VYSVĚTLIVKA

STANOVISKO Č. 03/2012

EVROPSKÉ AGENTURY PRO BEZPEČNOST LETECTVÍ

ze dne 3. září 2012

k nařízení Komise, kterým se mění prováděcí pravidla pro letový provoz a prováděcí pravidla pro posádky letadel

Provoz kluzáků a balonů v obchodní letecké dopravě

Provoz letounů a vrtulníků z bodu A do bodu A v obchodní letecké dopravě

TE.RPRO.00036-001© Evropská agentura pro bezpečnost letectví. Všechna práva vyhrazena.
Dokument agentury. Kopie se nekontrolují. Aktuální znění si ověřte na internetové/extranetové stránce agentury EASA.

Obsah

Shrnutí 3

Úvod 4

I. Obecná ustanovení 4

II. Oblast působnosti stanoviska 4

III. Konzultace 6

IV. Metoda číslování pravidel 7

Provoz CAT (S, B) 8

I Změny v předmětném nařízení o letovém provozu 8

II. Změny v části CAT 8

III. Změny v části ORO 14

IV. Jiné poznámky 15

Provoz CAT (z bodu A do bodu A) 16

I. Politika 16

II. Změny v předmětných nařízeních 18

III. Změny v části CAT 19

IV. Změny v části ORO 21

V. Změny v části ARO 22

VI. Změny v části ORA 23

VII. Jiné poznámky 23

Příloha 1: Tabulky odkazů na dodatky v EU-OPS a JAR-OPS3 24

Dodatek 1 k 1.005 a) – letouny třídy výkonnosti B, lety VFR ve dne 24

Dodatek 1 k 3.005 f) – provoz malých vrtulníků, VFR ve dne 42

Dodatek 1 k 3.005 g) – místní provoz vrtulníků, VFR ve dne 51

Příloha 2: Seznam úlev a pravidel, které se nepoužijí pro provoz CAT (z bodu A do bodu A) 56

Část CAT 56

Příloha 3: Použité zkratky a zkratková slova 79

TE.RPRO.00036-001© Evropská agentura pro bezpečnost letectví. Všechna práva vyhrazena.
Dokument agentury. Kopie se nekontrolují. Aktuální znění si ověřte na internetové/extranetové stránce agentury EASA.

Shrnutí

Toto stanovisko obsahuje prováděcí pravidla pro provoz kluzáků a balonů v obchodní letecké dopravě a mění následující pravidla:

- předmětné nařízení o letovém provozu,
- přílohu I – Definice pro přílohy II až VIII,
- přílohu II – část ARO, Požadavky na úřady týkající se letového provozu,
- přílohu III – část ORO, Požadavky na organizace týkající se letového provozu, zejména obchodních leteckých provozovatelů a neobchodních leteckých provozovatelů složitých motorových letadel, a
- přílohu IV – část CAT, Technické požadavky týkající se obchodní letecké dopravy.

Toto stanovisko dále obsahuje prováděcí pravidla pro CAT lety začínající a končící na stejném letišti nebo provozním místě. Mění následující pravidla:

- nařízení týkající se letového provozu:
  - předmětné nařízení o letovém provozu,
  - přílohu II – část ARO, Požadavky na úřady týkající se letového provozu,
  - přílohu III – část ORO, Požadavky na organizace týkající se letového provozu, a
  - přílohu IV – část CAT, Technické požadavky na provoz v obchodní letecké dopravě,
- nařízení týkající se posádek letadel:
  - předmětné nařízení o posádkách letadel, a
  - přílohu VII – část ORA, Požadavky na organizace týkající se posádek letadel.

Příprava těchto požadavků se řídila následujícími zásadami:

- zachovat vysokou úroveň bezpečnosti,
- zajistit přiměřenost pravidel, je-li třeba,
- zajistit pružnost a účinnost pro provozovatele a úřady.

Toto stanovisko je výsledkem rozsáhlého procesu konzultací, na němž se podílely úřady, sdružení, provozovatelé a odborníci v oblasti letectví.

TE.RPRO.00036-001© Evropská agentura pro bezpečnost letectví. Všechna práva vyhrazena.
Dokument agentury. Kopie se nekontrolují. Aktuální znění si ověřte na internetové/extranetové stránce agentury EASA.

Úvod

I. Obecná ustanovení

1. Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008[1] (dále jen „základní nařízení") ve znění nařízení (ES) č. 1108/2009[2] stanoví náležitý a úplný rámec pro definování a uplatňování společných technických požadavků a správních postupů v oblasti civilního letectví.
2. Účelem tohoto stanoviska je pomoci Evropské komisi při stanovení prováděcích pravidel pro letový provoz.
3. Toto stanovisko bylo přijato na základě postupu stanoveného správní radou Evropské agentury pro bezpečnost letectví (dále jen „agentura")[3] v souladu s článkem 19 základního nařízení.

II. Oblast působnosti stanoviska

4. Toto stanovisko obsahuje prováděcí pravidla pro provoz kluzáků a balonů v obchodní letecké dopravě (CAT) a mění následující předpisy:
   - předmětné nařízení o letovém provozu,
   - přílohu I – Definice pro přílohy II až VIII,
   - přílohu II – část ARO, Požadavky na úřady týkající se letového provozu,
   - přílohu III – část ORO, Požadavky na organizace týkající se letového provozu, zejména obchodních leteckých provozovatelů a neobchodních leteckých provozovatelů složitých motorových letadel, a
   - přílohu IV – část CAT, Technické požadavky týkající se obchodní letecké dopravy.
5. Toto stanovisko dále obsahuje prováděcí pravidla pro lety CAT, které začínají a končí na stejném letišti nebo provozním místě (CAT z bodu A do bodu A) a mění následující předpisy:
   - nařízení týkající se letového provozu:
     - předmětné nařízení o letovém provozu,
     - přílohu II – část ARO, Požadavky na úřady týkající se letového provozu,
     - přílohu III – část ORO, Požadavky na organizace týkající se letového provozu, a

---

[1] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 ze dne 20. února 2008 o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Evropské agentury pro bezpečnost letectví, kterým se ruší směrnice Rady 91/670/EHS, nařízení (ES) č. 1592/2002 a směrnice 2004/36/ES. *Úř. věst. L 79, 19.3.2008, s. 1–49.*

[2] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1108/2009 ze dne 21. října 2009, kterým se mění nařízení (ES) č. 216/2008 v oblasti letišť, uspořádání letového provozu a letových navigačních služeb a zrušuje směrnice 2006/33/ES. *Úř. věst. L 309, 24.11.2009, s. 51-70.*

[3] Rozhodnutí správní rady o postupu, kterým se bude agentura řídit při vydávání stanovisek, certifikačních specifikací a poradenských materiálů (postup při tvorbě předpisů). EASA MB 08-2007, 13.6.2007.

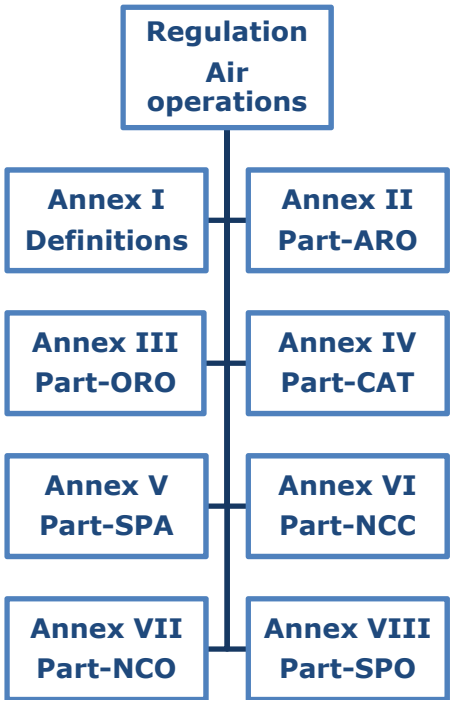
TE.RPRO.00036-001© Evropská agentura pro bezpečnost letectví. Všechna práva vyhrazena.
Dokument agentury. Kopie se nekontrolují. Aktuální znění si ověřte na internetové/extranetové stránce agentury EASA.

- přílohu IV – část CAT, Technické požadavky na provoz v obchodní letecké dopravě,

- nařízení týkající se posádek letadel:
  - předmětné nařízení o posádkách letadel, a
  - přílohu VII – část ORA, Požadavky na organizace týkající se posádek letadel.

6. Dokumenty v tomto stanovisku jsou založeny na revidované struktuře pravidel v souladu s návrhem Evropské komise a agentury z dubna 2011. Následující tabulka uvádí přehled příloh v rámci nařízení o letovém provozu a nařízení o posádkách letadel[4].

Tabulka 1: Přílohy nařízení o letovém provozu[5]

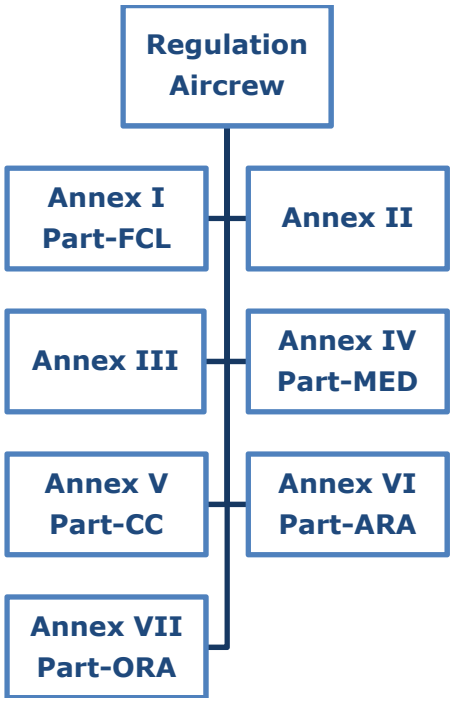


[4] Nařízení týkající se posádek v civilním letectví (EU) č. 1178/2011 ve znění nařízení (EU) č.290/2012.

[5] NCC: neobchodní provoz složitých motorových letadel; NCO: neobchodní provoz jiných než složitých motorových letadel; SPO: zvláštní lety.

TE.RPRO.00036-001© Evropská agentura pro bezpečnost letectví. Všechna práva vyhrazena.
Dokument agentury. Kopie se nekontrolují. Aktuální znění si ověřte na internetové/extranetové stránce agentury EASA.

Tabulka 2: Přílohy nařízení o posádkách letadel[6]



III. Konzultace

7. Toto stanovisko je založeno na:

   – NPA 2008-22 – obsahuje návrh prováděcích pravidel (IR) a souvisejících přijatelných způsobů průkazu (AMC) a poradenských materiálů (GM) pro úřady a organizace;

   – NPA 2009-02 – obsahuje návrhy IR a souvisejících AMC a GM pro letový provoz.

8. NPA 2008-22 bylo zveřejněno na internetových stránkách agentury EASA (http://www.easa.europa.eu) dne 31. října 2008. Lhůta pro konzultace vypršela 28. května 2009. NPA 2009-02 bylo zveřejněno na internetových stránkách agentury EASA (http://www.easa.europa.eu) dne 30. ledna 2009. Lhůta pro konzultace vypršela 31. července 2009.

9. Úpravy znění pravidel byly podrobně projednány v revizních skupinách pro tvorbu pravidel, vytvořených zvlášť pro NPA 2008-22 a NPA 2009-02.

10. Po obsáhlých konzultacích s úřady, sdruženími a provozovateli zveřejnila agentura 4. října 2010 dokumenty připomínek a odpovědí (CRD) k části AR a části OR, 25. listopadu 2010 CRD OPS I a 27. října 2011 CRD OPS III. Lhůty vyhrazené pro reakce na jednotlivé CRD vypršely dne 6. prosince 2010, 15. února 2011 a 30. ledna 2012.

11. Návrh týkající se provozu CAT z bodu A do bodu A projednala agentura s členy poradní skupiny vnitrostátních orgánů (AGNA) na dvou tematických zasedáních v říjnu 2011 a červenci 2012.

[6] FCL: udělování osvědčení způsobilosti členů letových posádek; MED: zdravotní způsobilost; CC: palubní průvodčí; ARA: požadavky na úřady týkající se posádek letadel.

TE.RPRO.00036-001© Evropská agentura pro bezpečnost letectví. Všechna práva vyhrazena.
Dokument agentury. Kopie se nekontrolují. Aktuální znění si ověřte na internetové/extranetové stránce agentury EASA.

IV. Metoda číslování pravidel

12. V souladu s pokyny agentury pro přípravu pravidel byla u prováděcích pravidel uplatněna tato metoda číslování:

<část>.<hlava>.<oddíl>.<č>

Vysvětlivka:

<část>: povinná – až 4 písmena nebo číslice

příklady: ARO, ORO, CAT

<hlava>: povinná – až 4 písmena nebo číslice

příklady: GEN, OP, POL, IDE

<oddíl>: povinný – až 5 písmen nebo číslic

příklady: MPA, NMPA, A, H, S, B

<č>: povinné – číslo pravidla – třímístné číslo, začíná se 100 a dále se čísluje zpravidla v krocích po 5.

TE.RPRO.00036-001© Evropská agentura pro bezpečnost letectví. Všechna práva vyhrazena.
Dokument agentury. Kopie se nekontrolují. Aktuální znění si ověřte na internetové/extranetové stránce agentury EASA.

Provoz CAT (S, B)

I Změny v předmětném nařízení o letovém provozu

13. V rámci změn v předmětném nařízení byly provedeny dvě menší úpravy tak, aby vyhovovalo provozu CAT balonů a kluzáků.

14. Změna v článku 1 stanoví použitelnost pravidel OPS pro provoz CAT kluzáků a balonů. Bylo též ujasněno, že toto nařízení se nevztahuje na upoutané balony, vzducholodě a lety upoutaným balonem. Některé z četných druhů provozu balonů vyžadují upoutání. Základní rozdíl mezi třemi hlavními druhy upoutání je následující:

   - „upoutaný balon" je výslovně konstruován tak, aby byl během provozu trvale ukotven v zemi pomocí systému upoutání,
   - „upoutaný let" je dočasné zajištění proti volnému pohybu balonu za letu za účelem provedení celého letu v jediném místě,
   - „zajištění před vzletem" je dočasné zajištění volného balonu pro účely zahájení volného letu.

15. Toto nařízení se bude vztahovat pouze na provoz se „zajištěním před vzletem". Na „upoutaný balon" a „upoutaný let" se toto nařízení nevztahuje. Tyto druhy provozu budou zváženy později.

16. Pokud jde o přechodné období, navrhuje se odklad lhůty uplatňování po dobu tří let. Tento návrh bere v úvahu, že v současnosti neexistují žádná harmonizovaná pravidla EU pro takový provoz.

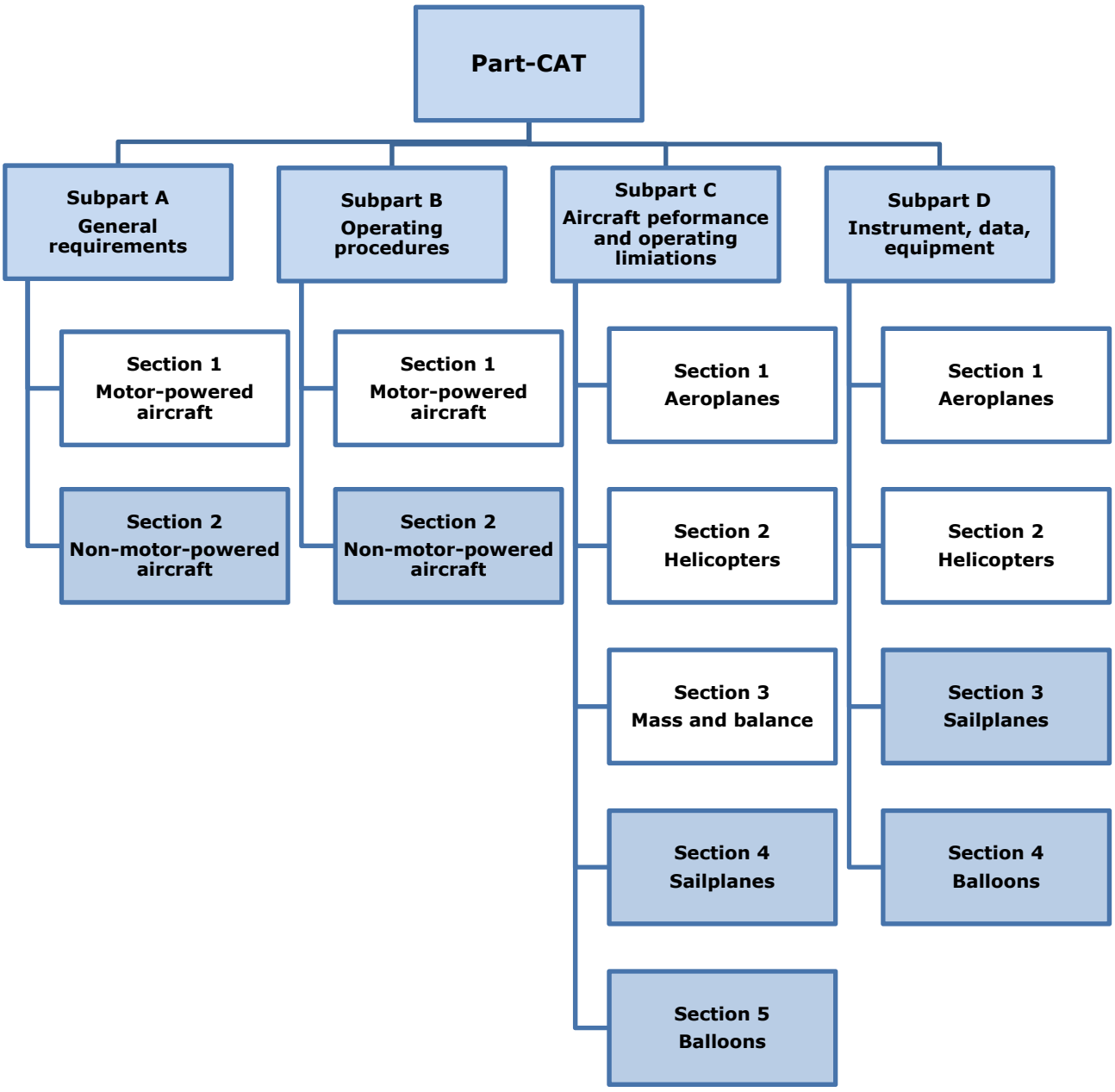
II. Změny v části CAT

Oblast působnosti

17. Část CAT obsahuje technická pravidla pro veškerý provoz CAT. Struktura části CAT byla navržena tak, aby umožňovala přidávat pravidla pro určité kategorie letadel později, aniž by došlo k porušení pořadí pravidel, která byla zavedena dříve. Většina pravidel, která se použijí pro CAT (S, B), je proto v nových oddílech.

18. Na následujícím diagramu jsou hlavy a oddíly, které se uplatní pro provoz CAT (S, B), vyznačeny modře.

TE.RPRO.00036-001© Evropská agentura pro bezpečnost letectví. Všechna práva vyhrazena.
Dokument agentury. Kopie se nekontrolují. Aktuální znění si ověřte na internetové/extranetové stránce agentury EASA.



19. Pravidla části CAT (S, B) je třeba chápat v souladu s:

- předmětným nařízením o letovém provozu,
- přílohou I – Definice pojmů použitých v přílohách II až VIII,
- přílohou II – část ARO obsahující požadavky na úřady ve vztahu k provozovatelům CAT, a
- přílohou III – část ORO obsahující požadavky na organizace, přičemž relevantní jsou zejména tyto hlavy: ORO.GEN, ORO.MLR, ORO.AOC a ORO.FC,
- přílohou V – část SPA, která obsahuje požadavky na provoz vyžadující zvláštní schválení/oprávnění, je v zásadě rovněž použitelná pro provozovatele CAT (S, B);

TE.RPRO.00036-001© Evropská agentura pro bezpečnost letectví. Všechna práva vyhrazena.
Dokument agentury. Kopie se nekontrolují. Aktuální znění si ověřte na internetové/extranetové stránce agentury EASA.

provozovatelé CAT (S, B) však patrně neprovádějí žádný z uvedených druhů provozu.

Přehled reakcí

20. Agentura obdržela celkem 92 reakcí od sedmi zainteresovaných stran.

21. Některé z reakcí se týkaly CAT (S, B) celkově; navrhovaly, aby CAT (S, B) nebyl považován za obchodní činnost. Tyto reakce byly vzaty na vědomí, ale nebyly přijaty, protože toto stanovisko se nezabývá tím, zda by určitá činnost měla být klasifikována jako obchodní nebo neobchodní. Definici obchodního provozu stanoví článek 3 základního nařízení a nelze ji měnit prováděcím pravidlem, tj. nižším právním předpisem.

22. Reakce týkající se hlavy GEN se většinou týkaly CAT.GEN.NMPA.140 „Dokumenty, příručky a informace na palubě". Větší část těchto reakcí požadovala další úlevy a sladění s částí NCO; většina z nich byla přijata.

23. Pokud jde o hlavu OP, většina připomínek se týkala provozu balonů. Mnohé z nich poukazovaly na potřebu dalších vyjasnění, která jsou poskytnuta ve vysvětleních uvedených níže.

24. Také většina reakcí vztahujících se k hlavě POL se týkala požadavků na balony a AMC pro systémy pro určování hmotnosti. Většina z těchto reakcí byla přijata.

25. Došlo přibližně 30 reakcí vztahujících se k hlavě IDE, většina se týkala balonů. Určitý počet reakcí se zaměřil na zádržný systém pro velitele letadla u balonů, přičemž některé navrhované znění podpořily a některé s ním nesouhlasily. Některé reakce doporučovaly soudržnost s ostatními částmi. Připomínky též poukazovaly na potřebu zrevidovat ustanovení o různém vybavení pro balony. Byla požadována vyjasnění ohledně rádiového komunikačního vybavení pro kluzáky.

Vysvětlivky

26. Při přípravě návrhu nových oddílů agentura pečlivě zkontrolovala soudržnost navrhovaných pravidel s následujícími dokumenty a – kde bylo třeba – sjednotila znění:

- u prováděcích pravidel, která se týkají CAT, s verzí části CAT (A, H), která byla přijata ve výboru EASA a předložena Evropskému parlamentu, a
- u prováděcích pravidel, která se týkají hlavně provozu kluzáků a balonů, s nejnovější verzí části NCO, která byla projednaná ve výboru EASA.

27. V následujících kapitolách jsou popsány změny oproti verzi uvedené v CRD, pokud jsou spojeny se změnou v obsahu pravidel a pokud jsou vybraná pravidla blíže vysvětlena.

CAT.GEN.105 Turistické motorové kluzáky a motorové kluzáky

28. Záměrem tohoto požadavku je vyjasnit, že motorové kluzáky, vyjma turistických motorových kluzáků, musí být provozovány podle pravidel používaných pro bezmotorová letadla a kluzáky. Toto pravidlo dále stanoví pro turistické motorové kluzáky, které jsou považovány za podkategorii motorových kluzáků, příslušná pravidla v závislosti na tom, zda jsou provozovány jako letoun, nebo jako kluzák.

TE.RPRO.00036-001© Evropská agentura pro bezpečnost letectví. Všechna práva vyhrazena.
Dokument agentury. Kopie se nekontrolují. Aktuální znění si ověřte na internetové/extranetové stránce agentury EASA.

29. Toto pravidlo bylo posunuto výše v hierarchii pravidel a je umístěno před text oddílů 1 a 2 hlavy GEN.

CAT.GEN.NMPA.100 Odpovědnosti velitele letadla

30. Toto pravidlo shrnuje nejdůležitější odpovědnosti velitele letadla. Pravidla byla pozměněna doplněním dalších požadavků, které odpovídají některým pravidlům vztahujícím se na členy posádek pro provoz CAT (A, H). Tyto nové požadavky se týkají systému hlášení událostí provozovatelem, požadavků na omezení doby letové služby a služby (FTL) a požadavků na dobu odpočinku a uvádějí výčet situací, kdy velitel letadla nesmí vykonávat službu na palubě letadla.

31. Ačkoliv společenství provozovatelů kluzáků a balonů obvykle užívá pojem „velící pilot", a nikoli pojem „velitel letadla", agentura nicméně navrhuje v zájmu soudržnosti s jinými pravidly obsaženými v části CAT a části ORO používat i zde pojem „velitel letadla".

CAT.GEN.NMPA.105 Odpovědnosti členů posádky balonu

32. Část ORO se vztahuje také na provoz CAT balonů. To znamená, že požadavek v hlavě CC, že u letadel se schválenou kapacitou více než 19 cestujících musí být alespoň jeden člen posádky určen jako palubní průvodčí, by se vztahoval i na balony s více než 19 cestujícími na palubě.

33. Pravidla v ORO.CC však byla navržena hlavně pro provoz letounů a vrtulníků a nebyla vnímána jako vhodná pro provoz balonů. Proto se navrhuje vyloučit provoz balonů z požadavků na palubní průvodčí.

34. Je-li však na palubě více než 19 cestujících, má se za to, že velitel letadla potřebuje pomoc prostřednictvím dalšího člena posádky. S ohledem na to bylo přidáno nové pravidlo CAT.GEN.NMPA.105 „Další člen posádky balonu". Toto pravidlo požaduje přítomnost dalšího člena posádky balonu na palubě balonů, jestliže převážejí více než 19 cestujících, a stanoví základní odpovědnosti tohoto dalšího člena posádky.

CAT.GEN.NMPA.140 Dokumenty, příručky a informace na palubě

35. Toto pravidlo bylo změněno na základě reakcí obdržených od zainteresovaných stran s cílem zabránit rozporu s nejnovější dostupnou verzí návrhu části NCO. Toto pravidlo nyní povoluje, aby dokumenty, příručky a informace uvedené v písmeni a) tohoto pravidla mohly být při provozu kluzáků i balonů přepravovány v doprovodném vozidle nebo ponechány na letišti nebo provozním místě pod podmínkou, že let je zamýšlen jako provoz z bodu A do bodu A nebo provoz v místním prostoru.

