



**Příloha VIII návrhu nařízení Komise  
o „letovém provozu – OPS“**

**Část SPO – IR**

**Obsah**

<b>Část SPO – IR.....</b>	<b>8</b>
SPO.GEN.005 Oblast působnosti .....	8
<b>Hlava A – Obecné požadavky .....</b>	<b>9</b>
SPO.GEN.100 Příslušný úřad .....	9
SPO.GEN.101 Způsoby průkazu .....	9
SPO.GEN.102 Turistické motorové kluzáky a motorové kluzáky .....	9
SPO.GEN.105 Odpovědnosti posádky .....	9
SPO.GEN.106 Odpovědnosti specializovaných odborníků.....	10
SPO.GEN.107 Odpovědnosti a pravomoci velícího pilota.....	10
SPO.GEN.108 Odpovědnosti a pravomoci velícího pilota – balony.....	12
SPO.GEN.110 Dodržování právních a správních předpisů a postupů.....	12
SPO.GEN.115 Společný jazyk.....	12
SPO.GEN.120 Pojízďení letounů .....	12
SPO.GEN.125 Zapnutí rotoru.....	12
SPO.GEN.130 Přenosná elektronická zařízení .....	13
SPO.GEN.135 Informace o nouzovém vybavení a vybavení pro přežití přepravovaném na palubě .....	13
SPO.GEN.140 Dokumenty, příručky a informace na palubě .....	13
SPO.GEN.145 Palubní deník – neobchodní provoz jiných než složitých motorových letadel.....	14
SPO.GEN.150 Uchovávání, předkládání a použití záznamů letových zapisovačů – provoz složitých motorových letadel .....	14
SPO.GEN.155 Doprava nebezpečného zboží.....	15
SPO.GEN.160 Vypouštění nebezpečného zboží .....	16
SPO.GEN.165 Přeprava a použití zbraní.....	16
SPO.GEN.170 Okamžitá reakce na problém v oblasti bezpečnosti .....	16
SPO.GEN.175 Seznam minimálního vybavení – neobchodní lety s jinými než složitými motorovými letadly .....	16
<b>Hlava B – Provozní postupy.....</b>	<b>17</b>
SPO.OP.100 Používání letišť a provozních míst .....	17
SPO.OP.105 Specifikace osamocených letišť – letouny .....	17
SPO.OP.110 Provozní minima letiště – letouny a vrtulníky.....	17
SPO.OP.111 Provozní minima letiště – lety NPA, APV a CAT I.....	18

SPO.OP.112	Provozní minima letiště – přiblížení okruhem s letouny .....	19
SPO.OP.113	Provozní minima letiště – přiblížení okruhem nad pevninou s vrtulníky....	20
SPO.OP.115	Postupy odletů a přiblížení – letouny a vrtulníky.....	20
SPO.OP.120	Postupy omezování hluku.....	20
SPO.OP.121	Postupy omezování hluku – balony.....	20
SPO.OP.125	Minimální bezpečné nadmořské výšky nad překážkami – lety IFR.....	21
SPO.OP.130	Zásoba paliva a oleje – letouny .....	21
SPO.OP.131	Zásoba paliva a oleje – vrtulníky.....	21
SPO.OP.132	Zásoba a plánování množství paliva a zátěže – balony .....	22
SPO.OP.135	Bezpečnostní instruktáž.....	23
SPO.OP.140	Příprava letu.....	23
SPO.OP.145	Náhradní letiště při vzletu – složité motorové letouny.....	23
SPO.OP.150	Náhradní letiště určení – letouny.....	23
SPO.OP.151	Náhradní letiště určení – vrtulníky .....	24
SPO.OP.155	Plnění paliva, když cestující nastupují, jsou na palubě nebo vystupují.....	25
SPO.OP.160	Použití náhlavní soupravy .....	25
SPO.OP.165	Kouření .....	25
SPO.OP.170	Meteorologické podmínky.....	25
SPO.OP.175	Led a jiná znečištění – postupy na zemi .....	25
SPO.OP.176	Led a jiná znečištění – letové postupy .....	26
SPO.OP.180	Podmínky vzletu – letouny a vrtulníky.....	26
SPO.OP.181	Podmínky vzletu – balony .....	26
SPO.OP.185	Simulované mimořádné situace za letu .....	26
SPO.OP.190	Řízení palivového systému za letu .....	26
SPO.OP.195	Použití doplňkové dodávky kyslíku .....	27
SPO.OP.200	Zjištění blízkosti země.....	27
SPO.OP.205	Palubní protisrážkový systém (ACAS) – složité motorové letouny a vrtulníky.....	27
SPO.OP.210	Podmínky pro přiblížení a přistání – letouny a vrtulníky.....	28
SPO.OP.215	Zahájení a pokračování přiblížení – letouny a vrtulníky.....	28
SPO.OP.225	Provozní omezení – teplovzdušné balony .....	28
SPO.OP.230	Standardní provozní postupy .....	28
<b>Hlava C – Výkonnost letadla a provozní omezení .....</b>	<b>29</b>	
SPO.POL.100	Provozní omezení – všechna letadla .....	29

SPO.POL.105 Hmotnost a vyvážení.....	29
SPO.POL.110 Systém hmotností a vyvážení – obchodní provoz letounů a vrtulníků a neobchodní provoz složitých motorových letadel .....	29
SPO.POL.115 Údaje a dokumentace o hmotnosti a vyvážení – obchodní provoz letounů a vrtulníků a neobchodní provoz složitých motorových letadel .....	30
SPO.POL.116 Údaje a dokumentace o hmotnosti a vyvážení – úlevy .....	30
SPO.POL.120 Výkonnost – obecná ustanovení.....	31
SPO.POL.125 Omezení vzletové hmotnosti – složité motorové letouny .....	31
SPO.POL.130 Vzlet – složité motorové letouny .....	31
SPO.POL.135 Let na trati – s jedním nepracujícím motorem – složité motorové letouny.....	32
SPO.POL.140 Přistání – složité motorové letouny.....	32
SPO.POL.145 Výkonnost a provozní kritéria – letouny.....	32
SPO.POL.146 Výkonnost a provozní kritéria – vrtulníky .....	32
<b>Hlava D – Přístroje, data a vybavení .....</b>	<b>34</b>
<b>Oddíl 1 – Letouny .....</b>	<b>34</b>
SPO.IDE.A.100 Přístroje a vybavení – obecná ustanovení .....	34
SPO.IDE.A.105 Minimální vybavení pro let.....	35
SPO.IDE.A.110 Záložní elektrické pojistky.....	35
SPO.IDE.A.115 Provozní světla .....	35
SPO.IDE.A.120 Provoz podle pravidel VFR – letové a navigační přístroje a přidružené vybavení.....	35
SPO.IDE.A.125 Provoz podle pravidel IFR – letové a navigační přístroje a přidružené vybavení.....	36
SPO.IDE.A.126 Dodatečné vybavení pro jednopilotní provoz podle pravidel IFR .....	37
SPO.IDE.A.130 Systém výstrahy nebezpečné blízkosti terénu (TAWS).....	37
SPO.IDE.A.131 Palubní protisrážkový systém (ACAS).....	38
SPO.IDE.A.132 Palubní vybavení na zjišťování meteorologických podmínek – složité motorové letouny.....	38
SPO.IDE.A.133 Dodatečné vybavení pro provoz v podmínkách námrazy v noci – složité motorové letouny.....	38
SPO.IDE.A.135 Systém palubního telefonu letové posádky.....	38
SPO.IDE.H.140 Zapisovač hlasu v pilotním prostoru .....	38
SPO.IDE.A.145 Zapisovač letových údajů.....	39
SPO.IDE.A.150 Záznamy komunikace datovým spojem.....	40
SPO.IDE.A.155 Kombinovaný zapisovač letových údajů a hlasu v pilotním prostoru ...	40

SPO.IDE.A.160	Sedadla, bezpečnostní pásy a zádržné systémy.....	41
SPO.IDE.A.165	Souprava první pomoci .....	41
SPO.IDE.A.170	Doplňková dodávka kyslíku – letouny s přetlakovou kabinou .....	41
SPO.IDE.A.175	Doplňková dodávka kyslíku – letouny bez přetlakové kabiny .....	42
SPO.IDE.A.180	Ruční hasicí přístroje.....	42
SPO.IDE.A.181	Havarijní sekery a páčidla.....	42
SPO.IDE.A.185	Označení míst pro vniknutí do trupu letadla .....	43
SPO.IDE.A.190	Polohový maják nehody (ELT).....	43
SPO.IDE.A.195	Let nad vodou.....	43
SPO.IDE.A.200	Vybavení pro přežití.....	44
SPO.IDE.A.205	Prostředky individuální ochrany .....	45
SPO.IDE.A.210	Náhlavní souprava.....	45
SPO.IDE.A.215	Rádiové komunikační vybavení .....	45
SPO.IDE.A.220	Navigační vybavení.....	45
SPO.IDE.A.225	Odpovídač .....	46
<b>Oddíl 2 – Vrtulníky .....</b>		<b>46</b>
SPO.IDE.H.100	Přístroje a vybavení – obecná ustanovení .....	46
SPO.IDE.H.105	Minimální vybavení pro let.....	47
SPO.IDE.H.115	Provozní světla .....	47
SPO.IDE.H.120	Provoz podle pravidel VFR – letové a navigační přístroje a přidružené vybavení .....	47
SPO.IDE.H.125	Provoz podle pravidel IFR – letové a navigační přístroje a přidružené vybavení.....	48
SPO.IDE.H.126	Dodatečné vybavení pro jednopilotní provoz podle pravidel IFR .....	49
SPO.IDE.H.132	Palubní vybavení na zjišťování meteorologických podmínek – složitě motorové vrtulníky .....	49
SPO.IDE.H.133	Dodatečné vybavení pro provoz v podmínkách námrazy v noci – složitě motorové vrtulníky .....	49
SPO.IDE.H.135	Systém palubního telefonu letové posádky .....	49
SPO.IDE.H.140	Zapisovač hlasu v pilotním prostoru .....	50
SPO.IDE.H.145	Zapisovač letových údajů.....	50
SPO.IDE.H.150	Záznamy komunikace datovým spojem.....	51
SPO.IDE.H.155	Kombinovaný zapisovač letových údajů a hlasu v pilotním prostoru ...	51
SPO.IDE.H.160	Sedadla, bezpečnostní pásy a zádržné systémy.....	51
SPO.IDE.H.165	Souprava první pomoci .....	52

SPO.IDE.H.175	Doplňková dodávka kyslíku – vrtulníky bez přetlakové kabiny.....	52
SPO.IDE.H.180	Ruční hasicí přístroje.....	52
SPO.IDE.H.185	Označení míst pro vniknutí do trupu letadla.....	53
SPO.IDE.H.190	Polohový maják nehody (ELT).....	53
SPO.IDE.H.195	Let nad vodou – jiné než složité motorové vrtulníky.....	53
SPO.IDE.H.197	Záchranné vesty – složité motorové vrtulníky.....	54
SPO.IDE.H.198	Oděvy pro přežití – složité motorové vrtulníky.....	54
SPO.IDE.H.199	Záchranné čluny, záchranné ELT a vybavení pro přežití pro dálkové lety nad vodou – složité motorové vrtulníky.....	55
SPO.IDE.H.200	Vybavení pro přežití.....	55
SPO.IDE.H.201	Dodatečné požadavky pro vrtulníky provozované v pobřežních vodách v nehostinných mořských oblastech – složité motorové vrtulníky.....	56
SPO.IDE.H.202	Vrtulníky certifikované pro činnost na vodě – různé vybavení.....	56
SPO.IDE.H.203	Všechny vrtulníky při letech nad vodou – nouzové přistání na vodě....	56
SPO.IDE.H.205	Prostředky individuální ochrany.....	57
SPO.IDE.H.210	Náhlavní souprava.....	57
SPO.IDE.H.215	Rádiové komunikační vybavení.....	57
SPO.IDE.H.220	Navigační vybavení.....	57
SPO.IDE.H.225	Odpovídač.....	58
<b>Oddíl 3 – Kluzáky.....</b>		<b>58</b>
SPO.IDE.S.100	Přístroje a vybavení – všeobecná ustanovení.....	58
SPO.IDE.S.105	Minimální vybavení pro let.....	59
SPO.IDE.S.115	Provoz podle pravidel VFR – letové a navigační přístroje.....	59
SPO.IDE.S.120	Létání v oblačnosti – letové a navigační přístroje.....	59
SPO.IDE.S.125	Sedadla a zádržné systémy.....	59
SPO.IDE.S.130	Doplňková dodávka kyslíku.....	60
SPO.IDE.S.135	Let nad vodou.....	60
SPO.IDE.S.140	Vybavení pro přežití.....	60
SPO.IDE.S.145	Rádiové komunikační vybavení.....	60
SPO.IDE.S.150	Navigační vybavení.....	61
SPO.IDE.S.155	Odpovídač.....	61
<b>Oddíl 4 – Balony.....</b>		<b>61</b>
SPO.IDE.B.100	Přístroje a vybavení – obecná ustanovení.....	61
SPO.IDE.B.105	Minimální vybavení pro let.....	61
SPO.IDE.B.110	Provozní světla.....	62

SPO.IDE.B.115 Provoz podle pravidel VFR – letové a navigační přístroje a přidružené vybavení .....	62
SPO.IDE.B.120 Souprava první pomoci .....	62
SPO.IDE.B.121 Doplnková dodávka kyslíku .....	62
SPO.IDE.B.125 Ruční hasicí přístroje .....	63
SPO.IDE.B.130 Let nad vodou .....	63
SPO.IDE.B.135 Vybavení pro přežití .....	63
SPO.IDE.B.140 Různé vybavení .....	63
SPO.IDE.B.145 Rádiové komunikační vybavení .....	63
SPO.IDE.B.150 Odpovídač .....	64
<b>Hlava E – Zvláštní požadavky .....</b>	<b>65</b>
<b>Oddíl 1 – Lety vrtulníků s vnějším podvěšeným břemenem (HESLO).....</b>	<b>65</b>
SPO.SPEC.HESLO.100 Standardní provozní postupy .....	65
SPO.SPEC.HESLO.105 Zvláštní vybavení pro lety HESLO .....	65
SPO.SPEC.HESLO.110 Doprava nebezpečného zboží .....	65
<b>Oddíl 2 – Lety s vnějším lidským nákladem (HEC).....</b>	<b>65</b>
SPO.SPEC.HEC.100 Standardní provozní postupy .....	65
SPO.SPEC.HEC.105 Zvláštní vybavení pro lety HEC .....	66
<b>Oddíl 3 – Lety s padákovými seskoky (PAR) .....</b>	<b>66</b>
SPO.SPEC.PAR.100 Standardní provozní postupy .....	66
SPO.SPEC.PAR.105 Přeprava členů posádky a specializovaných odborníků .....	67
SPO.SPEC.PAR.110 Sedadla .....	67
SPO.SPEC.PAR.115 Doplnková dodávka kyslíku .....	67
SPO.SPEC.PAR.120 Let nad vodou .....	67
SPO.SPEC.PAR.125 Vypouštění nebezpečného zboží .....	67
<b>Oddíl 4 – Akrobatické lety (ABF) .....</b>	<b>67</b>
SPO.SPEC.ABF.100 Standardní provozní postupy .....	67
SPO.SPEC.ABF.105 Dokumenty, příručky a informace na palubě .....	68
SPO.SPEC.ABF.115 Soupravy první pomoci .....	68
SPO.SPEC.ABF.120 Ruční hasicí přístroje .....	68

