadla, a
* zkontrolovat letový plán porovnáním map, SID nebo příslušných dokumentů se zobrazením mapy a MCDU. Tato kontrola musí zahrnovat potvrzení posloupnosti traťových bodů, přiměřenost traťových úhlů a vzdáleností, nadmořských výšek nebo rychlostních omezení a toho (je-li to možné), které traťové body jsou traťovými body se zatáčkou s předstihem a které traťovými body se zatáčkou po přeletu.

Ve fázi odletu musí být provedeny následující kroky:

* ověřit, že systém RNAV je k dispozici a funguje správně,
* ověřit na vyčkávacím místě dráhy, že byly nahrány správné údaje o letišti a dráze,
* není-li zajištěna automatická aktualizace bodu odletu, zajistit inicializaci na dráze prostřednictvím manuální aktualizace prahu dráhy, případně křížení.

Ve fázi příletu musí být provedeny následující kroky:

* ověřit, že byl nahrán správný koncový postup.
* Zkontrolovat letový plán porovnáním map, STAR nebo příslušných dokumentů se zobrazením mapy a MCDU. Tato kontrola musí zahrnovat potvrzení posloupnosti traťových bodů, přiměřenost traťových úhlů a vzdáleností, nadmořských výšek nebo rychlostních omezení a toho (je-li to možné), které traťové body jsou traťovými body se zatáčkou s předstihem a které traťovými body se zatáčkou po přeletu.
* Postup letu by měl být sledován z hlediska přiměřenosti navigace prostřednictvím křížových kontrol obvyklými navigačními prostředky s využitím hlavního displeje ve spojení s MCDU.

#### Postupy RNAV SID a STAR

Stávající postupy RNAV (RNAV SID a STARS a OVERLAY) nejsou spojeny s úrovní RNP. Při použití vybavení RNAV pro základní navigaci, kdy jsou dodržovány postupy SID nebo STAR:

* musí být postupy SID nebo STAR k dispozici v navigační databázi a pořadí traťových bodů se nesmí změnit;
* traťové body SID/STAR a jejich pořadí v FMS se musí ověřit prostřednictvím vyhlášených SID/STAR; a
* je-li to možné, musí se ke sledování postupu použít radionavigační prostředky.

#### RVSM

(SPA-RVSM)

Snížené minimum vertikálního rozstupu (RVSM) znamená snížení požadovaného standardního vertikálního rozstupu mezi letadly letícími mezi letovou hladinou FL290 a FL410 včetně z 2 000 stop na 1 000 stop. Tím se zvyšuje počet letadel, které mohou bezpečně letět v konkrétní části vzdušného prostoru.

Ve vzdušném prostoru RVSM mohou být provozována jen letadla se zvláštním osvědčením. Dále musí provozovatelé letadel k provozu ve vzdušném prostoru RVSM získat zvláštní oprávnění od státu registrace letadla.

Postup před vstupem do vzdušného prostoru RVSM

* Ověřit, že hlavní (pravý, levý) a záložní výškoměr je nastaven na 1013,25 hPa;
* ověřit, že údaje hlavních výškoměrů odpovídají, s tolerancí +/- 200 ft;
* ověřit, že autopilot je propojen se stejným výškoměrem, který využívá hlásící odpovídač;
* během předletové kontroly se musí důkladně prozkoumat kritické oblasti RVSM.

Před vstupem do vzdušného prostoru RVSM musí být následující vybavení provozuschopné:

* dva hlavní výškoměry,
* jeden autopilotní systém, včetně automatického řízení nadmořské výšky,
* jeden varovný systém signalizace zadané nadmořské výšky,
* jeden odpovídač hlásící nadmořskou výšku, který je možné připojit ke kterémukoli ze dvou požadovaných systémů měření nadmořské výšky.

Postupy ve vzdušném prostoru RVSM

* Během letu na cestovní hladině by měl být systém automatického řízení nadmořské výšky v provozu a měl by se používat, s výjimkou situací, kdy je potřeba jej vypnout například kvůli nutnému opakovanému vyvážení letadla nebo turbulenci.
* Při změně hladiny by letadlo nemělo přeletět/podletět povolenou hladinu o více než 150 stop. (Snížit vertikální rychlost na méně než 1500 ft/min na posledních 100 ft před povolenou hladinou, pokud ATC nezadalo konkrétní rychlost.)
* Ve zhruba hodinových intervalech by měly být prováděny křížové kontroly hlavních výškoměrů (shoda s tolerancí +/- 200 ft).

ATC musí být informováno o každé z následujících událostí:

* porucha systému automatického řízení nadmořské výšky,
* ztráta hlavního systému měření nadmořské výšky,
* ztráta tahu motoru vyžadující klesání,
* ztráta vybavení, která má vliv na udržení výšky,
* setkání s větší než mírnou turbulencí.

#### Přeplánování za letu

PIC musí zhodnotit podmínky jako stav systémů letadla, stav paliva a meteorologické podmínky na trati a na letišti určení. Pokud změna podmínek znemožňuje bezpečné přiblížení a přistání na zvoleném letišti, PIC by měl přijmout příslušné opatření. Pokud již zhoršující se podmínky neopravňují k dříve naplánovanému letu, mělo by být zváženo přesměrování nebo odklonění.

Pokud let musí pokračovat po trati nebo na letiště určení jiné než původně plánované, PIC musí zkontrolovat:

* požadavky na palivo,
* použitelné navigační prostředky pro přeplánovanou trať nebo přeplánované letiště,
* dostatečnost a přijatelnost palubního vybavení pro bezpečné provedení letu.

### Postupy nastavení výškoměru

KONTROLY PROVOZUSCHOPNOSTI

Výškoměry mají být během předletové fáze zkontrolovány následovně: oba výškoměry nastavte na QNH letiště a zkontrolujte, že ukazují v mezích tolerance povolené v AFM.

POSTUPY NASTAVENÍ

Oba výškoměry a záložní výškoměr musí být nastaveny a křížově zkontrolovány vždy, když se použije nové nastavení dílčí stupnice. Zvláštní pozornost musí být věnována všem případům, kdy je nastavení 1013,2 hPa relevantní ve vzdušném prostoru RVSM.

TEPLOTNÍ CHYBA

Tlakové výškoměry jsou kalibrovány tak, aby ukazovaly pravou nadmořskou výšku za podmínek mezinárodní standardní atmosféry (ISA). Každá odchylka od ISA tudíž povede k chybnému údaji na výškoměru. V podmínkách mimořádně studených teplot může být chyba výškoměru významná a měly by být uplatněny příslušné korekce.

Viz 8.2.4

### POSTUPY SPOJENÉ S varovnÝM systémEM signalizace zadané nadmořské výšKY

Kdykoli příslušné středisko ATS oznámí změnu nadmořské výšky nebo letové hladiny nebo kdykoli se PIC rozhodne změnit cestovní výšku/hladinu letu a sdělí příslušné údaje středisku ATS, musí být varovný systém signalizace zadané nadmořské výšky přenastaven na novou nadmořskou výšku/hladinu. Nové nastavení se vždy musí zkontrolovat.

POZNÁMKA: Pozornost je nutné věnovat přenastavení varovných zařízení signalizace zadané nadmořské výšky, která tvoří součást systému automatického řízení letu (AFCS) letadla, aby se zabránilo neplánovanému odchýlení letadla od zamýšlené dráhy letu.

Povolené nadmořské výšky/FL přiblížení

Při přiblížení v rozpětí 1 000 ft od povolené hladiny nebo nadmořské výšky PM ohlásí „One thousand to go“ a PF odpoví „Checked“.

Aby se předešlo zbytečným RA ACAS/TCAS, doporučuje se upravit rychlost stoupání/klesání na 1500 ft/min na posledních 1000 ft před dosažením povolené hladiny/nadmořské výšky. Pokud ATS přidělilo vyhrazenou rychlost, musí být tato rychlost udržována, dokud je to možné.

### Zjištění blízkosti země

(NCC.OP.215)

Řídící pilot zajistí okamžité zahájení nápravné činnosti k obnovení podmínek bezpečného letu, jestliže kterýkoli člen letové posádky nebo systém signalizace nebezpečného přiblížení k zemi zjistí nepatřičnou blízkost země.

POSTUPY SPOJENÉ SE SYSTÉMEM SIGNALIZACE NEBEZPEČNÉHO PŘIBLÍŽENÍ K ZEMI

Následující odstavce mají sloužit jako pokyny k účelu a použití GPWS v prostředí [název provozovatele]. Konkrétní technické údaje a provozní pokyny k jednotlivému vybavení jsou uvedeny v AFM konkrétního letadla.

GPWS má zajišťovat signalizaci neúmyslného nebezpečného přiblížení k zemi, na jejímž základě může letová posádka zahájit nápravnou činnost. Tento systém není neomylný, avšak na všechny jeho poplachy a signalizaci se musí okamžitě a jednoznačně reagovat. Prošetření důvodu poplachu/signalizace musí být až na druhém místě.

Bez ohledu na jejich povahu se všechny poplachy a signalizace nahlásí NPFO, aby bylo možné prošetřit okolnosti a potvrdit spolehlivost vybavení. Členové letové posádky si musí dávat pozor na pomalou reakci na poplach/signalizaci EGPWS čistě z důvodu dřívějšího podezřelého chování tohoto systému.

EGPWS (TAWS)

Letadla [název provozovatele] jsou vybavena zdokonalenými výstražnými systémy na blízkost země (EGPWS) a grafickým zobrazením terénních informací na MFD. Dokonalejší vybavení GPWS ukazuje provozní režim a spouští poplachy a výstražnou signalizaci. (Pro módy viz AFM.) Okamžitá činnost po vyhlášení poplachu se bude lišit podle fáze letu a konfigurace letadla, nicméně by měla zahrnovat korekci stavu, pro který poplach platí.

Neměl by proběhnout žádný pokus o návrat k původní dráze letu, dokud se jednoznačně nezjistí a neodstraní příčina poplachu. Nicméně vždy, když je signalizace uvedena do provozu, musí být okamžitou reakcí vyrovnání náklonu a zahájení stoupání s maximálním gradientem na (MSA) pro prolétávaný úsek, s výjimkami dle odstavce níže.

NEŽÁDOUCÍ SIGNALIZACE

Nežádoucí (tj. chybná nebo poruchová) signalizace může být uvedena do provozu během normálního, bezpečného provozu, když například ATC letadlo vektoruje a letadlo klesá v oblasti s kopcovitým terénem. Poplach v módu 5 (sestupová dráha) se může spustit, když letadlo prolétá mimo oblast platnosti signálu sestupové dráhy, například když vizuálně manévruje na přistání na nepřístrojové dráze po přiblížení k dráze ILS. Poplach/signalizace se spustí také tehdy, pokud se přiblížení uskuteční s klapkami nastavenými v jiné poloze, než jaká se obvykle používá pro přistání.

Avšak za předpokladu, že si bude letová posádka neustále vědoma omezení daného vybavení a ihned po poplachu/signalizaci GPWS dodrží doporučené postupy, může se použitím tohoto systému rozhodně vyvarovat jinak nechtěného sblížení nebo kontaktu se zemí. Zdůrazňuje se, že i kdyby se předpokládalo nebo existovalo podezření, že signalizace je chybná nebo poruchová, posádka musí zahájit okamžitou činnost, ledaže je signalizace nade vší pochybnost chybná.

 [Pokyn pro konkrétní letadlo společnosti ohledně provozu s QFE jako základem měření nadmořské výšky (zeměpisná nadmořská výška)]

### Palubní protisrážkový systém TCAS/ACAS

(Viz NCC.OP.220)

TCAS poskytuje letové posádce nezávislou podporu pro vizuální pátrání po provozu a prostředí ATC, když posádku upozorňuje na hrozbu srážky nezávisle na pozemních prostředcích, které může pro tyto účely používat řízení letového provozu. TCAS II (Provozní výstražný protisrážkový systém typ II, obecně označovaný jako ACAS – palubní protisrážkové systémy) představuje specifické vybavení, které je v současné době schopné tento požadavek splnit, jak je podrobně popsáno v následujících odstavcích. (Pro podrobnosti o konkrétním systému viz AFM.)

#### TCAS II (ACAS)

Poskytuje rady k protisrážkovému manévru ve vertikální rovině, v jedné ze dvou forem:

* upozornění na provoz (TA), která uvádí přibližnou polohu blízkého odpovídajícího letadla, které se může stát hrozbou, vztaženou k předmětnému letadlu, pouze v azimutu, nebo v azimutu a nadmořské výšce;
* rady k vyhnutí (RA), které doporučují manévry nebo omezení manévrů ve vertikální rovině s cílem vyřešit konflikty s letadlem, které vysílá oznámení o nadmořské výšce v SSR módu C.

V případě obdržení TA nebo RA by měly být podniknuty následující kroky:

* TA - TA má posádku upozornit, že může následovat RA, která bude vyžadovat změnu dráhy letu. Vizuální pátrání po provozu by se mělo ihned soustředit na tu část oblohy, kde se má podle TA nacházet kolidující provoz. Pokud potenciální hrozba není vidět a vyvolává obavy, mělo by se při rozhodování o nutnosti změnit dráhu letu požádat o pomoc řízení letového provozu. Pokud potenciální hrozba vidět je a má se za to, že představuje jednoznačné riziko srážky, měl by pilot s letadlem manévrovat tak, aby se jí vyhnul, přičemž zajistí, že oblast, do níž manévruje, je volná. Po dosažení bezpečné vzdálenosti od potenciální hrozby a jiných následných konfliktů by se měl pilot vrátit na dříve povolenou dráhu letu a nahlásit ATC jakoukoli odchylku od svého povolení.
* RA - účelem RA je poradit pilotům s manévrem, který by měli provést, aby dosáhli nebo udrželi dostatečný rozstup od zjištěné hrozby. Požadovaný manévr by měl být zahájen okamžitě a členové posádky, kteří se nepodílí na jeho provedení, by měli zajistit, že na obloze před nimi není jiný provoz, a pokračovat ve vizuálním pátrání po zjištěné hrozbě. Jakmile TCAS II ukazuje, že bylo dosaženo dostatečného rozstupu, nebo jakmile z vizuálně získaných informací nebo informací ATC vyplývá, že konflikt již neexistuje, letoun by se měl ihned vrátit na svou plánovanou dráhu letu a mělo by být informováno ATC.

POZNÁMKA 1: Manévry by se nikdy neměly provádět ve směru opačném, než jaký udává RA.

POZNÁMKA 2: Pokud je pokyn k manévru obdržen současně od RA i od ATC a tyto pokyny jsou ve vzájemném rozporu, měla by se dodržet rada vydaná RA. Když se situace vyřeší, letadlo se musí ihned vrátit k podmínkám pokynů ATC nebo povolení.

POZNÁMKA 3: Nestanoví-li pokyn řízení letového provozu něco jiného, piloti musí použít vhodné postupy k zajištění toho, aby se na posledních 1 000 ft stoupání nebo klesání na přidělenou nadmořskou výšku nebo letovou hladinu dosáhlo rychlosti stoupání nebo klesání nejméně 1 500 ft/min (v závislosti na použitelných přístrojích). Důvodem je vyhnout se zbytečným RA v letadle, které letí v přilehlých nadmořských výškách nebo letových hladinách nebo které se k nim blíží.

### Řízení palivového systému za letu

(Viz NCC.OP.205)

Kontrola množství paliva za letu

Velitel letadla musí zajistit, aby kontroly množství paliva byly prováděny v pravidelných intervalech během celého letu. Při letech trvajících méně než jednu hodinu se musí provést nejméně jedna dílčí kontrola a při letech trvajících déle než jednu hodinu se musí kontroly provádět v hodinových intervalech, a to ve vhodném bodě během cestovního letu a na předem stanovených traťových bodech.

Provozní letový plán (OFP) stanoví následující údaje odpovídající každému traťovému bodu.

* odhadované zbývající množství paliva;
* odhadované potřebné množství paliva.

Při každé kontrole se zbývající množství paliva musí posoudit tak, že se:

* skutečná spotřeba porovná se spotřebou očekávanou;
* zkontroluje, zda zbývající množství paliva bude stačit k dokončení letu; a
* určí očekávané množství paliva zbývajícího pro přílet na letiště určení.

Skutečné zbývající množství paliva se musí zaznamenat ve vyhrazených kolonkách provozního letového plánu (OFP).

Jestliže se na základě kontroly množství paliva za letu zjistí, že očekávané množství paliva zbývajícího při příletu na letiště určení je menší než požadované náhradní palivo plus konečná záloha paliva, vezme PIC v úvahu provoz a provozní podmínky převládající na letišti určení, po trati letu na náhradní letiště a na náhradním letišti určení a rozhodne, zda pokračovat na letiště určení nebo zda let odklonit tak, aby bezpečně přistál přinejmenším s takovým množstvím, jež je rovno konečné záloze paliva.

### Nepříznivé atmosférické podmínky

#### Bouřky

Ačkoli je nutné vyvarovat se letů přes oblasti bouřkové aktivity, kdykoli je to možné, takový let lze provést, pokud není možný náhradní postup, za předpokladu, že se použijí doporučené techniky.

##### Doporučené techniky průletu přes oblasti bouřkové aktivity

Bez ohledu na vestavěné vybavení by se nejnovější meteorologické předpovědi a zprávy o skutečném počasí měly využívat k plánování tratí, na kterých je riziko střetu s bouřkou malé. Pokud se navzdory těmto bezpečnostním opatřením PIC ocitne v situaci, kdy musí proletět oblastí bouřkové aktivity, musí uplatnit následující postupy:

a) Přiblížení k bouřkové oblasti:

* Zajistit, aby členové posádky a cestující měli pevně zapnuté dvoubodové nebo vícebodové bezpečnostní pásy a aby byly zajištěny všechny nepřipevněné předměty.
* Jeden pilot by měl řídit letadlo a druhý soustavně sledovat letové přístroje a zdroje elektřiny.
* Zvolit nadmořskou výšku pro průnik při současném zajištění přiměřené bezpečné vzdálenosti od terénu.

Nastavit výkon tak, aby bylo možné dosáhnout doporučené rychlosti pro let v turbulenci, upravit vyvážení a poznamenat polohu, aby bylo možné rychle vyhodnotit nadměrné změny kvůli autopilotovi nebo systému vyvážení podle Machova čísla.