CAT.GEN.NMPA.150 Doprava nebezpečného zboží

36. Zainteresované strany požadovaly, aby toho pravidlo bylo vypuštěno, protože při provozu CAT (S, B) se obvykle neplánuje převážet nebezpečné zboží. Je třeba objasnit, že tento požadavek stanoví okolnosti, za kterých může být přepravováno nebezpečné zboží bez oprávnění vydaného v souladu se SPA.DG. To se týká například předmětů přepravovaných v zavazadlech cestujících, které jsou běžně považovány za nebezpečné

TE.RPRO.00036-001© Evropská agentura pro bezpečnost letectví. Všechna práva vyhrazena.
Dokument agentury. Kopie se nekontrolují. Aktuální znění si ověřte na internetové/extranetové stránce agentury EASA.

zboží. Tento odstavec rovněž stanoví povinnost velitele letadla přesvědčit se, zda na palubě není nebezpečné zboží převáženo neúmyslně.

37. Proto agentura toto pravidlo ponechala, avšak pozměnila je tak, že doprava nebezpečného zboží není povolena vyjma případů, kdy zboží nepodléhá Technickým instrukcím pro bezpečnou leteckou dopravu nebezpečného zboží (dokument ICAO č. 9284-AN/905) v souladu s částí 1 těchto instrukcí nebo je-li přiváženo cestujícími či členy posádky nebo jsou v zavazadlech v souladu s částí 8 Technických instrukcí.

38. Pojem „technické instrukce" je definován v příloze I (jak byla zveřejněna ve stanovisku č. 04/2011).

CAT.OP.NMPA.105 Postupy omezování hluku – balony a motorové kluzáky

39. Na základě přijatých reakcí zainteresovaných stran byly změněny postupy omezování hluku a stanoví, že toto pravidlo se týká provozu balonů a motorových kluzáků. Ustanovení bylo rovněž zmírněno a netýká se provozovatele, ale velitele letadla.

CAT.OP.NMPA.110 Zásoba a plánování množství paliva a zátěže – balony

40. Tento požadavek byl změněn a stanoví, že výpočet musí být zdokumentován v provozním letovém plánu. Dále byl, stejně jako v ostatních pravidlech, vypuštěn pojem „plyn", neboť se má za to, že plyn je již zahrnut v pojmu „palivo".

CAT.OP.NMPA.115 Přeprava zvláštních kategorií cestujících (SCP)

41. Na základě přijatých reakcí zainteresovaných stran bylo toto pravidlo zestručněno a omezeno na bezpečnostní cíl, že zvláštní kategorie cestujících by měly být přepravovány v souladu s postupy stanovenými provozovatelem tak, aby byla zajištěna bezpečnost letadla a osob na palubě.

42. Znění souvisejících přijatelných způsobů průkazu bere v úvahu nařízení (ES) č. 1107/2006 o právech osob se zdravotním postižením a osob s omezenou schopností pohybu a orientace v letecké dopravě[7]. Zvláštní pozornost byla věnována čl. 2 písm. a), jež obsahuje definici „osoby se zdravotním postižením" nebo „osoby s omezenou schopností pohybu a orientace", která je poněkud širší než ekvivalentní definice v EU-OPS (viz JAR OPS 1, oddíl 2, ACJ OPS 1.260) a konkrétním potřebám provozu balonů v obchodní letecké dopravě.

Bývalý CAT.OP.NMPA.120 Uložení zavazadel

43. Toto pravidlo bylo vypuštěno, protože se dospělo k názoru, že neodpovídá provozu CAT (S, B).

CAT.OP.NMPA.135 Zajištění prostoru pro cestující a pilotního prostoru – balony

44. Toto pravidlo bylo přepracováno tak, aby vyhovovalo provozu balonů.

[7] Úř. věst. L 204, 26.7.2006, s. 1-9.

TE.RPRO.00036-001© Evropská agentura pro bezpečnost letectví. Všechna práva vyhrazena.
Dokument agentury. Kopie se nekontrolují. Aktuální znění si ověřte na internetové/extranetové stránce agentury EASA.

CAT.OP.NMPA.165 Řízení palivového systému a zátěže za letu

45. Text byl změněn tak, aby odpovídal specifickým provozním potřebám balonů. Toto pravidlo se týká velitele letadla, což lépe vystihuje povahu provozu CAT (B).

CAT.OP.NMPA.170 Použití doplňkové dodávky kyslíku

46. Tento text se týká provozního požadavku, kdy je třeba použít doplňkovou dodávku kyslíku. Musí být chápáno společně se souvisejícími požadavky na kyslík v CAT.IDE.S.125 a CAT.IDE.B.125.

CAT.OP.NMPA.185 Provozní omezení – kluzáky

47. Bylo přidáno nové pravidlo vysvětlující, že kluzáky smí být provozovány pouze ve dne.

CAT.POL.S.110 Výkonnost

48. Bývalé ustanovení písmene b) týkající se provozu nad hustě osídlenými prostory velkoměst, měst nebo osad bylo vypuštěno, protože je již zahrnuto v části SERA 3.1.2.1.

CAT.POL.B.115 Výkonnost

49. Bývalé ustanovení písmene b) týkající se provozu nad hustě osídlenými prostory velkoměst, měst nebo osad bylo vypuštěno, protože je již zahrnuto v části SERA 3.1.2.1.

CAT.IDE.S.140 Rádiové komunikační vybavení

50. Bylo objasněno, že rádiové komunikační vybavení je povinné, jen pokud ho vyžadují požadavky vzdušného prostoru.

CAT.IDE.B.115 Provoz podle pravidel VFR – letové a navigační přístroje a přidružené vybavení

51. Toto pozměněné pravidlo je sjednoceno s textem části NCO a vyjasňuje, za jakých podmínek je požadován tlakový výškoměr.

CAT.IDE.B.120 Zádržné systémy

52. Toto pozměněné pravidlo stanoví, že zádržné systémy pro velitele letadla jsou požadovány pouze u balonů s košem rozděleným do oddílů.

CAT.IDE.B.135 Ruční hasicí přístroje

53. Změněné pravidlo uvádí odkaz na CS 31HB, který obsahuje požadavky na ruční hasicí přístroje.

TE.RPRO.00036-001© Evropská agentura pro bezpečnost letectví. Všechna práva vyhrazena.
Dokument agentury. Kopie se nekontrolují. Aktuální znění si ověřte na internetové/extranetové stránce agentury EASA.

CAT.IDE.B.150 Různé vybavení

54. Toto pravidlo bylo přepracováno v souladu s obdrženými připomínkami a částmi NCO/SPO. Konkrétní položky jsou nyní požadovány podle kategorie balonu.

CAT.IDE.B.155 Rádiové komunikační vybavení

55. Bylo objasněno, že rádiové komunikační vybavení je povinné, jen pokud ho vyžadují požadavky vzdušného prostoru.

III. Změny v části ORO

ORO.AOC

56. V případě provozovatelů provádějících provoz CAT kluzáků a balonů z bodu A do bodu A nařízení (ES) č. 2042/2003 nevyžaduje jmenování vedoucího pracovníka pro zachování letové způsobilosti. To nebylo dostatečně odraženo v ORO.AOC.135, a proto bylo změněno písm. a) bod 4. Navíc požadavky na provozní prostory stanovené v ORO.GEN.215 jsou považovány za dostačující, a proto jsou takoví provozovatelé osvobozeni od požadavků na provozní prostory stanovených v ORO.AOC.140.

ORO.MLR

57. Má se za to, že úplná struktura provozní příručky, jak ji požaduje ORO.MLR.101, neodpovídá provozu CAT (S, B). Aby bylo možno zavést větší pružnost, avšak současně zachovat obecné zásady provozní příručky, byl provoz CAT kluzáků a balonů vyjmut z ORO.MLR.101 a zjednodušená struktura provozní příručky je uvedena v AMC2 ORO.MLR.100.

ORO.FC

58. Prvky provozu CAT kluzáků a balonů obsahovalo již stanovisko č. 04/2011. Pokud jde o provozovatele CAT z bodu A do bodu A, musí se provozovatelé CAT balonů a kluzáků řídit společnými požadavky oddílu I, které se vztahují na všechny obchodní i neobchodní provozovatele složitých motorových letadel. Mimoto se požaduje, aby splňovali i jiné požadavky na obchodní provoz než požadavky na provoz CAT uvedené v oddíle 3, které stanoví každoroční přezkoušení odborné způsobilosti provozovatelem. V souladu se změnami provedenými pro provoz CAT z místa A do místa A byly znovu přezkoumány a přijaty úlevy. Tyto změny se týkají hlavně materiálu AMC ohledně traťové/oblastní a letištní způsobilosti.

59. Příslušná pravidla pro provoz balonů a kluzáků obsahují požadavky na složení letové posádky, jmenování velitele letadla, výcvik CRM, rozdílový a seznamovací výcvik a opakovací výcvik a přezkušování včetně přezkoušení odborné způsobilosti provozovatelem.

TE.RPRO.00036-001© Evropská agentura pro bezpečnost letectví. Všechna práva vyhrazena.
Dokument agentury. Kopie se nekontrolují. Aktuální znění si ověřte na internetové/extranetové stránce agentury EASA.

ORO.CC

60. Část ORO se vztahuje také na balony provádějící provoz CAT. To znamená, že požadavek v hlavě CC, aby byl u letadel se schválenou kapacitou více než 19 cestujících alespoň jeden člen posádky určený jako palubní průvodčí, by se vztahoval i na balony s více než 19 cestujícími na palubě.

61. To bylo považováno jako neodpovídající tomuto druhu provozu, a proto bylo navrženo vyjmout balony z požadavku na palubní průvodčí.

IV. Jiné poznámky

62. Pro účely tohoto stanoviska byla do přílohy I – Definice, jak byla předložena ve stanovisku č 04/2011, přidána definice prázdné hmotnosti balonu. Definice balonu, kluzáku, motorového kluzáku a turistického motorového kluzáku byly obsaženy ve stanovisku č. 04/2011. Ačkoli tyto pojmy byly následně během postupu projednání ve výborech vyřazeny a neobjevují se v prvním nařízení (EU) č. xxx/xxxx o letovém provozu (jelikož toto nařízení obsahuje pouze požadavky pro letouny a vrtulníky), budou tyto definice zařazeny do pozměněného nařízení o letovém provozu, kde budou stanovena ustanovení týkající se balonů, kluzáků, motorových kluzáků a turistických motorových kluzáků. Poněkud pozměněna byla rovněž definice provozního nákladu tak, aby zahrnovala provoz balonů.

63. Pro účely provozu CAT balonů a kluzáků nebyly navrženy žádné změny v části ARO.

TE.RPRO.00036-001© Evropská agentura pro bezpečnost letectví. Všechna práva vyhrazena.
Dokument agentury. Kopie se nekontrolují. Aktuální znění si ověřte na internetové/extranetové stránce agentury EASA.

Provoz CAT (z bodu A do bodu A)

I. Politika

Cíle provozu CAT z bodu A do bodu A

64. Na základě obdržených připomínek k NPA, obdržených reakcí na CRD, poznámek shromážděných během tematických zasedání skupiny AGNA týkajících se letů z bodu A do bodu A, jakož i během diskusí ve výboru EASA, má agentura za to, že navrhovaná pravidla týkající se provozu CAT z bodu A do bodu A by měla splňovat tyto cíle:

- podpořit provoz CAT prováděný organizacemi s nepříliš složitou strukturou, kde jsou poskytovanou službou vyhlídkové lety menších nesložitých letadel v místním prostoru podle pravidel VFR ve dne nebo v noci,
- poskytnout pobídky pro aerokluby, které jsou rovněž schválenými organizacemi pro výcvik (ATO), v jejich úsilí o posílení členské základny s ohledem na to, že tyto organizace by obvykle prováděly provoz CAT z bodu A do bodu A s nesložitými letadly podle pravidel VFR ve dne po omezený počet dnů,
- zajistit naplňování zásady přiměřenosti,
- zachovat vysokou úroveň bezpečnosti odpovídající provozu CAT při dopravě cestujících, a
- brát v úvahu zejména nebezpečí spojená s případy, kdy příležitostný provoz CAT mohou provádět nezkušení piloti.

Oblast působnosti provozu CAT z bodu A do bodu A, jak je definována v předmětném nařízení o letovém provozu

65. Čl. 6 odst. 1 návrhu nařízení o letovém provozu, který byl přijat výborem EASA a předložen Evropskému parlamentu a Radě, vyjímá provoz CAT z bodu A do bodu A z působnosti příloh III a IV. Důvodem tohoto vyjmutí bylo odložit podrobnější diskusi o provozu CAT z bodu A do bodu A do doby, až bude k dispozici stanovisko agentury EASA k souboru pravidel pro provoz CAT z bodu A do bodu A.

66. Článek 6 definuje provoz CAT z bodu A do bodu A jako provoz letounů třídy výkonnosti B a nesložitých vrtulníků, který začíná a končí na stejném letišti nebo provozním místě.

67. Pojem „letoun třídy výkonnosti B" je definován v příloze I – Definice a byl přenesen z EU-OPS 1.470 beze změn. Aby se jednalo o letoun třídy výkonnosti B, musí být splněna všechna následující kritéria:

- je poháněn vrtulovými motory,
- má maximální vzletovou hmotnost (MTOM) menší než 5 700 kg, a
- konfiguraci s maximálním počtem sedadel pro cestující (MPSC) nižší než devět.

68. Pojem „nesložitý vrtulník" je vyvozen jako protiklad z definice složitého motorového vrtulníku uvedené v článku 3 základního nařízení. Aby se jednalo o nesložitý vrtulník, musí být splněna všechna následující kritéria:

- MTOM menší než 3 175 kg,

TE.RPRO.00036-001© Evropská agentura pro bezpečnost letectví. Všechna práva vyhrazena.
Dokument agentury. Kopie se nekontrolují. Aktuální znění si ověřte na internetové/extranetové stránce agentury EASA.

- MPSC nižší než 9, a
- certifikace pro jednopilotní provoz.

Srovnání cílů a oblastí působnosti tohoto nařízení a cílů a oblastí působnosti, jak jsou definovány v předmětném nařízení

69. Tato oblast působnosti, jak je definována v předmětném nařízení, je velmi široká a umožňovala by pravidelný úplný provoz CAT, který přesahuje výše uvedené cíle. Zejména je třeba poznamenat toto:
    - Tato oblast působnosti by umožňovala rovněž provoz složitých motorových letadel; letoun třídy výkonnosti B, je-li poháněn turbovrtulovými motory nebo byl certifikován pro minimálně dvoupilotní posádku, patří do kategorie složitých motorových letounů.
    - Definice v předmětném nařízení nestanoví omezení doby letu nebo zeměpisná omezení, což znamená, že takový provoz CAT z bodu A do bodu A, zejména je-li prováděn složitými letadly, může být nabízen i mimo místní prostor (samostatnou definici tohoto pojmu prováděcí pravidla neobsahují).
    - Neexistují ani žádná omezení doby letu, což znamená, že takový provoz CAT z bodu A do bodu A může být prováděn podle pravidel VFR ve dne, podle pravidel VFR v noci, a dokonce podle pravidel IFR, přičemž zejména v posledním uvedeném případě se výrazně zvyšuje složitost provozu.
    - A konečně, maximální počet devíti cestujících je značně vysoký, což může být prakticky dosaženo se složitými letouny.

Shrnutí navrhovaných opatření

70. Na základě výše uvedeného hodnocení jsou navrhována následující opatření.

71. Je třeba zdůraznit, že příslušné úřady mohou a měly by uplatňovat zásadu přiměřenosti ve svých vnitřních pokynech a postupech, jež používají v procesu certifikace organizací s nepříliš složitou strukturou. Aby byla zajištěna vysoká úroveň bezpečnosti provozu CAT a snížena nebezpečí spojená s příležitostným provozem CAT, pokud je prováděn provozovatelem, jehož hlavní činností není provoz CAT, navrhuje se ponechat požadavek certifikace pro provoz z bodu A do bodu A.

72. Pro letecké provozovatele provádějící výlučně provoz CAT letounů a vrtulníků z bodu A do bodu A jsou navrhovány další úlevy. Za tímto účelem jsou navrhovány změny v části CAT, části ORO a části ARO. Většina těchto úlev však stanoví další omezení tím, že tyto lety smí být prováděny pouze podle pravidel VFR ve dne, a ohledně velikosti letadla, např. ELA2.

73. Letouny a vrtulníky ELA2 jsou definovány v příloze I – Definice takto:
    - letoun ELA2 je letoun s maximální vzletovou hmotností (MTOM) menší než 2 000 kg, který není klasifikován jako složité motorové letadlo, a
    - vrtulník ELA2 je ultralehké letadlo s rotující nosnou plochou s MTOM nepřesahující 600 kg, které má jednoduchou konstrukci, je navrženo pro přepravu nejvýše 2 osob na palubě, není poháněno turbínovými a/nebo raketovými motory.

TE.RPRO.00036-001© Evropská agentura pro bezpečnost letectví. Všechna práva vyhrazena.
Dokument agentury. Kopie se nekontrolují. Aktuální znění si ověřte na internetové/extranetové stránce agentury EASA.

74. Dále je třeba poznamenat, že již přijatá pravidla pro část CAT a část ORO obsahují některé úlevy pro místní provoz nebo provoz nesložitých letadel. Tyto úlevy byly původně obsaženy v EU-OPS a JAR-OPS 3:

- dodatek 1 k 1.005 písm. a) pro provoz letounů třídy výkonnosti B podle podmínek VFR ve dne,
- dodatek 1 k 3.005 písm. f) pro provoz menších vrtulníků podle podmínek VFR ve dne, a
- dodatek 1 k 3.005 písm. g) pro místní provoz vrtulníků.

75. Příloha 1 této vysvětlivky obsahuje tabulku odkazů na tyto dodatky a na nová pravidla OPS agentury EASA, včetně vyjádření k rozdílům.

76. Příloha 2 této vysvětlivky obsahuje přehled úlev, zákazů a pravidel, které se nepoužijí nebo nejsou relevantní pro typický provoz z bodu A do bodu A.

77. V neposlední řadě by mělo být možné, aby aerokluby, které jsou držiteli osvědčení schválené organizace pro výcvik (ATO), za určitých podmínek mohly nabízet propagační lety. Aby bylo toto umožněno, jsou navrhovány změny v nařízení o posádkách letadel, zejména v části ORA.

II. Změny v předmětných nařízeních

78. Navrhovaná pravidla pro lety z bodu A do bodu A vyžadují změny v předmětných nařízeních – nařízení o letovém provozu a nařízení o posádkách letadel.

79. Není považováno za nezbytné definovat provoz CAT z bodu A do bodu A. Pravidla sama v rámci úlev stanoví, na kterou kategorii letadel, která letová pravidla a které provozní prostředí se vztahují. To umožňuje větší přiměřenost pravidel v závislosti na konkrétní otázce.

80. Bod 4 pozměněného předmětného nařízení o letovém provozu odstraňuje z bodu 6 odchylku pro lety z bodu A do bodu A. Bod 5 pozměněného předmětného nařízení stanoví, že ustanovení uznávající platnost osvědčení leteckého provozovatele (AOC) uděleného podle EU-OPS a převáděcí postup AOC pro vrtulníky, stanovené v článku 7, platí stejně pro provoz CAT z bodu A do bodu A. Změna článku 10 navrhuje pro provoz CAT z bodu A do bodu A přechodné období ve formě odkladu lhůty uplatňování o dva roky. Pozměněné nařízení rovněž navrhuje změny v předmětném nařízení z důvodu soudržnosti, např. pokud jde o požadavky na doby omezení letové služby a služby (FTL).

81. Změněné nařízení zahrnuje rovněž změny v přílohách, které jsou podrobněji vysvětleny níže.

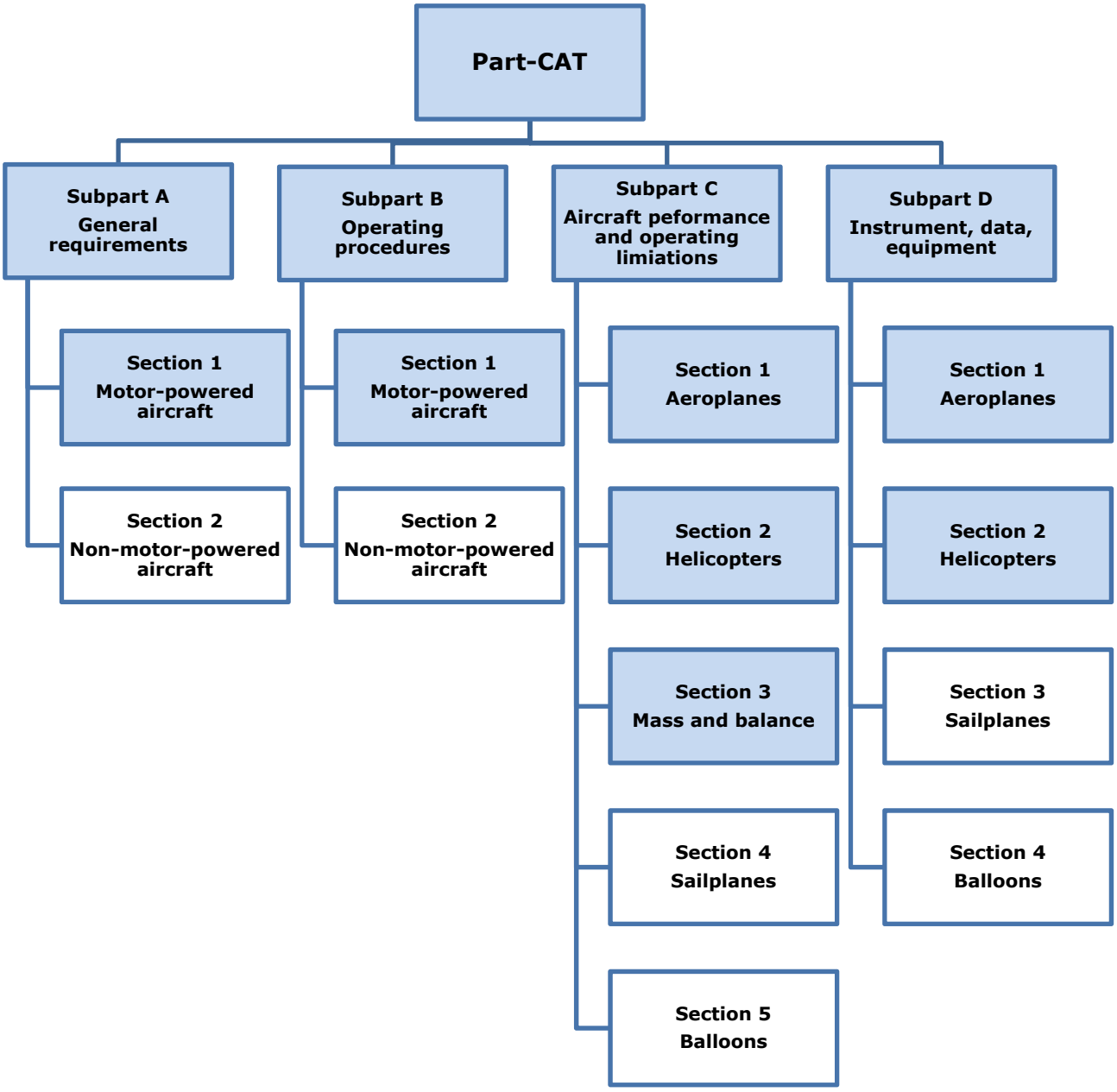
82. Pokud jde o nařízení o posádkách letadel, zavádí se nový odstavec ORA.ATO.155, který umožňuje schváleným organizacím pro výcvik (ATO) nabízet za určitých okolností propagační lety. Přechodné období není považováno za nutné.

TE.RPRO.00036-001© Evropská agentura pro bezpečnost letectví. Všechna práva vyhrazena.
Dokument agentury. Kopie se nekontrolují. Aktuální znění si ověřte na internetové/extranetové stránce agentury EASA.

III. Změny v části CAT

Oblast působnosti

83. Na následujícím diagramu jsou hlavy a oddíly, které se vztahují na provoz CAT z bodu A do bodu A, vyznačeny modře.



Vysvětlivky

84. Přílohy nařízení o letovém provozu, a zejména část CAT, byly od samého počátku navrženy s ohledem na zásadu přiměřenosti. Z důvodu přiměřenosti stávající pravidla v části CAT již rozlišují mezi:

TE.RPRO.00036-001© Evropská agentura pro bezpečnost letectví. Všechna práva vyhrazena.
Dokument agentury. Kopie se nekontrolují. Aktuální znění si ověřte na internetové/extranetové stránce agentury EASA.

- místním provozem a lety z bodu A do bodu A na jedné straně, a provozem z bodu A do bodu B na straně druhé,
- nesložitými letadly a složitými letadly,
- jednomotorovými a vícemotorovými letadly,
- nočním provozem IFR a VFR na jedné straně a denním provozem VFR na straně druhé,
- jednopilotním provozem a vícepilotním provozem,
- provozem, pro který jsou požadováni palubní průvodčí, a provozem bez požadavků na palubní průvodčí,
- třídami výkonnosti A, B a C u letounů, a
- třídami výkonnosti 1, 2, 3 a kategoriemi A a B u vrtulníků.

85. Vyjádřeno souhrnně, na provoz CAT z bodu A do bodu A se nepoužijí nebo nejsou pro něj relevantní následující pravidla:
    - pravidla týkající se výlučně provozu z bodu A do bodu B,
    - pravidla pro složitá letadla,
    - pravidla pro provoz podle pravidel IFR,
    - pravidla pro vícepilotní provoz a pravidla pro provoz s palubními průvodčími, a
    - pravidla pro letouny tříd výkonnosti A a C.
86. Příloha 2 obsahuje úplný seznam odkazů na 236 pravidel (s vysvětlivkami), která:
    - poskytují úlevy výslovně pro provoz CAT z bodu A do bodu A, nebo
    - poskytují úlevy pro provoz nesložitých letadel nebo letounů třídy výkonnosti B nebo pro provoz v místním prostoru, které se rovněž použijí pro provoz CAT z bodu A do bodu A, nebo
    - se ze své povahy nepoužijí nebo nejsou relevantní pro provoz CAT z bodu A do bodu A.
87. Jak bylo uvedeno výše, do části CAT byly, nakolik to bylo možné, přeneseny úlevy z EU-OPS a JAR-OPS 3 pro letouny třídy výkonnosti B provozované podle pravidel VFR ve dne, provoz malých vrtulníků podle pravidel VFR ve dne a místní provoz vrtulníků. Příloha 1 obsahuje tabulku odkazů s vyjádřením k převodu.
88. Agentura znovu prověřila přiměřenost příslušných pravidel pro provoz CAT z bodu A do bodu A a zjistila, že v následujících pravidlech jsou odůvodněné další úlevy pro provoz CAT z bodu A do bodu A.