**Část SPO – IR****SPO.GEN.005 Oblast působnosti**

- a) Zvláštní lety zahrnují tyto činnosti:
- 1) lety vrtulníků s vnějším nákladem;
  - 2) průzkumné lety vrtulníků;
  - 3) lety s vnějším lidským nákladem;
  - 4) lety s padákovými seskoky a seskoky volným pádem (skydiving);
  - 5) zemědělské lety;
  - 6) lety pro letecké snímkování;
  - 7) vlečení kluzáků;
  - 8) reklamní lety;
  - 9) kalibrační lety;
  - 10) letecké stavební práce včetně montáže elektrického vedení, vyprošťovací práce;
  - 11) práce při úniku ropy;
  - 12) práce při odstřelu lavin;
  - 13) zeměměřičské práce včetně letecké fotogrammetrie, činnosti při regulaci znečišťujících látek;
  - 14) lety pro mediální zpravodajství, televizní a filmové lety;
  - 15) lety při hromadných společenských akcích včetně ukázek létání a soutěžních letů;
  - 16) lety pro pastervecké účely a záchranu zvířat, veterinární lety se shazováním očkovacích látek;
  - 17) pohřební obřady na moři;
  - 18) vědecko-výzkumné lety (kromě těch, na něž se vztahuje příloha II nařízení č. 216/2008);
  - 19) umělé vyvolávání srážek.
- b) Touto částí jsou upraveny i jakékoli jiné činnosti, jež vyhovují definici „zvláštních letů“.



## Hlava A – Obecné požadavky

### SPO.GEN.100 Příslušný úřad

Příslušným úřadem se rozumí úřad určený členským státem, v němž má provozovatel hlavní místo obchodní činnosti nebo v němž je usazený.

### SPO.GEN.101 Způsoby průkazu

Provozovatel může k prokazování souladu s nařízením (ES) č. 216/2008<sup>1</sup> a jeho prováděcími pravidly použít kromě způsobů průkazu, které přijala agentura, i alternativní způsoby průkazu.

### SPO.GEN.102 Turistické motorové kluzáky a motorové kluzáky

- a) Turistické motorové kluzáky se provozují v souladu s požadavky pro:
  - 1) letouny, pokud jsou poháněny motorem; a
  - 2) kluzáky, pokud jsou provozovány bez použití motoru.
- b) Turistické motorové kluzáky jsou vybaveny v souladu s požadavky kladenými na letouny.
- c) Motorové kluzáky jsou provozovány a vybaveny v souladu s požadavky kladenými na kluzáky.

### SPO.GEN.105 Odpovědnosti posádky

- a) Člen posádky odpovídá za správný výkon svých povinností, které jsou stanoveny ve standardních provozních postupech (SOP), případně v provozní příručce.
- b) S výjimkou balonů je během kritických fází letu nebo kdykoli to v zájmu bezpečnosti považuje velící pilot za nutné člen posádky připoután na jemu přiděleném pracovním místě, pokud není v standardních provozních postupech stanoveno jinak.
- c) Během letu je člen letové posádky, který se nachází na svém pracovním místě, upoután bezpečnostním pásem.
- d) Během letu je nejméně jeden kvalifikovaný člen letové posádky v každém okamžiku u řízení letadla.
- e) Člen posádky nevykonává službu v letadle:
  - 1) jestliže ví nebo má podezření, že trpí únavou podle odstavce 7.f přílohy IV nařízení (ES) č. 216/2008 nebo se necítí natolik dobře, aby mohl plnit své úkoly; nebo

---

<sup>1</sup> 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*, ve znění nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1108/2009 ze dne 21. října 2009, *Úř. věst. L 309, 24.11.2009, s. 51*.

- 2) pokud je pod vlivem psychoaktivních látek nebo alkoholu nebo z jiného důvodu uvedeného v odstavci 7.g přílohy IV nařízení (ES) č. 216/2008.
- f) Člen posádky, který plní povinností pro více než jednoho provozovatele:
- 1) vede jednotlivé záznamy ohledně doby letové služby a služby (FTL) a ohledně doby odpočinku podle hlavy FTL Přílohy III (část ORO) nařízení (EU) č. xxx/XXXX, podle použitelnosti; a
  - 2) poskytuje každému provozovateli údaje potřebné k vytvoření harmonogramu v souladu s příslušnými požadavky FTL.
- g) Člen posádky hlásí velícímu pilotovi:
- 1) každé selhání, poruchu, nesprávnou činnost nebo závadu, o níž je přesvědčen, že může ovlivnit letovou způsobilost nebo bezpečný provoz letadla včetně nouzových systémů; a
  - 2) každý incident, který ohrožuje nebo by mohl ohrozit bezpečnost provozu.

#### **SPO.GEN.106 Odpovědnosti specializovaných odborníků**

- a) Specializovaný odborník odpovídá za správný výkon svých povinností, které jsou stanoveny ve standardních provozních postupech (SOP).
- b) S výjimkou balonů je specializovaný odborník během kritických fází letu nebo kdykoli to v zájmu bezpečnosti považuje velící pilot za nutné upoután na jemu přiděleném pracovním místě, pokud není v standardních provozních postupech stanoveno jinak.
- c) Specializovaný odborník zajistí, aby při výkonu svých specializovaných úkolů při otevřených nebo odstraněných venkovních dveřích byl upoután.
- d) Specializovaný odborník hlásí velícímu pilotovi:
  - 1) každé selhání, poruchu, nesprávnou činnost nebo závadu, o níž je přesvědčen, že může ovlivnit letovou způsobilost nebo bezpečný provoz letadla včetně nouzových systémů; a
  - 2) každý incident, který ohrožuje nebo by mohl ohrozit bezpečnost provozu.

#### **SPO.GEN.107 Odpovědnosti a pravomoci velícího pilota**

- a) Velící pilot odpovídá za:
  - 1) bezpečnost letadla a všech členů posádky, specializovaných odborníků a nákladu na palubě během provozu letadla;
  - 2) zahájení, pokračování, ukončení nebo odklonění letu v zájmu bezpečnosti;
  - 3) to, že zajistí, aby byly dodrženy všechny provozní postupy a kontrolní seznamy v souladu s příslušnou příručkou;
  - 4) to, že zahájí let pouze tehdy, jestliže se přesvědčí, že byla dodržena veškerá provozní omezení uvedená v odstavci 2.a.3 přílohy IV nařízení (ES) č. 216/2008, takže:
    - i) letadlo je způsobilé k letu;
    - ii) letadlo je řádně zaregistrované;

- iii) přístroje a vybavení požadované pro provedení tohoto letu jsou zastavěny v letadle a jsou v provozu v souladu s požadavky stanovenými v SPO.IDE.A.105, SPO.IDE.H.105, SPO.IDE.S.105 nebo SPO.IDE.B.105, pokud seznamem minimálního vybavení (MEL), případně jiným rovnocenným dokumentem, není povolen provoz s nefunkčním vybavením;
  - iv) hmotnost letadla a – kromě balonů – umístění těžiště jsou takové, že je let možno provést v rámci mezních hodnot předepsaných v dokumentaci k letové způsobilosti;
  - v) veškeré vybavení a zavazadla jsou řádně naloženy a zajištěny; a
  - vi) nikdy během letu nebudou překročena provozní omezení letadla stanovená v letové příručce letadla (AFM);
- 5) to, že nezahlásí let, jestliže on nebo kterýkoli jiný člen posádky nebo specializovaný odborník je nezpůsobilý k výkonu služby z důvodů, jakými jsou zranění, nemoc, únava nebo účinky jakékoli psychoaktivní látky;
  - 6) to, že nebude pokračovat v letu dál než k nejbližšímu letišti nebo provoznímu místu s přípustným počasím, pokud jeho způsobilost nebo způsobilost kteréhokoli z členů letové posádky nebo specializovaného odborníka k výkonu služby je výrazně snížena z důvodů, jakými jsou únava, nemoc nebo nedostatek kyslíku;
  - 7) to, že rozhodne, zda převezme letadlo se závadami povolenými seznamem povolených odchylek na draku (CDL), případně seznamem minimálního vybavení (MEL);
  - 8) to, že po skončení letu nebo série letů se zapíše do technického deníku letadla nebo do palubního deníku letadla údaje o využití a všechny známé nebo domnělé závady; a
  - 9) to, že zajistí, že letové zapisovače, jsou-li zastavěny:
    - i) nebudou během letu vyřazeny z činnosti nebo vypnuty a
    - ii) v případě nehody nebo incidentu, u nichž se vyžaduje povinné hlášení:
      - A) nebudou záměrně vymazány;
      - B) budou deaktivovány ihned po skončení letu a
      - C) budou znovu aktivovány pouze se souhlasem vyšetřujícího úřadu.
- b) Velící pilot je oprávněn odmítnout přepravu nebo nechat vystoupit kteroukoli osobu nebo vyložit jakýkoli náklad, které podle jeho názoru mohou představovat potenciální ohrožení bezpečnosti letadla nebo osob na palubě.
  - c) Velící pilot oznámí příslušnému stanovišti letových provozních služeb (ATS) co nejdříve jakékoli nebezpečné meteorologické nebo letové podmínky, s nimiž se setkal a které by mohly ovlivnit bezpečnost jiných letadel.
  - d) Aniž je dotčeno ustanovení písm. a) bodu 6, při provozu s vícečlennou posádkou může velící pilot pokračovat v letu dál než k nejbližšímu letišti s přípustným počasím, jsou-li zavedeny přiměřené postupy zaměřené na snížení rizika.
  - e) Velící pilot přijme v nouzové situaci, která vyžaduje okamžité rozhodnutí a činnost, jakékoli opatření, které považuje za daných okolností za nezbytné v souladu s odstavcem 7.d přílohy IV nařízení (ES) č. 216/2008. V takových případech se může v zájmu bezpečnosti odchýlit od platných pravidel, provozních postupů a metod.

- f) Velící pilot podá neprodleně hlášení o nezákonném vměšování příslušnému úřadu a informuje určený místní úřad.
- g) Velící pilot oznámí co možná nejrychleji nejbližšímu příslušnému úřadu veškeré nehody týkající se letadla, které mají za následek vážné zranění nebo smrt kterékoli osoby nebo vážné poškození letadla nebo velkou škodu na majetku.

### **SPO.GEN.108 Odpovědnosti a pravomoci velícího pilota – balony**

Velící pilot balonu kromě požadavků stanovených v SPO.GEN.107 odpovídá za:

- a) předletovou instruktáž osob asistujících při plnění a vypouštění obalu a
- b) to, že zajistí, aby osoby asistující při plnění a vypouštění obalu byly oblečeny do vhodného ochranného oděvu.

### **SPO.GEN.110 Dodržování právních a správních předpisů a postupů**

Velící pilot, členové posádky a specializovaní odborníci dodržují právní a správní předpisy a postupy států, v nichž se provoz uskutečňuje.

### **SPO.GEN.115 Společný jazyk**

Provozovatel zajistí, aby se všichni členové posádky a specializovaní odborníci mohli navzájem dorozumívat společným jazykem.

### **SPO.GEN.120 Pojíždění letounů**

Provozovatel zajistí, že letoun bude pojíždět po pohybové ploše letiště pouze v případě, že osoba u řízení:

- a) je dostatečně kvalifikovaným pilotem nebo
- b) byla jmenována provozovatelem a:
  - 1) je vyškolená k pojíždění s letounem;
  - 2) je vyškolená k používání radiotelefonního zařízení, vyžaduje-li se rádiová komunikace;
  - 3) obdržela pokyny vztahující se k plánu letiště, trasám, znakům, značení, návěstidlům, signálům a pokynům řízení letového provozu (ATC), frazeologii a postupům a
  - 4) je schopna vyhovět provozním standardům předepsaným pro bezpečný pohyb letounu na letišti.

### **SPO.GEN.125 Zapnutí rotoru**

Rotor vrtulníku smí být uveden do pohybu za účelem letu pouze za přítomnosti kvalifikovaného pilota u řízení.

**SPO.GEN.130 Přenosná elektronická zařízení**

Provozovatel nedovolí nikomu používat přenosné elektronické zařízení (PED), které by mohlo nepříznivě ovlivnit výkonnost palubních systémů a vybavení.

**SPO.GEN.135 Informace o nouzovém vybavení a vybavení pro přežití přepravovaném na palubě**

- a) Provozovatel musí mít neustále k dispozici seznamy obsahující informace o palubním nouzovém vybavení a vybavení pro přežití, které je přepravováno na palubě, aby je mohl okamžitě sdělit koordinačním střediskům pátrání a záchrany (RCC).
- b) Ustanovení písmene a) se nevztahuje na neobchodní provozovatele jiných než složitých motorových letadel vzletajících a přistávajících na stejném letišti/provozním místě.