* Zajistit, aby ohřívače Pitotovy trubice byly zapnuté.
* Zkontrolovat funkčnost veškerého vybavení pro odmrazování a ochranu proti námraze a obsluhovat všechny tyto systémy v souladu s pokyny výrobce nebo provozovatele.
* Nebrat zřetel na radionavigační údaje, které mohou být rušeny statickou elektřinou, např. ADF.
* Plně zapnout osvětlení pilotního prostoru a spustit sedadla posádky a sluneční clony s cílem minimalizovat oslepení blesky.
* Dodržet doporučení uvedená v AFM pro každý typ letounu ohledně použití autopilota a letového povelového přístroje.
* Pokračovat ve sledování meteorologického radaru kvůli výběru nejbezpečnější tratě pro průnik.
* Zapnout systém nepřetržitého zapalování vzhledem k systémovým omezením, která mohou existovat.
* Vyhnout se letu v bezprostřední blízkosti bouřky, kdykoli je to možné.

b) Uvnitř bouřkové oblasti:

* Nepřetržitě řídit letoun a současně se soustředit na udržení konstantního podélného sklonu přiměřeného stoupání, cestovnímu letu nebo klesání podle ukazatelů sklonu, vyvarovat se ostrých nebo nepřiměřených řídících pohybů. Nenechte se zmýlit rozpornými údaji na jiných přístrojích. Nedovolte delší trvání velkých odchylek podélného sklonu v rovině pohybu.
* Pokuste se udržet původní kurs.
* Neprovádějte korekce podle nadmořské výšky získané nebo ztracené kvůli vzestupným a sestupným proudům, není-li to absolutně nezbytné.
* Udržujte nastavení vyvážení a neměňte nastavení výkonu, pokud to není nutné k obnovení rezervy u signalizace přetažení nebo třepání při vysoké rychlosti.
* Pokud jsou změny vyvážení způsobené autopilotem (automatické vyvážení) velké, měly by se autopilot vypnout. Změna vyvážení podle Machova čísla, pokud k ní dojde, je však nutná a žádoucí. Zkontrolujte, že tlumení bočních kmitů zůstává vypnuté.
* Pokud dojde k zápornému „G“, může se spustit dočasná výstražná signalizace (např. nízký tlak oleje). Ta by se měla ignorovat.
* V žádném případě nestoupejte a nesnažte se tak dostat přes vrchol bouřky.

c) Řízení letového provozu

Pilot, který plánuje odklonit let kolem pozorovaného počasí, když přijímá ATS zahrnující odpovědnost ATC za rozstup, by si měl zajistit povolení od ATC a informovat ATC tak, aby bylo možné zachovat rozstup od ostatních letadel. Pokud pilot není z nějakého důvodu schopen kontaktovat ATC, aby řídícího informoval o svém plánovaném kroku, jakýkoli manévr by měl být omezen jen na rozsah nutný k vyloučení bezprostředního nebezpečí a ATC musí být informováno co nejdříve.

d) Vzlet a přistání

* Letové fáze vzletu, počátečního stoupání, konečného přiblížení a přistání v blízkosti bouřek mohou kvůli blízkosti letounu u země představovat pro pilota další problémy a udržení bezpečné dráhy lety může být v těchto fázích velmi obtížné.
* Neprovádějte vzlet, pokud je bouřka nad letištěm nebo pokud se blíží.
* Na letišti určení vyčkejte, pokud je bouřka nad letištěm nebo pokud se blíží. Je-li to nutné, odkloňte let.
* Silným bouřkám se vyhněte i za cenu odklonění nebo mezipřistání. Pokud se bouřce vyhnout nelze, měly by se dodržet postupy doporučené v těchto odstavcích.
* Zajistěte, aby naše letouny byly na zemi dostatečně zabezpečeny, pokud se předpovídá nebo probíhá silná bouřková aktivita.

##### Použití meteorologického radaru – pokyny pro piloty

|  |  |
| --- | --- |
| **LETOVÁ HLADINA** | **CHARAKTERISTIKA ODRAZU** |
| **Tvar** | **Intenzita** | **Gradient intenzity\*** | **Rychlost změny** |
| Do 200 | Vyhněte se o 10mil:odrazy ve tvaru háků, prstů nebo se zvlněnými okraji | Vyhněte se o 5mil:odrazy s ostrými okraji nebo silnou intenzitou | Vyhněte se o 5mil:odrazy se silnými gradienty intenzity | Vyhněte se o 10 mil:odrazy ukazující na rychlou změnu tvaru, výšky nebo intenzity |
| 200 – 250 | Vyhněte se všem odrazům o 10 mil. |
| 250 – 300 | Vyhněte se všem odrazům o 15 mil. |
| Nad 300 | Vyhněte se všem odrazům o 20 mil. |

\*: Platí pro přístroje s Iso-Echo nebo barevným displejem. Iso-Echo vytváří prázdné místo v silném odrazu, pokud odražený signál překročí přednastavenou hodnotu. Pokud je odraz kolem prázdného místa úzký, gradient intenzity je silný.

POZNÁMKA 1: Pokud se bouřkové mraky musí přeletět, vždy udržujte vertikální rozstup 5 000 ft od vrcholu mraků. Tento rozstup je obtížné odhadnout, nicméně jako vodítko mohou být použitelné informace od ATC nebo meteorologické informace o nadmořské výšce vrcholu.

POZNÁMKA 2: Pokud letoun není vybaven radarem nebo pokud radar není funkční, vyhněte se o 10 mil každé bouřce, která je na základě vizuální kontroly vysoká, rychle roste nebo má vrchol ve tvaru kovadliny.

POZNÁMKA 3: Příležitostně na radaru sledujte dlouhé vzdálenosti, abyste se nedostali do situace, kdy nezbývá nic jiného, než nebezpečnými oblastmi proletět.

POZNÁMKA 4: Vyvarujte se letu pod výčnělkem kumulonimbusu. Pokud se takovému letu nelze vyhnout, příležitostně nasměrujte anténu vzhůru, abyste pokud možno zjistili, zda ve výčnělku jsou nebo zda z něj padají srážky (může se jednat o kroupy).

#### Podmínky námrazy

Znečištění námrazou, ledem, sněhem nebo rozbředlým sněhem může vážně ovlivnit letové vlastnosti. Znečištění zvyšuje hmotnost a narušuje obtékání vzduchu. Na kritických plochách, které zahrnují horní plochy křídel, řídící plochy a kryty motorů, nesmí být žádné znečištění, pokud výrobce letadla nepovolil jinak.

##### Pojíždění

Při pojíždění před vzletem za podmínek námrazy pojíždějte pomalu a opatrně, abyste se vyhnuli uklouznutí letadla. Vzhledem k riziku navátí sněhu do motorů nebo na povrch letadla se vyhněte blízkému okolí ostatních letadel.

##### Za letu

Pokud k silné námraze dojde za letu, je nutné odpojit autopilota a soustavně pohybovat s řízením, aby se předešlo zamrznutí. Vyhřívání Pitotovy trubice a ohřívače snímačů statického tlaku by měly být v poloze „ZAPNUTO“ pro všechny lety prováděné v podmínkách námrazy a ostatní vybavení používané k ochraně proti námraze nebo odmrazování by mělo být zapnuto podle panujících podmínek a dle doporučení uvedených v letové příručce. Podmínky námrazy by se měly nahlásit a mělo by se požádat o změnu hladiny nebo kurzu. Ve stoupání nebo klesání udržujte vysokou vertikální rychlost, aby se minimalizovala doba strávená v oblasti silné námrazy.

Neprovádějte ostré zatáčky, a pokud možno proveďte přímé přiblížení. Zvýšenou pozornost je třeba podmínkám námrazy věnovat během přiblížení a přistání. Zkontrolujte odledňovače/rozmrazovače na předních sklech kvůli zachování viditelnosti. Pádová rychlost může být mnohem vyšší než obvykle a přetažení může nastat bez varování. PIC musí zvážit použití vyšší IAS vzhledem ke struktuře a tloušťce ledu.

POZNÁMKA: AFM může stanovit zvýšení Vref, pokud letoun letěl v podmínkách námrazy.

##### Turbulence

Pokud z meteorologických podmínek, struktury mraků a traťové předpovědi vyplývá, že je turbulence pravděpodobná, palubní průvodčí by měli být předem upozorněni a cestujícím by měl být dán pokyn, aby se vrátili na svá sedadla a/nebo na nich setrvali a ujistili se, že mají pevně zapnuté své dvoubodové/vícebodové bezpečnostní pásy. Občerstvení a jiné nepřipevněné předměty by se měly uložit a zajistit až do okamžiku, kdy bude jasné, že riziko další turbulence pominulo. Je nutné zvážit let při rychlosti pro průlet turbulencí/Machově čísle doporučeném v AFM.

##### Střih větru

Piloti nesmí zapomínat na možný střih větru a musí být připraveni provést relativně ostré řídící pohyby a změny výkonu, aby vyrovnali jeho účinky.

Ihned po vzletu budou možnosti pilotova postupu omezené, protože obvykle již nastavil plný výkon a bude na doporučené rychlosti stoupání pro danou konfiguraci. Pokud rychle se měnící rychlost letu a/nebo rychlost stoupání/klesání naznačuje přítomnost střihu, zajistěte nastavení plného výkonu a snažte se dosáhnout maximálního vztlaku a maximální vzdálenosti od země. Podobně se v situaci, kdy k setkání se střihem dojde během přiblížení, zvyšte výkon a použijte řídící plochy k udržení rychlosti a rychlosti klesání v obvyklých mezích. V případě jakýchkoli pochybností by mělo být přiblížení ukončeno a mělo by se postupovat jako v případě vzletu výše. Kdykoli narazíte na střih větru, měli byste o něm co nejdříve informovat ATC.

#### Jet-stream

Vyvarujte se letů podél okraje jet-streamu kvůli možné související turbulenci. Piloti by si měli být vědomi dopadu zvýšené spotřeby paliva způsobené neočekávanými významnými čelními složkami větru, s nimiž je možné se setkat. Případně se lze jet-streamu vyhnout změnou trati a/nebo nadmořské výšky.

#### Turbulence v čistém vzduchu

Turbulenci v čistém vzduchu se někdy lze vyhnout změnou cestovní hladiny, pokud to provozní kritéria dovolují. Pomáhá přitom také sledování hlášení letadel.

#### Déšť, sníh a jiné srážky

Manévrování na zemi může vyžadovat použití menších pojížděcích rychlostí kvůli zohlednění sníženého brzdného výkonu ve sněhu, rozbředlém sněhu nebo stojící vodě. Současně může být k překonání odporu způsobeného znečištěním potřeba nastavení vyššího výkonu, takže velká pozornost by měla být věnována tomu, aby tryskový nebo vrtulový proud neodvál nezajištěné pozemní vybavení nebo znečištění do blízkosti letadla. Při pojíždění může být potřeba vzít v úvahu valy odklizeného sněhu a jejich blízkost ke křídlu a motorům. Doporučuje se odložit dokončení takových zásadních činností, jako je volba klapek, za účelem minimalizace nebezpečí poškození těchto ploch nebo nahromadění rozbředlého sněhu na jejich zatahovacích mechanismech. (Viz AFM.) Měly by se dodržovat větší vzdálenosti mezi letadly v řadě za sebou, aby se předešlo poškození způsobenému tryskovým nebo vrtulovým proudem.

Na dráze může být řízení směru negativně ovlivněno znečištěním povrchu. Kvůli pomalejšímu zrychlení se může prodloužit délka vzletu. Ze stejného důvodu se může prodloužit délka přerušeného vzletu a kvůli malému brzdnému účinku se ze stejných důvodů prodlouží délka přistání. Pokud je přistání na znečištěné dráze nevyhnutelné, měla by být jakákoli složka bočního větru výrazně pod obvyklým limitem pro suchou dráhu. (Viz AFM.) Dosednutí by mělo být provedeno tvrdě a na začátku dotykového pásma, příďové kolo by mělo být položeno co nejdříve a před použitím brzd kol by měly být použity zpomalovací prostředky, např. spoilery, rušiče vztlaku nebo zpětný tah, aby kola měla čas se roztočit. Pokud je letadlo vybaveno protiskluzovými brzdnými systémy, které jsou provozuschopné, měly by se použít ihned a v maximální míře. Silné srážky, s nimiž se letadlo setká za letu, mohou být spojeny s významnými sestupnými proudy a střihem větru. U některých letounů jsou v AFM stanoveny zvláštní postupy pro ovládání motoru a výrobu elektrické energie a tyto postupy se musí dodržet.

#### Písečné vichřice

Letu v aktivní písečné vichřici se vyhněte, kdykoli je to možné. Pokud se předpovídají nebo probíhají prachové vichřice, letouny na zemi by ideálně měly být přikryté. Případně by se měly připevnit všechny záslepky motorů a kryty pilotního prostoru i záslepky a „návleky“ pro různá sání a sondy systémů a přístrojů. Před letem by se kryty měly opatrně odstranit, aby se zajistilo, že v otvorech, které mají chránit, se neusadí nahromaděný prach.

#### Vulkanický popel

Atmosférické následky vulkanické aktivity mohou být pro letouny mimořádně nebezpečné. Průlet vulkanickým popelem může způsobit extrémní oděr všech dopředu směřujících částí letounu v takovém rozsahu, že viditelnost čelním sklem může být naprosto nemožná. Náběžné hrany aerodynamických a řídících ploch mohou být vážně poškozeny, údaje o rychlosti letu mohou být naprosto nespolehlivé kvůli ucpání hlavice Pitotovy trubice a motory mohou být natolik zaškrcené, že dochází k přerušování výkonu nebo dokonce vypnutí. V NOTAMech jsou popsány známé oblasti vulkanické aktivity, v nichž může být v atmosféře přítomen popel.

Letů do těchto známých oblastí je třeba se vyvarovat, zejména v noci nebo v denní dobu za předpovídaných podmínek IMC, kdy oblaky popela nemusí být vidět.

Z nahlášených případů, kdy letadla do této aktivity vletěla, vyplývá, že meteorologický radar nezachytí žádné odrazy, takže jedinými způsoby, jak se této aktivitě vyhnout, jsou NOTAMy nebo vizuální kontakt. V případě, že je vstup do oblaku popela nevyhnutelný, je bezprostředně nejdůležitější snažit se udržet všechny nebo některé motory v chodu a najít nejkratší cestu z oblaku ven, což může být směrem dolů.

#### Horské vlny

Tvoří se na závětrné straně horského pásma, když na ni z boku (přibližně v úhlu do 30°) vane silný vítr. Obvykle mají podobu stálých vln, jejichž nejvyšší a nejnižší body jsou od sebe vzdáleny několik mil. Mohou vyčnívat do výšky od 10 do 20 000 stop nad pásmo a táhnout se po větru do vzdálenosti od 200 do 300 mil.

Setkání s horskými vlnami je možné rozpoznat na základě dlouhodobého kolísání rychlosti a podélného sklonu letounu při letu v cestovní hladině. Kolísání může být velké, příliš velké pro udržování rychlosti autopilotem. Nezapomínejte, že na cestovních hladinách může být rozpětí mezi limity pro minimální a maximální rychlost malé. Účinek horských vln se s výškou snižuje. V normální cestovní nadmořské výšce obvykle při horských vlnách nedochází k turbulenci v čistém vzduchu, ledaže by byly spojeny s jet streamem nebo bouřkami.

Blízko země se lze v oblasti horské vlny setkat se silnou turbulencí nebo střihem větru. Tato část se označuje jako rotor závětrné vlny *(lee wave rotor)*, který je vyvolán oddělením proudů za horským pásmem. V silném rotoru závětrné vlny by se neměly provádět pokusy o vzlet nebo přistání. Při setkání se silnou turbulencí v malé výšce na závětrné straně horského pásma je nejrychlejší cestou ven let vzhůru. Pokud stoupání není možné, druhým nejlepším způsobem je zamířit přímo směrem pryč od pásma.

#### Výrazná teplotní inverze

Kolísání okolní teploty má dopad na výkonnost letounu. Inverze obvykle výkonnost ovlivní negativně. Závažnost tohoto vlivu se bude lišit podle typu letounu a provozní hmotnosti. Mezi příklady účinků inverze patří níže uvedené.

* Při setkání s velkou teplotní inverzí krátce po vzletu může dojít k závažnému zhoršení výkonnosti letounu ve stoupání, zejména při vysoké provozní hmotnosti. Podobně v případě, kdy letadlo provádí let s maximální přistávací hmotností omezenou faktory výkonnosti při stoupání po průletu, nemusí být dosaženo požadovaného gradientu.
* Schopnost letounu dosáhnout maximální cestovní nadmořské výšky se může výrazně snížit, pokud se na horních hladinách vyskytuje teplotní inverze, byť jen malého rozsahu. Může totiž letounu zabránit v tom, aby dosáhl preferované cestovní nadmořské výšky. Pokud se letoun setká s oblastí inverze v okamžik, kdy probíhá cestovní let v maximální nadmořské výšce, mohou být jeho zálohy proti aerodynamickému třepání natolik narušené, že je nutný sestup.
* Teplotní inverze v nižších výškách atmosféry jsou často provázeny zhoršující se dohledností a mohou po dlouhou dobu bránit rozptýlení mlhy.

### Turbulence v úplavu

Turbulence v úplavu vzniká tlakovou výměnou mezi dolní a horní plochou křídla. Tato tlaková výměna způsobuje, že od vnějších okrajů křídla se táhnou protisměrně rotující víry. Čím větší letadlo, tím větší tyto víry budou. Pole vírového proudění pokrývá oblast širokou přibližně jako dvojnásobek rozpětí křídel a hlubokou jako jednonásobek rozpětí křídel. Víry z obou okrajů zůstávají oddělené a budou unášeny větrem.

Víry budou klesat sestupovou rychlostí 400-500 fpm. Projevuje se tendence, že víry se „ustálí“ přibližně ve výšce 800 –1 000 ft pod dráhou letu letadla, které je vyvolalo.

Významná tvorba vírů začíná při rotaci, když se příďové kolo podvozku odlepí od země, a končí, když se příďové kolo podvozku dotkne země při přistání. Za velmi slabého větru nebo bezvětří se víry často pohybují do strany rychlostí přibližně 3 až 5 kts. Síla víru v průběhu času a se vzdáleností za letadlem klesá.

#### Kategorie letadel podle turbulence v úplavu

* Lehká (L) – letadlo s MTOM do 7 tun (včetně)
* Střední (M) – letadlo s MTOM od 7 do 136 tun
* Těžká (H) – letadlo s MTOM větší než 136 tun
* Super (J) – Airbus A380, B777

Letadla provozovaná [název provozovatele] spadají do kategorie turbulence v úplavu […].