CAT.OP.MPA.151 Zásady určování množství paliva – úlevy

89. Navrhuje se přidat nové písmeno b) s úlevou pro provoz CAT letounů kategorie evropské lehké letadlo (ELA) 2 z bodu A do bodu A podle pravidel VFR ve dne. Tato úleva by provozovateli umožnila stanovit v provozní příručce pouze minimální konečnou zásobu paliva, která nesmí být menší než množství paliva potřebné pro let po dobu 45 minut, namísto uplatnění požadavků na plánování letu a použití metody předletového výpočtu paliva podle CAT.OP.MPA.150.

TE.RPRO.00036-001© Evropská agentura pro bezpečnost letectví. Všechna práva vyhrazena.
Dokument agentury. Kopie se nekontrolují. Aktuální znění si ověřte na internetové/extranetové stránce agentury EASA.

90. Taková úleva byla rovněž obsažena v EU-OPS, dodatku 1 k 1.005 písm. a) bodu 12 podbodu iii).

91. Zařazení tohoto nového písmene b) vyžaduje, aby stávající písmeno b) bylo přejmenováno na písmeno c).

CAT.POL.A.310 Bezpečná výška nad překážkami při vzletu – vícemotorové letouny

92. Navrhuje se přidat nové písmeno e), které pro provoz VFR letounů třídy výkonnosti B ve dne poskytne určité úlevy z požadavků na konstrukci dráhy vzletu, které z bezpečnostního hlediska jsou relevantní pro provoz za meteorologických podmínek pro let za viditelnosti (VMC).

93. Taková úleva byla rovněž obsažena v EU-OPS, dodatku 1 k 1.005 písm. a) bodu 24 podbodu i).

IV. Změny v části ORO

ORO.GEN

94. V obecné rovině při určování správné vyváženosti mezi prováděcími pravidly a přijatelnými způsoby průkazu (AMC) agentura zvažovala potřebu zvýšit odolnost pravidel v době, kdy pokrok v oboru digitálních komunikačních technologií, výpočetní techniky a v dalších disciplínách otevírá cestu nespočetnému množství technických alternativ a kdy počet dostupných možností neustále narůstá se současně se zvyšující složitostí a hustotou provozu. Vzhledem k této větší složitosti obchodních modelů a provozu, při kterých dochází k velkému množství interakcí mezi jednotlivými prvky systému, je nezbytné nejen to, aby úřady a organizace měly zavedeny účinné systémy řízení; od organizací se také vyžaduje, aby při plnění či překračování bezpečnostních cílů stanovených prováděcími pravidly projevovaly také flexibilitu v tom, že budou přijímat takové způsoby průkazu a takové strategie ke zmírnění rizik, jaké považují za vhodné v závislosti na své konkrétní organizaci, obchodním modelu, infrastruktuře a druhu provozu.

95. To se týká i požadavků na systémy řízení navrhované spolu s částí ORO, které jsou strukturovány tak, aby stanovily bezpečnostní cíl v prováděcích pravidlech, přičemž podrobné způsoby dosažení tohoto cíle jsou definovány jako AMC. To zajišťuje pružnost, neboť určitá organizace může ke splnění cíle stanoveného na úrovni prováděcího pravidla navrhnout alternativní způsoby k těm, které stanovila agentura v AMC. To je zvláště důležité v oblasti řízení bezpečnosti, neboť nemůže existovat něco jako jediný přístup k efektivnímu řízení bezpečnosti, vhodný pro všechny: organizace potřebují pružnost, aby mohly identifikovat nebezpečí a náležitě snižovat svá konkrétní bezpečnostní rizika.

96. Proto na úrovni ORO.GEN nejsou zahrnuty žádné přespříliš podrobné požadavky, aby se nevytvářela zbytečná zátěž pro organizace určitých typů. Pokud jde o řízení bezpečnosti, základní požadavek (ORO.GEN.200 písm. a) bod 3) je docela stručný – ukládá organizacím:

- zajistit určení možných ohrožení bezpečnosti letectví spojených s jejich činnostmi,
- zajistit vyhodnocení a řízení souvisejících rizik,

TE.RPRO.00036-001© Evropská agentura pro bezpečnost letectví. Všechna práva vyhrazena.
Dokument agentury. Kopie se nekontrolují. Aktuální znění si ověřte na internetové/extranetové stránce agentury EASA.

– přijímat opatření ke zmírnění rizik a ověřovat jejich účinnost.

97. Je třeba poznamenat, že jak v organizacích se složitou strukturou, tak i v organizacích s nepříliš složitou strukturou je možné, aby tatáž osoba působila jako vedoucí pro bezpečnost a vedoucí pro sledování dodržování postupů, za předpokladu, že budou vyčleněny zdroje pro obě tyto funkce a že lze zaručit nezávislost kontrol a auditů.

98. Vzhledem k povaze těchto provozů se předpokládá, že během nich nebude přepravováno žádné nebezpečné zboží z podnětu provozovatele. Mimoto a ze stejného důvodu se neočekává, že cestující budou převážet jiné nebezpečné zboží než nebezpečné zboží, které je v současnosti přípustné podle části 8 Technických instrukcí. Proto byl provoz CAT z bodu A do bodu A, a stejně tak provoz CAT kluzáků a balonů vyjmut z požadavku ORO.GEN.110 písm. j), aby provozovatel pro svůj personál vytvořil a udržoval výcvikový program zaměřený na otázku nebezpečného zboží.

ORO.AOC

99. 56. V případě provozovatelů provádějících provoz CAT kluzáků a balonů z bodu A do bodu A nařízení (ES) č. 2042/2003 nevyžaduje jmenování vedoucího pracovníka pro zachování letové způsobilosti. To nebylo dostatečně odraženo v ORO.AOC.135, a proto bylo změněno písm. a) bod 4. Kromě toho požadavky na provozní prostory stanovené v ORO.GEN.215 jsou považovány za dostačující, a takoví provozovatelé jsou proto osvobozeni od požadavků na provozní prostory stanovených v ORO.AOC.140.

ORO.MLR

100. Má se za to, že úplná struktura provozní příručky, jak ji vyžaduje ORO.MLR.101, neodpovídá provozu CAT letounů ELA2 a vrtulníků z bodu A do bodu A. Aby bylo možno zavést větší pružnost, avšak současně zachovat obecné zásady provozní příručky, byl provoz CAT z bodu A do bodu A a stejně tak provoz kluzáků a balonů vyjmut z požadavků ORO.MLR.101 a zjednodušená struktura provozní příručky je uvedena v AMC2 ORO.MLR.100.

ORO.FC

101. Změny v ORO.FC jsou v souladu s návrhem již předloženým ve stanovisku č. 04/2011 agentury EASA. Provozovatelé CAT z bodu A do bodu A a provozovatelé CAT kluzáků a balonů se musí řídit obecnými požadavky oddílu I, které se vztahují na všechny obchodní a neobchodní provozovatele složitých motorových letadel. Mimoto se požaduje, aby splňovali i jiné požadavky na obchodní provoz než požadavky na provoz CAT uvedené v oddíle 3, které stanoví každoroční přezkoušení odborné způsobilosti provozovatelem. Tento společný oddíl již obsahuje úlevy pro letouny třídy výkonnosti B týkající se platnosti traťové/oblastní a letištní způsobilosti. Tato úleva se nyní rozšiřuje na provoz CAT z bodu A do bodu A, pokud se nepoužije doba platnosti 12 měsíců.

V. Změny v části ARO

102. Odstavec ARO.OPS.210, požadující aby úřad vymezil místní prostor, se vypouští.

103. Místo toho bylo do ARO.OPS.100 přidáno nové písmeno c), které objasňuje, že příslušný úřad může stanovit konkrétní provozní omezení, což by mělo být zdokumentováno

TE.RPRO.00036-001© Evropská agentura pro bezpečnost letectví. Všechna práva vyhrazena.
Dokument agentury. Kopie se nekontrolují. Aktuální znění si ověřte na internetové/extranetové stránce agentury EASA.

v OPSPECS. Stávající formát OPSPECS již obsahuje pole pro specifikaci provozních omezení.

VI. Změny v části ORA

104. Navrhuje se přidat nový odstavec ORA.ATO.155, který umožní schváleným organizacím pro výcvik za určitých podmínek nabízet propagační lety s letouny ELA2, vrtulníky ELA2 a kluzáky z bodu A do bodu A a provoz v místním prostoru s balony.

105. Toto pravidlo by mělo umožnit aeroklubům pokračovat ve stávající praxi a nabízet propagační lety, aby získaly nové žáky, a poskytnout pevný právní základ pro takový provoz. Agentura se zároveň snažila vyhnout vytvoření nerovných podmínek s obchodními leteckými provozovateli nabízejícími lety CAT z bodu A do bodu A podle pravidel VFR ve dne s letadly ELA2. Počet dnů, a stejně tak prostor provozu byly omezeny.

VII. Jiné poznámky

Pro účely provozu CAT z bodu A do bodu A nebyly provedeny žádné změny v definicích v příloze I zveřejněných ve stanovisku č. 04/2011.

TE.RPRO.00036-001© Evropská agentura pro bezpečnost letectví. Všechna práva vyhrazena.
Dokument agentury. Kopie se nekontrolují. Aktuální znění si ověřte na internetové/extranetové stránce agentury EASA.

Příloha 1: Tabulky odkazů na dodatky v EU-OPS a JAR-OPS3

Dodatek 1 k 1.005 a) – letouny třídy výkonnosti B, lety VFR ve dne

Dodatek 1 k OPS 1.005 a)	EASA OPS – Odkaz	Vyjádření k rozdílům
a) Názvosloví. 1. Provoz z bodu A do bodu A – vzlet a přistání se uskutečňují na stejném místě. 2. Provoz z bodu A do bodu B – vzlet a přistání se uskutečňují na různých místech. 3. Noc – doba mezi koncem občanského soumraku a začátkem občanského svítání nebo jiný takový časový úsek mezi západem a východem slunce, který může stanovit příslušný úřad.	Příloha I – Definice	Pojmy „z bodu A do bodu A" a „z bodu A do bodu B" zde nejsou definovány. Provoz z bodu A do bodu A je popsán v předmětném nařízení. Definice noci: beze změny.
b) Provoz, k němuž se tento dodatek vztahuje, může být prováděn s níže uvedenými úlevami.		Všeobecné poznámky: V následujícím textu jsou letouny třídy výkonnosti B považovány za nesložité letouny. Je však třeba poznamenat, že letouny třídy výkonnosti B by také mohly být složitými letadly, pokud by bylo dané letadlo certifikováno pro minimálně dvoupilotní posádku nebo je-li letadlo poháněno dvěma nebo více turbovrtulovými motory.
1. OPS1.035 Systém jakosti: v případě velmi malého provozovatele může funkci vedoucího jakosti zastávat jmenovaný vedoucí pracovník, jsou-li	AMC1 ORO.GEN.200 a) 6	Změněno. Funkci vedoucího jakosti vykonává vedoucí pro sledování dodržování postupů (CMM). Tato funkce nemůže být spojena s funkcí vedoucího

TE.RPRO.00036-001© Evropská agentura pro bezpečnost letectví. Všechna práva vyhrazena.
Dokument agentury. Kopie se nekontrolují. Aktuální znění si ověřte na internetové/extranetové stránce agentury EASA.

Dodatek 1 k OPS 1.005 a)	**EASA OPS – Odkaz**	**Vyjádření k rozdílům**
používáni externí auditoři. Totéž platí, jestliže odpovědný vedoucí zastává jednu nebo více vedoucích funkcí.		pracovníka. V organizaci s nepříliš složitou strukturou však funkce vedoucího pro sledování dodržování postupů může být spojena s funkcí odpovědného vedoucího, pokud tento odpovědný vedoucí prokázal příslušnou odbornou způsobilost.
2. Vyhrazeno.		
3. OPS1.075 Způsoby přepravy osob: Nepožaduje se pro provoz VFR jednomotorových letounů.	CAT.GEN.MPA.165	Nepřevádí se. Je očividné, že tento požadavek není relevantní pro menší letouny, a od provozovatele se nepožaduje žádné zvláštní opatření.
4. OPS1.100 Přístup do pilotního prostoru: i) provozovatel stanoví pravidla pro přepravu cestujících na sedadle pilota, ii) velitel letadla je povinen zajistit, aby: A. přeprava cestujících na sedadle pilota neodváděla pozornost nebo nenarušovala provádění letu, a B. cestující na sedadle pilota byl obeznámen s příslušnými omezeními a bezpečnostními postupy.	AMC1 CAT.GEN.135 a) 3	Změněno. Provoz podle pravidel VFR v noci a podle pravidel IFR byl záměrně vyloučen, aby se zamezilo riziku, že cestující bude neúmyslně manipulovat s přístroji.
5. OPS1.105 Neoprávněná přeprava: Nepožaduje se pro provoz VFR jednomotorových letounů.	-	Nepřevádí se. Je očividné, že tento požadavek není relevantní pro menší letouny, a od provozovatele se nepožaduje žádné zvláštní opatření.
6. OPS1.135 Další informace a	CAT.GEN.MPA.180 b)	Změněno.

TE.RPRO.00036-001© Evropská agentura pro bezpečnost letectví. Všechna práva vyhrazena.
Dokument agentury. Kopie se nekontrolují. Aktuální znění si ověřte na internetové/extranetové stránce agentury EASA.

Dodatek 1 k OPS 1.005 a)	**EASA OPS – Odkaz**	**Vyjádření k rozdílům**
formuláře, které mají být na palubě: i) pro provoz VFR jednomotorových letounů z bodu A do bodu A ve dne nemusí být na palubě následující dokumenty: A) provozní letový plán, B) technický deník letounu, C) instruující dokumentace NOTAM/AIS, D) meteorologické informace, E) ohlášení zvláštních kategorií cestujících atd., a F) ohlášení zvláštních nákladů včetně nebezpečného zboží atd., ii) pro provoz VFR jednomotorových letounů z bodu A do bodu B ve dne se nemusí provádět ohlášení zvláštních kategorií cestujících, jak je uvedeno v OPS 1.135 a) 7, iii) pro provoz VFR z bodu A do bodu B ve dne může být provozní letový plán ve zjednodušené podobě a musí obsahovat potřebné údaje o druhu provozu.	CAT.OP.MPA.175 c) AMC1 CAT.OP.MPA.175 a)	Úlevy v CAT.GEN.MPA.180 zahrnují také osvědčení zvukové způsobilosti, povolení rádiové stanice, a dokumentaci o hmotnosti a vyvážení. Úlevy pro provoz z bodu A do bodu A a provoz v omezeném prostoru jsou navíc totožné. Předpokládá se, že provoz z bodu A do bodu B podle pravidel VFR ve dne je klasifikován jako provoz v omezeném prostoru.
7. OPS1.215 Využívání letových provozních služeb (ATS): Pro provoz VFR jednomotorových letounů ve dne je nutno udržovat nezávazné spojení s ATS v rozsahu odpovídajícím druhu provozu. Služba pátrání a záchrany musí být zajištěna podle OPS 1.300.	CAT.OP.MPA.100 b)	Beze změny.

TE.RPRO.00036-001© Evropská agentura pro bezpečnost letectví. Všechna práva vyhrazena.
Dokument agentury. Kopie se nekontrolují. Aktuální znění si ověřte na internetové/extranetové stránce agentury EASA.

Dodatek 1 k OPS 1.005 a)	**EASA OPS – Odkaz**	**Vyjádření k rozdílům**
8. OPS1.225 Letištní provozní minima: Pro provoz VFR budou tento požadavek normálně pokrývat standardní provozní minima VFR. Je-li to nutné, provozovatel stanoví dodatečné požadavky, které berou v úvahu faktory jako rádiové pokrytí, terén, povaha míst pro vzlety a přistání, letové podmínky a kapacita ATS.	Navrhuje se: nový AMC. AMC12 CAT.OP.MPA.110 Provozní minima letiště PROVOZ VFR JINÝCH NEŽ SLOŽITÝCH MOTOROVÝCH LETADEL Pro stanovení provozních minim pro provoz VFR může provozovatel použít provozní minima pro provoz VFR stanovená v části SERA. Je-li to nutné, stanoví provozovatel v provozní příručce další podmínky pro uplatnění takových minim, které berou v úvahy faktory jako rádiové pokrytí, terén, povaha míst pro vzlety a přistání, letové podmínky a kapacita ATS.	Beze změny.
9. OPS1.235 Postupy omezování hluku: Nepoužijí se pro provoz VFR jednomotorových letounů.	CAT.OP.MPA.130	Beze změny.
10. OPS1.240 Tratě a oblasti provozu: Písm. a) bod 1 se nepoužije pro provoz VFR jednomotorových letounů z bodu A do bodu A ve dne.	CAT.OP.MPA.135 c)	Beze změny.
11. OPS1.250 Stanovení minimálních výšek letu: Pro provoz VFR ve dne se tento požadavek uplatňuje takto: Provozovatel zajistí, aby provoz byl prováděn pouze	AMC1.1 CAT.OP.MPA.145 a)	Beze změny.

TE.RPRO.00036-001© Evropská agentura pro bezpečnost letectví. Všechna práva vyhrazena.
Dokument agentury. Kopie se nekontrolují. Aktuální znění si ověřte na internetové/extranetové stránce agentury EASA.

Dodatek 1 k OPS 1.005 a)	**EASA OPS – Odkaz**	**Vyjádření k rozdílům**
na tratích nebo v těch oblastech, ve kterých může být udržována bezpečná vzdálenost od terénu, a musí brát v úvahu takové faktory, jako teplota, terén a nepříznivé meteorologické podmínky (např. silná turbulence a sestupné vzdušné proudění, opravy na odchylky teploty a tlaku od standardních hodnot).		
12. OPS1.255 Zásady určování množství paliva: i) pro lety z bodu A do bodu A – Provozovatel stanoví minimální množství paliva, při jehož dosažení musí být let ukončen. Toto minimum, konečná záloha paliva, nesmí být menší, než je množství potřebné k letu s dobou trvání 45 minut. ii) pro lety z bodu A do bodu B – Provozovatel zajistí, aby předletový výpočet použitelného paliva požadovaného pro let zahrnoval: A) palivo pro pojíždění: palivo spotřebované před vzletem, je-li významné, a B) traťové palivo: palivo potřebné k dosažení cílového letiště, a C) záložní palivo: 1. palivo pro nepředvídané okolnosti: palivo, jehož množství není menší než 5 % plánovaného traťového paliva nebo v případě přeplánování za letu 5 %	pro i): Navrhuje se: nové CAT.OP.MPA.151 b) b) Aniž jsou dotčena ustanovení písmene a), pro provoz nesložitých letounů s MTOM 2 000 kg nebo menší vzlétajících a přistávajících na stejném letišti nebo provozním místě provozovatel určí v letové příručce konečnou zálohu paliva, která nesmí být menší než množství paliva potřebné pro let po dobu 45 minut. bývalé písmeno b) se přejmenuje na písmeno c). pro ii) CAT.OP.MPA.151 a)	Změněno. Omezeno na nesložité letouny s MTOM 2 000 kg nebo menší.

TE.RPRO.00036-001© Evropská agentura pro bezpečnost letectví. Všechna práva vyhrazena.
Dokument agentury. Kopie se nekontrolují. Aktuální znění si ověřte na internetové/extranetové stránce agentury EASA.

Dodatek 1 k OPS 1.005 a)	**EASA OPS – Odkaz**	**Vyjádření k rozdílům**
traťového paliva pro zbytek letu, a 2. konečná zásoba paliva: palivo potřebné pro let po dobu dalších 45 minut (pístové motory) nebo 30 minut (turbínové motory), a D) palivo k letu na náhradní letiště: palivo potřebné k dosažení náhradního letiště přes letiště cílové, je-li požadováno náhradní letiště, a E) mimořádné palivo: palivo, které může velitel letadla požadovat navíc k palivu podle bodů A) až D).		
13. OPS1.265 Přeprava nežádoucích cestujících, osob deportovaných nebo ve vazbě: Pro provoz VFR jednomotorových letounů a v případech, jestliže se nezamýšlí přeprava nežádoucích cestujících, osob deportovaných nebo ve vazbě, se od provozovatele nevyžaduje, aby stanovil postupy pro přepravu těchto cestujících.	CAT.OP.MPA.155	Částečně převedeno. Z textu je očividné, že postupy od provozovatele se vyžadují, pouze pokud jsou přepravovány zvláštní kategorie cestujících. Nehledě na to, že nežádoucí cestující, osoby deportované nebo ve vazbě mohou být pouze zřídka přepravovány v jednomotorovém letounu podle pravidel VFR jako obchodní letecká doprava, neexistuje žádný bezpečnostní důvod, proč by pro takové lety neměly být vyžadovány postupy od provozovatele.
14. OPS1.280 Rozsazování cestujících: Nevztahuje se na provoz VFR jednomotorových letounů.	CAT.OP.MPA.165	Nepřevádí se. Je očividné, že pro provoz nesložitých letounů by při stanovení postupů měl být uplatňován přiměřený a pragmatický přístup. Úleva se zde nezdá být potřebná.

TE.RPRO.00036-001© Evropská agentura pro bezpečnost letectví. Všechna práva vyhrazena.
Dokument agentury. Kopie se nekontrolují. Aktuální znění si ověřte na internetové/extranetové stránce agentury EASA.

Dodatek 1 k OPS 1.005 a)	**EASA OPS – Odkaz**	**Vyjádření k rozdílům**
15. OPS1.285 Instruktáž cestujících: Názorná ukázka a instruktáž musí být přiměřené druhu provozu. Při jednopilotním provozu nemohou být pilotu přiděleny úkoly, které odvádějí jeho pozornost od letových povinností.	CAT.OP.MPA.170 Navrhuje se přidat AMC2 CAT.OP.MPA.170 JEDNOPILOTNÍ PROVOZ BEZ PALUBNÍCH PRŮVODČÍCH Pro jednopilotní provoz bez palubních průvodčích by velitel letadla měl poskytnout cestujícím bezpečnostní instruktáž, vyjma během kritických fází letu.	Beze změny.
16. OPS1.290 Příprava letu: i) provozní letový plán pro provoz z bodu A do bodu A – nepožaduje se, i) pro provoz VFR z bodu A do bodu B ve dne provozovatel zajistí, aby pro každý let byla vyplněna zjednodušená podoba provozního letového plánu odpovídající druhu provozu.	CAT.OP.MPA.170 c) AMC1 CAT.OP.MPA.170 a)	Beze změny.
17. OPS1.295 Výběr letišť: Nepoužije se pro provoz VFR. Nezbytné pokyny pro použití letišť a míst pro vzlety a přistání jsou vydány prostřednictvím odkazu na OPS 1.220.	CAT.OP.MPA.180	Nepřevádí se. Stávající platné znění již vylučuje provoz VFR.
18. OPS1.310 Členové posádky na pracovních místech: Pro provoz VFR jsou pokyny k této záležitosti vyžadovány pouze tehdy, je-li	CAT.OP.MPA.210	Nepřevádí se. Platné pravidlo se již týká pouze vícepilotního provozu. Navíc neexistuje žádný logický vztah mezi bezpečnostními požadavky a třídami

TE.RPRO.00036-001© Evropská agentura pro bezpečnost letectví. Všechna práva vyhrazena.
Dokument agentury. Kopie se nekontrolují. Aktuální znění si ověřte na internetové/extranetové stránce agentury EASA.

Dodatek 1 k OPS 1.005 a)	**EASA OPS – Odkaz**	**Vyjádření k rozdílům**
provoz prováděn ve dvoupilotní posádce.		výkonnosti nebo letovými pravidly, který by bylo možné vzít v úvahu.
19. OPS1.375 Řízení palivového systému za letu: Uplatňování dodatku 1 k OPS 1.375 se nepožaduje pro provoz VFR jednomotorových letounů ve dne.	CAT.OP.MPA.280	Nepřevádí se. Dodatek 1 k OPS 1.375 neexistuje.
20. OPS1.405 Zahájení a pokračování přiblížení: Nepoužije se pro provoz VFR.	CAT.OP.MPA.305	Nepřevádí se. Tento požadavek se týká provozu podle pravidel IFR. Není třeba výslovně poskytnout úlevu pro provoz VFR.
21. OPS1.410 Provozní postupy – výška přeletu prahu dráhy: Nepoužije se pro provoz VFR.	CAT.OP.MPA.310	Nepřevádí se. Tento požadavek se týká provozu s přesným přiblížením. Není třeba výslovně poskytnout úlevu pro provoz VFR.
22. OPS1.430 až 1.460, včetně dodatků: Nepoužije se pro provoz VFR.	CAT.OP.MPA.110–120 SPA.LVO	Nepřevádí se. S výjimkou požadavku stanovit minima pro provoz VFR se prováděcí pravidla a související přijatelný způsob průkazu týkají provozu podle pravidel IFR. Není třeba výslovně poskytnout úlevu pro provoz VFR.
23. OPS1.530 Vzlet: i) bod a) se použije s tímto doplněním. Úřad může případ od případu uznat jiné údaje o výkonnosti zpracované provozovatelem a založené na	CAT.POL.A.305	Nepřevádí se. Každá úleva poskytnutá případ od případu by vyžadovala postup podle článku 14.

TE.RPRO.00036-001© Evropská agentura pro bezpečnost letectví. Všechna práva vyhrazena.
Dokument agentury. Kopie se nekontrolují. Aktuální znění si ověřte na internetové/extranetové stránce agentury EASA.

Dodatek 1 k OPS 1.005 a)	**EASA OPS – Odkaz**	**Vyjádření k rozdílům**
předvedení a/nebo doložených zkušenostech. Body b) a c) platí s tímto doplněním: Nelze-li požadavky tohoto bodu splnit z důvodů fyzikálních omezení týkajících se délky dráhy a existuje-li zřejmý veřejný zájem a nutnost provozu, úřad může uznat případ od případu jiné údaje o výkonnosti které nejsou v rozporu s letovou příručkou letounu, údaje týkající se zvláštních postupů zpracované provozovatelem a založené na předvedení nebo doložených zkušenostech, ii) provozovatel, který chce uskutečnit provoz podle bodu i), musí obdržet předchozí souhlas úřadu, který vydal AOC. Tento souhlas bude: A) specifikovat typ letounu, B) specifikovat druh provozu, C) specifikovat letiště a příslušné dráhy, D) omezovat vzlet, který má být proveden za VMC, E) specifikovat kvalifikaci posádky, a F) omezen na letouny, kterým bylo typové osvědčení typu vydáno poprvé před 1. lednem 2005, iii) provoz musí být přijat státem, na jehož území se letiště nachází.		
24. OPS1.535 Bezpečná výška nad překážkami při vzletu – vícemotorové letouny:	CAT.POL.A.310 AMC1 CAT.POL.A.310	Částečně převedeno. i) Odkaz na c) 1 se nepřevádí. Jinak by toto pravidlo nepokrývalo dráhu letu, která vyžaduje

TE.RPRO.00036-001© Evropská agentura pro bezpečnost letectví. Všechna práva vyhrazena. Dokument agentury. Kopie se nekontrolují. Aktuální znění si ověřte na internetové/extranetové stránce agentury EASA.