**SPO.GEN.140 Dokumenty, příručky a informace na palubě**

- a) Při každém letu jsou na palubě přepravovány originály nebo kopie těchto dokumentů, příruček a informací, pokud není níže uvedeno jinak:
  - 1) letová příručka letadla (AFM) nebo rovnocenný dokument (dokumenty);
  - 2) originál osvědčení o zápisu letadla do rejstříku;
  - 3) originál osvědčení letové způsobilosti (CofA);
  - 4) případně i osvědčení hlukové způsobilosti;
  - 5) ověřená kopie osvědčení leteckého provozovatele v souladu s ORO.AOC.100 přílohy III (část ORO), případně prohlášení dle ORO.DEC.100;
  - 6) případný seznam zvláštních schválení/oprávnění;
  - 7) případné povolení rádiové stanice;
  - 8) osvědčení o pojištění zákonné odpovědnosti;
  - 9) palubní deník nebo rovnocenný dokument pro příslušné letadlo;
  - 10) případný technický deník letadla v souladu s přílohou I (část M) nařízení (ES) č. 2042/2003;
  - 11) případné podrobnosti vyplněného letového plánu letových provozních služeb;
  - 12) aktuální a vhodné letecké mapy pro trať/oblast předpokládaného letu a pro všechny tratě, o nichž lze přiměřeně předpokládat, že na ně může být let odkloněn;
  - 13) informace o postupech a vizuálních signálech používaných zakročujícím letadlem a letadlem, proti kterému je zakročováno;
  - 14) informace týkající se služeb pátrání a záchrany pro oblast zamýšleného letu;
  - 15) platné části provozní příručky a/nebo standardních provozních postupů nebo letové příručky letadla, jež jsou důležité pro povinnosti členů posádky a specializovaných odborníků a které jim musí být snadno přístupné;
  - 16) seznam minimálního vybavení (MEL), případně seznam povolených odchylek na draku (CDL);

- 17) příslušná instruuující dokumentace (NOTAM) a dokumentace letecké informační služby (AIS);
  - 18) případně příslušné meteorologické informace;
  - 19) případně seznamy nákladu a
  - 20) veškeré další dokumenty týkající se letu nebo požadované státy, jichž se let týká.
- b) Aniž jsou dotčena ustanovení písmene a), při letech:
- 1) s plánovaným vzletem a přistáním na stejném letišti nebo provozním místě; nebo
  - 2) při nichž letadlo zůstává ve vzdálenosti nebo neopouští prostor, které stanovil příslušný úřad, mohou dokumenty a informace uvedené v písm. a) bodě 2 až písm. a) bodě 11 a v písm. a) bodě 14, písm. a) bodě 17, písm. a) bodě 18 a písm. a) bodě 19 zůstat na letišti nebo provozním místě.
- c) Aniž jsou dotčena ustanovení písmene a), při letech s balonem nebo kluzákem, vyjma turistických motorových kluzáků (TMG), mohou dokumenty a informace uvedené v písm. a) bodě 1 až písm. a) bodě 10 a v písm. a) bodě 13 až písm. a) bodě 19 být převáženy v doprovodném vozidle.
- d) V případě ztráty nebo odcizení dokumentů uvedených v písm. a) bodě 2 až písm. a) bodě 8 je povoleno pokračovat v letu až do letiště určení nebo do místa, kde může být poskytnuta náhradní dokumentace.
- e) Provozovatel zpřístupní dokumenty, které je předepsáno mít na palubě, příslušnému úřadu v přiměřené době od okamžiku, kdy byl k tomu tímto úřadem vyzván.

#### **SPO.GEN.145 Palubní deník – neobchodní provoz jiných než složitých motorových letadel**

Informace o letadle, jeho posádce a každé trase se pro každý let nebo sérii letů uchovávají ve formě palubního deníku nebo rovnocenného dokumentu.

#### **SPO.GEN.150 Uchovávání, předkládání a použití záznamů letových zapisovačů – provoz složitých motorových letadel**

- a) V případě nehody nebo incidentu, u nichž se vyžaduje povinné hlášení, uchová provozovatel letadla původní zaznamenané údaje po dobu 60 dnů, pokud vyšetřující úřad nenařídil jinak.
- b) Provozovatel provádí provozní kontroly a hodnocení záznamů zapisovače letových údajů (FDR), záznamů zapisovače hlasu v pilotním prostoru (CVR) a záznamů komunikace datovým spojením v zájmu zajištění jejich trvalé provozuschopnosti.
- c) Provozovatel uchovává záznamy po dobu provozní lhůty FDR stanovené v SPO.IDE.A.145 nebo SPO.IDE.H.145 s tou výjimkou, že pro účely zkoušení a údržby zapisovačů letových údajů může být při zkoušení zapisovače smazána nejvýše hodina nejstaršího zaznamenaného materiálu.
- d) Provozovatel uchovává aktualizovanou dokumentaci poskytující informace nezbytné k převedení nezpracovaných údajů z FDR na parametry vyjádřené v technických jednotkách.

- e) Provozovatel zpřístupní kterýkoliv uchovávaný záznam zapisovače letových údajů, jestliže tak stanoví příslušný úřad.
- f) Záznamy zapisovače hlasu v pilotním prostoru se používají pro účely jiné než pro vyšetřování nehody nebo incidentu, u nichž se vyžaduje povinné hlášení, pouze pokud s tím všichni dotčení členové posádky a personálu údržby souhlasí.
- g) Záznamy zapisovače letových údajů nebo záznamy komunikace datovým spojem se používají pro účely jiné než pro vyšetřování nehody nebo incidentu, u nichž se vyžaduje povinné hlášení, pouze pokud jsou tyto záznamy:
  - 1) použity provozovatelem výhradně pro účely letové způsobilosti nebo údržby;
  - 2) zbaveny informací umožňujících jejich identifikaci nebo
  - 3) zpřístupněny zabezpečenými postupy.

### **SPO.GEN.155 Doprava nebezpečného zboží**

- a) Letecká doprava nebezpečného zboží se provádí v souladu s přílohou 18 Chicagské úmluvy v platném znění rozšířenou o Technické instrukce pro bezpečnou leteckou dopravu nebezpečného zboží (dokument ICAO č. 9284-AN/905), včetně dodatků a dalších doplňků nebo oprav.
- b) Nebezpečné zboží dopravuje pouze provozovatel, který k tomu má oprávnění v souladu s hlavou G přílohy V (část SPA) nařízení (EU) č. xxx/XXXX, vyjma případů, kdy:
  - 1) zboží nepodléhá Technickým instrukcím v souladu s částí 1 těchto instrukcí;
  - 2) jej přepravují specializovaní odborníci nebo členové posádky nebo jsou v zavazadlech, která jsou oddělena od svého majitele v souladu s částí 8 Technických instrukcí;
  - 3) se vyžaduje jeho přítomnost na palubě letadla pro zvláštní účely v souladu s Technickými instrukcemi;
  - 4) je používáno ke zlepšení bezpečnosti letu v případě, že přeprava na palubě letadla je přiměřená a má zajistit včasnou dostupnost pro provozní účely bez ohledu na to, zda je požadována přeprava těchto předmětů a látek nebo je zamýšleno jejich použití v souvislosti s daným konkrétním letem či nikoli.
- c) Provozovatel stanoví postupy s cílem zajistit, že budou přijata veškerá přiměřená opatření, jež zabrání neúmyslnému umístění nebezpečného zboží na palubu.
- d) Provozovatel poskytne personálu potřebné informace, které mu umožní výkon jeho odpovědností v souladu s požadavky Technických instrukcí.
- e) Provozovatel v souladu s Technickými instrukcemi bezodkladně ohlásí příslušnému úřadu a oprávněnému úřadu státu, že došlo k:
  - 1) letecké nehodě nebo incidentu s nebezpečným zbožím;
  - 2) zjištění, že nebezpečné zboží převáží specializovaní odborníci nebo posádka nebo je přepravováno v zavazadlech v rozporu s částí 8 Technických instrukcí.
- f) Provozovatel zajistí, aby specializovaným odborníkům byly poskytnuty veškeré informace o nebezpečném zboží.

- g) Provozovatel zajistí, aby na místech přejímky nákladu byly k dispozici vyhlášky poskytující informace o dopravě nebezpečného zboží v souladu s Technickými instrukcemi.

#### **SPO.GEN.160 Vypouštění nebezpečného zboží**

Při vypouštění nebezpečného zboží nesmí provozovatel provozovat letadlo nad hustě zastavěnými oblastmi velkoměst, měst nebo osad nebo nad shromážděním osob na volném prostranství.

#### **SPO.GEN.165 Přeprava a použití zbraní**

- a) Jestliže jsou na palubě přepravovány zbraně pro účely specializovaného úkolu, provozovatel zajistí, aby byly zajištěny, nejsou-li používány.
- b) Specializovaný odborník používající zbraň učiní všechna nezbytná opatření s cílem předejít ohrožení letadla a lidí na palubě nebo na zemi.

#### **SPO.GEN.170 Okamžitá reakce na problém v oblasti bezpečnosti**

Provozovatel provede:

- a) veškerá opatření v oblasti bezpečnosti, která mu uložil příslušný úřad v souladu s ARO.GEN.135 písm. c) přílohy II (část ARO); a
- b) veškeré příslušné agenturou vydávané povinné informace v oblasti bezpečnosti, včetně příkazů k zachování letové způsobilosti.

#### **SPO.GEN.175 Seznam minimálního vybavení – neobchodní lety s jinými než složitými motorovými letadly**

Seznam minimálního vybavení (MEL) může být zaveden v souladu s požadavky odstavce 8.a.3 přílohy IV nařízení (ES) č. 216/2008. V takovém případě seznam minimálního vybavení a veškeré jeho změny schvaluje příslušný úřad.



## Hlava B – Provozní postupy

### SPO.OP.100 Používání letišť a provozních míst

Provozovatel používá pouze taková letiště a provozní místa, která jsou přiměřená pro daný typ letadla a daný druh provozu.

### SPO.OP.105 Specifikace osamocených letišť – letouny

Při volbě náhradních letišť a stanovení zásad určování množství paliva provozovatel považuje letiště za osamocené letiště, je-li doba letu na nejbližší dostačující náhradní letiště určeni delší než:

- a) u letounů s pístovými motory – 60 minut; nebo
- b) u letounů s turbínovými motory – 90 minut.

### SPO.OP.110 Provozní minima letiště – letouny a vrtulníky

- a) Pro lety podle pravidel letu podle přístrojů (IFR) stanoví provozovatel nebo velící pilot provozní minima letiště pro každé letiště odletu, letiště určení a náhradní letiště, jež mohou být použita.
- b) Tato minima pro a) a b):
  - 1) nesmí být nižší, než jsou minima stanovená pro tato letiště státem, na jehož území se letiště nachází, vyjma zvláštních případů, kdy je tento stát schválný; a
  - 2) při provádění letů za podmínek nízké dohlednosti podléhají schválení příslušným úřadem v souladu s hlavou E přílohy V (část SPA) nařízení (EU) č. xxx/XXXX.
- c) Při stanovení provozního minima letiště provozovatel nebo velící pilot zohlední:
  - 1) typ, výkonnost a charakteristiky ovládání letadla;
  - 2) odbornou způsobilost a zkušenosti letové posádky, případně její složení;
  - 3) rozměry a vlastnosti drah a ploch konečného přiblížení a vzletu (FATO), jejichž použití lze zvolit;
  - 4) přiměřenost a výkonnost pozemních prostředků, které jsou dostupné pro přiblížení za podmínek letu za viditelnosti a podle přístrojů;
  - 5) vybavení, které je na palubě letadla dostupné pro navigaci a/nebo k řízení dráhy letu při vzletu, přiblížení, podrovnání, přistání, dojezdu a při nezdařeném přiblížení;
  - 6) překážky v prostorech přiblížení, nezdařeného přiblížení a počátečního stoupání pro případy provádění nepředvídaných postupů;
  - 7) bezpečnou nadmořskou výšku/výšku nad překážkami pro postupy přiblížení podle přístrojů;

- 8) prostředky k určení a hlášení meteorologických podmínek a
  - 9) techniku letu, která se má použít během konečného přiblížení.
- e) Minima pro určité druhy postupů přiblížení a přistání se použijí, pokud:
- 1) pozemní zařízení, která jsou nezbytná pro zamýšlený postup, jsou provozuschopná;
  - 2) palubní systémy letadla, které jsou nezbytné pro daný druh přiblížení, jsou provozuschopné;
  - 3) jsou splněna stanovená kritéria výkonnosti letadla a
  - 4) posádka je dostatečně kvalifikovaná.

### SPO.OP.111 Provozní minima letiště – lety NPA, APV a CAT I

- a) Výška rozhodnutí (DH), která se použije pro nepřesné přístrojové přiblížení (NPA) technikou konečného přiblížení stálým klesáním (CDFA), postup přiblížení s vertikálním vedením (APV) nebo lety I. kategorie (CAT I), nesmí být nižší než nejvyšší z těchto hodnot:
- 1) minimální výška, při které lze použít prostředek pro přiblížení bez požadované vizuální reference;
  - 2) bezpečná výška nad překážkami (OCH) pro danou kategorii letadel;
  - 3) případně výška rozhodnutí pro vyhlášený postup přiblížení;
  - 4) minimum systému stanovené v tabulce 1; nebo
  - 5) minimální výška rozhodnutí stanovená v letové příručce letadla nebo rovnocenném dokumentu, je-li uvedena.
- b) Minimální výška pro klesání (MDH) pro nepřesné přístrojové přiblížení prováděné bez techniky konečného přiblížení stálým klesáním nesmí být nižší než nejvyšší z těchto hodnot:
- 1) bezpečná výška nad překážkami pro danou kategorii letadel;
  - 2) minimum systému stanovené v tabulce 1 nebo
  - 3) minimální výška pro klesání stanovená v letové příručce letadla, je-li uvedena.

**Tabulka 1: Minima systému**

Zařízení	Nejnižší DH/MDH (ft)
Systém pro přesné přiblížení a přistání (ILS)	200
Globální navigační družicový systém (GNSS)/ systém s družicovým rozšířením (SBAS) (přesné přiblížení s vertikálním vedením (LPV))	200
GNSS (příčná navigace (LNAV))	250

Zařízení	Nejnižší DH/MDH (ft)
GNSS/barometrická vertikální navigace (VNAV) (LNAV/ VNAV)	250
Kurzový maják (LOC) s měřičem vzdálenosti (DME) nebo bez něj	250
Přiblížení přehledovým radarem (SRA) (končící v ½ NM)	250
SRA (končící v 1 NM)	300
SRA (končící ve 2 nebo více NM)	350
VKV všesměrový radiomaják (VOR)	300
VOR/DME	250
Nesměrový radiomaják (NDB)	350
NDB/DME	300
VKV zaměřovač (VDF)	350

### SPO.OP.112 Provozní minima letiště – přiblížení okruhem s letouny

- a) Minimální výška pro klesání pro přiblížení okruhem s letouny nesmí být nižší než nejvyšší z těchto hodnot:
- 1) zveřejněná bezpečná výška nad překážkami (OCH) pro přiblížení okruhem pro danou kategorii letounů;
  - 2) minimální výška pro klesání pro přiblížení okruhem odvozená z tabulky 1 nebo
  - 3) výška rozhodnutí/minimální výška pro klesání (DH/MDH) předchozího postupu přiblížení podle přístrojů.
- b) Minimální dohlednost pro přiblížení okruhem s letouny musí být minimálně rovna nejvyšší z následujících hodnot:
- 1) dohlednost při přiblížení okruhem pro danou kategorii letounu, byla-li zveřejněna;
  - 2) minimální dohlednost odvozená z tabulky 2 nebo
  - 3) dráhová dohlednost/převedená meteorologická dohlednost (RVR/CMV) předchozího postupu přiblížení podle přístrojů.