#### Minimální rozstup

Letové posádky musí zajistit, aby ATC použila následující minimální časové rozstupy při odletu a konečném přiblížení.

Odlétající letadlo (letadlo kategorie STŘEDNÍ)

* 2 minuty, když odlétá za TĚŽKÝM letadlem nebo B757
* 3 minuty, když odlétá za Airbusem A380,B777
	+ - ze stejné dráhy;
		- z paralelní dráhy, která je vzdálena méně než 760 m/2500 ft;
		- na dráze s posunutým prahem dráhy a právě přistálo těžké letadlo;
		- v opačném směru než těžké letadlo, které provedlo nízké nebo nezdařené přiblížení;
* 3 minuty, když odlétá za TĚŽKÝM letadlem nebo B757 ze
* 4 minuty, když odlétá za Airbusem A380 - B777 ze
	+ - střední části stejné dráhy;
		- střední části paralelní dráhy, která je vzdálená méně než 760 m/2500 ft;

Minimální rozstup při konečném přiblížení (letadlo kategorie STŘEDNÍ)

* 3 minuty nebo 7 NM po letadle kategorie SUPER
* 2 minuty nebo 5 NM po TĚŽKÉM letadle nebo B757
* 3 NM po STŘEDNÍM nebo LEHKÉM letadle

#### Snížení minimálních rozstupů

Podle uvážení velitele letadla, a pokud to nemá vliv na bezpečnost letu, se mohou minima rozstupu podle odstavce 8.3.9.2 snížit, pokud je navázán vizuální kontakt s předchozím provozem a během celého přiblížení je možné udržet bezpečnost vzdálenost a rozstup nebo pokud panující podmínky větru ovlivňují pohyb turbulencí v úplavu takovým způsobem, že následující provoz není ohrožen.

Pokud nelze zajistit dostatečný rozstup nebo pokud navzdory dostatečnému rozstupu dojde k setkání s víry, doporučují se pro různé situace následující postupy, jak se vírům vyhnout:

* **Přistání za větším letadlem:** - Zůstaňte na dráze letu většího letadla nebo nad ní a přistaňte za jeho bodem dotyku;
* **Přistání za odlétajícím větším letadlem – křižující dráha.** Přeleťte nad dráhou letu většího letadla.
* **Přistání za odlétajícím větším letadlem – křižující dráha.** Zaznamenejte bod rotace většího letadla – pokud je za křížením, pokračujte v přiblížení, přistaňte před křížením. Pokud větší letadlo rotuje před křížením, neleťte pod dráhou letu většího letadla.
* **Odlet za větším letadlem.** Rotujte před bodem rotace většího letadla a pokračujte ve stoupání až nad dráhu letu většího letadla do bezpečné vzdálenosti od vírů v úplavu nebo, pokud to není možné, zůstaňte na návětrné straně dráhy letu většího letadla.

### Členové posádky na svých pracovních místech

LETOVÁ POSÁDKA

Členové letové posádky musí být na svém přiděleném pracovním místě od okamžiku, kdy se letoun poprvé začne pohybovat na začátku letu, dokud se nedostane na cestovní hladinu, a od okamžiku, kdy letoun začne klesat při přiblížení na letiště určení, dokud letoun nezůstane stát na přidělené parkovací stojánce po skončení letu. V cestovní hladině smí člen letové posádky s povolením PIC své přidělené pracovní místo opustit kvůli dohodnutému účelu a na dohodnutou dobu.

#### Použití náhlavní soupravy

(Viz NCC.OP.160)

Každý člen letové posádky vykonávající službu v pilotním prostoru nosí náhlavní soupravu s raménkovým nebo rovnocenným mikrofonem. Náhlavní souprava se používá jako základní přístroj pro hlasovou komunikaci s ATS:

na zemi:

* při přijímání povolení ATC při odletu prostřednictvím hlasové komunikace; a
* při spuštěných motorech;

při letu:

* pod převodní výškou; nebo
* 10 000 ft podle toho, která je vyšší;

a

* vždy, považuje-li to velitel letadla za nezbytné.

Za podmínek uvedených pod písm. (a) musí být raménkový mikrofon nebo rovnocenný mikrofon v poloze, která umožňuje obousměrnou rádiovou komunikaci.

### Používání poutacích zařízení

POSÁDKA

Během vzletu a přistání a kdykoli to PIC považuje v zájmu bezpečnosti za nezbytné, musí být každý člen posádky na svém přiděleném místě, řádně upoután určenými dvou- a vícebodovými bezpečnostními pásy. Každý člen letové posádky, pokud je na svém pracovním místě v pilotním prostoru, musí být během ostatních fází letu upoután bezpečnostními pásy.

CESTUJÍCÍ

PIC zajistí, aby každá osoba na palubě byla před vzletem poučena o tom, jak si zapnout a rozepnout bezpečnostní pás. PIC zajistí, aby před vzletem a přistáním, a kdykoli to považuje za nutné v zájmu bezpečnosti, byl každý cestující na palubě na svém sedadle a aby byl řádně upoután. Vícenásobné obsazení sedadel letounu je přípustné pouze jednou dospělou osobou a jedním malým dítětem mladším dvou let, které je bezpečně upoutáno dětským poutacím zařízením.

PO LETU

Cestující dostanou pokyn, aby zůstali sedět se zapnutými pásy, dokud letoun nezastaví a nebudou vypnuty motory. Člen posádky otevře dveře letounu a dává pozor na cestující, dokud se nedostaví schválený doprovod. PIC zajistí doprovod cestujících pěšky nebo dopravním prostředkem dle požadavků uvedených v předpisech místního letiště.

### Přístup do pilotního prostoru

Podle uvážení PIC a za vhodných atmosférických podmínek na cestovní letové hladině může být jednotlivým cestujícím povolena návštěva pilotního prostoru. PIC musí zůstat sedět na svém místě u řízení a musí mít zapnutý bezpečnostní pás.

### Použití neobsazených sedadel posádky

Velitel letadla může schválit použití neobsazených sedadel v pilotním prostoru v souladu s odstavcem 8.3.12.

### Ztráta pracovní schopnosti členů posádky

Ztráta pracovní schopnosti je vymezena jako stav, který ovlivňuje fyzické nebo duševní zdraví člena posádky během plnění jeho povinností a v jehož důsledku není člen posádky schopen tyto povinnosti řádně plnit. Ačkoli se nápravná opatření, která je možné přijmout v letounu v případě ztráty pracovní schopnosti letové posádky, liší podle konstrukce a velikosti pilotního prostoru i podle celkového počtu členů posádky letounu, níže jsou uvedeny všeobecné zásady.

ROZPOZNÁNÍ

Ztráta pracovní schopnosti se dělí na dvě kategorie – zjevná a lehká, přičemž lehká je potenciálně mnohem nebezpečnější. Včasné rozpoznání lehké ztráty pracovní schopnosti výrazně zlepší možnost udržení bezpečného a klidného letu. Prostředky k rozpoznání lehké ztráty pracovní schopnosti jsou uvedeny níže:

* Bdělost, pokud je o chyby členů posádky. Chyba nemusí být způsobena ztrátou pracovní schopnosti, ale může tomu tak být, a v každém případě je nutné ji napravit.
* Nenařízená odchylka od standardních provozních postupů (SOP). SOP představují standard přijatelné obvyklé provozní praxe, který lze používat jako měřítko výkonnosti členů posádky. SOP nejsou nezvratné, ale každá odchylka od SOP nebo jejich změna by měla být předem nařízena. Pokud tomu tak není, odchylky nebo změny se musí zpochybnit – mohou být naprosto oprávněné, ale tuto skutečnost je nutné potvrdit.
* Dodržování výše uvedeného umožňuje aktivaci „pravidla dvou sdělení“, které říká, že členové posádky musí být velmi podezřívaví, pokud jde o lehkou ztrátu pracovní schopnosti. Kdykoli člen posádky odpovídajícím způsobem nezareaguje na dvě ústní sdělení nebo kdykoli člen posádky nezareaguje na ústní sdělení související s významnou odchylkou od standardního letového profilu.

OPATŘENÍ PO ROZPOZNÁNÍ

V případě ztráty pracovní schopnosti u některého z pilotů převezme druhý pilot řízení letadla, neřídící pilot oznámí „Řídím“ *(I have control)* a převezme velení letu a přistane na prvním vhodném letišti. Pokud by navázán vizuální kontakt s dráhou a pokud je letoun připraven na bezpečné přistání a řízení není dotčeno ztrátou pracovní schopnosti člena posádky, přiblížení by mělo pokračovat.

* Pokud tomu tak není:
* Řiďte letoun a po zajištění řízení zapněte autopilota.
* Postarejte se o člena posádky neschopného výkonu práce, pokud není k dispozici jiný člen posádky, požádejte o pomoc cestujícího (cestující).
* Zabraňte členovi posádky neschopnému výkonu práce v ovládání nejdůležitějších řídících zařízení nebo spínačů tím, že mu navléknete a zapnete celý vícebodový bezpečnostní pás, sedadlo posunete co nejvíce dozadu a zajistíte jej v částečně sklopené poloze. (Přesunutí člena posádky neschopného výkonu práce z pilotního prostoru je proveditelné jen výjimečně.)
* Podejte kyslík na 100 %.
* Vyhlaste poplach, v plném rozsahu informujte o situaci ATS a pokračujte na nejbližší vhodné letiště, na kterém je možné zajistit lékařskou pomoc. Radarové vektory od ATC mohou výrazně snížit pracovní zátěž. Požádejte o přistavení sanitky k letounu po příletu.
* Členovi posádky, který není schopen výkonu práce, nedovolte další účast na provádění letu, ani když se cítí úplně v pořádku.
* Po přistání pojíždějte na obvyklou, avšak nejbližší použitelnou odbavovací plochu, kde jsou zařízení nejlépe umožňující rychlý odvoz člena posádky neschopného výkonu práce.

### Požadavky na bezpečnost v kabině

Vzhledem k tomu, že [název provozovatele] nezaměstnává palubní průvodčí, konečnou odpovědnost za veškeré úkoly související s bezpečností nese velitel letadla. V případě, že je na palubě letuška, je nutné jí i cestujícím jasně sdělit, že letuška nebude plnit žádné úkoly související s bezpečností.

#### Zajištění prostoru pro cestující a palubních bufetů

(Viz NCC.OP.170)

PIC na základě vizuální kontroly zajistí, aby před pojížděním, vzletem a přistáním byly všechny východy a únikové cesty prosty překážek. Obdobně zajistí před vzletem a přistáním a kdykoli je to považováno za nezbytné v zájmu bezpečnosti, aby veškeré vybavení a zavazadly byly správně zajištěny.

#### Kouření na palubě

(Viz NCC.OP.175)

Kouření na palubě není dovoleno během spouštění motorů, pojíždění, vzletu a přistání. V jinou dobu je dovoleno na základě rozhodnutí PIC. K informování cestujících se musí použít signalizace „Nekuřte“. Kouření je nepřípustné v prostoru toalet letadla.

### Postupy instruktáže cestujících

#### Instruktáž cestujících

(Viz NCC.OP.140)

PIC musí zajistit, aby cestující byli informováni o následujícím:

1. před vzletem
	1. použití bezpečnostních pásů (zapnuté po celou dobu, kdy sedí);
	2. nouzové východy;
	3. karta s bezpečnostními pokyny;

a v příslušných případech:

* 1. záchranné vesty;
	2. kyslíkové masky;
	3. záchranný člun;
	4. další nouzové vybavení na palubě pro potřebu cestujících; a:
1. dodržovat pokyny členů letové posádky při nouzových situacích a bez pokynu sám NEJEDNAT.

Pravidelní cestující (AMC1 NCC.OP.140):

* Pokud byl zaveden výcvikový program pokrývající všechny výše uvedené položky a cestující letadlem daného typu v posledních 90 dnech letěli, mohou vycvičení cestující letět bez nouzové instruktáže.

Uložení zavazadel a nákladu musí vyhovovat požadavkům uvedeným v NCC.OP.135.

### Vybavení pro zjišťování kosmického záření na palubě

[Název provozovatele] nebude letadla provozovat nad FL490. Proto není nutné přijmout žádná opatření.

### Politika v oblasti používání autopilota

Používáním autopilota se může snížit pracovní zátěž letové posádky. Proto je politikou [název provozovatele] používat autopilota, kdykoli je to možné.

Pro postupy a omezení autopilota viz příslušná letová příručka letadla.

### Postup omezování hluku

(Viz NCC.OP.120)

POSTUP OMEZOVÁNÍ HLUKU

Postupy omezování hluku minimalizují celkové vystavení hluku na zemi a současně udržují požadovanou úroveň letové bezpečnosti. Existuje několik způsobů, včetně přednostních drah a tratí i postupů omezování hluku pro vzlet, přiblížení a přistání. Vhodnost těchto postupů závisí na fyzické dispozici letiště a jeho okolí, ale ve všech případech je třeba upřednostnit bezpečnostní kritéria.

Piloti jsou povinni dodržet postupy omezování hluku speciálně zveřejněné pro každé letiště. Níže popsané postupy představují pouze vodítko, které má pilotům pomoci provést vzlet s nižším hlukem.

Pokud dojde k poruše motoru, postup snižování hluku by se měl ukončit. V takovém případě by se měl provést postup a profil poruchy motoru.

**POSTUP OMEZOVÁNÍ HLUKU ICAO PROC A/NADP 1:**



**Tah pro stoupání Minimální VFS**

**ŽÁDNÉ KLAPKY**

**Tah pro stoupání**

**V2 + 10 KIAS**

**KLAPKY PRO VZLET**

**Tah pro vzlet**

**V2 + 10 KIAS**

**KLAPKY PRO VZLET**

Tento postup má chránit oblasti, které se nachází v blízkosti letiště.

Z dráhy do výšky 1500 ft AGL (ICAO PROC A) nebo 800 ft AGL (NADP 1):

* tah pro vzlet;
* stoupat rychlostí V2 + 10 KIAS (nebo dle omezení sklonu trupu);
* klapky pro vzlet.

Ve výšce 1500 ft AGL (ICAO PROC A) nebo 800 ft AGL (NADP 1):

* snížit na tah pro vzlet;
* stoupat rychlostí V2 + 10 KIAS (nebo dle omezení úhlem trupu).

Ve výšce 3000 ft AGL:

* rychlost VFS (minimální);
* zatáhnout klapky dle plánu;
* plynule zrychlit na rychlost stoupání na trati.

**POSTUP OMEZOVÁNÍ HLUKU ICAO PROC B/NADP 2:**



**Tah pro vzlet**

**V2 + 10 KIAS**

**KLAPKY PRO VZLET**

**Tah pro vzlet**

**VFS**

**ŽÁDNÉ KLAPKY**

**Tah pro stoupání**

**VFS + 10 KIAS**

**Tah pro stoupání**

**Rychlost stoupání**

Tento postup má chránit oblasti, které se nachází daleko od letiště podél odletové dráhy letu.

Z dráhy do výšky 1500 ft AGL (ICAO PROC B) nebo 800 ft AGL (NADP 2):

* tah pro vzlet;
* stoupat rychlostí V2 + 10 KIAS (nebo dle omezení úhlem trupu);
* klapky pro vzlet.

Ve výšce 1000 ft AGL (ICAO PROC B) nebo 800 ft AGL (NADP 2):

* zrychlit na VFS;
* zatáhnout klapky dle plánu.

Když jsou klapky zatažené:

* udržovat VFS + 10 KIAS;
* snížit na tah pro stoupání.

Ve výšce 3000 ft AGL:

* plynule zrychlit na rychlost stoupání na trati.

## LVTO

[Název provozovatele] nemá oprávnění k LVTO. Vzlety do 400 metrů se nebudou provádět.

## ETOPS

Provoz ETOPS se na [název provozovatele] jako provozovatele NCC nevztahuje.

## Použití seznamů minimálního vybavení

(NCC.IDE.A)

Seznam minimálního vybavení (MEL) uvádí veškeré vybavení, systémy a součásti, které musí být před letem provozuschopné. V MEL jsou uvedeny položky, které mohou být nefunkční, přičemž neohrozí pokračování letu, společně s dalšími omezeními, která se na tyto položky neschopné provozu mohou vztahovat. MEL má povolit provoz s vybavením nebo součástmi, které jsou neschopné provozu, po stanovenou dobu, dokud údržba nebude moci tyto položky opravit.

MEL opravňuje PIC k řízení letounu se stanoveným nefunkčním vybavením nebo součástmi, je však třeba zdůraznit, že bez ohledu na ustanovení MEL není PIC povinen letět s konkrétní závadou nebo závadami, pokud by tyto závady mohly podle jeho názoru negativně ovlivnit bezpečnost letu.

MEL tvoří součást kapitoly „Seznam minimálního vybavení“ části B provozní příručky pro každý dotčený typ letounu, avšak zveřejňuje se jako samostatný, aby bylo snazší jej používat.

Každý MEL vychází ze základního seznamu minimálního vybavení (MMEL), který připravuje držitel typového osvědčení a schvaluje certifikační úřad. Příslušný MMEL, na kterém je založen MEL, musí být přijatelný pro příslušný úřad. Příslušný úřad jednotlivý MEL před použitím schválí, MEL se neodchýlí se od omezení a nouzových postupů uvedených v letové příručce letadla (AFM) ani od příslušné směrnice o letové způsobilosti a nebude méně restriktivní než MMEL.

Ustanovení MEL jsou použitelná do okamžiku, kdy se letoun poprvé vlastním pohonem pohne; následně je na úsudku PIC, zda by let měl pokračovat, když se závada projeví až po zahájení letu.

Všechny položky neuvedené v MEL, které souvisí s letovou způsobilostí letounu, musí být před odletem provozuschopné.

Vybavení, které se nevyužívá pro bezpečný provoz letounu, např. vybavení bufetů nebo předměty pro pohodlí cestujících, nejsou ve MEL uvedeny a nevyžaduje se, aby byly funkční.

### Aktualizace MEL

Výrobce základní seznam minimálního vybavení průběžně aktualizuje. Provozovatel aktualizace MMEL sleduje, a pokud se to vyžaduje, upraví svůj MEL s příslušnými aktualizovanými částmi MEL do 90 dnů. Poté se jedno vyhotovení MEL opět zašle příslušnému úřadu.

## Ostatní typy letů

Vzhledem k tomu, že [název provozovatele] je neobchodním provozovatelem a není držitelem AOC, tato kapitola se týká jen letů, které se neprovádí k naplnění hlavního účelu provozu, což je umožnit přepravu pracovníků společnosti buď prostřednictvím letů pro přepravu cestujících, nebo letů sloužících k přemístění letadel.