Dodatek 1 k OPS 1.005 a)	**EASA OPS – Odkaz**	**Vyjádření k rozdílům**
i) body a) 3, a) 4, a) 5, b) 2, c) 1, c) 2 a dodatek se nepoužijí na provoz VFR ve dne, ii) pro provoz IFR nebo VFR ve dne se použijí body b) a c) s těmito odchylkami: A) Vizuální výcvikové vedení je považováno za použitelné, jestliže letová dohlednost je 1 500 m nebo větší, B) Maximální požadovaná šířka koridoru je 300 m, jestliže letová dohlednost je 1 500 m nebo větší.	Pro převedení i) se navrhuje tento doplněk k CAT.POL.A.310: vložit nový bod e) e) Požadavky uvedené v a) 3, a) 4, a) 5, b) 2 a c) 2 se nepoužijí pro provoz VFR ve dne. S cílem částečného převedení ii) se navrhuje tato změna AMC1 CAT.POL.A.310: přidat na konec bodu a): Pro provoz VFR v noci by vizuální výcvikové vedení mělo být považováno za použitelné, jestliže letová dohlednost je 1 500 m nebo větší.	změny trati větší než 15°, ii) Odkaz na IFR a na B) se nepřevádí. Pro takové úlevy neexistuje žádný použitelný bezpečnostní důvod.
25. OPS1.545 Přistání – a náhradní letiště: i) bod se použije s tímto doplněním. Nelze-li požadavky tohoto bodu splnit z důvodů fyzikálních omezení týkajících se délky dráhy a existuje-li zřejmý veřejný zájem a nutnost provozu, úřad může uznat případ od případu jiné údaje o výkonnosti které nejsou v rozporu s letovou příručkou letounu, údaje týkající se zvláštních postupů zpracované provozovatelem a založené na předvedení nebo doložených zkušenostech,		Nepřevádí se. Každá úleva poskytnutá případ od případu by vyžadovala postup podle článku 14.

TE.RPRO.00036-001© Evropská agentura pro bezpečnost letectví. Všechna práva vyhrazena.
Dokument agentury. Kopie se nekontrolují. Aktuální znění si ověřte na internetové/extranetové stránce agentury EASA.

Dodatek 1 k OPS 1.005 a)	**EASA OPS – Odkaz**	**Vyjádření k rozdílům**
ii) provozovatel, který chce uskutečnit provoz podle bodu i), musí obdržet předchozí souhlas úřadu, který vydal AOC. Tento souhlas bude: A) specifikovat typ letounu, B) specifikovat druh provozu, C) specifikovat letiště a příslušné dráhy, D) omezovat konečné přiblížení a přistání, které má být provedeno za VMC, E) specifikovat kvalifikaci posádky, a F) omezen na letouny, kterým bylo typové osvědčení vydáno poprvé před 1. lednem 2005, iii) provoz musí být přijat státem, na jehož území se letiště nachází.		
26. OS1.550 Přistání – suché dráhy: i) bod se použije s tímto doplněním. Nelze-li požadavky tohoto bodu splnit z důvodů fyzikálních omezení týkajících se délky dráhy a existuje-li zřejmý veřejný zájem a nutnost provozu, úřad může uznat případ od případu jiné údaje o výkonnosti které nejsou v rozporu s letovou příručkou letounu, údaje týkající se zvláštních postupů zpracované provozovatelem a založené na předvedení nebo doložených zkušenostech, ii) provozovatel, který chce uskutečnit provoz podle bodu i), musí obdržet		Nepřevádí se. Každá úleva poskytnutá případ od případu by vyžadovala postup podle článku 14.

TE.RPRO.00036-001© Evropská agentura pro bezpečnost letectví. Všechna práva vyhrazena.
Dokument agentury. Kopie se nekontrolují. Aktuální znění si ověřte na internetové/extranetové stránce agentury EASA.

Dodatek 1 k OPS 1.005 a)	**EASA OPS – Odkaz**	**Vyjádření k rozdílům**
předchozí souhlas úřadu, který vydal AOC. Tento souhlas bude: A) specifikovat typ letounu, B) specifikovat druh provozu, C) specifikovat letiště a příslušné dráhy, D) omezovat konečné přiblížení a přistání, které má být provedeno za VMC, E) specifikovat kvalifikaci posádky, a F) omezen na letouny, kterým bylo typové osvědčení vydáno poprvé před 1. lednem 2005, iii) provoz musí být přijat státem, na jehož území se letiště nachází.		
27. Vyhrazeno.		
28. OPS1.650 Denní provoz VFR: Bod 1.650 se použije s tímto doplněním. Jednomotorové letouny, kterým bylo vydáno poprvé jednotlivé osvědčení letové způsobilosti před 22. květnem 1995, může úřad osvobodit od požadavků bodů f), g), h) a i), jestliže by jejich splnění vyžadovalo dodatečné vybavení.	CAT.IDE.A.125 d)	Beze změny.
29. Část M bod M.A.704, výklad řízení zachování letové způsobilosti: Výklad řízení zachování letové způsobilosti může být přizpůsoben		Nařízení o letovém provozu se tímto nezabývá.

TE.RPRO.00036-001© Evropská agentura pro bezpečnost letectví. Všechna práva vyhrazena.
Dokument agentury. Kopie se nekontrolují. Aktuální znění si ověřte na internetové/extranetové stránce agentury EASA.

Dodatek 1 k OPS 1.005 a)	**EASA OPS – Odkaz**	**Vyjádření k rozdílům**
provozu, který má být prováděn.		
30. Část M bod M.A.306, vedení technického deníku provozovatele: Úřad může schválit zjednodušenou podobu vedení technického deníku odpovídající druhu prováděného provozu.		Nařízení o letovém provozu se tímto nezabývá.
31. OPS1.940 Složení letové posádky: Body a) 2, a) 4 a b) se nepoužijí pro provoz VFR ve dne, jestliže však OPS 1 požaduje 2 piloty, je nutno použít v plném rozsahu bod a) 4.		Nepřevádí se. Použitelnost/nepoužitelnost jasně vyplývá z textu.
32. OPS1.945 Přeškolovací výcvik a přezkušování: (i) bod a) 7 – Traťové lety pod dozorem (LIFUS) lze provádět na jakémkoli letounu použitelné třídy. Počet požadovaných LIFUS závisí na složitosti provozu, který má být prováděn, ii) bod a) 8 se nepožaduje.		ORO.FC.220 d) 2 + odpovídající AMC1 bod e.3 ORO.FC.220 b) i)
33. OPS1.955 Jmenování do funkce velitele letadla: Bod b) se použije následovně: Úřad může uznat zkrácení velitelského kurzu v závislosti na druhu prováděného provozu Bod a) 1 i) se nepoužije pro VFR provoz ve dne.		ORO.FC.205 g)

TE.RPRO.00036-001© Evropská agentura pro bezpečnost letectví. Všechna práva vyhrazena.
Dokument agentury. Kopie se nekontrolují. Aktuální znění si ověřte na internetové/extranetové stránce agentury EASA.

Dodatek 1 k OPS 1.005 a)	**EASA OPS – Odkaz**	**Vyjádření k rozdílům**
34. OPS1.960 Velitelé letadel s průkazem způsobilosti obchodního pilota:		ORO.FC.A.250 b)
35. OPS1.965 Opakovací výcvik a přezkušování:		AMC1 ORO.FC.230, bod a.5
i) bod a) 1 se použije pro provoz VFR ve dne takto: Celý výcvik a přezkušování musí odpovídat druhu provozu a třídě letounu, na kterém člen letové posádky létá, přičemž se patřičně přihlédne k používání zvláštního vybavení,		
ii) bod a) 3 ii) se použije následovně: Výcvik na letounu může provádět examinátor třídní kvalifikace (CRE), letový examinátor (FE) nebo examinátor typové kvalifikace (TRE),		ORO.FC.145 a) 2
iii) bod a) 4 i) se použije následovně: Přezkoušení odborné způsobilosti provozovatelem může provádět examinátor typové kvalifikace (TRE), examinátor třídní kvalifikace (CRE) nebo vhodně kvalifikovaný velitel letadla jmenovaný provozovatelem a přijatelný pro úřad, vyškolený pro CRM a posuzování dovedností CRM,		ORO.FC.230 b) 5
iv) bod b) 2 se použije pro provoz VFR ve dne následovně: Uskutečňuje-li se provoz v průběhu období, které není delší než osm po sobě následujících		ORO.FC.230 b) 3

TE.RPRO.00036-001© Evropská agentura pro bezpečnost letectví. Všechna práva vyhrazena. Dokument agentury. Kopie se nekontrolují. Aktuální znění si ověřte na internetové/extranetové stránce agentury EASA.

Dodatek 1 k OPS 1.005 a)	**EASA OPS – Odkaz**	**Vyjádření k rozdílům**
měsíců, postačuje jedno přezkoušení odborné způsobilosti provozovatelem. Toto přezkoušení odborné způsobilosti musí být provedeno před zahájením letů obchodní letecké dopravy.		
36. OPS1.968 Způsobilost pilota řídit z kteréhokoli pilotního sedadla: Dodatek 1 se nepoužije pro provoz VFR jednomotorových letounů ve dne.		Nepřevádí se. Vyplývá z textu.
37. OPS1.975 Traťová a letištní kvalifikace: i) pro provoz VFR ve dne se nepoužijí body b), c) a d), vyjma toho, kdy provozovatel zajistí, aby v případech, kdy se vyžaduje zvláštní povolení státu, v němž se letiště nachází, byly dodrženy související požadavky, ii) pro provoz IFR nebo provoz VFR v noci jako alternativa k bodům b) až d) může být traťová a letištní kvalifikace obnovena následovně: (A) vyjma provozu na nejnáročnější letiště dokončením nejméně 10 úseků v oblastech provozu během posledních dvanácti měsíců navíc k případnému požadavku samostatné přípravy, (B) provoz na nejnáročnější letiště může být prováděn pouze tehdy, jestliže:		GM1 ORO.FC.105 c) AMC2 ORO.FC.105 c)

TE.RPRO.00036-001© Evropská agentura pro bezpečnost letectví. Všechna práva vyhrazena.
Dokument agentury. Kopie se nekontrolují. Aktuální znění si ověřte na internetové/extranetové stránce agentury EASA.

Dodatek 1 k OPS 1.005 a)	**EASA OPS – Odkaz**	**Vyjádření k rozdílům**
1. velitel letadla byl kvalifikován pro letiště v průběhu předchozích 36 měsíců, návštěvou za letu jako člen letové posádky nebo jako pozorovatel, 2. přiblížení je provedeno za VMC z příslušné minimální sektorové nadmořské výšky, a 3. před letem byla provedena odpovídající samostatná předletová příprava.		
38. OPS1.980 Létání na více typech nebo variantách: i) nepoužije se, jestliže je provoz omezen na jednopilotní třídy pístových letounů provozovaných podle VFR ve dne, ii) pro provoz IFR a VFR v noci se požadavek uvedený v dodatku 1 k OPS 1.980 bodu d) 2 i) týkající se 500 hodin na odpovídajícím místě posádky před využitím práv 2 potvrzení průkazu způsobilosti snižuje na 100 hodin nebo úseků, jestliže se jedno z potvrzení vztahuje na třídu. Předtím, než pilot převezme povinnosti spojené s výkonem funkce velitele letadla, musí být proveden kontrolní let.		ORO.FC.240 c) AMC1 ORO.FC.240 a.4.ii.A
39. OPS1.981 Létání na vrtulnících a		ORO.FC.240 c)

TE.RPRO.00036-001© Evropská agentura pro bezpečnost letectví. Všechna práva vyhrazena.
Dokument agentury. Kopie se nekontrolují. Aktuální znění si ověřte na internetové/extranetové stránce agentury EASA.

Dodatek 1 k OPS 1.005 a)	**EASA OPS – Odkaz**	**Vyjádření k rozdílům**
letounech: Bod a) 1 se nepoužije, jestliže je provoz omezen na jednopilotní třídy letounů s pístovými motory.		
40. Vyhrazeno.		
41. OPS1.1060 Provozní letový plán: Nepožaduje se pro provoz VFR ve dne z bodu A do bodu A. Pro provoz VFR ve dne z bodu A do bodu B se požaduje, ale letový plán může mít zjednodušenou podobu odpovídající druhu prováděného provozu (srov. OPS 1.135).	CAT.OP.MPA.175 c) AMC1 CAT.OP.MPA.175 a)	Převedeno. Rozdíl: EASA OPS odkazuje pouze na VFR, a nikoli na VFR ve dne. Oblast působnosti provozu z bodu A do bodu A je však omezena na provoz VFR ve dne.
42. OPS1.1070 Výklad řízení zachování letové způsobilosti: Výklad řízení zachování letové způsobilosti může být upraven na provoz, který má být prováděn.		Nařízení o letovém provozu se tímto nezabývá.
43. OPS1.1071 Technický deník letounu: Použije se, jak je uvedeno pro část M bod M.A.306, vedení technického deníku provozovatele.		Nařízení o letovém provozu se tímto nezabývá.
44. Vyhrazeno.		
45. Vyhrazeno.		
46. OPS1.1240 Výcvikové programy: Výcvikové programy musí být upraveny	-	Nepřevádí se.

TE.RPRO.00036-001© Evropská agentura pro bezpečnost letectví. Všechna práva vyhrazena.
Dokument agentury. Kopie se nekontrolují. Aktuální znění si ověřte na internetové/extranetové stránce agentury EASA.

Dodatek 1 k OPS 1.005 a)	**EASA OPS – Odkaz**	**Vyjádření k rozdílům**
podle druhu prováděného provozu. Výcvikový program formou samostudia může být přijatelný pro provoz VFR.		V oblasti působnosti nařízení (ES) č. 300/2008.
47. OPS1.1250 Kontrolní seznam postupů prohledávání letounu: Nepoužije se pro provoz VFR ve dne.	-	Nepřevádí se. V oblasti působnosti nařízení (ES) č. 300/2008.

TE.RPRO.00036-001© Evropská agentura pro bezpečnost letectví. Všechna práva vyhrazena.
Dokument agentury. Kopie se nekontrolují. Aktuální znění si ověřte na internetové/extranetové stránce agentury EASA.

Dodatek 1 k 3.005 f) – provoz malých vrtulníků, VFR ve dne

Dodatek 1 k 3.005 f) provoz malých vrtulníků, VFR ve dne	**EASA OPS – Odkaz**	**Vyjádření k rozdílům**
a) Názvosloví. 1) Místní provoz. Lety prováděné v dosahu místa a určeném zeměpisném prostoru přijatelném pro úřad, zahájené a ukončené ve stejném místě ve stejném dni.	Příloha I – Definice	Změněno. Definice v EASA OPS je konkrétnější. Malé vrtulníky (jak jsou definovány v JAR-OPS 1) jsou považovány za nesložité vrtulníky (ve smyslu základního nařízení).
b) Souhlas. Provozovatel, který chce provádět lety podle tohoto dodatku, musí mít předem souhlas úřadu vydávajícího AOC. V souhlase musí být uvedeno: 1) typ vrtulníku; 2) druh provozu; a 3) zeměpisná omezení místního provozu v souvislosti s tímto dodatkem (viz ACJ k dodatku 1 k JAR-OPS 3.005 f) odstavec b) 3).	ORO.AOC	Nepřevádí se. Není třeba výslovně transponovat toto pravidlo. Provoz je v každém případě součástí AOC a je zahrnut v režimu dohledu úřadu.
c) Zákazy. Jsou zakázány následující činnosti:		
1) JAR-OPS 3.065. Přeprava válečných zbraní a válečného střeliva.	CAT.GEN.MPA.155	Nepřevádí se. Tato úleva není považována za odpovídající. Je velmi nepravděpodobné, že válečné zbraně a válečné střelivo jsou dopravovány v podmínkách CAT malými vrtulníky.
2) JAR-OPS 3.265. Přeprava nežádoucích cestujících, osob deportovaných nebo ve vazbě.	CAT.OP.MPA.155	Nepřevádí se. Není relevantní. Přeprava nežádoucích

TE.RPRO.00036-001© Evropská agentura pro bezpečnost letectví. Všechna práva vyhrazena.
Dokument agentury. Kopie se nekontrolují. Aktuální znění si ověřte na internetové/extranetové stránce agentury EASA.

Dodatek 1 k 3.005 f) provoz malých vrtulníků, VFR ve dne	**EASA OPS – Odkaz**	**Vyjádření k rozdílům**
		cestujících, osob deportovaných nebo ve vazbě nesložitým vrtulníkem nebo během místního letu vrtulníků se zdá být nepravděpodobná.
3) JAR-OPS 3.305. Plnění/odčerpávání paliva s cestujícími nastupujícími, na palubě nebo vystupujícími.	CAT.OP.MPA.195	Nepřevádí se. Stávající pravidlo již zakazuje plnění/odčerpávání AVGAS a paliva se širokým rozsahem destilačních teplot či jejich směsí s cestujícími nastupujícími, na palubě nebo vystupujícími. Většina nesložitých vrtulníků je proto již zahrnuta v tomto pravidle.
4) JAR-OPS 3.335. Kouření na palubě.	CAT.OP.MPA.240	Nepřevádí se. Stávající pravidlo již reálně zakazuje kouření a poskytuje dostatečnou ochranu.
d) Úlevy. Úlevy z následujících ustanovení:		
1) JAR-OPS 3.100 Přístup do pilotního prostoru: i) provozovatel musí případně stanovit pravidla pro přepravu cestujících na pilotním sedadle, ii) velitel letadla je povinen zajistit, aby: A) přeprava cestujících na pilotním sedadle nebyla příčinou rozptylování pozornosti a/nebo rušivého ovlivňování letového provozu, a B) cestující zaujímající místo na pilotním sedadle byl obeznámen s odpovídajícími zákazy a bezpečnostními postupy.	AMC1 CAT.GEN.135 a) 3	Beze změny.

TE.RPRO.00036-001© Evropská agentura pro bezpečnost letectví. Všechna práva vyhrazena.
Dokument agentury. Kopie se nekontrolují. Aktuální znění si ověřte na internetové/extranetové stránce agentury EASA.

Dodatek 1 k 3.005 f) provoz malých vrtulníků, VFR ve dne	**EASA OPS – Odkaz**	**Vyjádření k rozdílům**
2) JAR-OPS 3.135 Další informace a formuláře, které mají být na palubě. i) Pro místní provoz nemusí být na palubě následující dokumenty: A) JAR-OPS 3.135 a) 1 – provozní letový plán, B) JAR-OPS 3.135 a) 2 – technický deník (vyjma kde je požadován pro přistání mimo oblast místního provozu), C) JAR-OPS 3.135 a) 4 – dokumentace Notam/AIS, D) JAR-OPS 3.135 a) 5 – meteorologické informace, E) JAR-OPS 3.135 a) 7 – ohlášení zvláštních cestujících atd., F) JAR-OPS 3.135 a) 8 – ohlášení zvláštního nákladu atd. ii) Mimo místní provoz: A) JAR-OPS 3.135 a) 1 – provozní letový plán. Letový plán může mít jednoduchou formu odpovídající druhu prováděného provozu a přijatelnou pro úřad. B) JAR-OPS 3.135 a) 7 – ohlášení zvláštních cestujících. Nepožadováno.	CAT.GEN.MPA.180 b) CAT.OP.MPA.175 c) AMC1 CAT.OP.MPA.175 a)	Pro i) změněno. Úlevy v CAT.GEN.MPA.180 zahrnují také osvědčení zvukové způsobilosti, povolení rádiové stanice, a dokumentaci o hmotnosti a vyvážení. Pro ii) beze změny.
(3) JAR-OPS 3.140 Informace uchovávané na zemi. Informace nemusí být uchovávané na zemi, jestliže	CAT.GEN.MPA.185	Nepřevádí se. Záměr této úlevy je nejasný a není dostatečně specifikován, aby mohl být použit pro IR.

TE.RPRO.00036-001© Evropská agentura pro bezpečnost letectví. Všechna práva vyhrazena.
Dokument agentury. Kopie se nekontrolují. Aktuální znění si ověřte na internetové/extranetové stránce agentury EASA.

Dodatek 1 k 3.005 f) provoz malých vrtulníků, VFR ve dne	**EASA OPS – Odkaz**	**Vyjádření k rozdílům**
jsou použity jiné způsoby uchovávání záznamu.		Stávající pravidlo navíc již stanoví, že tyto informace musí být uchovány nejméně do doby, než jsou zhotoveny jejich kopie v místě, kde budou uloženy.
4) JAR-OPS 3.165 Nájem/pronájem. Použije se pouze při existenci formální leasingové smlouvy. Poznámka: Případ, kdy smlouva o přepravě cestujících je převedena na jiného provozovatele, kterému cestující budou platit za dopravu, není považován jako nájem/pronájem (leasing).	ORO.AOC.110	Nepřevádí se. Všeobecně se má za to, že nájem/pronájem vyžaduje formální leasingovou smlouvu.
5) JAR-OPS 3.215 Použití letových provozních služeb. Nepoužije se, není-li požadováno předpisy vzdušného prostoru a poskytnutí systémů služby pátrání a záchrany jsou přijatelné pro úřad.	CAT.OP.MPA.100 b)	Beze změny.
6) JAR-OPS 3.220 Schvalování heliportů provozovatelem. Provozovatel musí stanovit postup opravňující velitele letadla k výběru heliportů a míst pro přistání vhodných pro daný typ vrtulníku a druh provozu.	AMC1 CAT.OP.MPA.175 d)	Změněno. Obsah pravidla EASA OPS se použije na veškerý provoz vrtulníků z míst, která nejsou předem prozkoumána, což je vnímáno jako záměr tohoto pravidla.
7) JAR-OPS 3.255 Zásady určování množství paliva. Pododstavce b) až d) se nepoužijí, jestliže množství paliva předepsané v JAR-OPS 3.255 a) zajišťuje při uskutečnění letu, nebo série letů, zbytek paliva	CAT.OP.MPA.151 b)	Beze změny.

TE.RPRO.00036-001© Evropská agentura pro bezpečnost letectví. Všechna práva vyhrazena.
Dokument agentury. Kopie se nekontrolují. Aktuální znění si ověřte na internetové/extranetové stránce agentury EASA.

Dodatek 1 k 3.005 f) provoz malých vrtulníků, VFR ve dne	**EASA OPS – Odkaz**	**Vyjádření k rozdílům**
umožňující 30 minut letu normální cestovní rychlostí (může být sníženo na 20 minut, jestliže se provoz uskutečňuje v prostoru umožňujícím průběžně určovat vhodná předběžná místa pro přistání). Konečná zásoba paliva musí být stanovena provozní příručkou, aby se umožnila shoda s JAR-OPS 3.375 c).		
8) JAR-OPS 3.280 Rozsazování cestujících. Není vyžadováno stanovení postupů. Poznámka: Záměrem tohoto odstavce je dosáhnout použití běžného pilotova úsudku. JAR-OPS 3.260 je uplatňován a je uvažován k určení potřeb pro postupy.	CAT.OP.MPA.165	Nepřevádí se. Je očividné, že pro provoz nesložitých letounů by při stanovení postupů měl být uplatňován přiměřený a pragmatický přístup. Úleva se zde nezdá být potřebná.
9) JAR-OPS 3.285 Instruktáž cestujících. i) Odstavec a) 1. Jestliže to není spojeno s rizikem, cestující jsou ústně instruováni o záležitostech bezpečnosti s tím, že část nebo celá instruktáž může být provedena audiovizuálně. Používání přenosných elektronických zařízení musí být předem schváleno.	CAT.OP.MPA.170 Navrhuje se přidat AMC2 CAT.OP.MPA.170 JEDNOPILOTNÍ PROVOZ BEZ PALUBNÍCH PRŮVODČÍCH Pro jednopilotní provoz bez palubních průvodčích by velitel letadla měl poskytnout cestujícím bezpečnostní instruktáž, vyjma během kritických fází letu. CAT.GEN.MPA.140	Změněno. Má se za to, že tímto AMC se transponuje záměr tohoto pravidla. Záměr této úlevy je nejasný. CAT.GEN.MPA.140 již předpokládá, že k použití PED je nutné povolení provozovatele.
10) JAR-OPS 3.290 Příprava letu. i) Pro místní provoz:	CAT.OP.MPA.175 c) AMC1 CAT.OP.MPA.175 a)	Beze změny.

TE.RPRO.00036-001© Evropská agentura pro bezpečnost letectví. Všechna práva vyhrazena.
Dokument agentury. Kopie se nekontrolují. Aktuální znění si ověřte na internetové/extranetové stránce agentury EASA.

Dodatek 1 k 3.005 f) provoz malých vrtulníků, VFR ve dne	**EASA OPS – Odkaz**	**Vyjádření k rozdílům**
A) JAR-OPS 3.290 a). Provozní letový plán není požadován. ii) Mimo místní provoz: A) JAR-OPS 3.290 a). Provozní letový plán smí být připraven v jednoduché formě odpovídající povaze provozu.		
11) JAR-OPS 3.375 Řízení palivového systému za letu. Dodatek 1 k JAR-OPS 3.375 se nepoužije (viz d) 14 uvedený níže).	CAT.OP.MPA.281 AMC1 CAT.OP.MPA.281	Beze změny.
12) JAR-OPS 3.385 Použití doplňkové dodávky kyslíku. Je možné po krátkou dobu mít výšku 10 000 ft až 16 000 ft bez použití doplňkové dodávky kyslíku, podle postupů uvedených v provozní příručce, jestliže úřad předem tuto odchylku schválí. (V těchto případech provozovatel musí zajistit informování cestujících před odletem, že doplňková dodávka kyslíku není poskytována.)	CAT.OP.MPA.285	Nepřevádí se. Nebylo považováno za bezpečné poskytnout otevřenou výjimku týkající se použití kyslíku, a pro vrtulníky to také není v souladu s přílohou 6 ICAO. Výjimka je poskytována za přísných podmínek a s předchozím souhlasem příslušného úřadu pouze pro část SPO.
13) Dodatek 1 k JAR-OPS 3.270 Uložení zavazadel a nákladu. Závisí na druhu provozu a typu vrtulníku.	ACM1 CAT.OP.MPA.160	Nepřevádí se. Všeobecně se má za to, že určitý postup musí být navržen v závislosti na druhu provozu a typu vrtulníku.
14) Dodatek 1 k JAR-OPS 3.375 Řízení palivového systému za letu.	CAT.OP.MPA.281 AMC1 CAT.OP.MPA.281	Beze změny. AMC, který transponuje tento dodatek, se

TE.RPRO.00036-001© Evropská agentura pro bezpečnost letectví. Všechna práva vyhrazena.
Dokument agentury. Kopie se nekontrolují. Aktuální znění si ověřte na internetové/extranetové stránce agentury EASA.