**Tabulka 1: Minimální výška pro klesání (MDH) a minimální dohlednost pro přiblížení okruhem v závislosti na kategorii letounu**

	Kategorie letounu			
	A	B	C	D
MDH (ft)	400	500	600	700
Minimální meteorologická dohlednost (m)	1 500	1 600	2 400	3 600

### **SPO.OP.113 Provozní minima letiště – přiblížení okruhem nad pevninou s vrtulníky**

Minimální výška pro klesání pro přiblížení okruhem nad pevninou s vrtulníky nesmí být nižší než 250 ft a meteorologická dohlednost nesmí být nižší než 800 m.

### **SPO.OP.115 Postupy odletů a přiblížení – letouny a vrtulníky**

- a) Velící pilot používá postupy odletů a přiblížení stanovené státem, na jehož území se letiště nachází, jestliže takové postupy byly zveřejněny pro dráhu nebo plochu konečného přiblížení a vzletu (FATO), jež může být použita.
- b) Velící pilot se může odchýlit od zveřejněné odletové trati, příletové trati nebo postupu přiblížení:
  - 1) za předpokladu, že budou dodržena kritéria bezpečných výšek nad překážkami, vzaty plně v úvahu provozní podmínky a dodržena veškerá povolení řízení letového provozu, nebo
  - 2) jestliže je vektorován radarem stanoviště řízení letového provozu.
- c) V případě letů se složitými motorovými letadly se úsek konečného přiblížení provádí vizuálně nebo v souladu se zveřejněnými postupy přiblížení.

### **SPO.OP.120 Postupy omezování hluku**

Velící pilot vezme v úvahu zveřejněné postupy omezování hluku tak, aby byl minimalizován dopad hluku letadla, přičemž zajistí, aby bezpečnost měla přednost před omezováním hluku.

### **SPO.OP.121 Postupy omezování hluku – balony**

Velící pilot použije provozní postupy, pokud byly stanoveny, aby byl minimalizován dopad hluku systému ohřevu, přičemž zajistí, aby bezpečnost měla přednost před omezováním hluku.

**SPO.OP.125 Minimální bezpečné nadmořské výšky nad překážkami – lety IFR**

- a) Provozovatel stanoví metodu pro určení minimálních nadmořských výšek letu, jež zajistí požadovanou bezpečnou výšku nad terénem na všech úsecích trati prováděných podle pravidel IFR.
- b) Velící pilot touto metodou stanoví minimální nadmořské výšky letu pro každý let. Tyto minimální nadmořské výšky letu nesmí být nižší, než jsou výšky předepsané státem, jehož území se přelétává.

**SPO.OP.130 Zásoba paliva a oleje – letouny**

- a) Velící pilot zahájí let pouze tehdy, jestliže je na palubě letounu dostatek paliva a oleje pro následující činnosti:
  - 1) u letů VFR:
    - i) ve dne – doletět na letiště plánovaného přistání a potom letět alespoň 30 minut v obvyklé cestovní nadmořské výšce; nebo
    - ii) v noci – doletět na letiště plánovaného přistání a potom letět alespoň 45 minut v obvyklé cestovní nadmořské výšce;
  - 2) u letů IFR:
    - i) jestliže není požadováno náhradní letiště určení, doletět na letiště plánovaného přistání a potom letět alespoň 45 minut v obvyklé cestovní nadmořské výšce; nebo
    - ii) jestliže je požadováno náhradní letiště určení, doletět na letiště plánovaného přistání, na náhradní letiště a potom alespoň 45 minut v obvyklé cestovní nadmořské výšce.
- b) Při výpočtu požadované zásoby paliva včetně paliva pro nepředvídané okolnosti se bere v úvahu:
  - 1) předpověď meteorologických podmínek;
  - 2) očekávané směřování a provozní zdržení ovlivněné službami řízení letového provozu;
  - 3) postupy při ztrátě přetlaku v kabině, případně při poruše jednoho motoru na trati; a
  - 4) jakékoli další podmínky, které mohou oddálit přistání letounu nebo zvýšit spotřebu paliva nebo oleje.
- c) Změna letového plánu za letu s úmyslem změnit let na jiné letiště určení je možná za předpokladu, že všechny požadavky budou splněny od bodu, v němž byl let přeplánován.

**SPO.OP.131 Zásoba paliva a oleje – vrtulníky**

- a) Velící pilot zahájí let pouze tehdy, jestliže má vrtulník dostatečné množství paliva a oleje pro následující činnosti:
  - 1) u letů VFR:

- i) doletět na letiště/provozní místo plánovaného přistání a potom letět alespoň 20 minut nejvhodnější cestovní rychlostí; nebo
  - ii) u letů zůstávajících ve vzdálenosti do 25 NM od letiště/provozního místa odletu musí množství záložního paliva postačit nejméně na 10 minut letu nejvhodnější cestovní rychlostí;
- a
- 2) u letů IFR:
    - i) jestliže není požadováno náhradní letiště určení nebo není k dispozici náhradní letiště s přípustným počasím, doletět na letiště/provozní místo plánovaného přistání a potom letět alespoň 30 minut normální cestovní rychlostí ve výšce 450 m (1 500 ft) nad letištěm/provozním místem určení za standardních teplotních podmínek, přiblížit se a přistát; nebo
    - ii) jestliže je požadováno náhradní letiště, doletět na letiště/provozní místo plánovaného přistání, provést přiblížení, nezdařené přiblížení a potom:
      - A) doletět na určené náhradní letiště a
      - B) letět 30 minut normální vyčkávací rychlostí ve výšce 450 m (1 500 ft) nad náhradním letištěm/provozním místem za standardních teplotních podmínek, přiblížit se a přistát.
- b) Při výpočtu požadované zásoby paliva včetně paliva pro nepředvídané okolnosti se bere v úvahu:
    - 1) předpověď meteorologických podmínek;
    - 2) očekávané směřování a provozní zdržení ovlivněné službami řízení letového provozu;
    - 3) případně porucha jednoho motoru při letu na trati a
    - 4) jakékoli další podmínky, které mohou oddálit přistání letadla nebo zvýšit spotřebu paliva nebo oleje.
  - c) Změna letového plánu za letu s úmyslem změnit let na jiné letiště určení je možná za předpokladu, že všechny požadavky budou splněny od bodu, v němž byl let přeplánován.

### **SPO.OP.132 Zásoba a plánování množství paliva a zátěže – balony**

- a) Velící pilot zahájí let pouze tehdy, jestliže množství záložního paliva, plynu nebo zátěže postačuje na 30 minut letu.
- b) Výpočty zásoby paliva, plynu nebo zátěže musí být založeny alespoň na těchto provozních podmínkách:
  - 1) údajích poskytnutých výrobcem balonu;
  - 2) předpokládané hmotnosti;
  - 3) očekávaných meteorologických podmínkách a
  - 4) postupech a omezeních stanovených poskytovatelem letových navigačních služeb.

**SPO.OP.135 Bezpečnostní instruktáž**

- a) Provozovatel zajistí, že specializovaným odborníkům bude před vzletem poskytnuta instruktáž týkající se:
  - 1) nouzového vybavení a nouzových postupů;
  - 2) provozních postupů spojených se specializovaným úkolem, a to před každým letem nebo sérií letů.
- b) Instruktáž uvedená v písm. a) bodu 2 může být nahrazena programem počátečního a opakovacího výcviku. V takovém případě provozovatel stanoví také požadavky na rozlétanost.

**SPO.OP.140 Příprava letu**

- a) Před zahájením letu se pilot všemi dostupnými přiměřenými prostředky přesvědčí, že pozemní a/nebo vodní zařízení, včetně komunikačních zařízení a navigačních prostředků dostupných a přímo požadovaných pro tento let a pro bezpečný provoz letadla, jsou dostačující pro druh provozu, podle kterého má být let proveden.
- b) Před zahájením letu se velící pilot seznámí se všemi dostupnými meteorologickými informacemi, které souvisejí s plánovaným letem. Příprava pro let od okolí místa odletu a pro každý let podle pravidel IFR zahrnuje:
  - 1) prostudování dostupných platných meteorologických hlášení a předpovědí a
  - 2) plánování alternativního postupu pro případ, že let nemůže být dokončen, jak bylo plánováno, kvůli meteorologickým podmínkám.

**SPO.OP.145 Náhradní letiště při vzletu – složitě motorové letouny**

- a) Pro lety IFR stanoví velící pilot v letovém plánu alespoň jedno náhradní letiště při vzletu s přípustným počasím, jestliže na letišti odletu budou meteorologické podmínky na stejné úrovni nebo horší než příslušná letištní provozní minima nebo nebude-li možný návrat na letiště odletu z jiných důvodů.
- b) Náhradní letiště při vzletu nesmí být od letiště odletu vzdáleno více než:
  - 1) u letounů se dvěma motory – vzdálenost odpovídající 1 hodině letu cestovní rychlostí s jedním motorem za standardních podmínek v bezvětří, a
  - 2) u letounů se třemi nebo více motory – vzdálenost odpovídající 2 hodinám letu cestovní rychlostí stanovenou v letové příručce pro letadla s jedním nepracujícím motorem (OEI) za standardních podmínek v bezvětří.
- c) Dostupné informace o letišti, které bude zvoleno jako náhradní letiště při vzletu, musí ukazovat, že v předpokládaném čase použití budou podmínky stejné nebo lepší než letištní provozní minima pro takový let.

**SPO.OP.150 Náhradní letiště určení – letouny**

Pro lety IFR stanoví velící pilot v letovém plánu alespoň jedno náhradní letiště určení s přípustným počasím, pokud:

- a) dostupné platné meteorologické informace nenaznačují, že v době počínající 1 hodinu před předpokládanou dobou příletu a končící 1 hodinu po předpokládané době příletu nebo v době od skutečného času odletu až po 1 hodinu po předpokládané době příletu, je-li tato doba kratší, může být přiblížení a přistání provedeno za meteorologických podmínek pro let za viditelnosti (VMC); nebo
- b) není místo plánovaného přistání osamoceně a pokud:
  - 1) není pro letiště plánovaného přistání předepsán postup přiblížení podle přístrojů a
  - 2) dostupné platné meteorologické informace nenaznačují, že v době počínající 2 hodiny před předpokládanou dobou příletu a končící 2 hodiny po předpokládané době příletu nebo v době od skutečného času odletu až po 2 hodiny po předpokládané době příletu, je-li tato doba kratší, se budou vyskytovat tyto meteorologické podmínky:
    - i) základna oblačnosti alespoň 300 m (1 000 ft) nad minimem spojeným s postupem přiblížení podle přístrojů a
    - ii) dohlednost alespoň 5,5 km nebo o 4 km větší než minimum spojené s daným postupem.

#### **SPO.OP.151 Náhradní letiště určení – vrtulníky**

Pro lety IFR stanoví velící pilot v letovém plánu alespoň jedno náhradní letiště určení s přípustným počasím, pokud:

- a) není pro letiště plánovaného přistání předepsán postup přiblížení podle přístrojů a dostupné platné meteorologické informace nenaznačují, že v době počínající 2 hodiny před předpokládanou dobou příletu a končící 2 hodiny po předpokládané době příletu nebo v době od skutečného času odletu až po 2 hodiny po předpokládané době příletu, je-li tato doba kratší, se budou vyskytovat tyto meteorologické podmínky:
  - 1) základna oblačnosti alespoň 120 m (400 ft) nad minimem spojeným s postupem přiblížení podle přístrojů a
  - 2) dohlednost alespoň o 1 500 m větší než minimum spojené s daným postupem;  
nebo
- b) není místo plánovaného přistání osamoceně a pokud:
  - 1) není pro letiště plánovaného přistání předepsán postup přiblížení podle přístrojů;
  - 2) dostupné platné meteorologické informace nenaznačují, že v době počínající 2 hodiny před předpokládanou dobou příletu a končící 2 hodiny po předpokládané době příletu se budou vyskytovat tyto meteorologické podmínky:
    - i) základna oblačnosti alespoň 120 m (400 ft) nad minimem spojeným s postupem přiblížení podle přístrojů;
    - ii) dohlednost alespoň o 1 500 m větší než minimum spojené s daným postupem a
  - 3) není určen mezní bod návratu (PNR) v případě místa určení v pobřežních vodách.



**SPO.OP.155 Plnění paliva, když cestující nastupují, jsou na palubě nebo vystupují**

- a) Letadlo není plněno leteckým benzínem (AVGAS) nebo palivem se širokým rozsahem destilačních teplot či jejich směsí, jestliže osoby nastupují, jsou na palubě nebo vystupují.
- b) U všech ostatních paliv musí být přijata nezbytná bezpečnostní opatření a na palubě letadla musí být přítomen kvalifikovaný personál, který je připraven zahájit a řídit evakuaci letadla nejúčelnějším a nejrychlejším způsobem.

**SPO.OP.160 Použití náhlavní soupravy**

S výjimkou balonů je každý člen letové posádky konající službu v pilotním prostoru vybaven náhlavní soupravou s raménkovým nebo rovnocenným mikrofonem a používá ji jako základní přístroj pro komunikaci s letovými provozními službami, ostatními členy posádky a specializovanými odborníky.

**SPO.OP.165 Kouření**

Velící pilot nedovolí kouření na palubě nebo během doplňování paliva do letadla nebo odčerpávání paliva z letadla.