### Cvičné lety

PIC cvičného letu musí mít kvalifikaci a průkaz způsobilosti jako letový instruktor (TRI) pro dané letadlo. Použijí se meteorologická minima (základna nejnižší význačné oblačné vrstvy a dohlednost) stanovená pro příslušný typ letadla, přiblížení a letiště.

Během cvičných letů smí být na palubě pouze členové letové posádky, kteří se výcviku účastní, a/nebo zástupci úřadu.

### Přezkoušení odborné způsobilosti LPC/OPC

PIC cvičného letu musí mít kvalifikaci a průkaz způsobilosti jako examinátor (TRE) a letový instruktor (TRI) pro dané letadlo.

Použijí se meteorologická minima (základna nejnižší význačné oblačné vrstvy a dohlednost) stanovená pro příslušný typ letadla, přiblížení a letiště.

Simulované nouzové postupy se musí provést způsobem zajišťujícím, že letoun ani posádka nebudou ohroženi.
Během cvičných letů a letů v rámci přezkoušení odborné způsobilosti smí být na palubě pouze členové letové posádky, kteří se výcviku účastní, a/nebo zástupci úřadu.

### Servisní zkušební lety

Servisní zkušební lety se provádí, když se vyžadují zkoušky/kontroly letadla a/nebo jeho systémů za letu.

Zkušební let se musí provést po zvláštních údržbě a/nebo opravě na letadle a na zvláštní žádost úřadu.

Tyto lety se provádí s minimálním počtem členů letové posádky podle AFM. Na letový provoz pro zkušební lety by se měli přidělovat pouze zkušení piloti. Pokud to vyžaduje druh zkušebního letu, mohou být na palubě vedle minimální posádky i technici, mechanici nebo inspektoři, kteří se přímo podíleli na předešlé práci/prohlídce letadla. Do letového deníku se musí uvést jako další členové posádky.

Odpovědný technik poskytne letové posádce instruktáž

* o důvodu zkušebního letu,
* o zkušebním programu, a
* o tom, jak předešlá práce může ovlivnit letovou způsobilost letadla.

### Simulované situace za letu

(Viz NCC.OP.200)

Velící pilot nesmí během přepravy cestujících nebo nákladu simulovat:

* situace vyžadující použití mimořádných nebo nouzových postupů; nebo
* let v meteorologických podmínkách pro let podle přístrojů (IMC).

Aniž jsou dotčena ustanovení písmene a), pokud jsou schválenou organizací pro výcvik prováděny výcvikové lety, mohou být takové situace simulovány s piloty-žáky na palubě.

## Požadavky na kyslík

(Viz NCC.OP.210)

### Zásoby kyslíku

Požadované množství doplňkové zásoby kyslíku se určí na základě kabinové tlakové nadmořské výšky, doby trvání letu a předpokladu, že v tlakové nadmořské výšce nebo v bodě letu, který je z hlediska potřebného kyslíku nejkritičtější, dojde k poruše tlakování kabiny. Po této poruše bude letadlo klesat v souladu s nouzovými postupy uvedenými v traťové dokumentaci na bezpečnou nadmořskou výšku pro prolétanou trať, která umožní pokračovat v bezpečném letu a přistát.

### Použití doplňkové zásoby kyslíku

PIC je povinen zajistit, aby všichni členové posádky použili doplňkovou zásobu kyslíku v případě, že kabinová nadmořská výška bude déle než 30 minut větší než 10 000 ft.

Pokud by kabinová nadmořská výška přesáhla 13 000 ft, kyslík je povinný pro všechny členy posádky.

### Ochranné dýchací přístroje

Letadla [název provozovatele] jsou vybavena jedním ochranným dýchacím přístrojem (PBE), která by se měl použít, pokud by bylo nutné uhasit požár na palubě.

# Nebezpečné zboží

## Obecná ustanovení

Nebezpečným zbožím jsou předměty nebo látky, které mohou při přepravě leteckou cestou představovat značné riziko pro zdraví, bezpečnost, majetek nebo životní prostředí a které jsou klasifikovány podle tabulky 3.1 technických pokynů ICAO nebo tabulky 4.2 předpisů IATA o nebezpečném zboží.

### Politika provozovatele

[Název provozovatele] nesmí přepravovat deklarované nebezpečné zboží.

### Přejímka, nakládání a ukládání nebezpečného zbožím ve vyňatém množství

Viz IATA tabulku 2.3A „Ustanovení o nebezpečném zboží přepravovaném cestujícími nebo posádkou“.

#### DG v majetku provozovatele

Některé nebezpečné zboží tvoří součást majetku nebo vybavení provozovatele během letového provozu.

Patří sem:

* Vybavení letadel – které může být jinak klasifikováno jako nebezpečné zboží, ale musí být na palubě letu vyhovujícího letové způsobilosti a provozním předpisům, nebo které schválil stát provozovatele kvůli splnění zvláštních požadavků.
* Spotřební zboží – aerosoly, alkoholické nápoje, parfémy, kolínské vody, zápalky a zapalovače na zkapalněný plyn, které provozovatel přepravuje na palubě letadla k použití pro služby za letu.

### Nouzové situace s nebezpečným zbožím

#### Obecné úvahy

V případě incident nebo nehody s nebezpečným zbožím by se měla zohlednit následující obecná criteria (pokud to čas a situace dovolí): Nouzové postupy hašení požárů nebo odstranění kouře, které se musí provést: Uplatnění vhodných nouzových postupů odstranění kouře mohou snížit koncentraci kontaminace a pomoci zabránit opakované cirkulaci kontaminovaného vzduchu. Snížením nadmořské výšky se sníží rychlost odpařování kapalin a může se snížit i rychlost unikání (ale může se zvýšit rychlost hoření). Stupeň ventilace: Šance na přežití jsou mnohem větší, pokud se zajistí maximální ventilace kabiny. Zákaz kouření: Pokud je přítomen kouř a výpary, musí být vydán zákaz kouření.

#### Kontrolní seznam pro incidenty s nebezpečným zbožím

Na základě obecných kritérií se následující kontrolní seznamy považují za vhodnou pomůcku v případě incidentu/nehody s nebezpečným zbožím:

##### Letová posádka

**Po zavření dveří/během letu**

* Dodržujte příslušné nouzové postupy letounu pro uhašení požáru nebo odstranění kouře.
* Zákaz kouření na palubě.
* Zvažte přistání co nejdříve.
* Zvažte vypnutí nedůležité elektrické energie.
* Zjistěte zdroj kouře/výparů/požáru.

**Po přistání**

* Před otevřením dveří zavazadlového prostoru nechte cestující a posádku vystoupit. Dveře prostoru by se neměly otvírat, pokud zasahují tísňové služby.
* Informujte pozemní personál/tísňové služby o povaze předmětu a kde je uložen.
* Proveďte příslušný zápis do technického deníku letounu.
* Ujistěte se, že únik nebo rozlití nebezpečného zboží nepoškodilo nebo nekontaminovalo konstrukci nebo systémy letounu.
* Odstraňte kontaminaci, ke které došlo.

## Zbraně a střelivo

### Obecná ustanovení

Usnesením IATA 745a se řídí přejímka střelných zbraní, střeliva a jiných zbraní, zatímco ICAO se zabývá DG – střelivem v TI a v příloze 17 o zbraních.

Zbraně a střelivo se musí přepravovat v prověřených zavazadlech a/nebo ukládat v letounu na místě, do kterého nemají cestující během letu přístup.

### Uvědomění PIC

Před letem musí být PIC sděleny informace o zbraních nebo střelivu, které se mají přepravovat na palubě, včetně jejich umístění. Přeprava ozbrojených bezpečnostních pracovníků je dovolena, avšak kvůli zajištění bezpečnosti musí být PIC informován a musí dohlížet na prověření na letišti. PIC zajistí, aby zbraně byly po dobu, po kterou se budou nacházet na palubě letadla, bezpečné a aby z nich bylo vyndáno střelivo. Zbraň zůstane až do přistání uložená v palubním bufetu a bude z ní vyndáno střelivo.

### Sportovní zbraně

#### Politika

Sportovní pušky/brokovnice, lovecké pušky, sportovní pistole/revolvery je možné přepravovat jen v prověřených zavazadlech pod podmínkou, že střelné zbraně nejsou nabité a jsou náležitě zabalené.

#### Zabalení

Lovecké a sportovní pušky musí být náležitě zabaleny ve schránkách ze dřeva, kovu, vláken, styroporu atd.

Se souhlasem provozovatele je dovoleno přepravovat, pouze jako prověřené zavazadlo, bezpečně zabalené náboje (pouze UN 0012 nebo UN 0014), v úseku 1.4S, v množství nepřesahujícím 5 kg hrubé hmotnosti na osobu pro vlastní potřebu dané osoby, kromě střeliva s výbušnými nebo zápalnými projektily. Náboje musí být zabaleny (dle ustanovení ICAO TI) v pevné vnější schránce a uvnitř musí být chráněny proti otřesům a zajištěny před uvedením do pohybu, aby nemohlo dojít k jejich náhodné aktivaci.

#### Předpis pro členy posádky

Letecký personál ve službě u sebe nesmí nosit soukromé zbraně.

# Bezpečnost – ochrana před protiprávními činy

## Zabezpečení pilotního prostoru

Pokud žádné letadlo provozované [název provozovatele] není vybaveno dveřmi pilotního prostoru, nepoužijí se žádná ustanovení.

# Řešení a hlášení událostí

(Viz nařízení (EU) č. 376/2014 o hlášení událostí a (EU) č. 965/2012 o letovém provozu, ORO.GEN.160)

[Název provozovatele] hlásí CAA všechny události vymezené v AMC 20-8 a oblaky vulkanického popela, s nimiž se letadlo během letu setká.

Viz požadavky příslušného úřadu [provozovatel].

Cílem programu hlášení událostí je:

* umožnit posouzení bezpečnostních dopadů každého incidentu nebo nehody, včetně dřívějších událostí podobné povahy, aby bylo možné zahájit potřebná opatření; a
* zajistit účinné rozšíření informací o příslušných incidentech a nehodách, aby se z nich mohli poučit ostatní.

## Definice nehody, incident a události

Nehoda

* znamená událost spojenou s provozem letadla, která nastane mezi okamžikem nástupu osob do letadla s úmyslem letět a okamžikem výstupu všech těchto osob, přičemž během této doby:
* byl někdo smrtelně nebo těžce zraněn následkem:
	+ - toho, že byl v letadle, nebo
		- přímého kontaktu s kteroukoli částí letadla včetně částí, které se od letadla oddělily, nebo
		- přímým působením proudu plynů vytvořených letadlem vytvořených letadlem,
* s výjimkou případů, kdy ke zranění došlo přirozeným způsobem nebo způsobil-li si ho postižený sám nebo bylo-li způsobeno jinou osobou anebo jestliže šlo o černého pasažéra ukrývajícího se mimo prostory normálně používané pro cestující a posádku; nebo
* letadlo bylo poškozeno nebo trpí konstrukční závadou tak, že toto poškození nepříznivě ovlivňuje pevnost konstrukce, provozní nebo letové charakteristiky letadla a obvykle by vyžadovala rozsáhlou opravu nebo výměnu postižené části, s výjimkou poruchy nebo poškození motoru, nebo je-li omezeno na pouhý motor (včetně jeho krytu nebo příslušenství), vrtule, okrajové části křídel, antény, sondy, lopatky, pneumatiky, brzdy, kola, aerodynamické kryty, panely, kryty podvozkových šachet, okna, povrch letadla (například malá promáčknutí nebo proražené díry), nebo s výjimkou menšího poškození listů hlavního rotoru, listů ocasního rotoru, podvozku a poškození, které je důsledkem krupobití či srážky s ptákem (včetně děr v krytu radarové antény);
* letadlo je nezvěstné nebo je zcela nedostupné.

Incident

* Incident znamená událost, jinou než nehodu, spojenou s provozem letadla.

Vážný incident

* Incident, jehož okolnosti naznačují vysokou pravděpodobnost nehody.

Událost

* znamená událost související s bezpečností, která ohrožuje nebo která by, pokud by se nenapravila nebo neřešila, mohla ohrozit letadlo, osoby na jeho palubě nebo jiné osoby a která zahrnuje zejména nehody a vážné incidenty.

Pro seznam příkladů povinně hlášených událostí viz EASA AMC 20-8.

## Formuláře, které se mají použít

Všechny incidenty, nehody a události se musí nahlásit na příslušném formuláři [provozovatel uvede používané formuláře].

## Hlášení nehod, incident a událostí

PIC a v případě jeho nepřítomnosti jiný člen letové posádky, jmenovaná osoba nebo provozovatel letadla okamžitě nahlásí nehodu nebo vážný incident níže uvedeným úřadům.

Na žádost úřadu provozovatel do 14 dnů předloží podrobné následné hlášení.

 [Kontaktní údaje příslušného úřadu provozovatele]

Hlášení musí obsahovat:

* jméno a pobyt osoby podávající hlášení,
* místo a čas nehody nebo vážného incidentu,
* značku, typ, volací znak nebo imatrikulaci dotčeného letadla,
* název provozovatele letadla,
* povahu letu, letiště odletu a letiště určení,
* jméno velícího pilota,
* počet členů posádky a cestujících,
* údaje o zraněních a/nebo rozsahu škody,
* v příslušných případech údaje o nebezpečném zboží,
* znázornění nehody nebo vážného incidentu.

Kopie založených formulářů hlášení se předají NPFO a vedoucímu pracovníkovi pro shodu a bezpečnost k posouzení a případné aktivaci plánu reakce v případě nouze.

Incidenty a události se musí co nejdříve ústně nahlásit NFPO a nesmí se zapomínat, že po přezkoumání a posouzení události musí být do 72 hodin od incidentu/události podáno hlášení, které se musí zaslat výše uvedenému příslušnému úřadu.

Hlášení, která se týkají ATS, se podávají u [příslušný úřad provozovatele – kontaktní údaje].

Kopie hlášení se přepošle NPFO a vedoucímu pracovníkovi pro shodu a bezpečnost.

### Ústní oznámení incidentů ATS

V případě překročení bezpečné vzdálenosti mezi letadly za letu/situací, při kterých téměř došlo k nebezpečné blízkosti dvou letadel, kdy nejméně jedno letadlo bylo provozováno podle IFR a kdy byl nutný nebo by byl vhodný odkláněcí manévr, aby se zabránilo střetu, nebezpečné situaci nebo jinému problému souvisejícímu s ATS, se doporučuje bez prodlení podat příslušnému stanovišti ATS odpovídající hlášení předem prostřednictvím rádiového vybavení.

Pokud posádka zjistí potenciální hrozbu střetu s ptákem, incident s nebezpečným zbožím nebo jiný nebezpečný stav, doporučuje se jejich nahlášení ATS prostřednictvím rádiového vybavení.

### Písemná hlášení incidentů pro ATS

Po přistání by se hlášení podané prostřednictvím rádiového vybavení mělo co nejrychleji potvrdit písemně, aby se v případě potřeby přispělo k objektivnějšímu zjištění příčin nahlášením doplňujících, důležitých a opravných informací.

## Interní postupy hlášení provozovatele

Pracovníci, kteří se podílí na provozu letu, musí velícímu pilotovi okamžitě nahlásit každý incident, který ohrozil nebo mohl ohrozit let, a poskytnout mu všechny relevantní informace.

## Uchovávání záznamů letových údajů a záznamů zapisovače hlasu v pilotním prostoru

(Viz NCC.GEN.145)

Po nehodě, vážném incidentu a události zjištěné vyšetřujícím orgánem provozovatel letadla musí uchovávat originální zaznamenané údaje po dobu 60 dnů nebo po jinou dobu určenou vyšetřujícím orgánem.

O nutnosti vyjmout zapisovače z letadla rozhodne vyšetřující orgán po náležitém zohlednění závažnosti události a jejích okolností, včetně dopadu na provoz.

Pokud došlo k nehodě, [název provozovatele] přijme všechna opatření k zajištění toho, aby zapisovač letových údajů (FDR) a zapisovač hlasu v pilotním prostoru (CVR) nebyl zapnutý, dokud tato zařízení neposoudí zástupce příslušného úřadu.

Posádce nebo zástupci údržby se doporučuje vytáhnout a zajistit příslušné elektrické jističe, aby se zabránilo znehodnocení údajů vlivem neúmyslného zapnutí proudu v letadle.

Pokud bylo po incidentu nebo události podáno hlášení příslušnému úřadu, [název provozovatele] zajistí, aby dotčené letadlo nebylo pod proudem dohromady déle než 20 hodin od okamžiku, kdy podle hlášení posádky k události došlo.

Na tuto dobu musí posádka vytáhnout a zajistit elektrický jistič CVR a provoz letadla musí probíhat podle ustanovení MEL.

Jestliže příslušný úřad nebo jeho zástupce požadují zajištění dat za danou dobu letu, zařízení budou příslušnému úřadu zpřístupněna ke stažení dat ihned poté, co o ně zažádají.

Použití záznamů FDR

Záznamy FDR se nesmí použít pro účely jiné než pro vyšetřování nehody nebo incidentu, u něhož se vyžaduje povinné hlášení, s výjimkou případů, kdy jsou tyto záznamy:

* použity výhradně pro účely letové způsobilosti nebo údržby;
* anonymizovány; nebo
* posádka udělila písemný souhlas, a
* zpřístupněny zabezpečenými postupy.

Použití záznamů CVR

Záznamy CVR se nesmí použít pro účely jiné než pro vyšetřování nehody nebo incidentu, u něhož se vyžaduje povinné hlášení, s výjimkou případů, kdy s tím všichni dotčení členové posádky souhlasí.

# Pravidla létání

Všechny osoby, které se podílí na letovém provozu, musí dodržovat mezinárodní smlouvy a úmluvy a evropské a vnitrostátní předpisy leteckého práva států, v nichž provoz probíhá a které jsou přelétávány.

## Pravidla pro let za viditelnosti a pravidla pro let podle přístrojů

* Použijí se SERA – Evropská standardizovaná pravidla létání.

## Územní použitelnost pravidel létání

Toto nařízení se vztahuje na uživatele vzdušného prostoru a na letadla:

* provádějící lety do Evropské unie, v rámci Evropské unie a z Evropské unie;
* se státními značkami a poznávacími značkami členského státu Unie a provádějící lety v jakémkoli vzdušném prostoru v rozsahu, který není v rozporu s pravidly zveřejněnými daným státem, který má pravomoc nad přelétávaným územím.