Dodatek 1 k 3.005 f) provoz malých vrtulníků, VFR ve dne	**EASA OPS – Odkaz**	**Vyjádření k rozdílům**
Nepoužito.		nepoužije pro provoz malých vrtulníků nebo místní provoz vrtulníků.
15) JAR-OPS 3.630 Všeobecný úvod. Přístroje a vybavení. Náhradní vybavení, které nesplňuje platné standardy JTSO (společné technické normalizační příkazy), ale splňuje bezpečnostní standardy originálního vybavení, může být přijatelné pro úřad.		Nepřevádí se. Mimo oblast působnosti. Požadavky na schválení nebo dodržení ETSO spadají pod nařízení (ES) č. 1702/2003. Úlevy, použijí-li se, by měly být regulovány tam.
16) JAR-OPS 3.775 Doplňková dodávka kyslíku – vrtulníky bez přetlakové kabiny. Po krátkou dobu je možné mít výšku 10 000 ft až 16 000 ft bez použití doplňkové dodávky kyslíku podle postupů uvedených v provozní příručce, jestliže úřad předem tuto odchylku schválil.	CAT.IDE.H.240	Nepřevádí se. Nebylo považováno za bezpečné poskytnout otevřenou výjimku týkající se použití kyslíku, a pro vrtulníky to také není v souladu s přílohou 6 ICAO. Výjimka je poskytována za přísných podmínek a s předchozím souhlasem příslušného úřadu pouze pro část SPO.
17) Dodatek 1 k JAR-OPS 3.775 Doplňková dodávka kyslíku pro vrtulníky bez přetlakové kabiny. Nepoužito v souladu s výše uvedenými odstavci 12 a 16.	CAT.IDE.H.240	Nepřevádí se. Nebylo považováno za bezpečné poskytnout otevřenou výjimku týkající se použití kyslíku, a pro vrtulníky to také není v souladu s přílohou 6 ICAO. Výjimka je poskytována za přísných podmínek a s předchozím souhlasem příslušného úřadu pouze pro část SPO.
18) JAR-OPS 3.955 b) Zvyšování kvalifikace na velitele letadla. Úřad může uznat zkrácený velitelský kurz		Nepřevádí se. Nejsou poskytnuty podmínky pro takový zkrácený kurz.

TE.RPRO.00036-001© Evropská agentura pro bezpečnost letectví. Všechna práva vyhrazena.
Dokument agentury. Kopie se nekontrolují. Aktuální znění si ověřte na internetové/extranetové stránce agentury EASA.

Dodatek 1 k 3.005 f) provoz malých vrtulníků, VFR ve dne	**EASA OPS – Odkaz**	**Vyjádření k rozdílům**
odpovídající požadovanému druhu provozu.		
[19) JAR-OPS 3.970 a) Nedávná praxe. Jako alternativa k požadavku JAR-OPS 3.970 a), s předchozím schválením úřadu, může být 90denní nedávná praxe splněna, jestliže pilot provedl 3 vzlety, 3 okruhy a 3 přistání na jakémkoliv vrtulníku stejně vymezené skupiny v předchozích 90 dnech (viz ACJ k Dodatku 1 k JAR-OPS 3.005 f) odstavec d) 19). Nedávná kvalifikace pro typ vrtulníku, který má být provozován je podmíněna: i) platností typové kvalifikace přezkoušení odborné způsobilosti (TRCP) na daném typu, a ii) nalétáním 2 hodin na daném typu nebo variantě během posledních 6 měsíců, a iii) platností přezkoušení odborné způsobilosti (OPC) na jednom z vrtulníků stejně vymezené skupiny, a iv) přísným střídáním OPC na všech létaných vrtulnících v stejně vymezené skupině, a v) složením vymezených skupin a postupem pro potvrzení platnosti TRPC, OPC a nedávné praxe, který je zahrnut v provozní příručce.]		FCL.060
([20]) Dodatek 1 k JAR-OPS 3.965 Opakovací výcvik a přezkušování. Osnova použitelná pro druh provozu může být uznána úřadem.		ORO.FC.230 a)

TE.RPRO.00036-001© Evropská agentura pro bezpečnost letectví. Všechna práva vyhrazena.
Dokument agentury. Kopie se nekontrolují. Aktuální znění si ověřte na internetové/extranetové stránce agentury EASA.

Dodatek 1 k 3.005 f) provoz malých vrtulníků, VFR ve dne	**EASA OPS – Odkaz**	**Vyjádření k rozdílům**
([21]) JAR-OPS 3.1060 Provozní letový plán. Viz 2 i) A) a 2 ii) A) uvedené výše.	CAT.OP.MPA.175 c) AMC1 CAT.OP.MPA.175 a)	Beze změny.
([22]) JAR-OPS 3.1235 Bezpečnostní požadavky. Použitelné pouze při provozu ve státech, ve kterých národní bezpečnostní program platí pro provoz pokrytý tímto dodatkem.		Nepřevádí se. V oblasti působnosti nařízení (ES) č. 300/2008.
([23]) JAR-OPS 3.1240 Výcvikové programy. Výcvikové programy musí být upraveny podle druhu prováděného provozu. Vhodný výcvikový program formou samostudia může být uznán úřadem.		Nepřevádí se. V oblasti působnosti nařízení (ES) č. 300/2008.
([24]) JAR-OPS 3.1250 Seznam kontrol postupů prohledávání vrtulníku. Seznam kontrol není požadován.		Nepřevádí se. V oblasti působnosti nařízení (ES) č. 300/2008.

TE.RPRO.00036-001© Evropská agentura pro bezpečnost letectví. Všechna práva vyhrazena.
Dokument agentury. Kopie se nekontrolují. Aktuální znění si ověřte na internetové/extranetové stránce agentury EASA.

Dodatek 1 k 3.005 g) – místní provoz vrtulníků, VFR ve dne

Dodatek 1 k 3.005 g) místní provoz vrtulníků, VFR ve dne	**EASA OPS – Odkaz**	**Vyjádření k rozdílům**
a) Souhlas. Provozovatel, který chce provádět lety podle tohoto dodatku, musí mít předem souhlas úřadu vydávajícího AOC. V souhlase musí být uvedeno: 1) typ vrtulníku, 2) druh provozu, a 3) zeměpisná omezení provozu v souvislosti s tímto dodatkem (viz ACJ k dodatku 1 k JAR-OPS 3.005 g) odst. a) 3).	ORO.AOC	Nepřevádí se. Není třeba výslovně transponovat toto pravidlo. Provoz je v každém případě součástí AOC a je zahrnut v režimu dohledu úřadu.
b) Zákazy. Jsou zakázány následující činnosti:		
1) JAR-OPS 3.065. Přeprava válečných zbraní a válečného střeliva.	CAT.GEN.MPA.155	Nepřevádí se. Tato úleva není považována za odpovídající. Je velmi nepravděpodobné, že by válečné zbraně a válečné střelivo byly dopravovány v podmínkách CAT při místním provozu vrtulníků.
2) JAR-OPS 3.265. Přeprava nežádoucích cestujících, osob deportovaných nebo ve vazbě.	CAT.OP.MPA.155	Nepřevádí se. Není relevantní. Přeprava nežádoucích cestujících, osob deportovaných nebo ve vazbě nesložitým vrtulníkem nebo během místního letu vrtulníků se jeví jako nepravděpodobná.
3) JAR-OPS 3.305. Plnění/odčerpávání paliva s cestujícími nastupujícími, na palubě nebo vystupujícími.	CAT.OP.MPA.195	Nepřevádí se. Stávající pravidlo již zakazuje plnění/odčerpávání AVGAS a paliva se širokým rozsahem destilačních teplot či jejich směsí s cestujícími nastupujícími, na

TE.RPRO.00036-001© Evropská agentura pro bezpečnost letectví. Všechna práva vyhrazena.
Dokument agentury. Kopie se nekontrolují. Aktuální znění si ověřte na internetové/extranetové stránce agentury EASA.

Dodatek 1 k 3.005 g) místní provoz vrtulníků, VFR ve dne	**EASA OPS – Odkaz**	**Vyjádření k rozdílům**
		palubě nebo vystupujícími. Většina nesložitých vrtulníků je proto již pokryta tímto pravidlem.
4) JAR-OPS 3.335. Kouření na palubě.	CAT.OP.MPA.240	Nepřevádí se. Stávající pravidlo již prakticky zakazuje kouření a zajišťuje dostatečnou ochranu.
c) Úlevy. Úlevy z následujících ustanovení:		
1) JAR-OPS 3.135 Další informace a formuláře, které mají být na palubě. i) JAR-OPS 3.135 a) 1 – Provozní letový plán. Letový plán může mít jednoduchou formu odpovídající druhu prováděného provozu a přijatelnou pro úřad. ii) JAR-OPS 3.135 a) 4 - Dokumentace Notam/AIS. Není požadováno. iii) JAR-OPS 3.135 a) 5 – Meteorologické situace. Nepožadováno. iv) JAR-OPS 3.135 a) 7 – Ohlášení zvláštních cestujících atd. Nepožadováno. v) JAR-OPS 3.135 a) 8 – Ohlášení zvláštního nákladu atd. Nepožadováno.	CAT.GEN.MPA.180 b) CAT.OP.MPA.175 c) AMC1 CAT.OP.MPA.175 a)	Úlevy v CAT.GEN.MPA.180 zahrnují také osvědčení zvukové způsobilosti, povolení rádiové stanice, a dokumentaci o hmotnosti a vyvážení. Úlevy pro provozní letový plán jsou převedeny.
2) JAR-OPS 3.140 Informace uchovávané na zemi. Informace nemusí být uchovávány na zemi, jestliže jsou použity jiné způsoby uchovávání záznamu.	CAT.GEN.MPA.185	Nepřevádí se. Záměr této úlevy je nejasný a není dostatečně specifikován, aby mohl být použit pro IR. Stávající pravidlo navíc již stanoví, že tyto informace musí být uchovány nejméně do doby, než jsou zhotoveny jejich kopie v místě, kde budou uloženy.

TE.RPRO.00036-001© Evropská agentura pro bezpečnost letectví. Všechna práva vyhrazena.
Dokument agentury. Kopie se nekontrolují. Aktuální znění si ověřte na internetové/extranetové stránce agentury EASA.

Dodatek 1 k 3.005 g) místní provoz vrtulníků, VFR ve dne	**EASA OPS – Odkaz**	**Vyjádření k rozdílům**
3) JAR-OPS 3.165 Nájem/pronájem. Použije se pouze při existenci formální leasingové smlouvy. Poznámka: Případ, kdy smlouva o přepravě cestujících je převedena na jiného provozovatele, kterému cestující budou platit za dopravu, není považován za nájem/pronájem (leasing).	ORO.AOC.110	Nepřevádí se. Všeobecně se má za to, že nájem/pronájem vyžaduje formální leasingovou smlouvu.
4) JAR-OPS 3.215 Použití letových provozních služeb. Nepoužije se, není-li požadováno předpisy vzdušného prostoru a poskytnutí systémů služby pátrání a záchrany jsou přijatelné pro úřad.	CAT.OP.MPA.100 b)	Beze změny.
5) JAR-OPS 3.220 Schvalování heliportů provozovatelem. Provozovatel musí stanovit postup opravňující velitele letadla k výběru heliportů a míst pro přistání vhodných pro daný typ vrtulníku a druh provozu.	AMC1 CAT.OP.MPA.175 d)	Změněno. Obsah pravidla EASA OPS se použije na veškerý provoz vrtulníků z míst, která nejsou předem prozkoumána, což je vnímáno jako záměr tohoto pravidla.
6) JAR-OPS 3.255 Zásady určování množství paliva. Pododstavce (b) až (d) se nepoužijí, jestliže množství paliva předepsané v JAR-OPS 3.255 a) zajišťuje při uskutečnění letu nebo série letů zbytek paliva umožňující 30 minut letu normální cestovní rychlostí (může být sníženo na 20 minut, jestliže se provoz uskutečňuje v prostoru umožňujícím průběžně určovat vhodná předběžná místa pro přistání). Konečná zásoba paliva musí být stanovena provozní příručkou, aby se umožnila shoda s JAR-OPS 3.375 c).	CAT.OP.MPA.151 b)	Beze změny.

TE.RPRO.00036-001© Evropská agentura pro bezpečnost letectví. Všechna práva vyhrazena.
Dokument agentury. Kopie se nekontrolují. Aktuální znění si ověřte na internetové/extranetové stránce agentury EASA.

Dodatek 1 k 3.005 g) místní provoz vrtulníků, VFR ve dne	**EASA OPS – Odkaz**	**Vyjádření k rozdílům**
7) JAR-OPS 3.290 a). Viz C) 1 i) uvedené výše.	AMC1 CAT.OP.MPA.175 a)	Beze změny.
8) JAR-OPS 3.375 Řízení palivového systému za letu. Dodatek 1 k JAR-OPS 3.375 se nepoužije (viz c) 10 níže).	CAT.OP.MPA.281 AMC1 CAT.OP.MPA.281	Beze změny.
9) JAR-OPS 3.385 Použití doplňkové dodávky kyslíku. Je možné po krátkou dobu mít výšku 10 000 ft až 13 000 ft bez použití doplňkové dodávky kyslíku, podle postupů uvedených v provozní příručce, jestliže úřad předem tuto odchylku schválí. (V těchto případech provozovatel musí zajistit informování cestujících před odletem, že doplňková dodávka kyslíku není poskytována.)	CAT.OP.MPA.285	Nepřevádí se. Nebylo považováno za bezpečné poskytnout otevřenou výjimku týkající se použití kyslíku, a pro vrtulníky to také není v souladu s přílohou 6 ICAO. Výjimka je poskytována za přísných podmínek a s předchozím souhlasem příslušného úřadu pouze pro část SPO.
10) Dodatek 1 k JAR-OPS 3.375 Řízení palivového systému za letu. Nepoužito.	CAT.OP.MPA.281 AMC1 CAT.OP.MPA.281	Beze změny. AMC, který transponuje tento dodatek, se nepoužije pro provoz malých vrtulníků nebo místní provoz vrtulníků.
11) JAR-OPS 3.630 Všeobecný úvod. Přístroje a vybavení. Náhradní vybavení, které nesplňuje platné standardy JTSO (Společné technické normalizační příkazy), ale splňuje bezpečnostní standardy originálního vybavení, může být přijatelné pro úřad.		Nepřevádí se. Mimo oblast působnosti. Požadavky na schválení nebo dodržení ETSO spadají pod nařízení (ES) č. 1702/2003. Úlevy, použijí-li se, by měly být regulovány tam.
12) JAR-OPS 3.775 Doplňková dodávka kyslíku – vrtulníky bez přetlakové kabiny. Po krátkou dobu je možné mít výšku 10 000 ft až 16 000 ft	CAT.IDE.H.240	Nepřevádí se. Nebylo považováno za bezpečné poskytnout otevřenou výjimku týkající se použití kyslíku, a pro

TE.RPRO.00036-001© Evropská agentura pro bezpečnost letectví. Všechna práva vyhrazena. Dokument agentury. Kopie se nekontrolují. Aktuální znění si ověřte na internetové/extranetové stránce agentury EASA.

Dodatek 1 k 3.005 g) místní provoz vrtulníků, VFR ve dne	**EASA OPS – Odkaz**	**Vyjádření k rozdílům**
bez použití doplňkové dodávky kyslíku podle postupů uvedených v provozní příručce, jestliže úřad předem tuto odchylku schválil.		vrtulníky to také není v souladu s přílohou 6 ICAO. Výjimka je poskytována za přísných podmínek a s předchozím souhlasem příslušného úřadu pouze pro část SPO.
13) Dodatek 1 k JAR-OPS 3.775 Doplňková dodávka kyslíku pro vrtulníky bez přetlakové kabiny. Nepoužito v souladu s výše uvedenými odstavci 9 a 12.	CAT.IDE.H.240	Nepřevádí se. Nebylo považováno za bezpečné poskytnout otevřenou výjimku týkající se použití kyslíku, a pro vrtulníky to také není v souladu s přílohou 6 ICAO. Výjimka je poskytována za přísných podmínek a s předchozím souhlasem příslušného úřadu pouze pro část SPO.
(14) JAR-OPS 3.1060 Provozní letový plán. Viz C) 1 i) uvedené výše.	CAT.OP.MPA.175 c) AMC1 CAT.OP.MPA.175 a)	Beze změny.
(15) JAR-OPS 3.1235 Bezpečnostní požadavky. Použitelné pouze při provozu ve státech, ve kterých národní bezpečnostní program platí pro provoz pokrytý tímto dodatkem.		Nepřevádí se. V oblasti působnosti nařízení (ES) č. 300/2008.

TE.RPRO.00036-001© Evropská agentura pro bezpečnost letectví. Všechna práva vyhrazena.
Dokument agentury. Kopie se nekontrolují. Aktuální znění si ověřte na internetové/extranetové stránce agentury EASA.

Příloha 2: Seznam úlev a pravidel, které se nepoužijí pro provoz CAT (z bodu A do bodu A)

Část CAT

	Odkaz na pravidlo	Název pravidla	Vysvětlení
	CAT.GEN.MPA.115	Personál nebo členové posádky, kteří nejsou palubními průvodčími, v prostoru pro cestující	Není relevantní pro provoz CAT z bodu A do bodu A.
AMC1	CAT.GEN.MPA.115	Personál nebo členové posádky, kteří nejsou palubními průvodčími, v prostoru pro cestující OPATŘENÍ, JEŽ MAJÍ ZAMEZIT NEDOROZUMĚNÍM S CESTUJÍCÍMI	Není relevantní pro provoz CAT z bodu A do bodu A.
GM1	CAT.GEN.MPA.115	Personál nebo členové posádky, kteří nejsou palubními průvodčími, v prostoru pro cestující OPATŘENÍ, JEŽ MAJÍ ZAMEZIT NEDOROZUMĚNÍM S CESTUJÍCÍMI	Není relevantní pro provoz CAT z bodu A do bodu A.
	CAT.GEN.MPA.180	Dokumenty, příručky a informace na palubě	Úlevy pro provoz nesložitých letadel z bodu A do bodu A a místní provoz.
	CAT.GEN.MPA.195	Uchovávání, předkládání a použití záznamů letových zapisovačů	Nepoužije se pro provoz CAT z bodu A do bodu A – složitá letadla.
AMC1	CAT.GEN.MPA.195	Uchovávání, předkládání a použití záznamů letových zapisovačů PROVOZNÍ KONTROLY	Nepoužije se pro provoz CAT z bodu A do bodu A – složitá letadla.
GM1	CAT.GEN.MPA.195 a)	Uchovávání, předkládání a použití záznamů letových zapisovačů ODSTRANĚNÍ ZAPISOVAČŮ PO UDÁLOSTI PODLÉHAJÍCÍ OHLÁŠENÍ	Nepoužije se pro provoz CAT z bodu A do bodu A – složitá letadla.
GM1	CAT.GEN.MPA.195 b)	Uchovávání, předkládání a použití záznamů letových zapisovačů KONTROLA ZÁZNAMŮ ZAPISOVAČE LETOVÝCH ÚDAJŮ	Nepoužije se pro provoz CAT z bodu A do bodu A – složitá letadla.
	CAT.OP.MPA.100 b)	Využívání letových provozních služeb	Úlevy pro provoz nesložitých letadel podle pravidel VFR ve dne a místní provoz vrtulníků.
	CAT.OP.MPA.105	Používání letišť a provozních míst	Úlevy pro nesložité

TE.RPRO.00036-001© Evropská agentura pro bezpečnost letectví. Všechna práva vyhrazena.
Dokument agentury. Kopie se nekontrolují. Aktuální znění si ověřte na internetové/extranetové stránce agentury EASA.

	Odkaz na pravidlo	Název pravidla	Vysvětlení
			letouny.
	CAT.OP.MPA.110 b)	Provozní minima letiště	Není relevantní pro provoz CAT z bodu A do bodu A – IFR.
GM1	CAT.OP.MPA.110	Provozní minima letiště POSTUPY PŘI ODLETU Z LETIŠTĚ NAD PEVNINOU – VRTULNÍKY	Není relevantní pro provoz CAT z bodu A do bodu A – IFR.
GM2	CAT.OP.MPA.110	Provozní minima letiště PŘIBLIŽOVACÍ SVĚTELNÉ SOUSTAVY – ICAO, FAA	Není relevantní pro provoz CAT z bodu A do bodu A – IFR.
GM3	CAT.OP.MPA.110	Provozní minima letiště PROVOZ SBAS	Není relevantní pro provoz CAT z bodu A do bodu A – IFR.
AMC1	CAT.OP.MPA.110	Provozní minima letiště ČINNOSTI PŘI VZLETU – LETOUNY	Není relevantní pro provoz CAT z bodu A do bodu A – IFR.
AMC2	CAT.OP.MPA.110	Provozní minima letiště ČINNOSTI PŘI VZLETU – VRTULNÍKY	Není relevantní pro provoz CAT z bodu A do bodu A – IFR.
AMC3	CAT.OP.MPA.110	Provozní minima letiště PROVOZ NPA, APV, CAT I	Není relevantní pro provoz CAT z bodu A do bodu A – IFR.
AMC4	CAT.OP.MPA.110	Provozní minima letiště KRITÉRIA PRO STANOVENÍ RVR/CMV	Není relevantní pro provoz CAT z bodu A do bodu A – IFR.
AMC5	CAT.OP.MPA.110	Provozní minima letiště STANOVENÍ MINIM RVR/CMV/VIS PRO PROVOZ NPA, APV, CAT I – LETOUNY	Není relevantní pro provoz CAT z bodu A do bodu A – IFR.
AMC6	CAT.OP.MPA.110	Provozní minima letiště STANOVENÍ MINIM RVR/CMV/VIS PRO PROVOZ NPA, APV, CAT I – VRTULNÍKY	Není relevantní pro provoz CAT z bodu A do bodu A – IFR.
AMC7	CAT.OP.MPA.110	Provozní minima letiště ČINNOSTI PŘI PŘIBLÍŽENÍ OKRUHEM – LETOUNY	Není relevantní pro provoz CAT z bodu A do bodu A – IFR.
AMC8	CAT.OP.MPA.110	Provozní minima letiště ČINNOSTI PŘI PŘIBLÍŽENÍ OKRUHEM NAD PEVNINOU – VRTULNÍKY	Není relevantní pro provoz CAT z bodu A do bodu A – IFR.

TE.RPRO.00036-001© Evropská agentura pro bezpečnost letectví. Všechna práva vyhrazena.
Dokument agentury. Kopie se nekontrolují. Aktuální znění si ověřte na internetové/extranetové stránce agentury EASA.

	Odkaz na pravidlo	Název pravidla	Vysvětlení
AMC10	CAT.OP.MPA.110	Provozní minima letiště PŘEVOD NAHLÁŠENÉ METEOROLOGICKÉ DOHLEDNOSTI NA RVR	Není relevantní pro provoz CAT z bodu A do bodu A – IFR.
AMC11	CAT.OP.MPA.110	Provozní minima letiště VLIV DOČASNÉHO SELHÁNÍ NEBO SNÍŽENÉ VÝKONNOSTI POZEMNÍHO VYBAVENÍ NA PŘISTÁNÍ	Není relevantní pro provoz CAT z bodu A do bodu A – IFR.
AMC12	CAT.OP.MPA.110	Provozní minima letiště PROVOZ VFR JINÝCH NEŽ SLOŽITÝCH MOTOROVÝCH LETADEL	Úlevy pro nesložitá letadla.
	CAT.OP.MPA.115	Technika letu pro přiblížení – letouny	Zčásti není relevantní pro provoz CAT z bodu A do bodu A – IFR.
AMC1	CAT.OP.MPA.115	Technika letu pro přiblížení – letouny KONEČNÉ PŘIBLÍŽENÍ STÁLÝM KLESÁNÍM (CDFA)	Není relevantní pro provoz CAT z bodu A do bodu A – IFR.
AMC2	CAT.OP.MPA.115	Technika letu pro přiblížení – letouny PROVOZ NPA BEZ POUŽITÍ TECHNIKY CDFA	Není relevantní pro provoz CAT z bodu A do bodu A – IFR.
AMC3	CAT.OP.MPA.115	Technika letu pro přiblížení – letouny PROVOZNÍ POSTUPY A POKYNY A VÝCVIK	Není relevantní pro provoz CAT z bodu A do bodu A – IFR.
GM1	CAT.OP.MPA.115	Technika letu pro přiblížení – letouny KONEČNÉ PŘIBLÍŽENÍ STÁLÝM KLESÁNÍM (CDFA)	Není relevantní pro provoz CAT z bodu A do bodu A – IFR.
	CAT.OP.MPA.120	Přiblížení s pomocí palubního radaru (ARA) pro lety nad vodou – vrtulníky	Není relevantní pro provoz CAT z bodu A do bodu A – IFR.
AMC1	CAT.OP.MPA.120	Přiblížení s pomocí palubního radaru (ARA) pro lety nad vodou – vrtulníky VŠEOBECNĚ	Není relevantní pro provoz CAT z bodu A do bodu A – IFR.
GM1	CAT.OP.MPA.120	Přiblížení s pomocí palubního radaru (ARA) pro lety nad vodou – vrtulníky VŠEOBECNĚ	Není relevantní pro provoz CAT z bodu A do bodu A – IFR.
	CAT.OP.MPA.125	Postupy odletů a přiblížení podle přístrojů	Není relevantní pro provoz CAT z bodu A do bodu A – IFR.
AMC1	CAT.OP.MPA.130	Postupy omezování hluku – letouny	Nepoužije se pro nesložité

TE.RPRO.00036-001© Evropská agentura pro bezpečnost letectví. Všechna práva vyhrazena.
Dokument agentury. Kopie se nekontrolují. Aktuální znění si ověřte na internetové/extranetové stránce agentury EASA.