**SPO.OP.170 Meteorologické podmínky**

- a) Velící pilot zahájí let VFR nebo v něm pokračuje pouze tehdy, pokud nejnovější dostupné meteorologické informace naznačují, že meteorologické podmínky na trati a v plánovaném místě určení v předpokládané době použití budou stejné nebo lepší než příslušná provozní minima pro lety VFR.
- b) Velící pilot zahájí let IFR nebo v něm pokračuje na plánované letiště určení pouze tehdy, pokud nejnovější dostupné meteorologické informace naznačují, že v předpokládané době příletu budou meteorologické podmínky v místě určení nebo alespoň na jednom náhradním letišti určení stejné nebo lepší než příslušná provozní minima tohoto letiště.
- c) Pokud let obsahuje úseky letu podle pravidel VFR a IFR, použijí se podle potřeby meteorologické informace uvedené v písmenech a) a b).

**SPO.OP.175 Led a jiná znečištění – postupy na zemi**

- a) Velící pilot zahájí vzlet pouze tehdy, pokud jsou vnější povrchy letadla zbaveny všech nánosů, které by mohly nepříznivě ovlivnit výkonnost nebo ovladatelnost letadla, přesahujících míru povolenou letovou příručkou.
- b) V případě letů se složitými motorovými letadly provozovatel stanoví postupy, jež je nutno dodržet, pokud je nezbytné provést pozemní odmrazování a ochranu proti námraze a s tím spojené příslušné prohlídky letadel v zájmu bezpečného provozu letadla.

**SPO.OP.176 Led a jiná znečištění – letové postupy**

- a) Velící pilot zahájí let či úmyslně letí v předpokládaných nebo skutečných podmínkách námrazy pouze tehdy, pokud je letadlo certifikováno a vybaveno tak, aby se mohlo s těmito podmínkami vyrovnat, jak stanoví odstavec 2.a.5 přílohy IV nařízení (ES) č. 216/2008.
- b) Jestliže námraza přesáhne míru, pro kterou je letadlo certifikováno, nebo jestliže letadlo není certifikováno pro lety ve známých podmínkách tvoření námrazy, velící pilot bez prodlení opustí podmínky tvoření námrazy změnou letové hladiny nebo trasy, v případě potřeby i vyhlášením stavu nouze a jeho ohlášením řízení letového provozu.
- c) V případě letů se složitými motorovými letadly provozovatel stanoví postupy pro lety v předpokládaných nebo skutečných podmínkách námrazy.

**SPO.OP.180 Podmínky vzletu – letouny a vrtulníky**

Před zahájením vzletu se velící pilot přesvědčí, že:

- a) podle dostupných informací jsou počasí na letišti nebo provozním místě a podmínky dráhy plochy konečného přiblížení a vzletu (FATO), které má být použito, takové, aby nebránily bezpečnému vzletu a odletu, a
- b) jsou dodržena příslušná provozní minima příslušného letiště.

**SPO.OP.181 Podmínky vzletu – balony**

Před zahájením vzletu se velící pilot přesvědčí, že podle dostupných informací je počasí na provozním místě nebo na letišti takové, aby nebránilo bezpečnému vzletu a odletu.

**SPO.OP.185 Simulované mimořádné situace za letu**

Není-li na palubě letadla specializovaný odborník za účelem výcviku, velící pilot se specializovanými odborníky na palubě nesimuluje:

- a) mimořádné nebo nouzové situace vyžadující použití mimořádných nebo nouzových postupů nebo
- b) umělými prostředky lety v meteorologických podmínkách pro let podle přístrojů (IMC).

**SPO.OP.190 Řízení palivového systému za letu**

- a) Provozovatel složitých motorových letadel zajistí provádění kontrol množství paliva a řízení palivového systému za letu.
- b) Velící pilot v pravidelných intervalech kontroluje, aby množství použitelného zbývajících paliva za letu nebylo menší než množství paliva požadované pro pokračování na letiště nebo provozní místo s přípustným počasím plus plánovaný zbytek záložního paliva požadovaný dle SPO.OP.130 a SPO.OP.131.

**SPO.OP.195 Použití doplňkové dodávky kyslíku**

- a) Velící pilot zajistí, aby specializovaní odborníci a členové posádky používali trvale doplňkovou dodávku kyslíku, je-li kabinová výška větší než 10 000 ft po dobu delší než 30 minut nebo je-li větší než 13 000 ft, pokud příslušný úřad neschválil jinak a v souladu se standardními provozními postupy.
- b) Aniž jsou dotčena ustanovení písmene a), lze – vyjma letů s padákovými seskoky – provádět krátké pobyty s vymezenou dobou trvání ve výšce větší než 13 000 ft bez použití doplňkové dodávky kyslíku v jiných než složitých letounech a vrtulnících s předchozím souhlasem příslušného úřadu vydaným s přihlédnutím k následujícímu:
  - 1) doba trvání pobytu ve výšce nad 13 000 ft nebude delší než 10 minut nebo, je-li zapotřebí delší doby, nebude delší, než je zcela nezbytné pro splnění specializovaného úkolu;
  - 2) let není prováděn ve výšce větší než 16 000 ft;
  - 3) při bezpečnostní instruktáži v souladu s SPO.OP.135 obdrží členové posádky a specializovaní odborníci příslušné informace o účincích nedostatečného přívodu kyslíku (hypoxie);
  - 4) standardní provozní postupy pro příslušný druh letu zohledňují body 1, 2 a 3;
  - 4) předchozí zkušenosti provozovatele s prováděním letů ve výšce větší než 13 000 ft bez použití doplňkové dodávky kyslíku;
  - 5) individuální zkušenosti členů posádky a specializovaných odborníků a jejich fyziologická přizpůsobivost k vysokým nadmořským výškám a
  - 6) nadmořská výška základny, kde má provozovatel sídlo nebo odkud jsou lety prováděny.

**SPO.OP.200 Zjištění blízkosti země**

- a) Řídící pilot zajistí okamžité zahájení nápravné činnosti k obnovení podmínek bezpečného letu, jestliže kterýkoli člen letové posádky nebo systém signalizace nebezpečného přiblížení k zemi zjistí nepatřičnou blízkost země.
- b) Systém signalizace nebezpečného přiblížení k zemi může být vypnut během těch specializovaných úkolů, jejichž povaha vyžaduje, aby byla letadla provozována v menší vzdálenosti od země, než je vzdálenost, která by aktivovala systém signalizace nebezpečného přiblížení k zemi.

**SPO.OP.205 Palubní protisrážkový systém (ACAS) – složité motorové letouny a vrtulníky**

- a) Provozovatel stanoví provozní postupy a výcvikové programy, pokud je systém ACAS zastavěn a provozuschopný. Pokud je používán systém ACAS II, jsou tyto postupy a výcvik v souladu s nařízením Komise (EU) č. 1332/2011<sup>2</sup>.

<sup>2</sup> Nařízení (EU) č. 1332/2011, kterým se stanoví společné požadavky na užívání vzdušného prostoru a provozní postupy pro palubní protisrážkový systém, Úř. věst. L 336, 20.12.2011, s. 20.

- b) Systém ACAS může být vypnut během těch specializovaných úkolů, jejichž povaha vyžaduje, aby byla letadla provozována v menší vzdálenosti od sebe, než je vzdálenost, která by aktivovala systém ACAS.

### **SPO.OP.210 Podmínky pro přiblížení a přistání – letouny a vrtulníky**

Velící pilot se před zahájením přiblížení na přistání přesvědčí na základě dostupných informací, že meteorologické podmínky na letišti nebo v provozním místě a stav dráhy nebo plocha konečného přiblížení a vzletu (FATO), která má být použita, nebudou bránit bezpečnému přiblížení, přistání, ani nezdařenému přiblížení.

### **SPO.OP.215 Zahájení a pokračování přiblížení – letouny a vrtulníky**

- a) Velící pilot může zahájit přiblížení podle přístrojů bez ohledu na hlášenou dráhovou dohlednost/dohlednost (RVR/VIS).
- b) Jestliže je hlášená dráhová dohlednost/dohlednost menší než použitelná minima, nepokračuje v přiblížení:
  - 1) pod hladinu 1 000 ft (300 m) nad letištem nebo
  - 2) do úseku konečného přiblížení v případě, že nadmořská výška/výška rozhodnutí (DA/H) nebo minimální nadmořská výška/výška pro klesání (MDA/H) je více než 1000 ft (300 m) nad letištem.
- c) Tam, kde není dráhová dohlednost k dispozici, může být hodnota dráhové dohlednosti odvozena převodem hlášené dohlednosti.
- d) Jestliže po průletu hladiny 1 000 ft (300 m) nad letištem poklesne hlášená dráhová dohlednost/dohlednost pod použitelná minima, v přiblížení se pokračuje do nadmořské výšky/výšky rozhodnutí (DA/H) nebo do minimální nadmořské výšky/výšky pro klesání (MDA/H).
- e) Přiblížení pokračuje pod nadmořskou výšku/výšku rozhodnutí (DA/H) nebo pod minimální nadmořskou výšku/výšku pro klesání (MDA/H) a přistání může být dokončeno, pokud je v nadmořské výšce/výšce rozhodnutí nebo v minimální nadmořské výšce/výšce pro klesání získána a udržována vizuální reference odpovídající druhu přiblížení pro zamýšlenou dráhu.
- f) Dráhová dohlednost v dotykovém pásmu je vždy závazná.

### **SPO.OP.225 Provozní omezení – teplovzdušné balony**

Teplovzdušný balon může vzletět za noci případně, že je na palubě dostatečné množství paliva pro přistání za dne.

### **SPO.OP.230 Standardní provozní postupy**

- a) Zvláštní lety se provádějí v souladu se standardními provozními postupy (SOP).
- b) Před zahájením zvláštního letu provozovatel provede posouzení rizik a vypracuje příslušný SOP. Posouzení rizik a SOP zohlední alespoň:
  - 1) rozsah a složitost dané činnosti;

- 2) letadlo a vybavení;
  - 3) složení posádky, její výcvik a zkušenosti;
  - 4) povinnosti specializovaných odborníků;
  - 5) výkonnost letadla;
  - 6) dopravu nebezpečného zboží;
  - 7) normální, mimořádné a nouzové postupy;
  - 8) pozemní vybavení a
  - 9) vedení záznamů.
- c) Standardní provozní postupy vypracované obchodními provozovateli schvaluje příslušný úřad.

### **Hlava C – Výkonnost letadla a provozní omezení**

#### **SPO.POL.100 Provozní omezení – všechna letadla**

- a) V každé fázi provozu musí naložení, hmotnost a – vyjma balonů – poloha těžiště (CG) letadla vyhovovat všem omezením stanoveným v příslušné příručce.
- b) Štítky, seznamy a označení přístrojů nebo jejich kombinace, které obsahují tato provozní omezení a které jsou předepsány letovou příručkou k vizuální prezentaci, jsou v letadle viditelně umístěny.

#### **SPO.POL.105 Hmotnost a vyvážení**

- a) Provozovatel zajistí, aby hmotnost a – vyjma balonů – poloha těžiště letadla byly stanoveny skutečným zvážením před prvním uvedením do provozu. Započítávají se a správně dokumentují kumulativní účinky modifikací a oprav na hmotnost a vyvážení. Tyto informace jsou zpřístupněny velcímu pilotovi. Pokud vliv modifikací na hmotnost a vyvážení není přesně znám, letadla musí být znovu zvážena.
- b) Vážení provede výrobce letadla nebo organizace oprávněná k údržbě.

#### **SPO.POL.110 Systém hmotností a vyvážení – obchodní provoz letounů a vrtulníků a neobchodní provoz složitých motorových letadel**

- a) Provozovatel zavede systém hmotnosti a vyvážení, který upřesní, jak jsou pro každý let nebo sérii letů určovány tyto položky:
  - 1) provozní hmotnost letadla bez paliva;
  - 2) hmotnost provozního nákladu;
  - 3) hmotnost paliva na palubě;
  - 4) náklad a jeho rozložení v letadle;
  - 5) vzletová hmotnost, přistávací hmotnost a hmotnost bez paliva a

- 6) použitelné polohy těžiště letadla.
- b) Letové posádce jsou poskytnuty prostředky pro reprodukci a ověření každého výpočtu hmotnosti a vyvážení pomocí elektronických výpočtů.
- c) Provozovatel stanoví postupy umožňující velícímu pilotovi určit hmotnost paliva na palubě s použitím jeho skutečné hustoty nebo – není-li známa – s použitím hustoty vypočtené podle metody uvedené v provozní příručce.
- d) Velící pilot zajistí, aby:
  - 1) nakládání letadla bylo prováděno pod dozorem kvalifikovaného personálu a
  - 2) nakládání provozního nákladu bylo v souladu s údaji používanými pro výpočet hmotnosti a vyvážení letadla.
- e) Provozovatel v provozní příručce stanoví zásady a metody používané při nakládání a v systému hmotností a vyvážení, které splňují požadavky písmen a) až d). Tento systém zahrnuje všechny druhy zamýšleného provozu.

### **SPO.POL.115 Údaje a dokumentace o hmotnosti a vyvážení – obchodní provoz letounů a vrtulníků a neobchodní provoz složitých motorových letadel**

- a) Provozovatel zjistí před každým letem údaje o hmotnosti a vyvážení a vyhotoví dokumentaci o hmotnosti a vyvážení specifikující náklad a jeho rozložení takovým způsobem, aby nebyly překročeny meze hmotnosti a vyvážení letadla. Dokumentace o hmotnosti a vyvážení obsahuje tyto informace:
  - 1) poznávací značku a typ letadla;
  - 2) číslo letu, případně datum;
  - 3) jméno velícího pilota;
  - 4) jméno osoby, která doklad vyhotovila;
  - 5) provozní hmotnost letadla bez paliva a odpovídající polohu jeho těžiště;
  - 6) hmotnost paliva při vzletu a hmotnost trat'ového paliva;
  - 7) případně hmotnost provozních hmot jiných než palivo;
  - 8) složky nákladu;
  - 9) vzletovou hmotnost, přistávací hmotnost a hmotnost bez paliva;
  - 10) použitelné polohy těžiště letadla a
  - 11) omezující hodnoty hmotnosti a polohy těžiště.
- b) Jsou-li údaje a dokumentace o hmotnosti a vyvážení vytvářeny počítačovým systémem hmotnosti a vyvážení, ověří provozovatel úplnost výstupních údajů.

### **SPO.POL.116 Údaje a dokumentace o hmotnosti a vyvážení – úlevy**

Aniž jsou dotčena ustanovení SPO.POL.115 písm. a) bodu 5, nemusí být poloha těžiště uvedena v dokumentaci o hmotnosti a vyvážení, pokud je rozložení nákladu v souladu s předem vypočítanými hodnotami vyvážení uvedenými v tabulkách nebo pokud lze

prokázat, že pro plánovaný provoz je možné zajistit správnou rovnováhu bez ohledu na skutečný náklad.