Rozdíly oproti nařízení SERA a smlouvám se státy, které nejsou členy Evropské unie, jsou uvedeny v následujících částech [XXX příručka]:

* Pravidla létání,
* Nouze, a
* Vstupní požadavky.

Pro konkrétní zemi viz část C této příručky.

## Komunikační postupy, včetně postupů při ztrátě spojení

Letadlo provozované jako řízený let musí nepřetržitě sledovat hlasovou komunikaci letadlo–země na příslušném komunikačním kmitočtu a v případě potřeby navázat obousměrné spojení s příslušným stanovištěm ATC.

Postupy při ztrátě spojení jsou popsány v [XXX příručka], kapitola Nouze.

Pro konkrétní zemi viz část C této příručky.

Je-li to vhodné, měla by se na sekundárním rádiovém zařízení nepřetržitě poslouhat nouzová frekvence 121,5.

## Informace a pokyny ohledně zakročování proti civilním letadlům

S výjimkou zákroku a doprovodné služby poskytované na žádost letadla velící pilot civilního letadla, proti kterému se zakročuje, musí:

* okamžitě plnit instrukce zakročujícího letadla, vyhodnocovat vizuální signály a odpovídat na ně;
* je-li to možné, uvědomit příslušné stanoviště letových provozních služeb;
* pokusit se navázat rádiové spojení se zakročujícím letadlem nebo s příslušným stanovištěm řídícím zakročování pomocí všeobecného volání na tísňovém kmitočtu 121,5 MHz s udáním identifikace letadla, proti kterému se zakročuje, a povahy letu; pokud spojení nebylo navázáno a je-li to možné, opakovat toto volání na tísňovém kmitočtu 243 MHz;
* je-li letadlo vybaveno odpovídačem SSR, nastavit mód A, kód 7700, pokud neobdrží jiné instrukce od příslušného stanoviště letových provozních služeb;
* je-li letadlo vybaveno systémy ADS-B nebo ADS-C, nastavit příslušnou nouzovou funkci, je-li k dispozici, pokud neobdrží jiné instrukce od příslušného stanoviště letových provozních služeb.

[Tabulky s instrukcemi a vizuálními signály jsou připojeny v příloze X této příručky a ve formě informačních materiálů jsou k dispozici v každém letadle společnosti.]

## Letištní signály, signalista a nouzové ruční signály

Při zpozorování nebo přijetí jakýchkoli signálů uvedených v příloze X této příručky musí letadlo provést to, co se daným signálem požaduje.

Informační materiály s tabulkami těchto signálů jsou k dispozici v každém letadle společnosti.

## Systém času používaný při provozu

 Musí se používat světový koordinovaný čas (UTC), vyjadřovaný v hodinách, minutách, a pokud se požaduje, v sekundách 24hodinového dne začínajícího o půlnoci

Kontrola času se musí provést před zahájením řízeného letu a vždy během letu, když je to nezbytné.

## Letová povolení, dodržování letového plánu a hlášení poloh

### Letové povolení

Letové povolení musí být získáno před zahájením řízeného letu nebo části letu prováděné jako řízený let. Takové povolení se musí vyžádat podáním letového plánu stanovišti řízení letového provozu

* Jestliže povolení velícímu pilotovi letadla nevyhovuje, musí o tom informovat řízení letového provozu. Řízení letového provozu v takových případech vydá opravené povolení, je-li to proveditelné.
* Kdykoli letadlo žádá přednostní povolení, musí svoji žádost, jestliže to příslušné stanoviště řízení letového provozu požaduje, zdůvodnit.

Možné znovupovolení za letu

* Jestliže se před odletem předpokládá s ohledem na vytrvalost letu a možnost znovupovolení za letu, že bude přijato rozhodnutí pokračovat na změněné letiště určení, musí se o tom uvědomit příslušná stanoviště řízení letového provozu tím, že se v letovém plánu uvede informace týkající se změněné tratě (je-li známa) a změněného letiště určení
* Na řízeném letišti nesmí letadlo na provozní ploše pojíždět bez povolení letištní řídící věže a musí plnit všechny příkazy vydané tímto stanovištěm.

Definice: „letovým plánem“ se rozumí předepsané informace vztahující se k zamýšlenému letu letadla nebo jeho části, poskytované stanovištím letových provozních služeb. Může být „podáno“ nebo předáno prostřednictvím ústní/digitální komunikace.

### Dodržování letového plánu

Letadlo musí dodržovat platný letový plán nebo příslušné části platného letového plánu pro řízený let, pokud si nevyžádá a nezíská povolení změny od příslušného stanoviště ATC.

Pokud vznikne stav nouze, který si vynutí okamžitou reakci letadla, musí být příslušnému stanovišti ATS oznámeno, jakmile to okolnosti dovolí, jaká byla provedena opatření a že tato opatření byla vynucena stavem nouze.

### Hlášení poloh

Pokud příslušný úřad nebo příslušné stanoviště letových provozních služeb za podmínek určených tímto úřadem nestanoví jinak, řízený let musí co možná nejdříve hlásit příslušnému stanovišti letových provozních služeb čas a hladinu přeletu každého povinného bodu hlášení spolu se všemi dalšími požadovanými informacemi

Podobně se musí hlásit polohy vůči dalším bodům, když tak požaduje příslušné stanoviště letových provozních služeb. Nejsou-li body hlášení stanoveny, hlášení poloh se musí provádět v intervalech předepsaných příslušným úřadem nebo stanovených příslušným stanovištěm letových provozních služeb.

## Vizuální signály používané k varování letadla, které bez povolení letí omezeným, zakázaným nebo nebezpečným prostorem nebo se do něj chystá

K varování letadla, které ve dne i v noci bez povolení letí omezeným, zakázaným nebo nebezpečným prostorem nebo se do něj chystá vlétnout, se jako vizuální signála použije série střel vypalovaných ze země po 10 sekundách, z nichž každá při výbuchu vydává červené a zelené světlo nebo hvězdy.

Letadlo musí provést nezbytná opravná opatření.

## Postupy letové posádky, která zpozoruje nehodu nebo přijme tísňové vysílání

Kdykoli velící pilot letadla zachytí tísňové vysílání, je-li to možné, musí:

* potvrdit tísňové vysílání;
* zaznamenat polohu letadla v tísni, je-li udána;
* určit směr vysílání;
* informovat o tísňovém vysílání příslušné záchranné koordinační centrum nebo stanoviště letových služeb a poskytnout všechny dostupné informace; a
* během čekání na pokyny dle svého uvážení pokračovat směrem k poloze uvedené ve vysílání.

## Vizuální kódy země – letadlo, které mají použít přeživší, použití signálů

Při zpozorování jakýchkoli signálů uvedených v dodatku přílohy 12 ICAO musí letadlo provést to, co se daným signálem požaduje.

Informační materiály s těmito signály jsou k dispozici v každém letadle společnosti.

## Tísňové a pilnostní signály

Následující signály použité buď spolu, nebo jednotlivě znamenají, že letadlu hrozí vážné a bezprostřední nebezpečí a že požaduje okamžitou pomoc:

* signál, vyslaný radiotelegraficky nebo jakýmkoli jiným způsobem signalizace, sestávající ze skupiny písmen SOS (… — — — … v Morseově abecedě);
* radiotelefonický tísňový signál, sestávající z mluveného slova MAYDAY;
* tísňová zpráva vyslaná datovým spojem, která má stejný význam jako slovo MAYDAY;
* rakety nebo střely vydávající červené světlo, vystřelované jednotlivě v krátkých intervalech;
* padákové světlice vydávající červené světlo;
* nastavení odpovídače do módu A, kód 7700.

Následující signály použité buď spolu, nebo jednotlivě znamenají, že letadlo si přeje vyslat zprávu o obtížích, které je nutí k přistání, aniž by vyžadovalo okamžitou pomoc:

* opakované rozsvěcování a zhasínání přistávacích světel; nebo
* opakované rozsvěcování a zhasínání polohových světel takovým způsobem, aby se zřetelně odlišilo od zábleskových polohových světel.
* Následující signály použité buď spolu, nebo jednotlivě znamenají, že letadlo chce vyslat velmi naléhavou zprávu týkající se bezpečnosti lodě, letadla nebo jiného vozidla nebo některé osoby na palubě nebo v dohledu:
* signál, vyslaný radiotelegraficky nebo jakýmkoli jiným způsobem signalizace, sestávající ze skupiny písmen XXX (—..— —..— —..— v Morseově abecedě);
* radiotelefonický pilnostní signál, sestávající z mluvených slov PAN, PAN;
* pilnostní zpráva vyslaná datovým spojem, která má stejný význam jako slova PAN, PAN.

# Přenosná elektronická zařízení (PED) a elektronické letové informační zařízení (EFB)

(Viz NCC.GEN.130 podle AMC 20-25)

***Poznámka: Tato kapitola je volitelná a pro některé provozovatele může být nepoužitelná.***

## Úvod

[Správce EFB – vyplní provozovatel]

### Obecná filosofie, prostředí a tok dat EFB

Obsah a struktura této příručky vychází z doporučení EASA v AMC 20-25 a poradenském materiálu. Nerelevantní položky z AMC a GM byly v této příručce omezeny nebo vynechány vzhledem k velikosti provozu (1 letadlo a 5 pilotů). Provozovatel provozuje EFB typu 1 ve formě hardwaru IPAD se softwarem typu A a B, v kombinaci s MFD letadla pro zobrazování map. EFB typu 1 není určeno k užívání během kritických fází letu, kdežto MFD pro zobrazování map se může užívat během všech fází letu. Neexistuje žádná papírová záloha, kromě QRH uchovávané na palubě.

Systém EFB byl navržen a schválen k užívání během následujících fází letu:

* 1. Předletová
	2. Pojíždění
	3. Let v cestovním režimu
	4. Po přistání
	5. Poletová

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Pořadí | Fáze | Začátek fáze |
| 1 | PŘEDLETOVÁ | ELEKTRICKÁ ENERGIE POUŽITA PRO PŘÍPRAVU LETADLA NEBO PROSTORU POSÁDKY |
| 2 | POJÍŽDĚNÍ | SPUŠTĚNÍ 1. MOTORU SE ZÁMĚREM POJÍŽDĚT NA VZLET  |
| 3 | VZLET | VSTUP NA AKTIVNÍ DRÁHU PRO VZLET |
| 4 | LET V CESTOVNÍM REŽIMU | VÝŠE NEŽ 1 500 FT AGL NEBO MSA, PODLE TOHO, CO JE VYŠŠÍ (PO VZLETU NEBO PRŮLETU) |
| 5 | PŘIBLÍŽENÍ | SESTUP POD 1 500 FT AGL NEBO MSA, PODLE TOHO, CO JE VYŠŠÍ |
| 6 | PŘISTÁNÍ | V RÁMCI ÚSEKU KONEČNÉHO PŘIBLÍŽENÍ DANÉHO PŘIBLÍŽENÍ |
| 7 | PO PŘISTÁNÍ | OPUŠTĚNÍ AKTIVNÍ DRÁHY A/NEBO CHRÁNĚNÉ OBLASTI (LVO) |
| 8 | POLETOVÁ | VŠECHNY MOTORY VYPNUTY  |

Žlutohnědě vyznačené letové fáze jsou považovány za „KRITICKÉ LETOVÉ FÁZE“ pro všechny záměry a účely související s EFB. To znamená, že pro tyto fáze letu mohou existovat určitá omezení provozu EFB. V každém případě musí být piloti při provozu EFB (pokud byl schválen) během těchto fází pozorní a mimořádně opatrní, aby zamezili rozptýlení od kritických letových povinností a souvisejících úkolů.

### Architektura systému EFB

Systémy EFB třídy 1 jsou obecně běžně komerčně dostupné (COTS) počítačové systémy používané pro provoz letadel (např. IPAD),

* + - * 1. nejsou připevněny k upevňovacímu zařízení letadla,
				2. považují se za řízené PED,
				3. mohou se připojit k elektřině letadla jen prostřednictvím certifikovaného zdroje napájení (originální nabíječky Apple!),
				4. obvykle jsou bez letadlového datového připojení, s výjimkou specifických podmínek (pro provozovatele neplatí), a
				5. během kritických fází letu jsou uloženy.

EFB třídy 1 se používá ve spojení s MFD letadla pro zobrazování map. MFD pro zobrazování map je certifikován prostřednictvím typového osvědčení letadla. Pokud MFD pro zobrazování map není funkční nebo aktuální, platí další omezení.

EFB třídy 1 se nepovažuje za součást certifikované konfigurace letadla, tj. není součástí typového návrhu letadla a není zastavěno na základě změny typového návrhu ani doplněno na základě doplňkového typového osvědčení.

Proto systémy EFB třídy 1 nevyžadují schválení letové způsobilosti.

**Softwarové** aplikace **typu A** zahrnují předem sestavené, pevné prezentace dat, které se v současné době poskytují v papírové formě.

Softwarové aplikace typu A představuje elektronická knihovna a aplikace počasí.

**Softwarové** aplikace **typu B** zahrnují dynamické interaktivní aplikace, které umí zpracovávat data a prezentace.

### Omezení systému EFB

1. EFB musí být před letem nabito alespoň na 80 %, pokud v letadle není možnost nabíjení.
2. Pokud je nabíjení v letadle možné, EFB musí být před letem nabito alespoň na 40 %.
3. EFB se musí nabíjet jen pomocí originálních nabíječek Apple.
4. Zobrazování map:
	1. Pokud je MFD letadla pro zobrazování map k dispozici a je aktuální, musí být před letem funkční a aktuální nejméně jedno EFB.
	2. Pokud MFD letadla pro zobrazování map není k dispozici nebo není aktuální, musí být před letem funkční a aktuální nejméně obě EFB.
	3. Pokud ani:
		1. MFD letadla pro zobrazování map a 1 EFB ani
		2. obě EFB a žádný MFD pro zobrazování map nejsou k dispozici nebo nejsou aktuální, je nutné před letem opatřit mapy papírové.
		3. Elektronická knihovna dokumentů:

Pokud jedno nebo obě EFB NEJSOU před letem k dispozici, chybí údaje o výkonnosti, popisy systémů, omezení atd. Protože elektronická knihovna ke knihovnou referenční, odbavení je povoleno až do následující zastávky, kde je možné s přiměřeným úsilím získat náhradní EFB. V případě výpočtů výkonnosti, které nejsou pokryty zjednodušenými údaji o výkonnosti v QRH, dotčené údaje o výkonnosti bude nutné získat před letem v listinné formě (FAX, E-MAIL atd.), aby bylo možné výpočty dokončit. Všechny nouzové postupy, kontrolní seznamy a zjednodušené údaje o výkonnosti jsou k dispozici v tištěné QRH, která se průběžně aktualizuje, nepřetržitě se uchovává na palubě a představuje zjednodušenou referenční zálohu kritických údajů pro knihovnu EFB.

### Popis hardwaru

[Provozovatel příslušně vyplní. Správce EFB poskytne krátký úvod, pokud se vyžaduje.]

### Popis operačního systému

[Provozovatel příslušně vyplní. Správce EFB poskytne krátký úvod, pokud se vyžaduje.]

### Podrobný popis aplikací EFB

[Vypracuje provozovatel]

### Zakázková úprava aplikací EFB

Provozovatel používá jen zakázkově neupravené aplikace. Všechny aplikace jsou ve stavu příslušného původního vydání a jsou kontrolovány a aktualizovány dodavatelem aplikací.

### Řízení údajů

#### Správa údajů

[Vypracuje provozovatel]

#### Organizace a pracovní postupy

V rámci [název provozovatele] správce EFB odpovídá za údržbu a kontrolu EFB.

#### Nahrávání údajů

EFB je určeno výhradně k letovému provoznímu použití. Neletové provozní použití je přísně zakázáno. Nahrávání aplikací vyžaduje heslo a provádí jej pouze správce EFB.

#### Postup revize údajů

[Vypracuje provozovatel]

PIC a FO musí před každým letem zkontrolovat data vydání poslední revize, aby zajistili, že navrhované lety spadají do uvedeného data platnosti. Pokud kvůli nepředvídatelným okolnostem piloti nejsou schopni nahrát poslední revizi, bude nutné opatřit aktuální papírové záložní mapy. Letová posádka má ještě možnost stáhnout poslední revizi prostřednictvím WLAN.

Po vypršení data platnosti *(„Effective until“)* údaje koncové mapy ztrácí platnost a nesmí se používat.

V případě, že není možné EFB aktualizovat, může letová posádka kontaktovat přímo [poskytovatel služeb] s cílem zkontrolovat, zda se chybějící aktualizace týká letiště, které hodlá použít. Pokud pro letiště, která se mají použít, neexistují žádné aktualizace, může být zahájen let až do další stanice, kde je aktualizace možná.

Pokud existují aktualizace pro letiště, která se plánují použít, posádka si musí opatřit kopie aktualizovaných map.

O důležitých letových provozních záležitostech, které se týkají dokumentace, bude správce EFB informovat letovou posádku přímo e-mailem, a proto se jich nedotkne možnost chybějícího internetového připojení pro aktualizaci. V porovnání se zastaralými papírovými příručkami jsou elektronické aktualizace posádce k dispozici přibližně o 1 týden dříve.

#### Zveřejňování údajů

[Vypracuje provozovatel]

### Autorizování údajů

Navigační a mapové údaje poskytuje [XXX]. Tyto údaje jsou ověřené a představují kontrolované platné údaje. Provozovatel nevyžaduje žádné další autorizování údajů.

Letovou provozní dokumentaci letadla dodává výrobce a tato dokumentace nevyžaduje žádné další autorizování.

## Kontrola hardwaru, softwaru a konfigurace

### Účel a působnost

Účelem této kapitoly je vysvětlit, jak je hardware a software EFB řízen, aby EFB byla certifikovanými řízenými EFB, a seznámit letové posádky a všechny další zapojené pracovníky s jejich povinnostmi, úkoly a právy.

### Popis řídících procesů

#### Kontrola konfigurace hardwaru a čísla kusu

Výrobní číslo EFB je nezměnitelné a je zaznamenáno u správce EFB. Jedno EFB – hlavní – je označeno jako jednotka 1, jedno EFB – vedlejší – je označeno jako jednotka 2. Jednotky budou opatřeny štítkem s údaji o registraci letadla a nápisem „Jednotka 1“ nebo „Jednotka 2“.

Konfiguraci hardwaru EFB nelze u IPADů změnit.