	Odkaz na pravidlo	Název pravidla	Vysvětlení
		VYPRACOVÁNÍ NADP	letouny, VFR.
GM1	CAT.OP.MPA.130	Postupy omezování hluku – letouny NÁZVOSLOVÍ VŠEOBECNĚ PŘÍKLAD	Nepoužije se pro nesložité letouny, VFR.
	CAT.OP.MPA.130	Postupy omezování hluku – letouny	Nepoužije se pro nesložité letouny, VFR.
	CAT.OP.MPA.135 c)	Trati a oblasti provozu – obecně	Úlevy pro nesložitá letadla, z bodu A do bodu A, VFR ve dne.
	CAT.OP.MPA.140	Maximální vzdálenost od dostačujícího letiště pro dvoumotorové letouny bez oprávnění ETOPS	Není relevantní pro CAT z bodu A do bodu A – provoz složitých letadel.
AMC1	CAT.OP.MPA.140 c)	Maximální vzdálenost od dostačujícího letiště pro dvoumotorové letouny bez oprávnění ETOPS PROVOZNÍ KRITÉRIA PRO MALÉ DVOUMOTOROVÉ LETOUNY BEZ ZPŮSOBILOSTI PRO PROVOZ ETOPS	Není relevantní pro CAT z bodu A do bodu A – provoz složitých letadel.
GM1	CAT.OP.MPA.140 c)	Maximální vzdálenost od dostačujícího letiště pro dvoumotorové letouny bez oprávnění ETOPS CESTOVNÍ RYCHLOST S JEDNÍM NEPRACUJÍCÍM MOTOREM (OEI)	Není relevantní pro CAT z bodu A do bodu A – provoz složitých letadel.
	CAT.OP.MPA.150	Zásady určování množství paliva	Zčásti nepoužitelné pro provoz CAT z bodu A do bodu A.
AMC1	CAT.OP.MPA.150 b)	Zásady určování množství paliva KRITÉRIA PLÁNOVÁNÍ – LETOUNY	Nepoužije se pro provoz CAT z bodu A do bodu A.
AMC2	CAT.OP.MPA.150 b)	Zásady určování množství paliva ZJIŠTĚNÍ PALIVOVÉHO NÁHRADNÍHO LETIŠTĚ NA TRATI (FUEL ERA)	Nepoužije se pro provoz CAT z bodu A do bodu A.
AMC3	CAT.OP.MPA.150 b)	Zásady určování množství paliva KRITÉRIA PLÁNOVÁNÍ – VRTULNÍKY	Nepoužije se pro provoz CAT z bodu A do bodu A.
GM1	CAT.OP.MPA.150 b)	Zásady určování množství paliva STATISTICKÁ METODA STANOVENÍ MNOŽSTVÍ PALIVA PRO NEPŘEDVÍDANÉ OKOLNOSTI – LETOUNY	Nepoužije se pro provoz CAT z bodu A do bodu A.

TE.RPRO.00036-001© Evropská agentura pro bezpečnost letectví. Všechna práva vyhrazena.
Dokument agentury. Kopie se nekontrolují. Aktuální znění si ověřte na internetové/extranetové stránce agentury EASA.

	Odkaz na pravidlo	Název pravidla	Vysvětlení
GM1	CAT.OP.MPA.150 c) 3 i)	Zásady určování množství paliva PALIVO PRO NEPŘEDVÍDANÉ OKOLNOSTI	Nepoužije se pro provoz CAT z bodu A do bodu A.
GM1	CAT.OP.MPA.150 c) 3 ii)	Zásady určování množství paliva NÁHRADNÍ LETIŠTĚ URČENÍ	Nepoužije se pro provoz CAT z bodu A do bodu A.
	CAT.OP.MPA.151 a)	Zásady určování množství paliva – úlevy	Úlevy pro letouny třídy výkonnosti B.
	CAT.OP.MPA.151 b)	Zásady určování množství paliva – úlevy	Úlevy pro nesložité letouny, MTOM 2 000 kg nebo menší, VFR ve dne.
	CAT.OP.MPA.151 c)	Zásady určování množství paliva – úlevy	Úlevy pro nesložité vrtulníky a místní provoz vrtulníků.
AMC2	CAT.OP.MPA.170	Instruktáž cestujících JEDNOPILOTNÍ PROVOZ BEZ PALUBNÍCH PRŮVODČÍCH INSTRUKTÁŽ CESTUJÍCÍCH	Úlevy pro jednopilotní provoz bez palubních průvodčích.
	CAT.OP.MPA.175	Příprava letu	Úlevy pro provoz nesložitých letounů z bodu A do bodu A podle pravidel VFR; místní provoz nesložitých vrtulníků podle pravidel VFR ve dne.
AMC1	CAT.OP.MPA.175 a)	Příprava letu PROVOZNÍ LETOVÝ PLÁN – SLOŽITÁ MOTOROVÁ LETADLA	Nepoužije se pro provoz nesložitých letadel.
AMC1	CAT.OP.MPA.175 a)	Příprava letu PROVOZNÍ LETOVÝ PLÁN – PROVOZ JINÝCH NEŽ SLOŽITÝCH MOTOROVÝCH LETADEL A MÍSTNÍ PROVOZ	Nepoužije se pro provoz nesložitých letounů z bodu A do bodu A podle pravidel VFR; místní lety nesložitých vrtulníků podle podmínek VFR ve dne; úlevy pro jiný provoz nesložitých letadel než z bodu A do bodu A podle pravidel VFR a místní provoz jiných než složitých vrtulníků podle pravidel VFR ve dne.

TE.RPRO.00036-001© Evropská agentura pro bezpečnost letectví. Všechna práva vyhrazena.
Dokument agentury. Kopie se nekontrolují. Aktuální znění si ověřte na internetové/extranetové stránce agentury EASA.

	Odkaz na pravidlo	Název pravidla	Vysvětlení
GM1	CAT.OP.MPA.175 b) 5	Příprava letu PŘEVODNÍ TABULKY	Nepoužije se pro provoz nesložitých letounů z bodu A do bodu A podle pravidel VFR; místní provoz nesložitých vrtulníků podle pravidel VFR ve dne.
	CAT.OP.MPA.180	Výběr letišť – letouny	Není relevantní pro provoz CAT z bodu A do bodu A – IFR.
	CAT.OP.MPA.181	Výběr letišť a provozních míst – vrtulníky	Není relevantní pro provoz CAT z bodu A do bodu A – IFR.
GM1	CAT.OP.MPA.181	Výběr letišť a provozních míst – vrtulníky PŘEDPOVĚĎ PRO PŘISTÁNÍ	Není relevantní pro provoz CAT z bodu A do bodu A – IFR.
GM1	CAT.OP.MPA.181	Výběr letišť a provozních míst – vrtulníky NÁHRADNÍ LETIŠTĚ V POBŘEŽNÍCH VODÁCH	Není relevantní pro provoz CAT z bodu A do bodu A – IFR.
GM1	CAT.OP.MPA.181	Výběr letišť a provozních míst – vrtulníky PŘEDPOVĚĎ PRO PŘISTÁNÍ	Není relevantní pro provoz CAT z bodu A do bodu A – IFR.
AMC1	CAT.OP.MPA.181 b) 1	Výběr letišť a provozních míst – vrtulníky POBŘEŽNÍ LETIŠTĚ	Není relevantní pro provoz CAT z bodu A do bodu A – IFR.
AMC1	CAT.OP.MPA.181 d)	Výběr letišť a provozních míst – vrtulníky NÁHRADNÍ LETIŠTĚ V POBŘEŽNÍCH VODÁCH	Není relevantní pro provoz CAT z bodu A do bodu A – IFR.
	CAT.OP.MPA.185	Plánovací minima pro lety IFR – letouny	Není relevantní pro provoz CAT z bodu A do bodu A – IFR.
GM1	CAT.OP.MPA.185	Plánovací minima pro lety IFR – letouny PLÁNOVACÍ MINIMA PRO NÁHRADNÍ LETIŠTĚ	Není relevantní pro provoz CAT z bodu A do bodu A – IFR.
GM2	CAT.OP.MPA.185	Plánovací minima pro lety IFR – letouny LETIŠTNÍ PŘEDPOVĚDI POČASÍ	Není relevantní pro provoz CAT z bodu A do bodu A – IFR.
	CAT.OP.MPA.186	Plánovací minima pro lety IFR – vrtulníky	Není relevantní pro provoz CAT z bodu A do

TE.RPRO.00036-001© Evropská agentura pro bezpečnost letectví. Všechna práva vyhrazena.
Dokument agentury. Kopie se nekontrolují. Aktuální znění si ověřte na internetové/extranetové stránce agentury EASA.

	Odkaz na pravidlo	Název pravidla	Vysvětlení
			bodu A – IFR.
GM1	CAT.OP.MPA.186	Plánovací minima pro lety IFR – vrtulníky PLÁNOVACÍ MINIMA PRO NÁHRADNÍ LETIŠTĚ	Není relevantní pro provoz CAT z bodu A do bodu A – IFR.
	CAT.OP.MPA.210	Členové posádky na pracovních místech	Zčásti není relevantní pro CAT z bodu A do bodu A – provoz s vícečlennou posádkou/s palubními průvodčími.
AMC1	CAT.OP.MPA.210 b)	Členové posádky na pracovních místech POLOHY SEDADEL PALUBNÍCH PRŮVODČÍCH	Není relevantní pro CAT z bodu A do bodu A – provoz s palubními průvodčími.
	CAT.OP.MPA.220	Pomocné prostředky pro nouzovou evakuaci	Zčásti není relevantní pro CAT z bodu A do bodu A – složitá letadla.
	CAT.OP.MPA.245	Meteorologické podmínky – veškerá letadla	Zčásti není relevantní pro CAT z bodu A do bodu A – IFR.
	CAT.OP.MPA.246	Meteorologické podmínky – letouny	Není relevantní pro provoz CAT z bodu A do bodu A – IFR.
	CAT.OP.MPA.255	Led a jiná znečištění – letové postupy	Není relevantní pro CAT z bodu A do bodu A – lety v očekávaných nebo skutečných podmínkách námrazy.
AMC1	CAT.OP.MPA.255	Led a jiná znečištění – letové postupy LET V OČEKÁVANÝCH NEBO SKUTEČNÝCH PODMÍNKÁCH NÁMRAZY – LETOUNY	Není relevantní pro CAT z bodu A do bodu A – lety v očekávaných nebo skutečných podmínkách námrazy.
AMC2	CAT.OP.MPA.255	Led a jiná znečištění – letové postupy LET V OČEKÁVANÝCH NEBO SKUTEČNÝCH PODMÍNKÁCH NÁMRAZY – VRTULNÍKY	Není relevantní pro CAT z bodu A do bodu A – lety v očekávaných nebo skutečných podmínkách námrazy.
AMC1	CAT.OP.MPA.281	Řízení palivového systému za letu – vrtulníky SLOŽITÉ MOTOROVÉ VRTULNÍKY, JINÝ NEŽ MÍSTNÍ PROVOZ	Není relevantní pro provoz CAT z bodu A do bodu A – složitá letadla /

TE.RPRO.00036-001© Evropská agentura pro bezpečnost letectví. Všechna práva vyhrazena.
Dokument agentury. Kopie se nekontrolují. Aktuální znění si ověřte na internetové/extranetové stránce agentury EASA.

	Odkaz na pravidlo	Název pravidla	Vysvětlení
			jiný než místní provoz
GM1	CAT.OP.MPA.290	Zjištění blízkosti země PROGRAMY VÝCVIKU LETOVÝCH POSÁDEK SE SYSTÉMEM VÝSTRAHY NEBEZPEČNÉ BLÍZKOSTI TERÉNU (TAWS)	Není relevantní pro provoz CAT z bodu A do bodu A – složitá letadla.
GM1	CAT.OP.MPA.295	Použití palubního protisrážkového systému (ACAS) PROGRAMY VÝCVIKU LETOVÝCH POSÁDEK S ACAS	Není relevantní pro provoz CAT z bodu A do bodu A – složitá letadla.
GM1	CAT.OP.MPA.295	Použití palubního protisrážkového systému (ACAS) VŠEOBECNĚ	Není relevantní pro provoz CAT z bodu A do bodu A – složitá letadla.
	CAT.OP.MPA.295	Použití palubního protisrážkového systému (ACAS)	Není relevantní pro provoz CAT z bodu A do bodu A – složitá letadla.
	CAT.OP.MPA.305	Zahájení a pokračování přiblížení	Není relevantní pro provoz CAT z bodu A do bodu A – IFR.
AMC1	CAT.OP.MPA.305 e)	Zahájení a pokračování přiblížení VIZUÁLNÍ REFERENCE PRO ČINNOSTI PŘIBLÍŽENÍ PODLE PŘÍSTROJŮ	Není relevantní pro provoz CAT z bodu A do bodu A – IFR.
	CAT.OP.MPA.310	Provozní postupy – výška přeletu prahu dráhy – letouny	Není relevantní pro provoz CAT z bodu A do bodu A – IFR.
AMC1	CAT.POL.A.200	Obecná ustanovení ÚDAJE O MOKRÉ A ZNEČIŠTĚNÉ DRÁZE	Není relevantní pro provoz CAT z bodu A do bodu A – složitá letadla.
	CAT.POL.A.200	Obecná ustanovení	Není relevantní pro provoz CAT z bodu A do bodu A – složitá letadla.
AMC1	CAT.POL.A.205	Vzlet ZKRÁCENÍ DÉLKY DRÁHY VYROVNÁNÍM LETOUNU	Není relevantní pro provoz CAT z bodu A do bodu A – složitá letadla.
GM1	CAT.POL.A.205	Vzlet STAV POVRCHU DRÁHY	Není relevantní pro provoz CAT z bodu A do bodu A – složitá letadla.
	CAT.POL.A.205	Vzlet	Není relevantní pro provoz CAT z bodu A do

TE.RPRO.00036-001© Evropská agentura pro bezpečnost letectví. Všechna práva vyhrazena.
Dokument agentury. Kopie se nekontrolují. Aktuální znění si ověřte na internetové/extranetové stránce agentury EASA.

	Odkaz na pravidlo	Název pravidla	Vysvětlení
			bodu A – složitá letadla.
AMC1	CAT.POL.A.210	Bezpečná výška nad překážkami při vzletu BEZPEČNÁ VÝŠKA NAD PŘEKÁŽKAMI PŘI VZLETU	Není relevantní pro provoz CAT z bodu A do bodu A – složitá letadla.
AMC2	CAT.POL.A.210	Bezpečná výška nad překážkami při vzletu VLIV ÚHLU KLONĚNÍ	Není relevantní pro provoz CAT z bodu A do bodu A – složitá letadla.
AMC3	CAT.POL.A.210	Bezpečná výška nad překážkami při vzletu POŽADOVANÁ PŘESNOST NAVIGACE	Není relevantní pro provoz CAT z bodu A do bodu A – složitá letadla.
GM1	CAT.POL.A.210	Bezpečná výška nad překážkami při vzletu POSTUPY PRO NEPŘEDVÍDANÉ OKOLNOSTI K ZACHOVÁNÍ BEZPEČNÉ VÝŠKY NAD PŘEKÁŽKAMI	Není relevantní pro provoz CAT z bodu A do bodu A – složitá letadla.
	CAT.POL.A.210	Bezpečná výška nad překážkami při vzletu	Není relevantní pro provoz CAT z bodu A do bodu A – složitá letadla.
AMC1	CAT.POL.A.215	Let na trati – s jedním nepracujícím motorem (OEI) ANALÝZA TRATĚ	Není relevantní pro provoz CAT z bodu A do bodu A – složitá letadla.
	CAT.POL.A.215	Let na trati s jedním nepracujícím motorem (OEI)	Není relevantní pro provoz CAT z bodu A do bodu A – složitá letadla.
	CAT.POL.A.220	Let na trati – letouny se třemi nebo více motory, z toho se dvěma nepracujícími	Není relevantní pro provoz CAT z bodu A do bodu A – složitá letadla.
AMC2	CAT.POL.A.225	Přistání – cílové a náhradní letiště NEZDAŘENÉ PŘIBLÍŽENÍ	Není relevantní pro provoz CAT z bodu A do bodu A – složitá letadla.
	CAT.POL.A.225	Přistání – cílové a náhradní letiště	Není relevantní pro provoz CAT z bodu A do bodu A – složitá letadla.
AMC1	CAT.POL.A.225	Přistání – cílové a náhradní letiště MĚŘENÍ NADMOŘSKÉ VÝŠKY	Není relevantní pro provoz CAT z bodu A do bodu A – složitá letadla.
GM1	CAT.POL.A.225	Přistání – cílové a náhradní letiště NEZDAŘENÉ PŘIBLÍŽENÍ	Není relevantní pro provoz CAT z bodu A do bodu A – složitá letadla.

TE.RPRO.00036-001© Evropská agentura pro bezpečnost letectví. Všechna práva vyhrazena.
Dokument agentury. Kopie se nekontrolují. Aktuální znění si ověřte na internetové/extranetové stránce agentury EASA.

	Odkaz na pravidlo	Název pravidla	Vysvětlení
AMC1	CAT.POL.A.230	Přistání – cílové a náhradní letiště ÚDAJE O VÝKONNOSTI URČENÍ DÉLKY AUTOMATICKÉHO PŘISTÁNÍ	Není relevantní pro provoz CAT z bodu A do bodu A – složitá letadla.
	CAT.POL.A.230	Přistání – suché dráhy	Není relevantní pro provoz CAT z bodu A do bodu A – složitá letadla.
GM1	CAT.POL.A.230	Přistání – suché dráhy PŘISTÁVACÍ HMOTNOST	Není relevantní pro provoz CAT z bodu A do bodu A – složitá letadla.
	CAT.POL.A.235	Přistání – mokré a znečištěné dráhy	Není relevantní pro provoz CAT z bodu A do bodu A – složitá letadla.
	CAT.POL.A.240	Schválení letů s větším úhlem klonění	Není relevantní pro provoz CAT z bodu A do bodu A – složitá letadla.
	CAT.POL.A.245	Schválení letů se strmým přiblížením	Není relevantní pro provoz CAT z bodu A do bodu A – složitá letadla.
	CAT.POL.A.250	Schválení letů s krátkým přistáním	Není relevantní pro provoz CAT z bodu A do bodu A – složitá letadla.
AMC1	CAT.POL.A.310	Bezpečná výška nad překážkami při vzletu – vícemotorové letouny□ DRÁHA LETU PŘI VZLETU – VIZUÁLNÍ NAVIGACE PRO KURZOVÉ VEDENÍ	Úlevy pro letouny třídy výkonnosti B, VFR ve dne.
	CAT.POL.A.310 e)	Bezpečná výška nad překážkami při vzletu – vícemotorové letouny	Úlevy pro letouny třídy výkonnosti B, VFR ve dne.
	CAT.POL.A.345	Schválení letů se strmým přiblížením	Není relevantní pro provoz CAT z bodu A do bodu A – složitá letadla / výška nad prahem dráhy 35 ft nebo větší.
	CAT.POL.A.400	Vzlet	Není relevantní pro provoz CAT z bodu A do bodu A – složitá letadla.
GM1	CAT.POL.A.400	Vzlet STAV POVRCHU DRÁHY	Není relevantní pro provoz CAT z bodu A do bodu A – složitá letadla.

TE.RPRO.00036-001© Evropská agentura pro bezpečnost letectví. Všechna práva vyhrazena.
Dokument agentury. Kopie se nekontrolují. Aktuální znění si ověřte na internetové/extranetové stránce agentury EASA.

	Odkaz na pravidlo	Název pravidla	Vysvětlení
AMC1	CAT.POL.A.400	Vzlet ZKRÁCENÍ DÉLKY DRÁHY VYROVNÁNÍM LETOUNU	Není relevantní pro provoz CAT z bodu A do bodu A – složitá letadla.
AMC2	CAT.POL.A.400	Vzlet SKLON DRÁHY	Není relevantní pro provoz CAT z bodu A do bodu A – složitá letadla.
	CAT.POL.A.405	Bezpečná výška nad překážkami při vzletu	Není relevantní pro provoz CAT z bodu A do bodu A – složitá letadla.
AMC1	CAT.POL.A.405	Bezpečná výška nad překážkami při vzletu VLIV ÚHLU KLONĚNÍ	Není relevantní pro provoz CAT z bodu A do bodu A – složitá letadla.
AMC2	CAT.POL.A.405	Bezpečná výška nad překážkami při vzletu POŽADOVANÁ PŘESNOST NAVIGACE	Není relevantní pro provoz CAT z bodu A do bodu A – složitá letadla.
	CAT.POL.A.410	Let na trati – se všemi pracujícími motory	Není relevantní pro provoz CAT z bodu A do bodu A – složitá letadla.
	CAT.POL.A.415	Let na trati – s jedním nepracujícím motorem	Není relevantní pro provoz CAT z bodu A do bodu A – složitá letadla.
AMC1	CAT.POL.A.415	Let na trati – s jedním nepracujícím motorem ANALÝZA TRATĚ	Není relevantní pro provoz CAT z bodu A do bodu A – složitá letadla.
	CAT.POL.A.420	Let na trati – letouny se třemi nebo více motory, z toho se dvěma nepracujícími	Není relevantní pro provoz CAT z bodu A do bodu A – složitá letadla.
	CAT.POL.A.425	Přistání – cílové a náhradní letiště	Není relevantní pro provoz CAT z bodu A do bodu A – složitá letadla.
AMC1	CAT.POL.A.425	Přistání – cílové a náhradní letiště MĚŘENÍ NADMOŘSKÉ VÝŠKY	Není relevantní pro provoz CAT z bodu A do bodu A – složitá letadla.
	CAT.POL.A.430	Přistání – suché dráhy	Není relevantní pro provoz CAT z bodu A do bodu A – složitá letadla.
AMC1	CAT.POL.A.430	Přistání – suché dráhy OPRAVNÉ KOEFICIENTY DÉLKY PŘISTÁNÍ	Není relevantní pro provoz CAT z bodu A do

TE.RPRO.00036-001© Evropská agentura pro bezpečnost letectví. Všechna práva vyhrazena.
Dokument agentury. Kopie se nekontrolují. Aktuální znění si ověřte na internetové/extranetové stránce agentury EASA.

	Odkaz na pravidlo	Název pravidla	Vysvětlení
			bodu A – složitá letadla.
AMC2	CAT.POL.A.430	Přistání – suché dráhy SKLON DRÁHY	Není relevantní pro provoz CAT z bodu A do bodu A – složitá letadla.
GM1	CAT.POL.A.430	Přistání – suché dráhy PŘISTÁVACÍ HMOTNOST	Není relevantní pro provoz CAT z bodu A do bodu A – složitá letadla.
	CAT.POL.A.435	Přistání – mokré a znečištěné dráhy	Není relevantní pro provoz CAT z bodu A do bodu A – složitá letadla.
	CAT.POL.H.110	Odpovědnost za překážky	Zčásti není relevantní pro provoz CAT z bodu A do bodu A – IFR.
	CAT.POL.H.210	Dráha letu při vzletu	Zčásti není relevantní pro provoz CAT z bodu A do bodu A – IFR.
	CAT.POL.MAB.105	Údaje a dokumentace o hmotnosti a vyvážení	Úlevy pro letouny třídy výkonnosti B a vrtulníky týkající se uvedení polohy těžiště v dokumentaci o hmotnosti a vyvážení.
	CAT.IDE.A.120	Zařízení na čištění čelního skla	Nepoužije se pro provoz CAT z bodu A do bodu A – pravidlo pro složitá letadla.
AMC1	CAT.IDE.A.120	Zařízení na čištění čelního skla PROSTŘEDKY K UDRŽENÍ ČISTÉ ČÁSTI ČELNÍHO SKLA PŘI SRÁŽKÁCH	Nepoužije se pro provoz CAT z bodu A do bodu A – pravidlo pro složitá letadla.
	CAT.IDE.A.130	Provoz podle pravidel IFR nebo v noci – letové a navigační přístroje a přidružené vybavení	Zčásti není relevantní pro provoz CAT z místa A do místa A – IFR; zčásti úleva pro nesložitá letadla.
AMC1	CAT.IDE.A.130 a) 5	Provoz podle pravidel IFR nebo v noci – letové a navigační přístroje a přidružené vybavení INDIKÁTOR SKLUZU	Zčásti není relevantní pro provoz CAT z bodu A do bodu A – IFR.
AMC2	CAT.IDE.A.130 b)	Provoz podle pravidel IFR nebo v noci – letové a navigační přístroje a přidružené vybavení□	Zčásti není relevantní pro provoz CAT z bodu A do

TE.RPRO.00036-001© Evropská agentura pro bezpečnost letectví. Všechna práva vyhrazena.
Dokument agentury. Kopie se nekontrolují. Aktuální znění si ověřte na internetové/extranetové stránce agentury EASA.

	Odkaz na pravidlo	Název pravidla	Vysvětlení
		VÝŠKOMĚRY – PROVOZ IFR NEBO V NOCI	bodu A – IFR.
AMC1	CAT.IDE.A.130 e)	Provoz podle pravidel IFR nebo v noci – letové a navigační přístroje a přidružené vybavení PROSTŘEDKY, KTERÉ OZNAMUJÍ SELHÁNÍ PROSTŘEDKŮ, KTERÉ ZABRAŇUJÍ NESPRÁVNÉ ČINNOSTI SYSTÉMŮ MĚŘÍCÍCH RYCHLOST LETU V DŮSLEDKU KONDENZACE NEBO NÁMRAZY	Zčásti není relevantní pro provoz CAT z bodu A do bodu A – IFR.
AMC1	CAT.IDE.A.130 i)	Provoz podle pravidel IFR nebo v noci – letové a navigační přístroje a přidružené vybavení ZÁLOŽNÍ UKAZATEL LETOVÉ POLOHY	Zčásti není relevantní pro provoz CAT z bodu A do bodu A – IFR.
AMC1	CAT.IDE.A.130 j)	Provoz podle pravidel IFR nebo v noci – letové a navigační přístroje a přidružené vybavení DRŽÁK MAPY	Zčásti není relevantní pro provoz CAT z bodu A do bodu A – IFR.
	CAT.IDE.A.135	Dodatečné vybavení pro jednopilotní provoz podle pravidel IFR	Není relevantní pro provoz CAT z bodu A do bodu A – IFR.
	CAT.IDE.A.140	Systém signalizace zadané výšky	Nepoužije se pro provoz CAT z bodu A do bodu A – složitá letadla / MOPSC >9
	CAT.IDE.A.150	Systém výstrahy nebezpečné blízkosti terénu (TAWS)	Nepoužije se pro provoz CAT z bodu A do bodu A – složitá letadla / MOPSC >9
AMC1	CAT.IDE.A.150	Systém výstrahy nebezpečné blízkosti terénu (TAWS) VÝSTRAHA PŘED NADMĚRNOU ODCHYLKOU POD SESTUPOVOU ROVINU U SYSTÉMŮ TAWS TŘÍDY A	Nepoužije se pro provoz CAT z bodu A do bodu A – složitá letadla / MOPSC >9
	CAT.IDE.A.155	Palubní protisrážkový systém (ACAS)	Nepoužije se pro provoz CAT z bodu A do bodu A – složitá letadla / MOPSC >9
	CAT.IDE.A.160	Palubní vybavení na zjišťování meteorologických podmínek	Není relevantní pro provoz CAT z bodu A do bodu A – složitá letadla / MOPSC >9 / letouny s přetlakovou kabinou.
AMC1	CAT.IDE.A.160	Palubní vybavení na zjišťování meteorologických podmínek	Není relevantní pro provoz CAT z bodu A do

TE.RPRO.00036-001© Evropská agentura pro bezpečnost letectví. Všechna práva vyhrazena.
Dokument agentury. Kopie se nekontrolují. Aktuální znění si ověřte na internetové/extranetové stránce agentury EASA.