### **SPO.POL.120 Výkonnost – obecná ustanovení**

- a) Velící pilot provozuje letadlo jen tehdy, pokud je výkonnost letadla přiměřená pro dodržení příslušných pravidel létání a jakýchkoli jiných omezení týkajících se letu, vzdušného prostoru nebo používaných letišť nebo provozních míst, přičemž vezme v úvahu přesnost všech používaných map.
- b) Velící pilot neprovozuje letadlo nad hustě osídlenými prostory velkoměst, měst nebo osad nebo nad shromážděním osob na volném prostranství, pokud v případě poruchy motoru není možné provést přistání bez nadměrného rizika pro osoby nebo majetek na zemi.

### **SPO.POL.125 Omezení vzletové hmotnosti – složité motorové letouny**

Provozovatel zajistí, že

- a) hmotnost letounu při zahájení vzletu nepřekročí omezení hmotnosti:
  - 1) při vzletu v souladu s požadavky uvedenými v SPO.POL.130;
  - 2) na trati s jedním motorem nepracujícím (OEI) v souladu s požadavky uvedenými v SPO.POL.135 a
  - 3) při přistání v souladu s požadavky uvedenými v SPO.POL.140,s možností odchylky pro očekávané snížení hmotnosti v průběhu letu a při vypouštění paliva;
- b) hmotnost při zahájení vzletu v žádném případě nepřekročí maximální vzletovou hmotnost stanovenou v letové příručce letadla pro tlakovou nadmořskou výšku odpovídající nadmořské výšce letiště nebo provozního místa a pro všechny jiné místní atmosférické podmínky, jsou-li použity jako parametry k určení maximální vzletové hmotnosti; a
- c) odhadovaná hmotnost pro předpokládanou dobu přistání na letišti nebo operačním místě zamýšleného přistání a na kterémkoli náhradním letišti určené v žádném případě nepřekročí maximální přistávací hmotnost stanovenou v letové příručce letadla pro tlakovou nadmořskou výšku odpovídající nadmořské výšce těchto letišť nebo provozních míst a pro všechny jiné místní atmosférické podmínky, jsou-li použity jako parametry k určení maximální přistávací hmotnosti.

### **SPO.POL.130 Vzlet – složité motorové letouny**

- a) Při určování maximální vzletové hmotnosti bere velící pilot v úvahu následující:
  - 1) vypočtená délka vzletu nesmí být větší než použitelná délka vzletu s tím, že délka předpolí nepřekročí polovinu použitelné délky rozjezdu;
  - 2) vypočtená délka rozjezdu nesmí být větší než použitelná délka rozjezdu;
  - 3) pro přerušovaný a nepřerušovaný vzlet se použije jediná hodnota  $V_1$ , kde hodnota  $V_1$  je stanovena v letové příručce; a

- 4) vzletová hmotnost pro vzlet na mokré nebo znečištěné dráze nesmí být větší než povolená vzletová hmotnost za shodných podmínek na suché dráze.
- b) V případě poruchy motoru během vzletu velící pilot zajistí, že:
- 1) v případě letounů, které mají v letové příručce stanovenou hodnotu  $V_1$ , je letoun schopen přerušit vzlet a zastavit v mezích použitelné délky přerušného vzletu; a
  - 2) v případě letounů, které mají v letové příručce stanovenou čistou dráhu letu při vzletu, je letoun schopen pokračovat ve vzletu a přeletět v bezpečné výšce všechny překážky na dráze letu, dokud není schopen vyhovět SPO.POL.135.

### **SPO.POL.135 Let na trati – s jedním nepracujícím motorem – složité motorové letouny**

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

### **SPO.POL.140 Přistání – složité motorové letouny**

Velící pilot zajistí, že letoun je schopen přeletět v bezpečné výšce všechny překážky na dráze letu při přiblížení a přistání na kterémkoli letišti nebo provozním místě, přistát a zastavit v mezích použitelné délky přistání nebo v případě vodních letounů, dostatečně zmírnit rychlost v mezích použitelné délky přistání. Je třeba vzít v úvahu předvídané odchylky v technice přiblížení a přistání, jestliže k těmto odchylkám nebylo přihlédnuto při stanovení údajů o výkonnosti.

### **SPO.POL.145 Výkonnost a provozní kritéria – letouny**

Při letech s letounem ve výšce menší než 150 m (500 ft) mimo hustě osídlený prostor v případě letounů, jež při poruše kritického motoru nejsou schopny dosáhnout letové hladiny, provozovatel:

- a) vypracuje provozní postupy s cílem minimalizovat důsledky poruchy motoru;
- b) vytvoří výcvikový program pro členy posádky a
- c) zajistí, aby všichni členové posádky a specializovaní odborníci na palubě byli instruováni o postupech, které je třeba provést v případě vynuceného přistání.

### **SPO.POL.146 Výkonnost a provozní kritéria – vrtulníky**

- a) Aniž jsou dotčena ustanovení SPO.POL.120 písm. b), velící pilot může provozovat letadlo nad hustě osídlenými prostory, pokud:
  - 1) je vrtulník certifikován v kategorii A nebo B a
  - 2) byla učiněna bezpečnostní opatření s cílem předejít nadměrnému ohrožení osob nebo majetku na zemi a pokud byl let a jeho standardní provozní postup schválen.
- b) Provozovatel:
  - 1) vypracuje provozní postupy s cílem minimalizovat důsledky poruchy motoru;
  - 2) vytvoří výcvikový program pro členy posádky a



- 3) zajistí, aby všichni členové posádky a specializovaní odborníci na palubě byli instruováni o postupech, které je třeba provést v případě vynuceného přistání.
- c) Provozovatel zajistí, že vzletová hmotnost, přistávací hmotnost a hmotnost při visení nepřekročí maximální hmotnost stanovenou pro:
- 1) visení mimo vliv přízemního efektu (HOGÉ) se všemi motory pracujícími v režimu povoleného výkonu; nebo
  - 2) jestliže převažují podmínky, kdy visení mimo vliv přízemního efektu pravděpodobně nelze provést, že hmotnost vrtulníku nepřekročí maximální hmotnost stanovenou pro visení s vlivem přízemního efektu (HIGE) se všemi motory pracujícími v režimu povoleného výkonu, za předpokladu, že převažující podmínky umožňují visení s vlivem přízemního efektu při maximální stanovené hmotnosti.

## Hlava D – Přístroje, data a vybavení

### Oddíl 1 – Letouny

#### SPO.IDE.A.100 Přístroje a vybavení – obecná ustanovení

- a) Přístroje a vybavení požadované v této hlavě jsou schvalovány v souladu s příslušnými požadavky na letovou způsobilost, jestliže jsou:
  - 1) používány letovou posádkou k řízení dráhy letu v souladu s SPO.IDE.A.215 a SPO.IDE.A.220 nebo
  - 2) zastavěny v letounu.
- b) Pro následující položky, pokud jsou požadovány v této hlavě, není vyžadováno schválení:
  - 1) záložní pojistky;
  - 2) přenosné kapesní svítilny;
  - 3) chronometr;
  - 4) držák map;
  - 5) soupravy první pomoci;
  - 6) vybavení pro přežití a signalizační vybavení a
  - 7) vlečnou kotvu a vybavení k poutání.
- c) Přístroje a vybavení, které nejsou požadovány v této hlavě, a jakékoli jiné vybavení, které není požadováno v jiných použitelných přílohách, ale jsou za letu na palubě, splňují tyto požadavky:
  - 1) informace poskytnuté těmito přístroji, vybavením nebo příslušenstvím nepoužívá letová posádka k dodržení požadavků přílohy I nařízení (ES) č. 216/2008 nebo SPO.IDE.A.215 a SPO.IDE.A.220;
  - 2) přístroje a vybavení neovlivní letovou způsobilost letounu ani v případě poruchy nebo nesprávné činnosti.
- d) Přístroje a vybavení jsou snadno ovladatelné nebo dostupné z pracovního místa člena letové posádky, kterým mají být používány.
- e) Přístroje, které používá kterýkoli člen letové posádky, jsou uspořádány tak, aby danému členu letové posádky umožňovaly z jeho pracovního místa snadno vidět jejich údaje s pokud možno co nejmenší odchylkou od jeho polohy a zorného pole, které normálně má, dívá-li se dopředu ve směru letu.
- f) Veškeré požadované nouzové vybavení je snadno dostupné k okamžitému použití.

**SPO.IDE.A.105 Minimální vybavení pro let**

Let není zahájen, pokud je některý přístroj, vybavení nebo funkce letounu předepsané pro zamýšlený let nefunkční nebo chybí, jestliže:

- a) není letoun provozován v souladu se seznamem minimálního vybavení (MEL), je-li zaveden;
- b) v případě složitých motorových letounů a všech letounů používaných v obchodním provozu nemá provozovatel schválení příslušného úřadu provozovat letoun v rámci omezení základního seznamu minimálního vybavení (MMEL), nebo
- c) letoun nepodléhá povolení k letu vydanému v souladu s příslušnými požadavky na letovou způsobilost.

**SPO.IDE.A.110 Záložní elektrické pojistky**

Letouny jsou vybaveny záložními elektrickými pojistkami požadované jmenovité hodnoty pro úplnou ochranu okruhů za účelem výměny těch pojistek, jejichž výměna je během letu povolena.

**SPO.IDE.A.115 Provozní světla**

Letouny provozované v noci jsou vybaveny:

- a) systémem protisrážkových světel;
- b) polohovými/navigačními světly;
- c) přistávacím reflektorem;
- d) osvětlením napájeným z elektrické sítě letounu, které zabezpečuje přiměřené osvětlení všech přístrojů a vybavení, které je nezbytné pro bezpečný provoz letounu;
- e) osvětlením napájeným z elektrické sítě letounu, které osvětluje všechny prostory kabin;
- f) přenosnou kapesní svítilnou pro každé pracovní místo člena posádky a
- g) světly vyhovujícími mezinárodním předpisům k předcházení srážkám na moři, pokud je letoun provozován jako vodní letoun.

**SPO.IDE.A.120 Provoz podle pravidel VFR – letové a navigační přístroje a přidružené vybavení**

- a) Letouny provozované podle pravidel VFR ve dne jsou vybaveny prostředky pro měření a zobrazování:
  - 1) magnetického kurzu;
  - 2) času v hodinách, minutách a sekundách;
  - 3) tlakové nadmořské výšky;
  - 4) indikované rychlosti letu;
  - 5) Machova čísla, pokud jsou rychlostní omezení vyjádřena Machovým číslem, a
  - 6) skluzu, v případě složitých motorových letounů.

- b) Složité motorové letouny při provozu za meteorologických podmínek pro let za viditelnosti (VMC) nad vodou mimo dohled pevniny a všechny letouny při provozu za VMC v noci nebo za podmínek, kdy letoun není možné udržet v žádoucí letové dráze, aniž by byl odkázán na jeden nebo více dodatečných přístrojů, jsou kromě položek uvedených v písmeni a) navíc vybaveny:
- 1) prostředky pro měření a zobrazování:
    - i) zataček a skluzu;
    - ii) letové polohy;
    - iii) vertikální rychlosti (variometr) a
    - iv) stabilizovaného kurzu;
  - 2) prostředky zobrazování nevyhovujícího napájení gyroskopických přístrojů a
  - 3) v případě složitých motorových letounů prostředky, které zabraňují nesprávné činnosti systémů měřících rychlost letu, požadovaných podle písm. a) odst. 4, v důsledku kondenzace nebo námrazy.
- c) Jiné než složité motorové letouny provozované za podmínek, kdy letoun není možno udržet v žádoucí letové dráze, aniž by byl odkázán na jeden nebo více dodatečných přístrojů, jsou kromě položek stanovených v písmenech a) a b) navíc vybaveny prostředky, které zabraňují nesprávné činnosti systému měřícího rychlost letu, požadovaného v písm. a) bodě 4, v důsledku kondenzace nebo námrazy.
- d) Pokud jsou pro provoz předepsáni dva piloti, je letoun vybaven dodatečnými samostatnými prostředky zobrazování:
- 1) tlakové nadmořské výšky;
  - 2) indikované rychlosti letu;
  - 3) skluzu, nebo případně zataček a skluzu;
  - 4) případně letové polohy;
  - 5) případně vertikální rychlosti (variometr);
  - 6) případně stabilizovaného kurzu a
  - 7) případně Machova čísla, pokud jsou rychlostní omezení vyjádřena Machovým číslem.

### **SPO.IDE.A.125 Provoz podle pravidel IFR – letové a navigační přístroje a přidružené vybavení**

Letouny provozované podle pravidel IFR jsou vybaveny:

- a) prostředky pro měření a zobrazování:
- 1) magnetického kurzu;
  - 2) času v hodinách, minutách a sekundách;
  - 3) tlakové nadmořské výšky;
  - 4) indikované rychlosti letu;
  - 5) vertikální rychlosti (variometr);

- 6) zataček a skluzu;
  - 7) letové polohy;
  - 8) stabilizovaného kurzu;
  - (9) teploty venkovního vzduchu a
  - 10) Machova čísla, pokud jsou rychlostní omezení vyjádřena Machovým číslem;
- b) prostředky pro indikaci nevyhovujícího napájení gyroskopických přístrojů.
- c) pokud jsou pro provoz předepsáni dva piloti, má druhý pilot k dispozici dodatečné samostatné prostředky zobrazování:
- 1) tlakové nadmořské výšky;
  - 2) indikované rychlosti letu;
  - 3) vertikální rychlosti (variometr);
  - 4) zataček a skluzu;
  - 5) letové polohy;
  - 6) stabilizovaného kurzu a
  - 7) případně Machova čísla, pokud jsou rychlostní omezení vyjádřena Machovým číslem;
- d) prostředky, které zabraňují nesprávné činnosti systému měřícího rychlost letu, požadovaného podle písm. a) odst. 4 a písm. c) odst. 2, v důsledku kondenzace nebo námrazy;
- e) v případě složitých motorových letounů:
- 1) náhradním zdrojem statického tlaku;
  - 2) držákem mapy v místě zabezpečujícím její čitelnost, v němž může být mapa při nočním provozu osvětlena;
  - 3) druhým samostatným přístrojem pro měření a zobrazování letové polohy, pokud není již zastavěn v souladu s požadavkem písm. e) bodu 1); a
  - 4) nouzovým zdrojem elektrické energie nezávislým na hlavním systému elektrických zdrojů pro napájení a osvětlení přístroje ukazujícího letovou polohu po dobu nejméně 30 minut. Nouzový zdroj se uvede do činnosti automaticky po úplném selhání hlavního systému energetických zdrojů a na přístrojové desce je zřetelná indikace napájení přístroje udávajícího letovou polohu z nouzového zdroje.