#### Konfigurace a kontrola operačního systému

Operační systém je uzamčen heslem, aby se zabránilo změnám nastavení. Instalaci dalších aplikací a aktualizací iOS a jeho aplikací smí provádět jen správce EFB.

#### Údržba

Pro EFB třídy 1 neexistují žádné zvláštní požadavky na údržbu, kromě požadavků na obvyklou (spotřebitelskou) péči o osobní přenosná zařízení. Tyto požadavky nemají žádný vliv na postupy údržby provozovatele.

#### Aktualizace operačního systému

Aktualizace iOS na EFB je omezena heslem. Aktualizace iOS bude provádět správce EFB na mateřském letišti letadla.

#### Povinnosti a odpovědnost

Správce EFB odpovídá za stav a údržbu EFB. Odpovídá za aktualizace iOS, za aktualizace aplikací a za informování o dostupných aktualizacích v elektronické knihovně. Také odpovídá za dohled na aktualizace elektronické knihovy pro kritické letové provozní informace a za rozhodnutí, zda letová posádka musí tyto informace dostat před příštím letem, nebo zda je možné tyto informace aktualizovat, až bude k dispozici internetové připojení pro EFB letové posádky.

Správce EFB odpovídá za dodávky originálního příslušenství Apple dle požadavků provozu.

Letové posádky odpovídají za aktuální databáze a elektronickou knihovnu před každým letem.

Letové posádky odpovídají za to, že používají jen originální příslušenství operačního systému pro EFB.

#### Záznamy a archivování

V případě závad EFB musí být bez prodlení vyplněno a správci EFB předloženo technické hlášení o EFB. Závady lze hlásit telefonicky, aby správce EFB mohl zařídit opravu nebo výměnu.

## Letová posádka

### Výcvik

**Teoretická část:**

Letové posádky musí samy prostudovat [XXX] příručku palubního prostoru. Během samostudia je správce EFB vždy připraven pomoci.

Po fázi samostudia musí letové posádky ústně odpovědět na otázky správce EFB podle dotazníku.

**Praktická část:**

Letové posádky musí absolvovat provozní úvod, který musí tvořit nejméně 2 simulované nebo praktické úseky s vycvičeným pilotem, kterého provozovatel schválil a který bude dohlížet na to, jak EFB v provozu používají.

### Provozní postupy (normální, mimořádné a nouzové)

**Předletové postupy**

1. Spusťte obě jednotky a zkontrolujte minimální provozní energii. Nejméně jedna jednotka musí mít použitelnou energii minimálně na 3 hodiny doby provozu (40 %), pokud je v letadle možné nabíjení. Jinak nejméně 80 %.
2. Na obou jednotkách zkontrolujte stav revizí, abyste zajistili, že v systému jsou nahrány poslední aktualizace. Pokud tomu tak není, pokračujte podle postupů pro aktualizace.
3. Nejméně na jedné jednotce naprogramujte a uložte koncové mapy následujících letišť prostřednictvím výběru „Oblíbené“ v menu pro výběr letiště:
* letiště odletu;
* letiště určení.
1. Náhradní letiště určení
Zajistěte, aby hlavní EFB bylo dostupné z pilotního prostoru a vedlejší EFB bylo dostupné během letu.
2. Zajistěte, aby obě EFB byla v režimu „Letadlo“.

**Normální postupy v pilotním prostoru**

1. Pro odlet, přílet a přiblížení by hlavní jednotka měly být v bezprostřední blízkosti PNF. Když nejsou potřeba, měly by se jednotky EFB uložit na místa určená k jejich uložení, aby se zabránilo poškození jednotek, letadla nebo zranění letové posádky v případě neočekávané turbulence během letu.
2. Během letu musí být hlavní jednotka v režimu „Pohotovost a letadlo“.

**Postupy pro fáze letu**

Nestanoví-li provozní postupy letadla něco jiného, měly by se během všech fází letu používat následující obecné postupy:

PF provede nastavení v FMS a všechny údaje porovná s údaji v EFB.

Poté EFB předá PNF a provede instruktáž výhradně na základě FMS. PNF bude „informace“ uváděné PF porovnávat s EFB. Tento postup zajistí nejvyšší možnou přesnost a obšírnost.

**1) Provoz na zemi**

Při pohybu na zemi bude PNF mít EFB pod kontrolou a při použití bude držet hlavní jednotku. PNF bude sledovat pojíždění, zatímco jednotka zobrazuje schéma letiště. Před vzletem PNF vybere příslušnou odletovou mapu pro povolení k odletu.

**2) Provoz při vzletu**

Od nastavení tahu pro vzlet do okamžiku dosažení výšky 1 000 ft AGL nebo konečného úseku stoupání musí být jednotky EFB uloženy na místě určeném k jejich uložení, které je popsáno níže. Hlavní jednotka musí být zapnutá a musí zobrazovat příslušnou mapu.

**3) Provoz při odletu**

V případě použití zveřejněné odletové tratě bude PNF mít EFB pod kontrolou a bude držet hlavní jednotku. Příslušný postup odletu bude zobrazen a PNF bude sledovat postup.

**4) Provoz na trati**

Během provozu na trati mohou jednotky EFB zůstat uloženy na místě určeném k jejich uložení. Člen letové posádky musí zvolit a zkontrolovat předpokládané postupy příletu a přiblížení pro letiště určení, přičemž nechá zobrazenu následující potřebnou mapu. Pokud jednotka není připojena k napájení letadla, musí být v režimu „Pohotovost“, aby se šetřila baterie.

**5) Provoz při příletu**

V případě letu podle hlášeného postupu příletu bude PNF mít EFB pod kontrolou a bude držet hlavní jednotku.

Postup příletu bude zobrazen a PNF bude sledovat polohu v rámci postupu.

**6) Postup přiblížení**

V případě, že je pro plánované letiště určení a dráhu k dispozici zveřejněný postup přiblížení podle přístrojů, PNF bude mít EFB pod kontrolou a bude držet hlavní jednotku. Postup přiblížení bude zobrazen na hlavní jednotce před povolením k přiblížení a PNF bude sledovat pokrok při přiblížení. Pokud pro použitou dráhu není k dispozici postup přiblížení podle přístrojů, mělo by být na hlavní jednotce zobrazeno schéma letiště.

**7) Provoz při přistání**

Nejpozději ve výšce 1 000 ft AGL by se jednotky EFB měly uložit na místo určené k jejich uložení, měly by zůstat zapnuté a nadále zobrazovat příslušnou mapu.

**8) Po přistání**

Měly by se dodržet postupy provozu na zemi uvedené výše.

**Mimořádné postupy**

Když se hlavní jednotka nepoužívá, měla by se přepnout do režimu „Pohotovost, aby se šetřila baterie. Tento režim zajišťuje rychlou dostupnost a spotřebovává velmi málo energie. Vedlejší jednotka by se v případě, že není potřeba, měla vypnout.

Při přílet a přiblížení musí být hlavní jednotka zapnutá a připravená k použití.

**1) Porucha hlavní jednotky za letu**

Pokračujte v letu na letiště určení s použitím vedlejší jednotky. Pokud to čas dovolí, proveďte postupy podle části „Odstraňování poruch“ této SOP (viz níže).

**2) Porucha obou jednotek za letu**

Pokud nejsou k dispozici aktuální papírové materiály, proveďte následující záložní postup přiblížení:

* 1. Převezměte příslušné informace od ATC nebo užitím aktuálních údajů FMS. (Pro podrobný seznam údajů, které by měly být vyžádána od ATC pro přiblížení, viz dodatek 2. Tento seznam v papírové formě bude neustále na palubě letadla.)
	2. V příslušných případech použijte pro přiblížení FMS.

**3) Porucha jedné jednotky před letem**

V případě poruchy jediného zařízení podle návrhu SOP se používá vždy jen jeden systém EFB. Pokud zbývá jen jeden použitelný systém, PF a PNF se o zbylou jednotku při svých příslušných úkolech podělí.

**4) Porucha obou jednotek před letem**

V případě poruchy obou zařízení může let pokračovat, všechny mapy pro letiště odletu, náhradní letiště odletu, letiště určení a náhradní letiště určení však musí být před letem k dispozici v papírové formě. Pro zvláštní provoz (např. žádné plánování náhradního letiště) musí být pro danou trať letu k dispozici také mapy vhodných letišť pro případ odklonění letu.

**5) Zastaralá databáze**

Let lze zahájit za předpokladu, že je databáze FMS letadla aktuální, jsou dodržena omezení a následující nouzové postupy.

**6) Propadlé koncové mapy**

PIC určí, zda je letiště, které plánuje použít, dotčeno poslední revizí.

Před letem na dotčená letiště musí letová posádka obdržet papírové verze.

**7) Propadlé mapy na trati**

PIC přezkoumá NOTAM týkající se map v aktuální revizi a rozhodne, zda jsou plánované trati dotčeny. Změny musí být zaznamenána před průletem dotčenými oblastmi.

**8) Neshoda mezi jednotkami EFB**

Zkontrolujte data revizí obou jednotek a dále používejte tu jednotku, jejíž revize je nejnovější. U zastaralé jednotky v příslušných případech proveďte výše uvedený postup „Zastaralá databáze“.

**Odstraňování poruch**

1. Pokud se iPad nezapne:
	1. zkontrolujte stav nabíjení baterie;
	2. nejméně 3 vteřiny přidržte tlačítko pro zapnutí/vypnutí umístěné na hraně kratší strany.
2. Pokud obrazovka zčerná:
3. ťukněte na symbol na kratší straně obrazovky iPadu, abyste obrazovku rozsvítili, nebo zapněte EFB.

**Poletové postupy**

1. Letová posádky vždy odpovídá za bezpečnost EFB.
2. Zajistěte, aby jednotky byly uloženy na místě určeném k jejich uložení a aby byly vypnuté.
3. V příslušných případech zapište nesrovnalosti související s EFB, ke kterým došlo během provozu.

**Hlášení mimořádného provozu**

Neplánované a mimořádné použití jednotek EFB, problémy nebo poruchy vybavení nebo softwaru, elektronické rušení letadlových nebo jiných systémů a jakýkoli jiný druh neobvyklé nebo nevysvětlitelné události související s provozem EFB musí být co nejdříve ústně nebo písemně nahlášen správci EFB. Použije se formulář „Technické hlášení o EFB“, který bude zaslán správci EFB.

Uložení EFB mimo dobu letu:

Na mateřském letišti by jednotky měly zůstat v letadle na místě určeném jejich uložení, pokud z něj nebudou odneseny kvůli výcviku, dobití, aktualizaci nebo údržbě.

1. Mimo mateřské letiště by obě jednotky měly zůstat v letadle. Na odpovědnost PIC mohou být z letadla odneseny, nabity a aktualizovány. Za jednotky odpovídá velitel letadla.
2. Během letu zůstane hlavní jednotka v pilotním prostoru. Když ji členové letové posádky nepoužívají, měla by být uložena na místě určeném pro její uložení, které musí být přístupné z pilotní kabiny. V případě, že se pro let používá jen hlavní jednotka, vedlejší jednotku je možné uložit na místě, které je během letu přístupné.
3. V případě extrémních venkovních teplot vzduchu, které překračují –30°C nebo +40°C, musí být obě jednotky z letadla odneseny, aby bylo možné zaručit jejich řádné fungování při příštím letu.

**Neoprávněné použití jednotek EFB**

Žádná data neobsahující schválené aktualizace ani software se nesmí stahovat a systém se jim nesmí zpřístupnit, aby se zabránilo infikování jednotek EFB. Do jednotek se smí nahrávat jen software schválený správcem EFB.

Mimo mateřské letiště nesmí letová posádka nechat letadlo bez dozoru a otevřené.

**Určené místo uložení**

Určené místo uložení se nachází za sedadlem kapitána ve skříni pro ukládání map.

## Bezpečnostní politika ohledně EFB

PIC je povinen zkontrolovat stav aktualizace databází EFB před každým letem (nebo jak je to vhodné) a uchovávat EFB v kontrolovaném zajištěném prostoru, aby nikdo jiní nemohl neoprávněně manipulovat s hardwarem nebo softwarem.

### Bezpečnostní řešení a postupy

EFB jsou chráněny heslem, takže k nastavení systému nebo preferencím nemá přístup nikdo jiný než správce EFB. Instalace nebo vymazání software z EFB tedy není bez hesla možné. Letová posádka si je vědoma toho, že v souvislosti s EFB smí používat jen originální příslušenství [XXX].

PROVOZNÍ PŘÍRUČKA NCC
Část B

[typy a varianty letadel v leteckém

parku provozovatele]

# Obecné informace a měřící jednotky

[Oprávnění/schválení SPA provozovatele pro každé letadlo v jeho leteckém parku]

# Omezení

Viz aktuální verze AFM a dodatky.

# Normální postupy

Viz aktuální verze POH.

A dodatky.

# Mimořádné a nouzové postupy

Viz aktuální verze POH a QRH.

# Výkonnost

Viz aktuální verze AFM a POH. Oddíl 5

# Plánování letu

Viz aktuální verze POH.

# Hmotnost a vyvážení

Viz aktuální verze POH a poslední hlášení o vážení letadla.

# Nakládání

Viz aktuální verze POH a poslední hlášení o vážení letadla.

Seznam konfigurací

# Seznam povolených odchylek na draku

Viz nejnovější verze CDL.

# Seznam minimálního vybavení

Viz kapitola MEL části A OM a schválený MEL.

# Záchranné a nouzové vybavení včetně kyslíku

Viz aktuální verze POH ohledně zastavěného vybavení.

# Postupy nouzové evakuace

Viz aktuální verze POH.

# Systémy letounu

Viz aktuální verze POH.

PROVOZNÍ PŘÍRUČKA NCC
Část C

# Část C Provozní příručky

Pokyny a informace týkající se:

* minimální letové hladiny/nadmořské výšky;
* provozních minim pro odletová letiště, letiště určení a náhradní letiště;
* komunikačních zařízení a navigačních prostředků;
* údajů o dráze/ploše konečného přiblížení a vzletu (FATO) a zařízení letiště/provozních míst;
* postupu přiblížení, nezdařeného přiblížení a odletu, včetně postupů pro omezení hluku;
* postupů při ztrátě spojení;
* zařízení pro pátrání a záchranu v prostoru, nad nímž má letadlo letět;
* popisu leteckých map, které musí být na palubě s ohledem na druh letu a prolétávanou trať, včetně způsobu prověření jejich platnosti;
* dostupnosti leteckých informací a MET služeb; a
* postupů komunikace/navigace na trati

jsou obsaženy v následující dokumentaci, kterou [název provozovatele] používá:

* + - [XXX] příručka IFR
		- [XXX] aplikace pilotního prostoru
		- Mapy DFS ICAO [stát provozovatele]
		- AIP [stát provozovatele]

Pokud výše uvedené informace nedostačují pro účely plánování konkrétního letu, je třeba obrátit se s žádostí na NPFO.

## Kategorizace letišť/provozních míst pro kvalifikaci letové posádky

* Kategorie A: Letiště, které splňuje všechny tyto požadavky:
	+ - schválený postup přiblížení podle přístrojů;
		- nejméně jedna dráha bez postupu omezeného výkonností pro vzlet a/nebo přistání podle TL-mapy [poskytovatel služeb] nebo AFM a letištních údajů;
		- zveřejněná minima přiblížení okruhem nejsou výše než 1 000 ft nad úrovní letiště; a
		- schopnost nočního provozu.
* B: Všechna ostatní letiště, která nelze zařadit do kategorie A nebo která vyžadují další instruktáž (např. webová letištní kvalifikace).
* C: Všechna letiště, kde se musí zohlednit zvláštní kritéria nebo kde letištní orgán nebo příslušný úřad vyžadují letový výcvik na FSS nebo letadlo jako součást kvalifikace pilota.

V následující tabulce jsou uvedena všechna letiště kategorie B a C.

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Identifikační kódICAO  | Název | Země/region | Kategorie | Instruktáž/kvalifikace | Viz 1.2 |
| EDAZ | Schönhagen | Německo/EUR | B/LJ45C/CL30 | VFRVyžadováno povolení letištního orgánu |  |
| EDFE | Egelsbach | Německo/EIUR | B/LJ45B/CL30 |  |  |
| EDFM | Mannheim City | Německo/EUR | C/CL30C/LJ45 | AIP-Německo, část II,podepsané prohlášení PIC pro letištní orgán | X |
| EDRY | Speyer | Německo/EUR | C/CL30C/LJ45 | AIP Německo, část III | X |
| EDTG | Bremgarten | Německo/EUR |  |  |  |
| EGLC | London City | Spojené království/EUR | N.A./CL30C/LJ45 | t.b.dSchválení letištním orgánem | X |
| LFMD | Cannes | Francie/EUR | B | Požadováno webové seznámení  |  |
| LOWI | Innsbruck | Rakousko/EUR | B | Hornaté prostředí |  |
| LSZA | Lugano | Švýcarsko/EUR | B | Požadována webová kvalifikace |  |
| LSZR | Altenrhein | Švýcarsko/EUR | B | Sestupový úhel > 3° |  |
| LSZS | Samedan | Švýcarsko/EUR | B | Hornaté prostředí |  |

## Zvláštní omezení letišť/provozních míst (omezení výkonnosti a provozní postupy atd.)

[vyplní provozovatel]

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Identifikační kód ICAO  | Referenční dokument | Omezení výkonnosti | Nástroj plánování | Dokument posouzení rizik č.  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |

PROVOZNÍ PŘÍRUČKA NCC
Část D

# Rozsah osnov výcviku a programů přezkušování

Osnovy výcviku a programy přezkušování pro veškerý provozní personál s přidělenými provozními povinnostmi ve spojení s přípravou a/nebo provedením letu.

# Obsah osnov výcviku a programů přezkušování

Osnovy výcviku a programy přezkušování musí obsahovat následující položky:

## Letová posádka

### Všechny příslušné položky předepsané v příloze III (ORO.FC), příloze IV (část CAT), příloze V (část SPA)

### Přeškolovací kurzy provozovatele

## Palubní průvodčí

U palubních průvodčí je nutné dodržet všechny příslušné položky předepsané v příloze IV (část CAT), příloze V (část CC) nařízení Komise (EU) č. 1178/2011 a ORO.CC.

## Technická posádka

U technické posádky je nutné dodržet všechny příslušné položky předepsané v příloze IV (část CAT), příloze V (část SPA) a ORO.TC.