	Odkaz na pravidlo	Název pravidla	Vysvětlení
		VŠEOBECNĚ	bodu A – složitá letadla / MOPSC >9 / letouny s přetlakovou kabinou.
	CAT.IDE.A.165	Dodatečné vybavení pro provoz v podmínkách námrazy v noci	Není relevantní pro provoz CAT z bodu A do bodu A – provoz v očekávaných nebo skutečných podmínkách námrazy.
	CAT.IDE.A.170	Systém palubního telefonu letové posádky	Není relevantní pro provoz CAT z bodu A do bodu A – vícepilotní provoz
AMC1	CAT.IDE.A.170	Systém palubního telefonu letové posádky TYP PALUBNÍHO TELEFONU LETOVÉ POSÁDKY	Není relevantní pro provoz CAT z bodu A do bodu A – vícepilotní provoz
	CAT.IDE.A.175	Systém palubního telefonu posádky	Nepoužije se pro provoz CAT z bodu A do bodu A – složitá letadla.
AMC1	CAT.IDE.A.175	Systém palubního telefonu posádky SPECIFIKACE	Nepoužije se pro provoz CAT z bodu A do bodu A – složitá letadla.
	CAT.IDE.A.180	Palubní rozhlas	Nepoužije se pro provoz CAT z bodu A do bodu A – složitá letadla.
AMC1	CAT.IDE.A.180	Palubní rozhlas SPECIFIKACE	Nepoužije se pro provoz CAT z bodu A do bodu A – složitá letadla.
	CAT.IDE.A.185	Zapisovač hlasu v pilotním prostoru	Nepoužije se pro provoz CAT z bodu A do bodu A – složitá letadla.
AMC1	CAT.IDE.A.185	Zapisovač hlasu v pilotním prostoru VŠEOBECNĚ	Nepoužije se pro provoz CAT z bodu A do bodu A – složitá letadla.
	CAT.IDE.A.190	Zapisovač letových údajů	Nepoužije se pro provoz CAT z bodu A do bodu A – složitá letadla.
AMC1	CAT.IDE.A.190	Zapisovač letových údajů SEZNAM PARAMETRŮ, KTERÉ MAJÍ BÝT	Nepoužije se pro provoz CAT z bodu A do bodu A –

TE.RPRO.00036-001© Evropská agentura pro bezpečnost letectví. Všechna práva vyhrazena.
Dokument agentury. Kopie se nekontrolují. Aktuální znění si ověřte na internetové/extranetové stránce agentury EASA.

	Odkaz na pravidlo	Název pravidla	Vysvětlení
		ZAZNAMENÁVÁNY U LETOUNŮ, KTERÝM BYLO VYDÁNO INDIVIDUÁLNÍ OSVĚDČENÍ LETOVÉ ZPŮSOBILOSTI POPRVÉ 1. LEDNA 2016 NEBO POZDĚJI	složitá letadla.
AMC2	CAT.IDE.A.190	Zapisovač letových údajů SEZNAM PARAMETRŮ, KTERÉ MAJÍ BÝT ZAZNAMENÁVÁNY U LETOUNŮ, KTERÝM BYLO VYDÁNO INDIVIDUÁLNÍ OSVĚDČENÍ LETOVÉ ZPŮSOBILOSTI POPRVÉ 1. DUBNA 1998 NEBO POZDĚJI, AVŠAK PŘED 1. LEDNEM 2016	Nepoužije se pro provoz CAT z bodu A do bodu A – složitá letadla.
AMC3	CAT.IDE.A.190	Zapisovač letových údajů SPECIFIKACE VÝKONNOSTI PRO PARAMETRY, KTERÉ MAJÍ BÝT ZAZNAMENÁVÁNY U LETOUNŮ, KTERÝM BYLO VYDÁNO INDIVIDUÁLNÍ OSVĚDČENÍ LETOVÉ ZPŮSOBILOSTI POPRVÉ 1. DUBNA 1998 NEBO POZDĚJI, AVŠAK PŘED 1. LEDNEM 2016	Nepoužije se pro provoz CAT z bodu A do bodu A – složitá letadla.
AMC4	CAT.IDE.A.190	Zapisovač letových údajů SEZNAM PARAMETRŮ, KTERÉ MAJÍ BÝT ZAZNAMENÁVÁNY U LETOUNŮ, KTERÝM BYLO VYDÁNO INDIVIDUÁLNÍ OSVĚDČENÍ LETOVÉ ZPŮSOBILOSTI POPRVÉ 1. ČERVNA 1990 NEBO POZDĚJI, AVŠAK NEJPOZDĚJI 31. BŘEZNA 1998	Nepoužije se pro provoz CAT z bodu A do bodu A – složitá letadla.
AMC5	CAT.IDE.A.190	Zapisovač letových údajů SPECIFIKACE VÝKONNOSTI PRO PARAMETRY, KTERÉ MAJÍ BÝT ZAZNAMENÁVÁNY U LETOUNŮ, KTERÝM BYLO VYDÁNO INDIVIDUÁLNÍ OSVĚDČENÍ LETOVÉ ZPŮSOBILOSTI POPRVÉ 1. ČERVNA 1990 NEBO POZDĚJI, AVŠAK NEJPOZDĚJI 31. BŘEZNA 1998	Nepoužije se pro provoz CAT z bodu A do bodu A – složitá letadla.
AMC6	CAT.IDE.A.190	Zapisovač letových údajů SEZNAM PARAMETRŮ, KTERÉ MAJÍ BÝT ZAZNAMENÁVÁNY U LETOUNŮ, KTERÝM BYLO VYDÁNO INDIVIDUÁLNÍ OSVĚDČENÍ LETOVÉ ZPŮSOBILOSTI POPRVÉ PŘED 1. ČERVNEM 1990	Nepoužije se pro provoz CAT z bodu A do bodu A – složitá letadla.
	CAT.IDE.A.195	Záznamy komunikace po datových linkách	Nepoužije se pro provoz CAT z bodu A do bodu A – složitá letadla.
AMC1	CAT.IDE.A.195	Záznamy komunikace po datových linkách VŠEOBECNĚ	Nepoužije se pro provoz CAT z bodu A do bodu A –

TE.RPRO.00036-001© Evropská agentura pro bezpečnost letectví. Všechna práva vyhrazena.
Dokument agentury. Kopie se nekontrolují. Aktuální znění si ověřte na internetové/extranetové stránce agentury EASA.

	Odkaz na pravidlo	Název pravidla	Vysvětlení
			složitá letadla.
GM1	CAT.IDE.A.195	Záznamy komunikace po datových linkách VŠEOBECNĚ	Nepoužije se pro provoz CAT z bodu A do bodu A – složitá letadla.
	CAT.IDE.A.200	Kombinovaný zapisovač	Nepoužije se pro provoz CAT z bodu A do bodu A – složitá letadla.
AMC1	CAT.IDE.A.200	Kombinovaný zapisovač VŠEOBECNĚ	Nepoužije se pro provoz CAT z bodu A do bodu A – složitá letadla.
	CAT.IDE.A.210	Signalizace „Připoutejte se" a „Nekuřte"	Není relevantní pro provoz CAT z bodu A do bodu A – cestující, kteří nejsou vidět ze sedadel členů letové posádky.
	CAT.IDE.A.215	Vnitřní dveře a závěsy	Není relevantní pro provoz CAT z bodu A do bodu A – velké letouny.
AMC1	CAT.IDE.A.215	Vnitřní dveře a závěsy OZNAČENÍ ŠTÍTKY	Není relevantní pro provoz CAT z bodu A do bodu A – velké letouny.
	CAT.IDE.A.225	Lékařská souprava první pomoci	Není relevantní pro provoz CAT z bodu A do bodu A – složitá letadla.
AMC1	CAT.IDE.A.225	Lékařská souprava první pomoci OBSAH LÉKAŘSKÉ SOUPRAVY PRVNÍ POMOCI	Není relevantní pro provoz CAT z bodu A do bodu A – složitá letadla.
AMC2	CAT.IDE.A.225	Lékařská souprava první pomoci PŘEPRAVA ZA BEZPEČNOSTNÍCH PODMÍNEK	Není relevantní pro provoz CAT z bodu A do bodu A – složitá letadla.
AMC3	CAT.IDE.A.225	Lékařská souprava první pomoci PŘÍSTUP K LÉKAŘSKÉ SOUPRAVĚ PRVNÍ POMOCI	Není relevantní pro provoz CAT z bodu A do bodu A – složitá letadla.
AMC4	CAT.IDE.A.225	Lékařská souprava první pomoci ÚDRŽBA OBSAHU LÉKAŘSKÉ SOUPRAVY PRVNÍ POMOCI	Není relevantní pro provoz CAT z bodu A do bodu A – složitá letadla.
	CAT.IDE.A.230	Kyslík pro první pomoc	Není relevantní pro provoz CAT z bodu a do bodu A – lety

TE.RPRO.00036-001© Evropská agentura pro bezpečnost letectví. Všechna práva vyhrazena.
Dokument agentury. Kopie se nekontrolují. Aktuální znění si ověřte na internetové/extranetové stránce agentury EASA.

	Odkaz na pravidlo	Název pravidla	Vysvětlení
			v nadmořských výškách nad 25 000 ft.
GM1	CAT.IDE.A.230	Kyslík pro první pomoc VŠEOBECNĚ	Není relevantní pro provoz CAT z bodu a do bodu A – lety v nadmořských výškách nad 25 000 ft.
	CAT.IDE.A.235	Doplňková dodávka kyslíku – letouny s přetlakovou kabinou	Není relevantní pro provoz CAT z bodu A do bodu A – letouny s přetlakovou kabinou.
AMC1	CAT.IDE.A.235	Doplňková dodávka kyslíku – letouny s přetlakovou kabinou VŠEOBECNĚ	Není relevantní pro provoz CAT z bodu A do bodu A – letouny s přetlakovou kabinou.
AMC2	CAT.IDE.A.235	Doplňková dodávka kyslíku – letouny s přetlakovou kabinou POŽADAVKY NA KYSLÍK PRO OSOBY NA SEDADLECH PILOTNÍHO PROSTORU A PALUBNÍ PRŮVODČÍ NA PALUBĚ NAD RÁMEC PŘEDEPSANÉHO MINIMÁLNÍHO POČTU PALUBNÍCH PRŮVODČÍCH	Není relevantní pro provoz CAT z bodu A do bodu A – letouny s přetlakovou kabinou.
GM1	CAT.IDE.A.235	Doplňková dodávka kyslíku – letouny s přetlakovou kabinou MASKY UMOŽŇUJÍCÍ RYCHLÉ NASAZENÍ	Není relevantní pro provoz CAT z bodu A do bodu A – letouny s přetlakovou kabinou.
	CAT.IDE.A.245	Ochranné dýchací vybavení posádky	Není relevantní / nepoužije se pro provoz CAT z bodu A do bodu A – letouny s přetlakovou kabinou / složitá letadla.
AMC1	CAT.IDE.A.245	Ochranné dýchací vybavení posádky OCHRANNÉ DÝCHACÍ VYBAVENÍ (PBE)	Není relevantní / nepoužije se pro provoz CAT z bodu A do bodu A – letouny s přetlakovou kabinou / složitá letadla.
	CAT.IDE.A.255	Havarijní sekery a páčidla	Není relevantní / nepoužije se pro provoz CAT z bodu A do bodu A – letouny s přetlakovou kabinou / složitá letadla.

TE.RPRO.00036-001© Evropská agentura pro bezpečnost letectví. Všechna práva vyhrazena.
Dokument agentury. Kopie se nekontrolují. Aktuální znění si ověřte na internetové/extranetové stránce agentury EASA.

	Odkaz na pravidlo	Název pravidla	Vysvětlení
AMC1	CAT.IDE.A.255	Havarijní sekery a páčidla ULOŽENÍ HAVARIJNÍCH SEKER A PÁČIDEL	Není relevantní / nepoužije se pro provoz CAT z bodu A do bodu A – letouny s přetlakovou kabinou / složitá letadla.
	CAT.IDE.A.265	Prostředky pro nouzovou evakuaci	Není relevantní pro provoz CAT z bodu A do bodu A – výška nouzového východu výše než 6 ft.
	CAT.IDE.A.270	Megafony	Nepoužije se pro provoz CAT z bodu A do bodu A – složitá letadla.
AMC1	CAT.IDE.A.270	Megafony UMÍSTĚNÍ MEGAFONŮ	Nepoužije se pro provoz CAT z bodu A do bodu A – složitá letadla.
	CAT.IDE.A.275	Nouzové osvětlení a značení	Nepoužije se pro provoz CAT z bodu A do bodu A – složitá letadla / MOPSC >9
	CAT.IDE.A.325	Náhlavní souprava	Zčásti není relevantní pro provoz CAT z bodu A do bodu A – IFR.
AMC1	CAT.IDE.A.325	Náhlavní souprava VŠEOBECNĚ	Zčásti není relevantní pro provoz CAT z bodu A do bodu A – IFR.
GM1	CAT.IDE.A.325	Náhlavní souprava VŠEOBECNĚ	Zčásti není relevantní pro provoz CAT z bodu A do bodu A – IFR.
	CAT.IDE.A.335	Panel voliče n.f. výstupů	Není relevantní pro provoz CAT z bodu A do bodu A – IFR.
	CAT.IDE.A.345	Komunikační a navigační vybavení pro provoz podle pravidel IFR nebo VFR na tratích, na nichž není možná navigace s referencí podle viditelných orientačních bodů	Zčásti není relevantní pro provoz CAT z bodu A do bodu A – IFR.
AMC1	CAT.IDE.A.345	Komunikační a navigační vybavení pro provoz podle pravidel IFR nebo VFR na tratích, na nichž není možná navigace s referencí podle viditelných orientačních bodů	Zčásti není relevantní pro provoz CAT z bodu A do bodu A – IFR.

TE.RPRO.00036-001© Evropská agentura pro bezpečnost letectví. Všechna práva vyhrazena.
Dokument agentury. Kopie se nekontrolují. Aktuální znění si ověřte na internetové/extranetové stránce agentury EASA.

	Odkaz na pravidlo	Název pravidla	Vysvětlení
		DVA NEZÁVISLÉ KOMUNIKAČNÍ PROSTŘEDKY	
AMC2	CAT.IDE.A.345	Komunikační a navigační vybavení pro provoz podle pravidel IFR nebo VFR na tratích, na nichž není možná navigace s referencí podle viditelných orientačních bodů PŘIJATELNÝ POČET A TYP KOMUNIKAČNÍHO A NAVIGAČNÍHO VYBAVENÍ	Zčásti není relevantní pro provoz CAT z bodu A do bodu A – IFR.
AMC2	CAT.IDE.A.345	Komunikační a navigační vybavení pro provoz podle pravidel IFR nebo VFR na tratích, na nichž není možná navigace s referencí podle viditelných orientačních bodů PŘIJATELNÝ POČET A TYP KOMUNIKAČNÍHO A NAVIGAČNÍHO VYBAVENÍ	
AMC3	CAT.IDE.A.345	Komunikační a navigační vybavení pro provoz podle pravidel IFR nebo VFR na tratích, na nichž není možná navigace s referencí podle viditelných orientačních bodů PORUCHA JEDNÉ JEDNOTKY	Zčásti není relevantní pro provoz CAT z bodu A do bodu A – IFR.
AMC4	CAT.IDE.A.345	Komunikační a navigační vybavení pro provoz podle pravidel IFR nebo VFR na tratích, na nichž není možná navigace s referencí podle viditelných orientačních bodů VYSOKOFREKVENČNÍ VYBAVENÍ NA URČITÝCH TRATÍCH MNPS	Zčásti není relevantní pro provoz CAT z bodu A do bodu A – IFR.
GM1	CAT.IDE.A.345	Komunikační a navigační vybavení pro provoz podle pravidel IFR nebo VFR na tratích, na nichž není možná navigace s referencí podle viditelných orientačních bodů POŽADAVKY PŘÍSLUŠNÉHO VZDUŠNÉHO PROSTORU	Zčásti není relevantní pro provoz CAT z bodu A do bodu A – IFR.
	CAT.IDE.H.115	Provozní světla	Zčásti není relevantní pro provoz CAT z bodu A do bodu A – IFR.
AMC1	CAT.IDE.H.115	Provozní světla PŘISTÁVACÍ REFLEKTORY	Není relevantní pro provoz CAT z bodu A do bodu A – IFR.
	CAT.IDE.H.130	Provoz podle pravidel IFR nebo v noci – letové a navigační přístroje a přidružené vybavení	Zčásti není relevantní pro provoz CAT z bodu A do bodu A – IFR.
AMC1	CAT.IDE.H.130 e)	Provoz podle pravidel IFR nebo v noci – letové a navigační přístroje a přidružené vybavení	Zčásti není relevantní pro provoz CAT z bodu A do

TE.RPRO.00036-001© Evropská agentura pro bezpečnost letectví. Všechna práva vyhrazena.
Dokument agentury. Kopie se nekontrolují. Aktuální znění si ověřte na internetové/extranetové stránce agentury EASA.

	Odkaz na pravidlo	Název pravidla	Vysvětlení
		PROSTŘEDKY, KTERÉ OZNAMUJÍ SELHÁNÍ PROSTŘEDKŮ, KTERÉ ZABRAŇUJÍ NESPRÁVNÉ ČINNOSTI SYSTÉMU MĚŘÍCÍHO RYCHLOST LETU V DŮSLEDKU KONDENZACE NEBO NÁMRAZY	bodu A – IFR.
AMC1	CAT.IDE.H.130 f) 6	Provoz podle pravidel IFR nebo v noci – letové a navigační přístroje a přidružené vybavení OSVĚTLENÍ ZÁLOŽNÍHO PŘÍSTROJE PRO MĚŘENÍ A ZOBRAZOVÁNÍ POLOHY	Zčásti není relevantní pro provoz CAT z bodu A do bodu A – IFR.
AMC1	CAT.IDE.H.130 i)	Provoz podle pravidel IFR nebo v noci – letové a navigační přístroje a přidružené vybavení DRŽÁK MAPY	Zčásti není relevantní pro provoz CAT z bodu A do bodu A – IFR.
	CAT.IDE.H.135	Dodatečné vybavení pro jednopilotní provoz podle pravidel IFR	Není relevantní pro provoz CAT z bodu A do bodu A – IFR.
	CAT.IDE.H.160	Palubní vybavení na zjišťování meteorologických podmínek	Zčásti není relevantní pro provoz CAT z bodu A do bodu A – IFR.
AMC1	CAT.IDE.H.160	Palubní vybavení na zjišťování meteorologických podmínek VŠEOBECNĚ	Zčásti není relevantní pro provoz CAT z bodu A do bodu A – IFR.
	CAT.IDE.H.165	Dodatečné vybavení pro provoz v podmínkách námrazy v noci	Není relevantní pro CAT z bodu A do bodu A – lety v očekávaných nebo skutečných podmínkách námrazy.
	CAT.IDE.H.170	Systém palubního telefonu letové posádky	Není relevantní pro provoz CAT z bodu A do bodu A – prostředí vícepilotní posádky.
AMC1	CAT.IDE.H.170	Systém palubního telefonu letové posádky TYP PALUBNÍHO TELEFONU LETOVÉ POSÁDKY	Není relevantní pro provoz CAT z bodu A do bodu A – prostředí vícepilotní posádky.
	CAT.IDE.H.175	Systém palubního telefonu posádky	Není relevantní pro provoz CAT z bodu A do bodu A – jiní členové posádky na palubě než letová posádka.
AMC1	CAT.IDE.H.175	Systém palubního telefonu posádky	Není relevantní pro provoz CAT z bodu A do

TE.RPRO.00036-001© Evropská agentura pro bezpečnost letectví. Všechna práva vyhrazena.
Dokument agentury. Kopie se nekontrolují. Aktuální znění si ověřte na internetové/extranetové stránce agentury EASA.

	Odkaz na pravidlo	Název pravidla	Vysvětlení
		SPECIFIKACE VLASTNOSTÍ	bodu A – jiní členové posádky na palubě než letová posádka.
	CAT.IDE.H.180	Palubní rozhlas	Nepoužije se pro provoz CAT z bodu A do bodu A – složitá letadla.
	CAT.IDE.H.185	Zapisovač hlasu v pilotním prostoru	Nepoužije se pro provoz CAT z bodu A do bodu A – složitá letadla.
AMC1	CAT.IDE.H.185	Zapisovač hlasu v pilotním prostoru VŠEOBECNĚ	Nepoužije se pro provoz CAT z bodu A do bodu A – složitá letadla.
	CAT.IDE.H.190	Zapisovač letových údajů	Nepoužije se pro provoz CAT z bodu A do bodu A – složitá letadla.
AMC1	CAT.IDE.H.190	Zapisovač letových údajů SEZNAM PARAMETRŮ, KTERÉ MAJÍ BÝT ZAZNAMENÁVÁNY U VRTULNÍKŮ S MCTOM VĚTŠÍ NEŽ 3 175 KG, JIMŽ BYLO VYDÁNO INDIVIDUÁLNÍ OSVĚDČENÍ LETOVÉ ZPŮSOBILOSTI POPRVÉ 1. LEDNA 2016 NEBO POZDĚJI	Nepoužije se pro provoz CAT z bodu A do bodu A – složitá letadla.
AMC2	CAT.IDE.H.190	Zapisovač letových údajů SEZNAM PARAMETRŮ, KTERÉ MAJÍ BÝT ZAZNAMENÁVÁNY U VRTULNÍKŮ S MCTOM VĚTŠÍ NEŽ 3 175 KG, KTERÝM BYLO VYDÁNO INDIVIDUÁLNÍ OSVĚDČENÍ LETOVÉ ZPŮSOBILOSTI POPRVÉ 1. SRPNA 1999 NEBO POZDĚJI, AVŠAK PŘED 1. LEDNEM 2016, A VRTULNÍKŮ S MCTOM VĚTŠÍ NEŽ 7 000 KG NEBO MOPSC VĚTŠÍ NEŽ DEVĚT, KTERÝM BYLO VYDÁNO INDIVIDUÁLNÍ OSVĚDČENÍ LETOVÉ ZPŮSOBILOSTI POPRVÉ 1. LEDNA 1989 NEBO POZDĚJI, AVŠAK PŘED 1. SRPNEM 1999	Nepoužije se pro provoz CAT z bodu A do bodu A – složitá letadla.
AMC3	CAT.IDE.H.190	Zapisovač letových údajů SPECIFIKACE VÝKONNOSTI PRO PARAMETRY, KTERÉ MAJÍ BÝT ZAZNAMENÁVÁNY U VRTULNÍKŮ S MCTOM VĚTŠÍ NEŽ 3 175 KG, JIMŽ BYLO VYDÁNO INDIVIDUÁLNÍ OSVĚDČENÍ LETOVÉ ZPŮSOBILOSTI POPRVÉ 1. SRPNA 1999 NEBO POZDĚJI, AVŠAK PŘED 1. LEDNEM 2016, A VRTULNÍKŮ, KTERÉ MAJÍ	Nepoužije se pro provoz CAT z bodu A do bodu A – složitá letadla.

TE.RPRO.00036-001© Evropská agentura pro bezpečnost letectví. Všechna práva vyhrazena.
Dokument agentury. Kopie se nekontrolují. Aktuální znění si ověřte na internetové/extranetové stránce agentury EASA.

	Odkaz na pravidlo	Název pravidla	Vysvětlení
		MCTOM VĚTŠÍ NEŽ 7 000 KG NEBO MOPSC VĚTŠÍ NEŽ DEVĚT, JIMŽ BYLO VYDÁNO INDIVIDUÁLNÍ OSVĚDČENÍ LETOVÉ ZPŮSOBILOSTI POPRVÉ 1. LEDNA 1989 NEBO POZDĚJI, AVŠAK PŘED 1. SRPNEM 1999.	
	CAT.IDE.H.195	Záznamy komunikace po datových linkách	Nepoužije se pro provoz CAT z bodu A do bodu A – složitá letadla.
AMC1	CAT.IDE.H.195	Záznamy komunikace po datových linkách VŠEOBECNĚ	Nepoužije se pro provoz CAT z bodu A do bodu A – složitá letadla.
GM1	CAT.IDE.H.195	Záznamy komunikace po datových linkách VŠEOBECNĚ	Nepoužije se pro provoz CAT z bodu A do bodu A – složitá letadla.
	CAT.IDE.H.200	Kombinovaný zapisovač letových údajů a hlasu v pilotním prostoru	Nepoužije se pro provoz CAT z bodu A do bodu A – složitá letadla.
AMC1	CAT.IDE.H.200	Kombinovaný zapisovač letových údajů a hlasu v pilotním prostoru VŠEOBECNĚ	Nepoužije se pro provoz CAT z bodu A do bodu A – složitá letadla.
	CAT.IDE.H.240	Doplňková dodávka kyslíku – vrtulníky bez přetlakové kabiny	Úlevy pro nesložité vrtulníky bez přetlakové kabiny.
	CAT.IDE.H.270	Megafony	Nepoužije se pro provoz CAT z bodu A do bodu A – složitá letadla.
AMC1	CAT.IDE.H.270	Megafony UMÍSTĚNÍ MEGAFONŮ	Nepoužije se pro provoz CAT z bodu A do bodu A – složitá letadla.
	CAT.IDE.H.275	Nouzové osvětlení a značení	Nepoužije se pro provoz CAT z bodu A do bodu A – složitá letadla.
	CAT.IDE.H.335	Panel voliče n.f. výstupů	Není relevantní pro provoz CAT z bodu A do bodu A – IFR.
	CAT.IDE.H.345	Komunikační a navigační vybavení pro provoz podle pravidel IFR nebo VFR na tratích, na nichž není možná navigace s referencí podle viditelných orientačních bodů	Zčásti není relevantní pro provoz CAT z bodu A do bodu A – IFR.