### **SPO.IDE.A.126 Dodatečné vybavení pro jednopilotní provoz podle pravidel IFR**

Složitě motorové letouny provozované podle pravidel IFR s jedním pilotem jsou vybaveny autopilotem alespoň s režimem automatického udržování výšky a kurzu.

### **SPO.IDE.A.130 Systém výstrahy nebezpečné blízkosti terénu (TAWS)**

Letouny s turbínovým pohonem, které mají maximální schválenou vzletovou hmotnost (MCTOM) větší než 5 700 kg, jsou vybaveny systémem TAWS, který splňuje požadavky na:

- a) vybavení pro třídu A, jak je stanoveno v přijatelné normě, v případě letounů, kterým bylo vydáno individuální osvědčení letové způsobilosti (CofA) poprvé po 1. lednu 2011; nebo
- b) vybavení pro třídu B, jak je stanoveno v přijatelné normě, v případě letounů, kterým bylo vydáno individuální osvědčení letové způsobilosti (CofA) poprvé 1. ledna 2011 nebo dříve.

#### **SPO.IDE.A.131 Palubní protisrážkový systém (ACAS)**

Pokud nebylo nařízením (EU) č. 1332/2011 stanoveno jinak, letouny s turbínovým pohonem, které mají maximální schválenou vzletovou hmotnost (MCTOM) větší než 5 700 kg, jsou vybaveny systémem ACAS II.

#### **SPO.IDE.A.132 Palubní vybavení na zjišťování meteorologických podmínek – složité motorové letouny**

Palubním vybavením na zjišťování meteorologických podmínek jsou vybaveny následující letouny provozované v noci nebo za meteorologických podmínek pro let podle přístrojů v oblastech, kde lze na trati očekávat výskyt bouřek nebo jiných meteorologických podmínek, které mohou být nebezpečné a které jsou pokládány za zjistitelné palubním vybavením na zjišťování meteorologických podmínek:

- a) letouny s přetlakovou kabinou;
- b) letouny s maximální schválenou vzletovou hmotností větší než 5 700 kg bez přetlakové kabiny.

#### **SPO.IDE.A.133 Dodatečné vybavení pro provoz v podmínkách námrazy v noci – složité motorové letouny**

- a) Letouny v očekávaných nebo skutečných podmínkách námrazy v noci jsou vybaveny prostředky k osvětlení nebo zjišťování tvořícího se ledu.
- b) Prostředky k osvětlení tvořícího se ledu nesmí ztěžovat členům posádky plnění jejich povinností oslňováním nebo odrazy.

#### **SPO.IDE.A.135 Systém palubního telefonu letové posádky**

Letouny řízené více než jedním členem letové posádky jsou vybaveny systémem palubního telefonu letové posádky, včetně náhlavních souprav a mikrofonů pro každého člena letové posádky.

#### **SPO.IDE.H.140 Zapisovač hlasu v pilotním prostoru**

- a) Zapisovačem hlasu v pilotním prostoru (CVR) jsou vybaveny tyto letouny:
  - 1) letouny s maximální schválenou vzletovou hmotností větší než 27 000 kg, kterým bylo vydáno individuální osvědčení letové způsobilosti poprvé 1. ledna 2016 nebo později; a
  - 2) letouny s maximální schválenou vzletovou hmotností větší než 2 250 kg;

- i) certifikované pro provoz s posádkou složenou nejméně ze dvou pilotů;
  - ii) vybavené proudovým motorem či proudovými motory nebo více než jedním turbovrtulovým motorem; a
  - iii) kterým bylo vydáno typové osvědčení poprvé 1. ledna 2016 nebo později.
- b) Zapisovač hlasu v pilotním prostoru je schopen uchovat údaje zapsané alespoň za období posledních 2 hodin provozu.
- c) Zapisovač hlasu v pilotním prostoru zapisuje ve vztahu k času:
- 1) radiotelefonní spojení vysílané nebo přijímané v prostoru letové posádky;
  - 2) dorozumívání členů letové posádky použitím palubního telefonu a palubního rozhlasu, je-li zastavěn;
  - 3) zvukové prostředí prostoru letové posádky, což zahrnuje bez přerušování akustické signály přijímané z každého používaného raménkového mikrofonu náhlavní soupravy nebo mikrofonu v masce; a
  - 4) hlasové nebo akustické signály označující prostředky pro navigaci a přiblížení zaváděné do sluchátek nebo reproduktorů.
- d) Zapisovač hlasu v pilotním prostoru začíná automaticky zapisovat dříve, než se letoun začne pohybovat vlastní silou, a pokračuje v zápisu do skončení letu, kdy letoun přestává být schopen pohybu vlastní silou.
- e) Kromě požadavků písmene d), je-li k dispozici elektrické napájení, začíná zapisovač hlasu v pilotním prostoru zapisovat co nejdříve v průběhu provádění kontrolních úkonů v pilotním prostoru před spouštěním motoru na začátku letu a zapisuje až do provedení kontrolních úkonů v pilotním prostoru bezprostředně následujících po zastavení motoru na konci letu.
- f) Zapisovač hlasu v pilotním prostoru má zařízení usnadňující určení jeho polohy ve vodě.

#### **SPO.IDE.A.145 Zapisovač letových údajů**

- a) Letouny s maximální schválenou vzletovou hmotností větší než 5 700 kg, kterým bylo vydáno individuální osvědčení letové způsobilosti poprvé 1. ledna 2016 nebo později, jsou vybaveny zapisovačem letových údajů (FDR), který používá digitální metodu zápisu a ukládání údajů do paměti a metodu pohotového vyhledávání takových údajů v paměťovém médiu.
- b) Zapisovač letových údajů zapisuje parametry potřebné ke stanovení přesné dráhy letu letounu, rychlosti, letové polohy, výkonu motoru, konfigurace a provozu a je schopen uchovat údaje zapsané alespoň za posledních 25 hodin provozu.
- c) Údaje jsou získávány z palubních zdrojů letounu, což umožňuje přesnou korelaci s informacemi zobrazovanými letové posádce.
- d) Zapisovač letových údajů začíná automaticky zapisovat údaje dříve, než se letoun začne pohybovat vlastní silou, a automaticky se zastaví, jakmile letoun přestane být schopen pohybu vlastní silou.
- e) Zapisovač letových údajů má zařízení usnadňující určení jeho polohy ve vodě.

**SPO.IDE.A.150 Záznamy komunikace datovým spojem**

- a) Letouny, kterým bylo vydáno individuální osvědčení letové způsobilosti poprvé 1. ledna 2016 nebo později a které mají schopnost provozovat komunikaci datovým spojem a u nichž se vyžaduje, aby byly vybaveny zapisovačem hlasu v pilotním prostoru (CVR), zaznamenávají podle možnosti prostřednictvím zapisovače:
- 1) zprávy v rámci komunikace datovým spojem související s komunikací s letovými provozními službami směřujícími do letounu a z letounu, včetně zpráv týkajících se:
    - i) zahájení komunikace datovým spojem;
    - ii) komunikace mezi řídícím letového provozu a pilotem;
    - iii) přehledu – adresného;
    - iv) leteckých informací;
    - v) je-li to s ohledem na architekturu systému proveditelné, přehledu – letadlového rozhlasového vysílání;
    - vi) je-li to s ohledem na architekturu systému proveditelné, údajů leteckého provozního řízení a
    - vii) je-li to s ohledem na architekturu systému proveditelné, grafiky;
  - 2) informace umožňující korelaci souvisejících záznamů spojených s komunikací datovým spojem uchovávaných mimo letoun; a
  - 3) informace o čase a prioritě zpráv v rámci komunikace datovým spojem s přihlédnutím k architektuře systému.
- b) Zapisovač používá digitální metodu zápisu a ukládání údajů a informací do paměti a metodu pohotového vyhledávání takových údajů. Metoda zápisu umožňuje spojení se zaznamenanými údaji na zemi.
- c) Zapisovač je schopen uchovávat zaznamenané údaje alespoň po dobu stanovenou pro zapisovač hlasu v pilotním prostoru v SPO.IDE.A.140.
- d) Zapisovač má zařízení usnadňující určení jeho polohy ve vodě.
- e) Požadavky na zahájení a ukončení zápisu zapisovače jsou stejné, jako požadavky na zahájení a ukončení zápisu v případě zapisovače hlasu v pilotním prostoru uvedené v SPO.IDE.A.140 písm. d) a e).

**SPO.IDE.A.155 Kombinovaný zapisovač letových údajů a hlasu v pilotním prostoru**

Dodržení požadavků na zapisovač hlasu v pilotním prostoru (CVR) a zapisovač letových údajů (FDR) lze dosáhnout prostřednictvím:

- a) jednoho kombinovaného zapisovače letových údajů a hlasu v pilotním prostoru, musí-li být letoun vybaven CVR nebo FDR; nebo
- b) dvou kombinovaných zapisovačů letových údajů a hlasu v pilotním prostoru, musí-li být letoun vybaven CVR a FDR.



**SPO.IDE.A.160 Sedadla, bezpečnostní pásy a zádržné systémy**

Letouny jsou vybaveny:

- a) sedadlem nebo pracovním místem pro každého člena posádky nebo specializovaného odborníka na palubě;
- b) bezpečnostním pásem na každém sedadle a zádržným zařízením pro každé pracovní místo;
- c) u jiných než složitých motorových letounů bezpečnostním pásem se zádržným systémem pro horní část trupu a s jednobodovým rozpínáním na každém sedadle letové posádky;
- d) u složitých motorových letounů bezpečnostním pásem se zádržným systémem pro horní část trupu a s jednobodovým rozpínáním a se zařízením, které automaticky zadrží horní část trupu cestujícího v případě rychlého zpomalení:
  - 1) pro každé sedadlo člena letové posádky a pro každé sedadlo vedle sedadla pilota a
  - 2) pro každé sedadlo pozorovatele umístěné v pilotním prostoru.

**SPO.IDE.A.165 Souprava první pomoci**

- a) Letouny jsou vybaveny soupravou první pomoci.
- b) Souprava první pomoci je:
  - 1) snadno dostupná pro použití a
  - 2) obměňována tak, aby nedošlo k zastarání vybavení.

**SPO.IDE.A.170 Doplnková dodávka kyslíku – letouny s přetlakovou kabinou**

- a) Letouny s přetlakovou kabinou provozované v letových nadmořských výškách, pro které je předepsána dodávka kyslíku v souladu s písmenem b), jsou vybaveny zásobníky kyslíku a dýchacími přístroji schopnými uchovávat a dodávat předepsané množství kyslíku.
- b) Letouny s přetlakovou kabinou provozované v letových nadmořských výškách, ve kterých tlaková nadmořská výška v prostoru pro cestující je větší než 10 000 ft, mají na palubě zásobu kyslíku postačující pro zásobení: všech členů posádky a specializovaných odborníků alespoň:
  - 1) po celou dobu, kdy tlaková nadmořská výška v kabině je větší než 15 000 ft, nejméně však po dobu 10 minut;
  - 2) po celou dobu, kdy v případě ztráty přetlaku a s přihlédnutím k okolnostem letu tlaková nadmořská výška v pilotním prostoru a prostoru kabiny bude mezi 14 000 ft a 15 000 ft;
  - 3) po celou dobu přesahující 30 minut, kdy tlaková nadmořská výška v pilotním prostoru a prostoru kabiny bude mezi 10 000 ft a 14 000 ft; a
  - 4) po dobu nejméně 10 minut u letounů provozovaných v tlakových nadmořských výškách nad 25 000 ft nebo provozovaných v nižších nadmořských výškách za

podmínek, které jim neumožní bezpečně sestoupit během 4 minut do tlakové nadmořské výšky 13 000 ft.

- c) Letouny s přetlakovou kabinou provozované v letových nadmořských výškách nad 25 000 ft jsou navíc vybaveny:
- 1) zařízením, které signalizuje letové posádce ztrátu přetlaku; a
  - 2) v případě složitých motorových letounů maskami pro členy letové posádky umožňujícími rychlé nasazení.

#### **SPO.IDE.A.175 Doplnková dodávka kyslíku – letouny bez přetlakové kabiny**

- a) Letouny bez přetlakové kabiny provozované v letových nadmořských výškách, pro které je předepsána dodávka kyslíku v souladu s písmenem b), jsou vybaveny zásobníky kyslíku a dýchacími přístroji schopnými uchovávat a dodávat předepsané množství kyslíku.
- b) Letouny bez přetlakové kabiny provozované v letových nadmořských výškách, ve kterých tlaková nadmořská výška v prostoru kabiny je větší než 10 000 ft mají na palubě zásobu kyslíku postačující pro zásobení:
- 1) všech členů posádky po celou dobu přesahující 30 minut, kdy tlaková nadmořská výška v prostoru kabiny bude mezi 10 000 ft a 13 000 ft; a
  - 2) všech osob na palubě po celou dobu, kdy tlaková nadmořská výška v prostoru kabiny bude větší než 13 000 ft.
- c) Aniž jsou dotčena ustanovení písmene b), pobyt po vymezenou dobu ve výšce mezi 13 000 ft a 16 000 ft může být proveden bez dodávek kyslíku v souladu s SPO.OP.195 písm. b).

#### **SPO.IDE.A.180 Ruční hasicí přístroje**

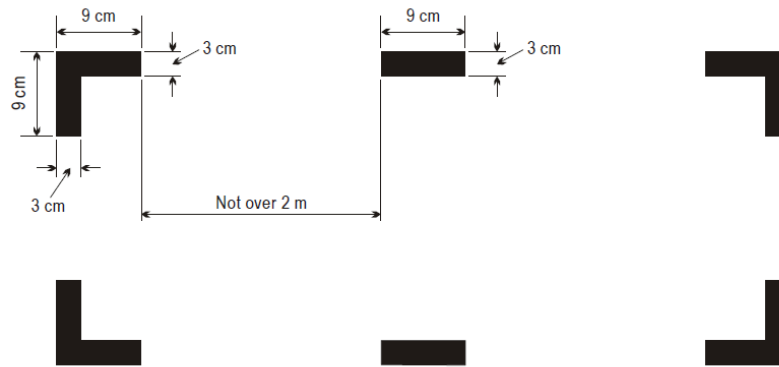
- a) Letouny, vyjma turistických motorových kluzáků (TMG), jsou vybaveny alespoň jedním ručním hasicím přístrojem:
- 1) v pilotním prostoru a
  - 2) v každém prostoru kabiny, který je oddělen od pilotního prostoru, vyjma případů, kdy je tento prostor snadno přístupný pro letovou posádku.
- b) Druh a množství hasicích látek pro předepsané hasicí přístroje vhodné pro druhy požárů, které mohou pravděpodobně vzniknout v prostoru, pro něž je hasicí přístroj určen, a v prostorech pro osoby na palubě, má za cíl minimalizovat nebezpečí koncentrace jedovatých plynů.