## Výcvik týkající se zvláštních oprávnění (SPA)

### Příslušné položky předepsané v SPA.DG hlavy G přílohy IV (SPA.DG)

# Postupy

### Postupy pro výcvik a přezkušování

### Postupy, které se použijí v případě, že pracovníci nedosáhnou nebo si neudrží požadovanou úroveň způsobilosti

### Postupy, kterými se zajistí, aby mimořádné nebo nouzové situace vyžadující použití části případně všech mimořádných nebo nouzových postupů a simulace meteorologických podmínek pro let podle přístrojů (IMC) nebyly v průběhu letů simulovány umělými prostředky

# Popis dokumentace, která se má uchovávat, a lhůty pro její uložení

## Příloha č. 1 – Zkratky a akronymy

|  |  |
| --- | --- |
| **A**A/C Letadlo (Aircraft)A/T Automat tahu motoru (AutoThrottle)AAL Nad úrovní letiště (Above Aerodrome Level)ABM Na úrovni (Abeam)ABN Letištní maják (Aerodrome Beacon)ACAS Palubní protisrážkový systém (Airborne Collision Avoidance System)ACM Odpovědný vedoucí pracovník (Accountable Manager)ACN Klasifikační číslo letadla (Aircraft Classification Number)AD Letiště (Aerodrome)ADF Radiokompas (Automatic Direction Finder)AEA Asociace evropských aerolinek (Association of European Airlines)AFM Letová příručka letadla (Aircraft Flight Manual)AFTN Letecká pevná telekomunikační síť (Aeronautical Fixed Telecommunication Network)AGL Nad úrovní země (Above Ground Level)AIP Letecká informační příručka (Aeronautical Information Publication)ALAM Skutečná přistávací hmotnost (Actual Landing Mass)ALT Nadmořská výška (Altitude)ALTN Střídavé *nebo* měnící se (Alternate)AMC Letecké zdravotní středisko (Aeromedical Centre)AME Letecký lékař (Aeromedical Examiner)ANS Letecká navigační služba (Air Navigation Service)ANSP Poskytovatel letecké navigační služby (Air Navigation Service Provider)AOC Osvědčení leteckého provozovatele (Air Operator Certificate)AOE Letiště vstupu (Airport of Entry)AOM Provozní příručka letadla (Aircraft Operating Manual)AP Autopilot (Autopilot)APCH Přiblížení (Approach)APT Letiště (Airport)APU Pomocná energetická jednotka (Auxiliary Power Unit)ARP Vztažný bod letiště (Aerodrome Reference Point)ASAP Co nejdříve (As Soon As Possible)ASDA Použitelná délka přerušeného vzletu (Accelerate Stop Distance Available)ASE Systémová chyba výškoměru (Altimetry System Error)ASI Rychloměr (Air Speed Indicator)ASR Letištní přehledový radar (Aerodrome Surveillance Radar)ATA Skutečná doba příletu (Actual Time of Arrival)ATC Řízení letového provozu (Air Traffic Control)ATD Skutečná doba odletu (Actual Time of Departure)ATIS Automatická informační služba koncové řízené oblasti (Automatic Terminal Information Service)ATM Uspořádání letového provozu (Air Traffic Management)ATPL Průkaz způsobilosti dopravního pilota (Airline Transport Pilot License)ATS Letová provozní služba (Air Traffic Service)AVBL K dispozici, dostupný *nebo* použitelný (Available)AWO Provoz za každého počasí (All Weather Operations)AWY Letová cesta (Airway)**B**BALS Základní přibližovací světelná soustava (Basic Approach Light System) | BCN Maják (Beacon)B-RNAV Základní prostorová navigace (Basic Area Navigation)BM Základní hmotnost (Basic Mass)**C**C Stupně Celsia (Degrees Celsius)CAME Výklad řízení zachování letové způsobilosti (Continuous Airworthiness Management Exposition)CAMO Organizace k řízení zachování letové způsobilosti (Continuous Airworthiness Management Organisation)CAS Kalibrovaná rychlost, systém výstrahy posádce (Calibrated Air Speed, Crew Alerting System)CAT Obchodní letecká doprava (Commercial Air Transport)CAT I Přesné přístrojové přiblížení za provozních podmínek I. kategorie (Precision Approach Category I)CAT II Přesné přístrojové přiblížení za provozních podmínek II. kategorie (Precision Approach Category II)CAT III Přesné přístrojové přiblížení za provozních podmínek III. kategorie (Precision Approach Category III)CAVOK Oblačnost a dohlednost v pořádku (Clouds And Visibility OK)CB Jistič (Circuit Breaker)CCM Palubní průvodčí (Cabin Crew Member)CDFA Konečné přiblížení stálým klesáním (Continuous Descend Final Approach)CDL Seznam povolených odchylek na draku (Configuration Deviation List)CFIT Řízený let do terénu (Controlled Flight Into Terrain)CFL Povolená letová hladina (Cleared Flight Level)CG Těžiště (Centre of Gravity)CH Kanál (Channel)CL Kontrolní seznam, osa, osová světla (Checklist, Centre Line, centre line lights)CLRD Povolený (Cleared)CM Člen posádky, velitel letadla (Crewmember, Commander)CMV Převedená meteorologická dohlednost (Converted Meteorological Visibility)CNS Spojení, navigace a přehled (Communication / Navigation /Surveillance)CONT Souvislý, nepřetržitý (Continuous)CONT Palivo pro nepředvídané okolnosti (Contingency fuel)CPDLC Komunikace datovým spojem mezi řídícím a pilotem (Controller Pilot DataLink Communications)CPT Kapitán (Captain)CRM Optimalizace činnosti posádky (Crew Resource Management)CRP Povinný hlásný bod (Compulsory Reporting Point)CRT Katodová trubice (Cathode Ray Tube)CRZ Let v cestovním režimu (Cruise)CTOT Vypočítaná doba vzletu (Calculated Take-Off Time)CVR Zapisovač hlasu v pilotním prostoru (Cockpit Voice Recorder)**D**DA Nadmořská výška rozhodnutí (Decision Altitude)DCT Přímo (Direct)DEP Odlet (Departure)DER Odletový konec dráhy (Departure End of Runway)DEST Místo určení (Destination) |
| DFDR Digitální zapisovač letových údajů (Digital Flight Data Recorder)DG Nebezpečné zboží (Dangerous Goods)DGD Prohlášení dopravce o nebezpečném zboží (Shippers Declaration for Dangerous Goods)DH Výška rozhodnutí (Decision Height)DIL Seznam odložených závad (Deferred Item List)DIST Vzdálenost (Distance)DME Měřič vzdálenosti (Distance Measuring Equipment)DOI Index provozní hmotnosti bez paliva (Dry Operating Index)DOM Provozní hmotnost bez paliva (Dry Operating Mass)DPP Postup s bodem rozhodnutí (Decision Point Procedure)**E**EAT Předpokládaná doba přiblížení (Expected Approach Time)EDP Elektronické zpracování dat (Electronic Data Processing)EET Předpokládaná doba letu (Estimated Elapsed Time)EFB Elektronické letové informační zařízení (Electronic Flight Bag)EFIS Systém elektronických letových přístrojů (Electronic Flight Instrument Systém)EFP Postup při poruše motoru (Engine Failure Procedure)EFVS Systém pro zlepšení viditelnosti za letu (Enhanced Flight Vision System)EGPWS Zdokonalený výstražný systém blízkosti země (Enhanced Ground Proximity Warning System)ENG Motor, pohonná jednotka (Engine)EOBT Předpokládaná doba zahájení pojíždění (Estimated Off-Block Time)ERA Náhradní letiště na trati (En-route Alternate)ERP Plán reakce v případě nouze (Emergency Response Plan)EROPS Provoz se zvětšenou vzdáleností od přiměřeného letiště (Extended Range Operations)EST Předpokládat *nebo* předpoklad (Estimate)ETA Předpokládaná doba příletu (Estimated Time of Arrival)ETD Předpokládaná doba odletu (Estimated Time of Departure)ETE Předpokládaná doba na trati (Estimated Time En-Route)EU Evropská unie (European Union)EVS Systém pro zlepšení viditelnosti (Enhanced Vision System)EXTR Mimořádné palivo (Extra Fuel)**F**F Stupně Fahrenheita (Fahrenheit)FAF Fix konečného přiblížení (Final Approach Fix)FALS Úplná přibližovací světelná soustava (Full Approach Light System)FAP Bod konečného přiblížení (Final Approach Point)FD Letový povelový přístroj (Flight Director)FDR Zapisovač letových údajů (Flight Data Recorder)FF Tok paliva (Fuel Flow)FH Letové hodiny (Flight Hours)FL Letová hladina (Flight Level)FLAS Schéma rozložení letových hladin (Flight Level Allocation Scheme)FMS Systém pro řízení a optimalizaci letu (Flight Management System)FPL Letový plán (Flight Plan) | FO První důstojník (First Officer)FOPS Podpora letového provozu (Flight Operations Support)Ft Stopa (Stopy) (Foot (Feet))FSI Mezinárodní letecká služba (Flight Service International)**G**GA Průlet (Go-Around)GEN Generátor (Generator)GP Sestupový maják ILS, sestupová rovina (Glide Path)GPS Globální navigační systém (Global Positioning System)GPWS Systém signalizace blízkosti země (Ground Proximity Warning System)GS Traťová rychlost (Ground Speed)G/S Sklon sestupu (Glide Slope)**H**HGD Kurz, záhlaví (Heading)HF Krátké vlny (High Frequency)Hg Rtuť (Mercury)HIALS Přibližovací světelná soustava velké svítivosti (High Intensity Approach Lighting System)HIRL Osvětlení dráhy velké svítivosti (High Intensity Runway Lights)hPa Hektopascal (Hectopascal)HUD Průhledový zobrazovač (Head-Up Display)HUGS Průhledový naváděcí systém (Head-Up Guidance Systém)Hz Hertz (Hertz)**I**IAP Přiblížení podle přístrojů (Instrument Approach Procedure)IALS Neúplná přibližovací světelná soustava (Intermediate Approach Light System)IAS Indikovaná vzdušná rychlost (Indicated Air Speed)ICAO Mezinárodní organizace pro civilní letectví (International Civil Aviation Organisation)IDG Integrovaný řídící generátor (Integrated Drive Generator)IFR Pravidla pro let podle přístrojů (Instrument Flight Rules)ILS Systém pro přesné přiblížení a přistání (Instrument Landing System)IMC Meteorologické podmínky pro let podle přístrojů (Instrument Meteorological Conditions)IMP Postupy pro zprávy mezi dopravci (Interline Message Procedure)In Palce (Inches)INOP Nepracující, nečinný (Inoperative)IRS Inerční referenční systém (Inertial Reference System)IRU Inerční referenční jednotka (Inertial Reference Unit)ISA Mezinárodní standardní atmosféra (International Standard Atmosphere)**K**Kg Kilogram (Kilogram)Km Kilometr (Kilometre)kt Knot, uzel (Knot, knots)**L**LAM Přistávací hmotnost (Landing Mass)LEMAC Přední centráž (Leading Edge MAC [station])LDG Přistání (Landing)LFL Délka přistávací dráhy (Landing Field Length) |
| LLZ Lokalizátor (Localizer)LMC Změna v poslední chvíli (Last Minute Change)LOC Kurzový maják (Localizer)LTC Kapitán traťového výcviku (Line Training Captain)LVO Provoz za podmínek nízké dohlednosti (Low Visibility Operations)LPV Výkonnost směrového majáku s vertikálním vedením(Localiser Performance with Vertical Guidance)LVTO Vzlet za podmínek nízké dohlednosti (Low Visibility Take-off)**M**M Mach (Mach)MAC Střední aerodynamická tětiva (Mean Aerodynamic Chord)MALAM Maximální povolená přistávací hmotnost (Maximum Allowed Landing Mass)MAPt Bod nezdařeného přiblízení (Missed Approach Point)MATOM Maximální povolená vzletová hmotnost (Maximum Allowed Take-off Mass)MCC Koncept vícečlenné posádky (Multi Crew Concept)MDA/H Minimální nadmořská výška / výška pro klesání (Minimum Descent Altitude / HeightMEA Minimální nadmořská výška na trati (Minimum En-Route Altitude)MEL Seznam minimálního vybavení (Minimum Equipment List)METAR Pravidelná letištní zpráva (Meteorological Aviation Routine Report)MinBlock Minimální palivo pro let na letovém úseku (Minimum Block Fuel)MLAM Maximální konstrukční přistávací hmotnost (Maximum Structural Landing Mass)MM Středové návěstidlo (Middle Marker)MMEL Základní seznam minimálního vybavení (Master Minimum Equipment List)MMTO Maximální hmotnost pro vzlet (Maximum Mass for Take-off)MNPS Specifikace minimální navigační výkonnosti (Minimum Navigation Performance Specification)MOCA Minimální bezpečná nadmořská výška nad překážkami (Minimum Obstruction Clearance Altitude)MOPSC Maximální provozní kapacita sedadel pro cestující (Maximum Operating Passenger Seating Capacity)MORA Minimální nadmořská výška mimo trať (Minimum Off-Route Altitude)MOTNE Evropská meteorologická provozní telekomunikační síť (Meteorological Operational Telecommunication Network Europe)MPA Motorové letadlo, vícepilotní letadlo (Motor Powered Aircraft, Multi-Pilot Aircraft)MSA Minimální bezpečná/sektorová nadmořská výška (Minimum Safe/Sector Altitude)MSL Střední hladina moře (Mean Sea Level)MTOF Minimální hmotnost paliva při vzletu (Minimum Take-Off Fuel)MTOM Maximální konstrukční vzletová hmotnost (Maximum Structural Take-off Mass)MWZFM Maximální hmotnost bez paliva v křídlech (Maximum Wing Zero Fuel Mass)MZFM Maximální konstrukční hmotnost bez paliva (Maximum Structural Zero Fuel Mass)**Q**QDM Magnetický kurz k vysílači (Magnetic Bearing to station)QDR Magnetický směrník od vysílače (Magnetic Bearing from Station)QFE Atmosférický tlak vztažený k výšce letiště nad mořem (Actual local pressure at airport elevation)QFU Magnetický směr dráhy (Magnetic runway orientation)QNE Standardní atmosféra (1013 hPa) (Standard Atmosphere (1013 hPa))QNH Aktuální místní tlak přepočtený na střední hladinu moře (Actual local pressure reduced to sea level)QRH Stručná referenční příručka (Quick Reference Handbook)**R**RA Rádiovýškoměr, rádiová výška (Radio Altimeter, Radio Altitude)RFFS Záchranné a požární služby (Rescue and Fire Fighting Services)RNAV Prostorová navigace (Area Navigation)RCLL Osová návěstidla dráhy Runway Centreline LightsRNP Požadovaná navigační výkonnost (Required Navigational Performance)RPL Stálý letový plán (Repetitive Flight Plan)RQRD Požadovaný (Required)RTZL Návěstidla dotykové zóny dráhy (Runway Touchdown Zone Lights)RVSM Snížené minimum vertikálního rozestupu (Reduced Vertical Separation Minimum)RVR Dráhová dohlednost (Runway Visual Range)RWY Dráha (Runway)**S**SAE Společnost automobilových inženýrů (Society of Automotive Engineers)SApp Stabilizované přiblížení (Stabilised Approach )SAR Pátrání a záchrana (Search And Rescue)SAT Statická teplota vzduchu (Static Air Temperature) SID Standardní přístrojový odlet (Standard Instrument Departure)SMS Systém řízení bezpečnosti (Safety Management Systém)SNOWTAM NOTAM zvláštní série týkající se sněhu (Snow Warning To Airmen)SOP Standardní provozní postupy (Standard Operating Procedures)SRA Přiblížení přehledovým radarem (Surveillance Radar Approach)STD Standard, standardní (Standard)STAR Standardní příletová trať (Standard Arrival Route)SWC Mapa význačného počasí (Significant Weather Chart)**T**TAF Letištní předpověď (Terminal Aerodrome Forecast)TAS Pravá vzdušná rychlost (True Air Speed)TAT Celková teplota vzduchu (Total Air Temperature)TBA Bude oznámeno (To Be Announced)TBD Bude určeno (To Be Determined)TDZ Dotyková zóna (Touchdown Zone)TDZL Osvětlení dotykového pásma (Touchdown Zone Lighting)TF Traťové palivo (Trip Fuel) | **N**NAA Národní letecký úřad (National Aviation Authority)NAT Severní Atlantik, severoatlantická trať (North Atlantic, North Atlantic Track)NAV Navigace (Navigation)NDB Nesměrový maják (Non-directional Beacon)NIL Neuvedena žádná položka (No Item Listed)NM Námořní míle (Nautical Miles)NOTAM Oznámení pro pracovníky, kteří se zabývají letovým provozem (Notice To Airman)NPFO Jmenovaná osoba odpovědná za letový provozNPCT Jmenovaná osoba odpovědná za výcvik posádkyNPRE Jmenovaná osoba odpovědná za ozáření**O**OAT Venkovní teplota vzduchu (Outside Air Temperature)OCA / H Bezpečná nadmořská výška / výška nad překážkami (Obstacle Clearance Altitude / Height)OCA Oceánská řízená oblast (Oceanic Control Area)OCC Středisko řízení provozu (Operations Control Centre)OCD Doručení oceánského letového povolení (Oceanic Clearance Delivery)OEI Jeden nepracující motor (One engine inoperative)OEP Vstupní bod do oceánského (Oceanic Entry Point)OFP Provozní letový plán (Operational Flight Plan)OM Provozní hmotnost (Operating Mass)OM Vnější polohové návěstidlo (Outer Marker)OML Provozní omezení „platné pouze jako kvalifikovaný druhý pilot nebo s kvalifikovaným druhým pilotem“ (Operational Multi-Pilot Limitation)ORCA Služba schvalování oceánských povolení (Oceanic Route Clearance Authorization Service)OTS Systém organizovaných tratí (Organised Track System)**P**PA Tlaková nadmořská výška (Pressure Altitude)PAPI Světelná sestupová soustava pro vizuální přiblížení (Precision Approach Path Indicator)PAR Přesný přibližovací radar (Precision Approach Radar)PAX Cestující (Passenger)PDG Návrhový gradient pro daný postup (Procedure Design Gradient)PED Přenosné elektronické zařízení (Portable Electronic Device)PET Kritický bod letu (Point of Equal Time)PF Řídící pilot (Pilot Flying)PFD Primární letový displej (Primary Flight Display)PIC Velící pilot (Pilot-in-Command)PIREP Hlášení pilota (Pilot Report)PNF Neřídící pilot (Pilot Non-Flying)POB Osoby na palubě (Persons on Board)PPR Vyžaduje se předběžné povolení (Prior Permission Required)P-RNAV Přesná prostorová navigace (Precision Area Navigation)PSA Personál služeb pro cestující (Passenger Service Attendant)PSI Libry na čtvereční palec (Pounds Per Square Inch)PLAM Přistávací hmotnost omezená výkonností (Performance Limited Landing Mass)PTOM Vzletová hmotnost omezená výkonností (Performance Limited Take-off Mass)TLB Technický deník (Technical Log Book)TOC Vrchol stoupání (Top Of Climb)TOD Vrchol klesání (Top of Descent)TOD Použitelná délka vzletu (Take-off Distance Available)TORA Použitelná délka rozjezdu (Take-off Run Available)TOF Hmotnost paliva při vzletu (Take-off Fuel)TOFL Délka vzletové dráhy (Take-off Field Length)TOM Vzletová hmotnost (Take-Off Mass)TRE Examinátor typové kvalifikace (Type Rating Examiner)TRI Instruktor typové kvalifikace (Type Rating Instructor)TWR Letištní řídící věž (Tower)TWY Pojezdová dráha (Taxiway)**U**U/S Mimo provoz (Unserviceable)UTC Světový koordinovaný čas (Universal Time Coordinated)**V**V1 Rychlost rozhodnutí při vzletu (Take-off Decision Speed)V2 Bezpečná vzletová rychlost (Take-off Safety Speed)VFR Pravidla pro let za viditelnosti (Visual Flight Rules)VFTO Konečná rychlost vzletu (Final Take-off Sped)VHF Velmi krátké vlny (Very High Frequency)VR Rychlost rotace (Rotation speed)VREF Vztažná přistávací rychlost (Landing Reference Speed)VS Pádová rychlost (Stall Speed)VTGT Cílová rychlost při přiblížení (Approach Target Speed)VTGT = VREF (referenční rychlost při přiblížení na přistání se všemi pracujícími motory) + ½ čelní složky větru (HWC) + rychlost poryvů (full gusts)**W**WPT Traťový bod (Waypoint)WX Počasí (Weather)WXR Meteorologický radar (Weather Radar)**Z**Z Světový koordinovaný čas (UTC)ZFM Hmotnost bez paliva (Zero Fuel Mass) |

## Příloha č. 2 – DEFINICE

**Použitelná délka přerušeného vzletu (Accelerate Stop Distance Available) – ASDA**

Použitelná délka rozjezdu, zvětšená o délku dojezdové dráhy, pokud takovou dojezdovou dráhu vyhlásil za použitelnou příslušný úřad a pokud má nosnost odpovídající hmotnosti letounu za převládajících provozních podmínek.