TE.RPRO.00036-001© Evropská agentura pro bezpečnost letectví. Všechna práva vyhrazena.
Dokument agentury. Kopie se nekontrolují. Aktuální znění si ověřte na internetové/extranetové stránce agentury EASA.

	Odkaz na pravidlo	Název pravidla	Vysvětlení
AMC1	CAT.IDE.H.345	Komunikační a navigační vybavení pro provoz podle pravidel IFR nebo VFR na tratích, na nichž není možná navigace s referencí podle viditelných orientačních bodů DVA NEZÁVISLÉ KOMUNIKAČNÍ PROSTŘEDKY	Zčásti není relevantní pro provoz CAT z bodu A do bodu A – IFR.
AMC2	CAT.IDE.H.345	Komunikační a navigační vybavení pro provoz podle pravidel IFR nebo VFR na tratích, na nichž není možná navigace s referencí podle viditelných orientačních bodů PŘIJATELNÝ POČET A TYP KOMUNIKAČNÍHO A NAVIGAČNÍHO VYBAVENÍ	Zčásti není relevantní pro provoz CAT z bodu A do bodu A – IFR.
AMC3	CAT.IDE.H.345	Komunikační a navigační vybavení pro provoz podle pravidel IFR nebo VFR na tratích, na nichž není možná navigace s referencí podle viditelných orientačních bodů PORUCHA JEDNÉ JEDNOTKY	Zčásti není relevantní pro provoz CAT z bodu A do bodu A – IFR.
GM1	CAT.IDE.H.345	Komunikační a navigační vybavení pro provoz podle pravidel IFR nebo VFR na tratích, na nichž není možná navigace s referencí podle viditelných orientačních bodů POŽADAVKY PŘÍSLUŠNÉHO VZDUŠNÉHO PROSTORU	Zčásti není relevantní pro provoz CAT z bodu A do bodu A – IFR.

TE.RPRO.00036-001© Evropská agentura pro bezpečnost letectví. Všechna práva vyhrazena.
Dokument agentury. Kopie se nekontrolují. Aktuální znění si ověřte na internetové/extranetové stránce agentury EASA.

Příloha 3: Použité zkratky a zkratková slova

AAC	letecká administrativní spojení (aeronautical administrative communication)
AAD	stanovená odchylka nadmořské výšky (assigned altitude deviation)
AAL	nad úrovní letiště (above aerodrome level)
AC	střídavý proud (alternating current)
ACAS II	palubní protisrážkový systém II (airborne collision avoidance system II)
ADF	radiokompas (automatic direction finder)
ADG	generátor poháněný vzduchem (air driven generator)
ADS	automatický závislý přehledový systém (automatic dependent surveillance)
ADS-B	automatický závislý přehledový systém – vysílání (automatic dependent surveillance – broadcast)
ADS-C	automatický závislý přehledový systém – kontrakt (automatic dependent surveillance – contract)
AeMC	letecké zdravotní středisko (aero-medical centre)
AEO	všechny motory pracující (all engines operating)
AFCS	systém automatického řízení letu (automatic flight control system)
AFM	letová příručka letadla (aircraft flight manual)
AFN	oznámení letu (aircraft flight notification)
AFN	oznámení týkající se zařízení ATS (ATS Facilities Notification)
AGL	nad úrovní země (above ground level)
AHRS	kurzový referenční systém (attitude heading reference system)
AIS	letecká informační služba (aeronautical information service)
ALS	přibližovací světelná soustava (approach lighting system)
ALSF	přibližovací světelná soustava se zábleskovými návěstidly (approach lighting system with sequenced flashing lights)
AMC	přijatelné prostředky průkazu (acceptable means of compliance)

TE.RPRO.00036-001© Evropská agentura pro bezpečnost letectví. Všechna práva vyhrazena.
Dokument agentury. Kopie se nekontrolují. Aktuální znění si ověřte na internetové/extranetové stránce agentury EASA.

AMSL	nad střední hladinou moře (above mean sea level)
ANP	aktuální navigační výkonnost (actual navigation performance)
AOC	osvědčení leteckého provozovatele (air operator certificate)
APCH	přiblížení (approach)
APU	pomocná energetická jednotka (auxiliary power unit)
APV	postup přiblížení s vertikálním vedením (approach procedure with vertical guidance)
AR	trať ATS (ATS route)
AR	vyžadováno povolení (authorisation required)
AR	požadavky na úřady (Authority Requirements)
ARA	přiblížení s pomocí palubního radaru (airborne radar approach)
ASC	Výbor pro leteckou bezpečnost (Air Safety Committee)
ASDA	použitelná délka přerušeného vzletu (accelerate-stop distance available)
ATC	řízení letového provozu (air traffic control)
ATO	schválená organizace pro výcvik (approved training organisation)
ATPL	průkaz způsobilosti dopravního pilota (airline transport pilot licence)
ATQP	program alternativního výcviku a kvalifikací (alternative training and qualification programme)
ATS	letové provozní služby (air traffic services)
AVGAS	letecké pohonné hmoty (aviation gasoline)
AVTAG	palivo se širokým rozsahem destilačních teplot (wide-cut fuel)
B-RNAV	základní prostorová navigace (basic area navigation)
BALS	základní přibližovací světelná soustava (basic approach lighting system)
CAP	parametry dostupné řídícímu (controller access parameters)
CDFA	konečné přiblížení stálým klesáním (continuous descent final approach)
CDL	seznam povolených odchylek na draku (configuration deviation list)

TE.RPRO.00036-001© Evropská agentura pro bezpečnost letectví. Všechna práva vyhrazena.
Dokument agentury. Kopie se nekontrolují. Aktuální znění si ověřte na internetové/extranetové stránce agentury EASA.

CFIT	řízený let do terénu (controlled flight into terrain)
CG	těžiště (centre of gravity)
cm	centimetry (centimetres)
CM	řízení konfigurace/kontextu (configuration/context management)
CMA	postup soustavného sledování (continuous monitoring approach)
CMV	převedená meteorologická dohlednost (converted meteorological visibility)
CMPA	složité motorové letadlo (complex motor-powered aircraft)
CofA	osvědčení letové způsobilosti (certificate of airworthiness)
CPA	nejbližší bod sblížení (closest point of approach)
CPDLC	spojení řídící–pilot datovým spojem (controller pilot data link communications)
CPL	průkaz způsobilosti obchodního pilota (commercial pilot licence)
CRM	optimalizace činnosti posádky (crew resource management)
CRT	nástroj pro připomínky a odpovědi (comment response tool)
CVR	zapisovač hlasu v pilotním prostoru (cockpit voice recorder)
DA	nadmořská výška rozhodnutí (decision altitude)
D-ATIS	automatická informační služba v koncové řízené oblasti datovým spojem (Data Link - Automatic Terminal Information Service)
DC	stejnosměrný proud (direct current)
DCL	odletové povolení (departure clearance)
DDM	rozdíl hloubek modulací (difference in depth of modulation)
D-FIS	letová informační služba přenášená datovým spojem (data link flight information service)
DGOR	hlášení události s nebezpečným zbožím (dangerous goods occurrence report)
DH	výška rozhodnutí (decision height)
DME	měřič vzdálenosti (distance measuring equipment)
D-OTIS	provozní informační služba v koncové řízené oblasti datovým spojem (Data Link - Operational Terminal Information Service)
DR	vzdálenost rozhodnutí (decision range)

TE.RPRO.00036-001© Evropská agentura pro bezpečnost letectví. Všechna práva vyhrazena.
Dokument agentury. Kopie se nekontrolují. Aktuální znění si ověřte na internetové/extranetové stránce agentury EASA.

DSTRK	požadovaná trať (desired track)
EASP	Evropský program pro bezpečnost letectví (European Aviation Safety Programme)
EC	Evropská komise (European Commission)
EFB	elektronická letová aktovka (electronic flight bag)
EFIS	elektronický letový přístrojový systém (electronic flight instrument system)
EGT	teplota výstupních plynů (exhaust gas temperature)
ELT(AD)	polohový maják nehody samočinně uváděný do pracovní polohy (emergency locator transmitter (automatically deployable))
ELT(AF)	automatický pevný polohový maják nehody (emergency locator transmitter (automatic fixed))
ELT(AP)	automatický přenosný polohový maják nehody (emergency locator transmitter (automatic portable))
ELT(S)	záchranný polohový maják nehody (survival emergency locator transmitter)
EPE	odhadnutá chyba určení polohy (estimate of position error)
EPR	stupeň stlačení v motoru (engine pressure ratio)
EPU	odhadnutá nejistota určení polohy (estimate of position uncertainty)
ERA	náhradní letiště na trati (en-route alternate (aerodrome))
ESSG	Evropská řídící skupina pro SAFA (European SAFA Steering Group)
ETOPS	provoz dvoumotorových letounů se zvětšenou vzdáleností od přiměřeného letiště (extended range operations with two-engined aeroplanes)
ETSO	Evropský technický normalizační příkaz (European technical standards order)
EUROCAE	Evropská organizace pro vybavení civilního letectví (European Organisation for Civil Aviation Equipment)
EVS	systém pro zlepšení viditelnosti (enhanced vision system)
FAA	Federální úřad pro letectví (Federal Aviation Administration)
FAF	fix konečného přiblížení (final approach fix)
FAK	vybavení pro první pomoc (first-aid kit)

TE.RPRO.00036-001© Evropská agentura pro bezpečnost letectví. Všechna práva vyhrazena.
Dokument agentury. Kopie se nekontrolují. Aktuální znění si ověřte na internetové/extranetové stránce agentury EASA.

FALS	úplná přibližovací světelná soustava (full approach lighting system)
FANS	budoucí letecký navigační systém (future air navigation system)
FAP	bod konečného přiblížení (final approach point)
FATO	plocha konečného přiblížení a vzletu (final approach and take-off area)
FDM	sledování letových údajů (flight data monitoring)
FDR	zapisovač letových údajů (flight data recorder)
FFS	úplný letový simulátor (full flight simulator)
FI	letový instruktor (flight instructor)
FL	letová hladina (flight level)
FM	modulátor kmitočtu, frekvenční modulátor (frequency modulator)
FMS	systém pro řízení a optimalizaci letu (flight management system)
FOR	výhled (field of regard)
FOV	zorné pole (field of view)
FSTD	zařízení pro výcvik pomocí letové simulace (flight simulation training device)
ft	stopy (feet)
FTD	letové výcvikové zařízení (flight training device)
g	gram (gram)
g	gravitace (gravity)
GBAS	systém s pozemním rozšířením (ground-based augmentation system)
GCAS	pozemní protisrážkový systém (ground collision avoidance system)
GIDS	pozemní systém detekce ledu (ground ice detection system)
GLS	systém pro přistání GBAS (GBAS landing system)
GM	poradenský materiál (Guidance Material)
GNSS	globální družicový navigační systém (global navigation satellite system)
GPS	globální systém určení polohy (global positioning system)

TE.RPRO.00036-001© Evropská agentura pro bezpečnost letectví. Všechna práva vyhrazena.
Dokument agentury. Kopie se nekontrolují. Aktuální znění si ověřte na internetové/extranetové stránce agentury EASA.

GPWS	systém signalizace nebezpečného přiblížení k zemi (ground proximity warning system)
HEMS	vrtulníková letecká záchranná služba (helicopter emergency medical service)
HF	vysokofrekvenční; dekametrové vlny (high frequency)
HI/MI	vysoká intenzita / střední intenzita (high intensity / medium intensity)
HIALS	přibližovací světelná soustava vysoké svítivosti (high intensity approach lighting system)
HLL	seznam omezení helideku (helideck limitations list)
HoT	doba působení (hold-over time)
hPa	hektopascal (hectopascal)
HUD	průhledový zobrazovač (head-up display)
HUDLS	systém přistání s vedením pomocí průhledového zobrazovače (head-up guidance landing system)
IAF	fix počátečního přiblížení (initial approach fix)
IALS	neúplná přibližovací světelná soustava (intermediate approach lighting system)
ICAO	Mezinárodní organizace pro civilní letectví (International Civil Aviation Organisation)
IF	fix středního přiblížení (intermediate fix)
IFR	pravidla pro let podle přístrojů (instrument flight rules)
IGE	v oblasti vlivu blízkosti země (in ground effect)
ILS	systém pro přesné přiblížení a přistání (instrument landing system)
IMC	meteorologické podmínky pro let podle přístrojů (instrument meteorological conditions)
inHg	palce rtuťového sloupce (inches of mercury)
INS	inerční navigační systém (inertial navigation system)
IORS	vnitřní systém hlášení událostí (internal occurrence reporting system)
IP	mezilehlé místo (intermediate point)
IR	prováděcí pravidlo (Implementing Rule)

TE.RPRO.00036-001© Evropská agentura pro bezpečnost letectví. Všechna práva vyhrazena.
Dokument agentury. Kopie se nekontrolují. Aktuální znění si ověřte na internetové/extranetové stránce agentury EASA.

IRNAV/IAN	integrovaná prostorová navigace (integrated area navigation)
IRS	inerční referenční systém (inertial reference system)
ISA	mezinárodní standardní atmosféra (international standard atmosphere)
IV	nitrožilní (intravenous)
JAA	Sdružené letecké úřady (Joint Aviation Authorities)
JAR	Společné letecké předpisy (Joint Aviation Requirements)
JET 1 / A / A1	letecký petrolej (kerosene)
JET B	palivo se širokým rozsahem destilačních teplot (wide-cut fuel)
JIP	jednotný prováděcí postup (Joint Implementing Procedure)
JP-4	palivo se širokým rozsahem destilačních teplot (wide-cut fuel)
km	kilometry (kilometres)
kN	kilonewton (kilonewton)
KSS	vzorec KSS (Ktitorov, Zimin, Sindalovskij) (Ktitorov, Simin, Sindalovskii formula)
kt	uzel (knot)
LAT/LONG	zeměpisná šířka / zeměpisná délka (latitude/longitude)
LED	světlo vyzařující dioda (light-emitting diode)
LIFUS	traťové lety pod dozorem (line flying under supervision)
LNAV	příčná navigace (lateral navigation)
LoA	dopis o dohodě (letter of agreement)
LOC	kurzový maják (localiser)
LOE	traťově orientované hodnocení (line oriented evaluation)
LOFT	traťově orientovaný letový výcvik (line oriented flight training)
LOS	plocha s omezením překážek (limited obstacle surface)
LOUT	nejnižší provozní teplota použití (lowest operational use temperature)
LP	výkonnost směrového majáku (localiser performance)
LPV	přesné přiblížení s vertikálním vedením (lateral precision with vertical guidance approach)

TE.RPRO.00036-001© Evropská agentura pro bezpečnost letectví. Všechna práva vyhrazena.
Dokument agentury. Kopie se nekontrolují. Aktuální znění si ověřte na internetové/extranetové stránce agentury EASA.

LRNS	systém dálkové navigace (long range navigation system)
LVO	provoz za podmínek nízké dohlednosti (low visibility operations)
LVP	postupy za podmínek nízké dohlednosti (low visibility procedures)
LVTO	vzlet za podmínek nízké dohlednosti (low visibility take-off)
m	metry (metres)
MALS	přibližovací světelná soustava střední svítivosti (medium intensity approach lighting system)
MALSF	přibližovací světelná soustava se zábleskovými návěstidly střední svítivosti (medium intensity approach lighting system with sequenced flashing lights)
MALSR	přibližovací světelná soustava s návěstidly ukazatele směru/polohy dráhy střední svítivosti (medium intensity approach lighting system with runway alignment indicator lights)
MAPt	bod nezdařeného přiblížení (missed approach point)
MCTOM	maximální schválená vzletová hmotnost (maximum certificated take-off mass)
MDA	minimální nadmořská výška pro klesání (minimum descent altitude)
MDA/H	minimální nadmořská výška/výška pro klesání (minimum descent altitude/height)
MDH	minimální výška pro klesání (minimum descent height)
MEA	minimální nadmořská výška na trati (minimum safe en-route altitude)
MEL	seznam minimálního vybavení (minimum equipment list)
METAR	letištní meteorologická zpráva (meteorological aerodrome report)
MGA	minimální bezpečná výška v souřadnicové síti (minimum safe grid altitude)
MHz	megahertz (Megahertz)
MID	střed (midpoint)
ml	mililitry (millilitres)
MLS	mikrovlnný přistávací systém (microwave landing system)
MMEL	základní seznam minimálního vybavení (master minimum equipment list)
MNPS	specifikace minimální navigační výkonnosti (minimum navigation

TE.RPRO.00036-001© Evropská agentura pro bezpečnost letectví. Všechna práva vyhrazena.
Dokument agentury. Kopie se nekontrolují. Aktuální znění si ověřte na internetové/extranetové stránce agentury EASA.

	performance specifications)
MOC	minimální výška nad překážkami (minimum obstacle clearance)
MOCA	minimální bezpečná nadmořská výška nad překážkami (minimum obstacle clearance altitude)
MOPS	standard minimální provozní výkonnosti (minimum operational performance standard)
MORA	minimální nadmořská výška mimo trať (minimum off-route altitude)
MPSC	maximální konfigurace sedadel pro cestující (maximum passenger seating configuration)
mSv	milisievert (millisievert)
NADP	postupy pro snížení hluku při odletu (noise abatement departure procedure)
NALS	žádná přibližovací světelná soustava (no approach lighting system)
NAV	navigace (navigation)
NDB	nesměrový radiomaják (non-directional beacon)
N_F	otáčky volné hnací turbiny (free power turbine speed)
NM	námořní míle (nautical miles)
NOTAM	oznámení pro pracovníky, kteří se zabývají letovým provozem (Notice to Airmen)
NPA	nepřesné přístrojové přiblížení (non-precision approach)
NVG	brýle pro noční vidění (night vision goggles)
OAT	teplota vnějšího vzduchu (outside air temperature)
OCH	bezpečná výška nad překážkami (obstacle clearance height)
OCL	provozní povolení pro přelet oceánu (oceanic clearance)
ODALS	všesměrová přibližovací světelná soustava (omnidirectional approach lighting system)
OEI	jeden nepracující motor (one-engine-inoperative)
OFS	bezpřekážková plocha (obstacle-free surface)
OGE	mimo oblast vlivu blízkosti země (out of ground effect)
OIP	bod přechodu na paralelní trať (offset initiation point)

TE.RPRO.00036-001© Evropská agentura pro bezpečnost letectví. Všechna práva vyhrazena.
Dokument agentury. Kopie se nekontrolují. Aktuální znění si ověřte na internetové/extranetové stránce agentury EASA.

OM	provozní příručka (operations manual)
ONC	provozní navigační mapa (operational navigation chart)
OSD	údaje o provozní způsobilosti (operational suitability data)
otCMPA	jiné než složité motorové letadlo (other-than-complex motor-powered aircraft)
PAPI	světelná soustava indikace sestupové roviny pro přesné přiblížení (precision path approach indicator)
PAR	přesný přibližovací radar (precision approach radar)
PBE	ochranné dýchací vybavení (protective breathing equipment)
PBN	navigace založená na výkonnosti (performance-based navigation)
PCDS	systém zařízení pro nesení osob (personnel carrying device system)
PDP	předem určený bod (predetermined point)
PNR	mezní bod návratu (point of no return)
POH	provozní příručka pilota (pilot's operating handbook)
PRM	osoba s omezenou schopností pohybu a orientace (person with reduced mobility)
QFE	atmosférický tlak vztažený k výšce letiště nad mořem (nebo k prahu dráhy)(atmospheric pressure at aerodrome elevation (or at runway threshold))
QNH	atmosférický tlak redukovaný na střední hladinu moře (question nil height, atmospheric pressure at nautical height)
R/T	radiotelefonní (radio/telephony)
RA	rada k vyhnutí (resolution advisory)
RAT	vzduchová náporová turbína (ram air turbine)
RCC	záchranné koordinační středisko (rescue coordination centre)
RCF	snížení paliva pro nepředvídané okolnosti (reduced contingency fuel)
RCLL	osová návěstidla RWY (runway centreline lights)
RFC	mapa traťových navigačních prostředků (route facility chart)
RNAV	prostorová navigace (area navigation)
RNAV 5	B RNAV, základní prostorová navigace (B-RNAV, basic area navigation)

TE.RPRO.00036-001© Evropská agentura pro bezpečnost letectví. Všechna práva vyhrazena.
Dokument agentury. Kopie se nekontrolují. Aktuální znění si ověřte na internetové/extranetové stránce agentury EASA.

RNP	požadovaná navigační výkonnost (required navigation performance)
RNPX	požadovaná navigační výkonnost X (required navigation performance X)
ROD	rychlost klesání, klesavost (rate of descent)
RTCA	Radiotechnická komise pro letectví (Radio Technical Commission for Aeronautics)
RTZL	návěstidla dotykové zóny RWY (runway touchdown zone lights)
RVR	dráhová dohlednost (runway visual range)
RVSM	snížená minima vertikálního rozstupu (reduced vertical separation minima)
SACA	posuzování bezpečnosti letadel Společenství (safety assessment of community aircraft)
SAFA	posuzování bezpečnosti zahraničních letadel (safety assessment of foreign aircraft)
SAE ARP	Letecké doporučené postupy SAE (Society of Automotive Engineers Aerospace Recommended Practice)
SALS	jednoduchá přibližovací světelná soustava (simple approach lighting system)
SALSF	světelná soustava se zábleskovými návěstidly pro krátké přiblížení (short approach lighting system with sequenced flashing lights)
SAp	stabilizované přiblížení (stabilised approach)
SAP	parametry přístupné systému (system access parameters)
SAR	pátrání a záchrana (search and rescue)
SBAS	systém s družicovým rozšířením (satellite-based augmentation system)
SCP	zvláštní kategorie cestujících (special categories of passenger)
SID	standardní přístrojový odlet (standard instrument departure)
SMS	systém řízení bezpečnosti (safety management system)
SPECI	zvláštní letištní zpráva (aviation selected SPECIal aviation report)
SRA	přiblížení přehledovým radarem (surveillance radar approach)
SRE	přehledová část systému přesného přibližovacího radaru (surveillance radar element (of precision approach radar system))
SSALF	zjednodušená světelná soustava se zábleskovými návěstidly pro krátké přiblížení (simplified short approach lighting system with

TE.RPRO.00036-001© Evropská agentura pro bezpečnost letectví. Všechna práva vyhrazena.
Dokument agentury. Kopie se nekontrolují. Aktuální znění si ověřte na internetové/extranetové stránce agentury EASA.

	sequenced flashing lights)
SSALR	zjednodušená světelná soustava s návěstidly ukazatele směru/polohy dráhy pro krátké přiblížení (simplified short approach lighting system with runway alignment indicator lights)
SSALS	zjednodušená světelná soustava pro krátké přiblížení (simplified short approach lighting system)
SSP	Státní program bezpečnosti (State Safety Programme)
SSR	sekundární přehledový radar s hlášením tlakové nadmořské výšky (secondary surveillance radar (pressure-altitude reporting))
STC	doplňkové typové osvědčení (supplemental type certificate)
SVS	systém syntetického vidění (synthetic vision system)
TA	provozní doporučení (traffic advisory)
TAC	přibližovací mapa koncové řízené oblasti (terminal approach chart)
TAFS	letištní předpovědi (aerodrome forecasts)
TAS	pravá vzdušná rychlost (true airspeed)
TAWS	systém výstrahy nebezpečné blízkosti terénu (terrain awareness warning system)
TCAS	provozní výstražný protisrážkový systém (traffic alert and collision avoidance system)
TCCA	Transport Canada Civil Aviation
TDP	bod rozhodnutí při vzletu (take-off decision point)
TDZ	dotyková zóna (touchdown zone)
THR	práh dráhy (threshold)
TODA	použitelná délka vzletu (take-off distance available)
TORA	použitelná délka rozjezdu (take-off run available)
TRI	instruktor typové kvalifikace (type rating instructor)
TSE	celková systémová chyba (total system error)
TVE	celková vertikální chyba (total vertical error)
TWIP	informace o meteorologických podmínkách v koncové řízené oblasti pro piloty (terminal weather information for pilots)
UMS	systém sledování provozu (usage monitoring system)
UTC	světový koordinovaný čas (coordinated universal time)

TE.RPRO.00036-001© Evropská agentura pro bezpečnost letectví. Všechna práva vyhrazena.
Dokument agentury. Kopie se nekontrolují. Aktuální znění si ověřte na internetové/extranetové stránce agentury EASA.

UTR	zádržný systém pro horní část trupu (upper torso restraint)
V_{AT}	indikovaná rychlost nad prahem (indicated airspeed at threshold)
VDF	zaměřovač pracující na velmi krátkých vlnách (VHF direction finder)
VFR	pravidla letu za viditelnosti (visual flight rules)
VHF	velmi krátké vlny (very high frequency)
VIS	dohlednost (visibility)
VMC	meteorologické podmínky pro let za viditelnosti (visual meteorological conditions)
V_{MO}	maximální provozní rychlost (maximum operating speed)
VNAV	vertikální navigace (vertical navigation)
VOR	VKV všesměrový radiomaják (VHF omnidirectional radio range)
V_{S1G}	pádová rychlost s násobkem zatížení rovným jedné (1 g stall speed)
V_{SO}	pádová rychlost (stalling speed)
V_Y	rychlost letu pro optimální stoupavost (best rate of climb speed)
WAC	letecká mapa světa (world aeronautical chart)
WXR	meteorologický radar (weather radar)
ZFT	nulová doba letu (zero flight time)
ZFTT	výcvik s nulovou dobou letu (zero flight time training)

TE.RPRO.00036-001© Evropská agentura pro bezpečnost letectví. Všechna práva vyhrazena.
Dokument agentury. Kopie se nekontrolují. Aktuální znění si ověřte na internetové/extranetové stránce agentury EASA.