**Další palubní průvodčí (Additional Cabin Crew Members)**

Všechny osoby, které plní jiné než bezpečnostní úkoly přidělené provozovatelem nebo velitelem letadla v kabině na palubě letadla.

**Ochrana proti námraze (Anti-Icing)**

Preventivní opatření, které poskytuje ochranu proti tvorbě námrazy nebo ledu a hromadění sněhu na ošetřených plochách letadla po omezenou dobu (doba působení (HOT)).

**Palubní průvodčí (Cabin Crew Member)**

Všechny osoby, které v zájmu bezpečnosti cestujících plní úkoly přidělené provozovatelem nebo velitelem letadla v kabině letadla.

**Nákladní letadlo (Cargo Aircraft)**

Letadlo přepravující zboží nebo majetek, ne však cestující.

**Přiblížení okruhem (Circling)**

Pojem popisující fázi letu za viditelnosti pro přiblížení podle přístrojů pro přivedení letadla do polohy vhodné pro přistání na dráze, která není vhodně umístěna pro přímé přiblížení.

**Složité motorové letadlo (Complex Motor-powered Aircraft)**

Letadlo buď s maximální certifikovanou vzletovou hmotností vyšší než 5 700 kg, nebo s osvědčením pro maximální počet sedadel pro cestující vyšší než devatenáct, nebo s osvědčením pro provoz s posádkou složenou nejméně ze dvou pilotů, nebo vybavené proudovým motorem či proudovými motory nebo více než jedním turbovrtulovým motorem.

Na vrtulníky a letadla se sklopným rotorem se tato provozní příručka nevztahuje.

**Znečištěná dráha (Contaminated Runway)**

Dráha se pokládá za znečištěnou, jestliže více než 25 % jejího povrchu (ať už v oddělených plochách, či nikoli) v mezích požadované používané délky a šířky je pokryto následujícím: vodou, rozbředlým sněhem nebo sypkým sněhem přes 3 mm (0,125 in), sněhem udusaným nebo ledem.

**Konečné přiblížení stálým klesáním (Continuous Descend Final Approach) – CDFA**

Speciální technika pro let v úseku konečného přiblížení postupem nepřesného přístrojového přiblížení stálým klesáním bez podrovnání z nadmořské výšky/výšky v nadmořské výšce/výšce fixu konečného přiblížení nebo nad ní až do bodu přibližně 15 m (50 ft) nad prahem přistávací dráhy nebo do bodu, v němž má být započat manévr podrovnání pro daný typ letadla.

**Převedená meteorologická dohlednost (Converted Meteorological Visibility) – CMV**

Hodnota (ekvivalent k RVR) odvozená od nahlášené meteorologické dohlednosti, která je převedená v souladu s požadavky v  hlavě 8.4.

**Kritická fáze letu (Critical Phase of Flight)**

Kritickou fází letu se rozumí rozjezd, dráha letu při vzletu, konečné přiblížení, přistání, včetně dojezdu a všechny ostatní fáze letu podle rozhodnutí velitele letadla.

**Vlhká dráha (Damp Runway)**

Dráha se pokládá za vlhkou, jestliže její povrch není suchý, ale vlhkost na něm se neleskne. Vlhkou dráhu je možné pokládat za suchou dráhu.

**Nadmořská výška / výška rozhodnutí (Decision Altitude/Height) - DA/H**

Stanovená nadmořská výška / výška při přesném přístrojovém přiblížení, na které je nutné zahájit nezdařené přiblížení, pokud nebyly zjištěny vizuální orientační body potřebné k pokračování.

**Nadmořská výška odloženého rozhodnutí (Deferred Decision Altitude) – DDA**

Stanovená nadmořská výška při nepřesném přístrojovém přiblížení s využitím techniky CDFA, na které je nutné zahájit nezdařené přiblížení, pokud nebyly zjištěny vizuální orientační body potřebné k pokračování. DDA se použije jako přibližovací minimum, když kvůli limitům letadla není k dispozici Baro VNAV DA nebo kdy je oznámena jen MDA/H. Vypočítá se tak, že k oznámené MDA/H se přičte 50 ft.

**Odmrazování (De-Icing)**

Postup, při kterém jsou z letadla odstraněny námraza, rozbředlý sníh a sníh za účelem zajištění neznečištěných ploch.

**Odmrazování / ochrana proti námraze (De-Icing/Anti-Icing)**

Jde o kombinaci postupů popsaných v bodech „Ochrana proti námraze“ a „Odmrazování“ výše, které mohou být provedeny v jednom či dvou krocích.

**Suchá dráha (Dry Runway)**

Suchá dráha je dráha, která není mokrá ani znečištěná, a zahrnuje ty dráhy se zpevněným povrchem, které byly zvláště opatřeny drážkami nebo porézním povrchem a udržovány tak, aby si zachovaly brzdné účinky „efektivně suché dráhy“.

**Suchý sníh (Dry Snow)**

Jemný, prachový sníh, který se nelepí a který je možné odfouknout nebo omést.

**Konečné přiblížení (Final Approach)**

Ta část postupu přiblížení podle přístrojů, která začíná ve stanoveném fixu nebo bodu konečného přiblížení nebo, kde takový fix nebo bod není stanoven, na konci poslední předpisové zatáčky, základní zatáčky nebo v příletové zatáčce postupu racetrack, je-li stanoven, nebo v bodu nalétnutí na poslední trať stanovenou pro postup přiblížení, a končí v bodě blízkosti letiště, ze kterého letadlo může přistát, nebo zahájí postup nezdařeného přiblížení.

**Kyslík pro první pomoc (First Aid Oxygen)**

Zásoba neředěného kyslíku pro cestující, kteří by po ztrátě přetlaku v kabině v tlakových nadmořských výškách nad 25 000 ft mohli z fyziologických důvodů potřebovat kyslík. **Poznámka:** Kyslík pro první pomoc se vyžaduje jen u letadel, u kterých se podle OPS-1 nebo předpisů společnosti vyžaduje obsluha kabiny.

**Letová posádka (Flight Crew)**

Všechny osoby, které vykonávají letovou službu v pilotní kabině letadla a které vyžaduje AFM nebo druh letu (např. rozšířená letová posádka, výcvikové a přezkušovací lety).

**Podmínky námrazy (Freezing Conditions)**

Podmínky, při kterých je venkovní teplota vzduchu nižší než +3° C (37,4° F) a na dráze je viditelná vlhkost v jakékoli formě (např. mlha s viditelností nižší než 1,5 km, déšť, sníh, déšť se sněhem nebo krystalky ledu) nebo stojící voda, rozbředlý sníh, led nebo sníh.

**Namrzající mrholení (Freezing Drizzle)**

Poměrně stejnoměrné srážky tvořené výlučně drobnými kapkami (o průměru menším než 0,5 mm (0,02 in)) velmi blízko u sebe, které po dopadu na zem či jiné nechráněné předměty mrznou.

**Namrzající mlha (Freezing Fog)**

Suspenze velkého počtu nepatrných vodních kapek, která po dopadu na zem či jiné nechráněné předměty mrzne a obecně snižuje horizontální viditelnost na povrchu země na méně než 1 km (5/8 míle).

**Namrzající srážky (Freezing Precipitation)**

Odpovídají namrzajícímu dešti nebo namrzajícímu mrholení.

**Námraza/jinovatka (Frost/Hoar Frost)**

Ledové krystaly, které se tvoří v ledovém nasyceném vzduchu při teplotě nižší než 0° C (32° F) přímou sublimací na zemi či jiných nechráněných předmětech.

**Námraza (Frost)**

Nánosy krystalků ledu, které se tvoří za chladných, jasných nocí sublimací na plochách, jejichž teplota je nižší než okolní vzduch. Na náběžných hranách a horních plochách mohou tyto nánosy, byť velmi tenké (jinovatka), vážně ovlivnit výkonnost letadla. Námraza o síle do 3 mm na dolní ploše křídla nemá žádný vliv a nemusí se k ní přihlížet. Limity nánosů námrazy pro vzlety jsou uvedeny v části B OM.

**Doba působení (Holdover Time)**

Odhadovaná doba, po kterou protinámrazová kapalina zabrání vytvoření námrazy nebo ledu nebo hromadění sněhu na chráněných (ošetřených) plochách letounu na zemi za každého počasí.

**Použitelná délka přistání (Landing Distance Available) – LDA**

Délka dráhy, kterou prohlásil za použitelnou příslušný úřad a která je vhodná pro dojezd přistávajícího letounu.

**Slabý namrzající déšť (Light Freezing Rain)**

Srážky kapalných vodních částic, jež po dopadu na nechráněné předměty mrznou, buď ve formě kapek větších než 0,5 mm (0,0,2 in), nebo kapek menších, jež jsou na rozdíl od mrholení daleko od sebe. Naměřená intenzita kapalných vodních částic je do 2,5 mm (0,10 in)/h nebo 25 g/dm2/h, s maximem 2,5 mm (0,10 in) za 6 minut.

**Postupy za nízké dohlednosti (Low Visibility Procedures) - LVP**

Postupy používané na letišti k zajištění bezpečného provozu při přiblížení za provozních podmínek II. a III. kategorie a při vzletech za podmínek nízké dohlednosti prostřednictvím ochrany citlivých oblastí a regulace toku letového provozu.

**Vzlet za podmínek nízké dohlednosti (Low Visibility Take-off) - LVTO**

Vzlet na dráze, kde je RVR nižší než 400 m, ale nejméně 75 m. Velitel letadla se musí přesvědčit, že osvětlení a značení dráhy splňuje platné požadavky na LVTO – postupy za nízké dohlednosti.

**Minimální nadmořská výška / výška pro klesání (Minimum Descent Altitude/Height) - MDA/H**

Stanovená nadmořská výška / výška pro nepřesné přístrojové přiblížení nebo přiblížení okruhem, pod jejíž úrovní nelze klesat bez vizuálních orientačních bodů.

**Nepřesné přístrojové přiblížení a přistání (Non-precision Approach and Landing)**

Přístrojové přiblížení a přistání, při kterém se nevyužívá elektronické navádění po sestupové rovině.

**Bezpečná nadmořská výška / výška nad překážkami (Obstacle Clearance Altitude/Height) - OCA/H**

Nejnižší nadmořská výška (OCA), případně nejnižší výška nad prahem dráhy, respektive nadmořskou výškou letiště (OCH), používaná k zajištění dodržení příslušných kritérií bezpečné vzdálenosti od překážek.

**Minimální bezpečná výška nad překážkami (Obstacle Clearance Limit) - OCL**

Výška nad nadmořskou výškou letiště, pod kterou nelze udržet minimální předepsanou svislou vzdálenost buď při přiblížení, nebo v případě nezdařeného přiblížení.

**Klasifikace cestujících (Passenger Classification)**

Dospělí, muži a ženy, jsou definováni jako osoby ve věku 12 let a starší. Děti jsou definovány jako osoby ve věku dvou let a více, avšak mladší 12 let. Malé děti jsou definovány jako osoby mladší 2 let.

**Personál služeb pro cestující (Passenger Service Attendant) - PSA**

Každá osoba na palubě letadla kromě členů letové posádky nebo palubních průvodčích, která cestujícím poskytuje příslušné služby. Neplní úkoly související s bezpečností letadla a cestujících (např. obsluha kabinových dveří, bezpečnostní poučení cestujících atd.).

**Vzletová hmotnost omezená výkonností (Performance limited Take-off Mass) - PTOM**

Maximální hmotnost letadla ke splnění požadavků na vzletovou výkonnost.

**Přistávací hmotnost omezená výkonností (Performance limited Landing Mass) - PLAM**

Maximální hmotnost letadla ke splnění požadavků na přistávací výkonnost.

**Přesné přístrojové přiblížení a přistání (Precision Approach and Landing)**

Přístrojové přiblížení a přistání pomocí přesného azimutu a navádění po sestupové rovině s minimy určenými podle kategorie provozu.

**Kontrola před vzletem (Pre Take-off Check)**

Touto kontrolou se zajišťuje, aby na odpovídajících plochách letadla nebyl těsně před vzletem led, sníh, rozbředlý sníh nebo námraza. Tato kontrola by se měla provést co možná nejblíže době odletu a obvykle se provádí z letadla vizuální kontrolou křídel nebo jiných kritických ploch stanovených výrobcem letadla.

**Déšť nebo vysoká vlhkost (na podchlazeném povrchu křídel) (Rain or High Humidity (On Cold Soaked Wing))**

Voda vytvářející led nebo námrazu na ploše křídla, když je teplota plochy křídla letadla 0° C (32° F) nebo nižší.

**Hlášená RVR (Reported RVR)**

RVR sdělená veliteli letadla osobou odpovědnou za letiště či jejím jménem.

**Dráhová dohlednost (Runway Visual Range) – RVR**

Vzdálenost, na kterou může pilot letadla nacházejícího se na ose přistávací dráhy vidět denní dráhové značení nebo návěstidla ohraničující přistávací dráhu nebo vyznačující její osu. Kabina cestujících a další příslušné prostory.

**Samostatné dráhy (Separate Runways)**

Dráhy na tomtéž letišti, které představují samostatné přistávací plochy. Tyto dráhy se mohou překrývat nebo křižovat tak, aby zablokování jedné z drah nebránilo plánovanému druhu provozu na druhé dráze.

**Stabilizované přiblížení (Stabilised Approach) – SApp**

Přiblížení vykonané kontrolovaným a vhodným způsobem s ohledem na konfiguraci, energii a kontrolu dráhy letu z předem stanoveného bodu nebo nadmořské výšky/výšky nad překážkou do bodu ve výšce 50 ft nad prahem dráhy nebo bodu, v němž je započat manévr podrovnání, je-li tento bod výše položený

**Nerušené prostředí v pilotním prostoru (Sterile Flight Crew Compartment)**

Každý časový úsek, kdy členové letové posádky nejsou rušeni nebo rozptylováni, s výjimkou záležitostí, které mají rozhodující význam pro bezpečný provoz letadla nebo bezpečnosti osob na palubě.

**Doplňková zásoba kyslíku – letadla bez přetlakové kabiny (Supplemental Oxygen – Non-Pressurised Aircraft)**

Zásoba kyslíku, která se má zajistit pro osoby na palubě letadla bez přetlakové kabiny, kdykoli se využívají letové nadmořské výšky nad 10,000 ft.

**Doplňková zásoba kyslíku – letadla s přetlakovou kabinou (Supplemental Oxygen – Pressurised Aircraft)**

Zásoba kyslíku pro potřebný počet osob na palubě na požadovanou dobu letu v příslušné nadmořské výšce či nadmořských výškách po ztrátě přetlaku v kabině.

**Použitelná délka vzletu (Take-off Distance Available) – TODA**

Použitelná délka rozjezdu zvětšená o délku použitelného předpolí.

**Použitelná délka rozjezdu (Take-off Run Available) – TORA**

Délka dráhy, kterou prohlásil za použitelnou příslušný úřad a která je vhodná pro rozjezd vzlétávajícího letounu.

**Provozní náklad (Traffic Load) – TL**

Celková hmotnost cestujících, zavazadel a nákladu, včetně neplatícího zatížení.

**Vizuální přiblížení (Visual Approach)**

Přiblížení u letu IFR, při němž se část nebo celý postup přiblížení podle přístrojů nedokončí a přiblížení se provede s vizuální orientací podle terénu. **Poznámka:** Vizuální přiblížení nelze provést, je-li RVR, případně upravený ekvivalent, kratší než 800 m.

**Mokrá dráha (Wet Runway)**

Dráha se pokládá za mokrou, je-li její povrch pokryt vodou nebo jejím ekvivalentem méně než 3 mm, nebo je-li na jejím povrchu dostatek vlhkosti, aby se zrcadlil, ale bez významnějších ploch stojící vody.

**Mokrý sníh (Wet Snow)**

Obsahuje mnohem vyšší podíl kapalin, lepí se na součásti draku letadla / motoru a může mrznout.