#### **SPO.IDE.A.181 Havarijní sekery a páčidla**

Letouny s maximální schválenou vzletovou hmotností větší než 5 700 kg jsou vybaveny alespoň jednou havarijní sekerou nebo páčidlem umístěnými v pilotním prostoru.

**SPO.IDE.A.185 Označení míst pro vniknutí do trupu letadla**

Pokud jsou na trupu letounu označena místa vhodná pro vniknutí záchranných čet v naléhavém případě, jsou označena tak, jak je znázorněno na obrázku 1.

**Obrázek 1: Označení míst pro vniknutí do trupu letadla****SPO.IDE.A.190 Polohový maják nehody (ELT)**

- a) Letouny jsou vybaveny:
- 1) polohovým majákem nehody jakéhokoli druhu, pokud jim bylo vydáno individuální osvědčení letové způsobilosti poprvé 1. července 2008 nebo dříve;
  - 2) automatickým polohovým majákem nehody, pokud jim bylo vydáno individuální osvědčení letové způsobilosti poprvé po 1. červenci 2008; nebo
  - 3) záchranným polohovým majákem nehody (ELT(S)) nebo osobním polohovým majákem (PLB), který má na sobě některý z členů posádky nebo některý ze specializovaných odborníků, pokud byl letoun certifikován pro maximální konfiguraci sedadel pro cestující šest nebo méně.
- b) Polohové majáky nehody jakéhokoli druhu nebo osobní polohové majáky musí být schopny vysílat souběžně na kmitočtech 121,5 MHz a 406 MHz.

**SPO.IDE.A.195 Let nad vodou**

- a) Níže uvedené letouny jsou vybaveny záchrannými vestami pro každou osobu na palubě, které buď mají osoby oblečeny na sobě, nebo jsou uloženy na místě snadno dostupném ze sedadla nebo pracovního místa osob, pro něž jsou určeny:
- 1) jednomotorové pozemní letouny, pokud:
    - i) přelétávají vodní plochu ve vzdálenosti větší, než ze které mohou dosáhnout pevniny klouzavým letem; nebo
    - ii) vzlétají nebo přistávají na letišti nebo provozním místě, na němž podle názoru velícího pilota dráha letu při vzletu nebo přiblížení vede nad vodou tak, že by bylo pravděpodobné nouzové přistání na vodě;
  - 2) vodní letouny provozované nad vodou a

- 3) letouny provozované ve větší vzdálenosti od pevniny, na které je možné nouzově přistát, než odpovídá 30 minutám letu normální cestovní rychlostí nebo 50 NM, je-li tato vzdálenost menší.
- b) Všechny záchranné vesty jsou vybaveny prostředky elektrického osvětlení v zájmu usnadnění zjištění polohy osob.
- c) Vodní letouny provozované nad vodou jsou vybaveny:
  - 1) vlečnou kotvou a ostatním vybavením nezbytným k tomu, aby se usnadnilo poutání, kotvení nebo manévrování letounu na vodě, které je vhodné z hlediska jeho velikosti, hmotnosti a ovladatelnosti; a
  - 2) případně vybavením pro vydávání zvukových signálů, které je předepsáno příslušnými mezinárodními předpisy pro zabránění srážkám na moři.
- d) Velící pilot letounu provozovaného ve větší vzdálenosti od pevniny, na které je možné nouzově přistát, než odpovídá 30 minutám letu normální cestovní rychlostí nebo 50 NM, je-li tato vzdálenost menší, stanoví rizika ohrožující životy osob na palubě letounu v případě nouzového přistání na vodě a na základě toho rozhodne, zda bude na palubě:
  - 1) vybavení k vydávání tísňových signálů;
  - 2) dostatečný počet záchranných člunů pro všechny osoby na palubě, které jsou uloženy tak, aby v případě nouze mohly být snadno použity; a
  - 3) záchranné vybavení sloužící k zachování života a vhodné pro let, který má být proveden.

### **SPO.IDE.A.200 Vybavení pro přežití**

- a) Letouny provozované v oblastech, v nichž by pátrání a záchrana byly zvlášť obtížné, jsou vybaveny:
  - 1) signalizačním vybavením k vydávání tísňových signálů;
  - 2) alespoň jedním záchranným polohovým majákem nehody (ELT(S)) a
  - 3) dalším vybavením pro přežití pro prolétávanou trať s přihlédnutím k počtu osob na palubě.
- b) Další vybavení pro přežití uvedené v písm. a) bodě 3 nemusí být na palubě, jestliže letoun:
  - 1) zůstává ve vzdálenosti od prostoru, v němž by pátrání a záchrana nebyly zvláště obtížné, odpovídající:
    - i) 120 minutám letu cestovní rychlostí s jedním nepracujícím motorem (OEI) pro letouny schopné pokračovat v letu na letiště, vysadí-li kritický(é) motor(y) v libovolném bodu na trati nebo plánované odchylky od trati; nebo
    - ii) 30 minutám letu cestovní rychlostí pro všechny ostatní letouny;nebo
  - 2) zůstává ve vzdálenosti od pevniny vhodné pro nouzové přistání nepřesahující 90 minut letu cestovní rychlostí pro letouny s osvědčením v souladu s platnými standardy letové způsobilost.

**SPO.IDE.A.205 Prostředky individuální ochrany**

Každá osoba na palubě má na sobě prostředky individuální ochrany, které jsou přiměřené pro daný druh prováděného letu.

**SPO.IDE.A.210 Náhlavní souprava**

- a) Letouny jsou vybaveny náhlavní soupravou s raménkovým nebo rovnocenným mikrofonem pro každého člena letové posádky na jemu přiděleném pracovním místě v pilotním prostoru.
- b) Letouny provozované podle pravidel IFR nebo v noci jsou vybaveny klíčovacím tlačítkem na řízení podélného sklonu a řízení příčného náklonu pro každého předepsaného člena letové posádky.

**SPO.IDE.A.215 Rádiové komunikační vybavení**

- a) Letouny provozované podle pravidel IFR nebo v noci, nebo požadují-li to požadavky příslušného vzdušného prostoru, jsou vybaveny rádiovým komunikačním vybavením, které za obvyklých podmínek šíření radiových vln je schopno:
  - 1) vést obousměrnou komunikaci pro účely letištního řízení;
  - 2) přijímat meteorologické informace kdykoli během letu;
  - 3) vést obousměrnou komunikaci kdykoli během letu s leteckými stanicemi a na kmityčtech předepsaných příslušným úřadem a
  - 4) umožnit spojení na leteckém tísňovém kmitočtu 121,5 MHz.
- b) Je-li požadována více než jedna jednotka komunikačního vybavení, je každá z nich vzájemně nezávislá tak, aby selhání jedné nezpůsobilo selhání jakékoli jiné.

**SPO.IDE.A.220 Navigační vybavení**

- a) Letouny jsou vybaveny navigačním vybavením, které jim umožní postupovat v souladu s:
  - 1) letovým plánem letových provozních služeb, je-li k dispozici, a
  - 2) požadavky příslušného vzdušného prostoru.
- b) Letouny jsou vybaveny dostatečným navigačním vybavením zajišťujícím, že v případě poruchy jednoho z těchto vybavení v kterékoli fázi letu, umožní druhé vybavení bezpečnou navigaci v souladu s ustanoveními písmene a) nebo úspěšné provedení příslušných nouzových opatření.
- c) Letouny provozované na letech, při nichž je plánováno přistání za meteorologických podmínek pro let podle přístrojů (IMC), jsou vybaveny vhodným vybavením schopným poskytovat pomoc až do bodu, kdy je možné provést přistání podle viditelných orientačních bodů. Toto vybavení je schopno poskytovat pomoc na každém letišti, na němž se plánovalo přistání za meteorologických podmínek pro let podle přístrojů, nebo na kterémkoli určeném náhradním letišti.

**SPO.IDE.A.225 Odpovídač**

Je-li to předepsáno pro prolétávaný vzdušný prostor, jsou letouny vybaveny odpovídačem sekundárního přehledového radaru (SSR) vyhovujícím všem předepsaným požadavkům.

**Oddíl 2 – Vrtulníky****SPO.IDE.H.100 Přístroje a vybavení – obecná ustanovení**

- a) Přístroje a vybavení požadované v této hlavě jsou schvalovány v souladu s příslušnými požadavky na letovou způsobilost, jestliže jsou:
  - 1) používány letovou posádkou k řízení dráhy letu v souladu s SPO.IDE.H.215 a SPO.IDE.H.220 nebo
  - 2) zastavěny ve vrtulníku.
- b) Pro následující položky, pokud jsou požadovány v této hlavě, není vyžadováno schválení:
  - 1) přenosná kapesní svítilna;
  - 2) chronometr;
  - 3) držák map;
  - 4) souprava první pomoci;
  - 5) vybavení pro přežití a signalizačního vybavení a
  - 6) vlečná kotva a vybavení k poutání.
- c) Přístroje a vybavení, které nejsou požadovány v této hlavě, a jakékoli jiné vybavení, které není požadováno v jiných použitelných přílohách, ale jsou za letu na palubě, splňují tyto požadavky:
  - 1) informace poskytnuté těmito přístroji, vybavením nebo příslušenstvím nepoužívá letová posádka k dodržení požadavků přílohy I nařízení (ES) č. 216/2008 nebo SPO.IDE.H.215 a SPO.IDE.H.220;
  - 2) přístroje a vybavení neovlivní letovou způsobilost vrtulníku ani v případě poruchy nebo nesprávné činnosti.
- d) Přístroje a vybavení jsou snadno ovladatelné nebo dostupné z pracovního místa člena letové posádky, kterým mají být používány.
- e) Přístroje, které používá kterýkoli člen letové posádky, jsou uspořádány tak, aby danému členu letové posádky umožňovaly z jeho pracovního místa snadno vidět jejich údaje s pokud možno co nejmenší odchylkou od jeho polohy a zorného pole, které normálně má, dívá-li se dopředu ve směru letu.
- f) Veškeré požadované nouzové vybavení je snadno dostupné k okamžitému použití.

**SPO.IDE.H.105 Minimální vybavení pro let**

Let není zahájen, pokud je některý přístroj, vybavení nebo funkce vrtulníku předepsané pro zamýšlený let nefunkční nebo chybí, pokud:

- a) není vrtulník provozován v souladu se seznamem minimálního vybavení (MEL), je-li zaveden;
- b) v případě složitých motorových vrtulníků a všech vrtulníků používaných v obchodním provozu nemá provozovatel schválení příslušného úřadu provozovat vrtulník v rámci omezení základního seznamu minimálního vybavení (MMEL) nebo
- c) vrtulník nepodléhá povolení k letu vydanému v souladu s příslušnými požadavky na letovou způsobilost.

**SPO.IDE.H.115 Provozní světla**

Vrtulníky provozované v noci jsou vybaveny:

- a) systémem protisrážkových světel;
- b) polohovými/navigačními světly;
- c) přistávacím reflektorem;
- d) osvětlením napájeným z elektrické sítě vrtulníku, které zabezpečuje přiměřené osvětlení všech přístrojů a vybavení, které je nezbytné pro bezpečný provoz vrtulníku;
- e) osvětlením napájeným z elektrické sítě vrtulníku, které osvětluje všechny prostory pro cestující;
- f) přenosnou kapesní svítilnou pro každé pracovní místo člena posádky a
- g) světly vyhovujícími mezinárodním předpisům k předcházení srážkám na moři, pokud je vrtulník obojživelný.

**SPO.IDE.H.120 Provoz podle pravidel VFR – letové a navigační přístroje a přidružené vybavení**

- a) Vrtulníky provozované podle pravidel VFR ve dne jsou vybaveny prostředky pro měření a zobrazování:
  - 1) magnetického kurzu;
  - 2) času v hodinách, minutách a sekundách;
  - 3) tlakové nadmořské výšky;
  - 4) indikované rychlosti letu a
  - 5) skluzu.
- b) Vrtulníky provozované za meteorologických podmínek pro let za viditelnosti (VMC) nad vodou mimo dohled pevniny, nebo za podmínek VMC v noci, nebo je-li dohlednost menší než 1 500 m, nebo za podmínek, kdy vrtulník není možné udržet v žádoucí letové dráze, aniž by byl odkázán na jeden nebo více dalších přístrojů, jsou kromě položek uvedených v písmeni a) navíc vybaveny:
  - 1) prostředky pro měření a zobrazování:

- i) letové polohy;
  - ii) vertikální rychlosti (variometr) a
  - iii) stabilizovaného kurzu;
- 2) prostředky zobrazování nevyhovujícího napájení gyroskopických přístrojů a
  - 3) v případě složitých motorových vrtulníků prostředky, které zabraňují nesprávné činnosti systémů měřících rychlost letu, požadovaných podle písm. a) bodu 4, v důsledku kondenzace nebo námrazy.
- c) Jiné než složité motorové vrtulníky provozované, je-li dohlednost menší než 1 500 m nebo za podmínek, kdy letoun není možno udržet v žádoucí letové dráze, aniž by byl odkázán na jeden nebo více dodatečných přístrojů, jsou kromě položek stanovených v písmenech a) a b) navíc vybaveny prostředky, které zabraňují nesprávné činnosti systému měřícího rychlost letu, požadovaného v písm. a) bodě 4, v důsledku kondenzace nebo námrazy.
- d) Pokud jsou pro provoz předepsáni dva piloti, jsou vrtulníky vybaveny dodatečnými samostatnými prostředky zobrazování:
- 1) tlakové nadmořské výšky;
  - 2) indikované rychlosti letu;
  - 3) skluzu;
  - 4) případně letové polohy;
  - 5) případně vertikální rychlosti (variometr) a
  - 6) případně stabilizovaného kurzu.

### **SPO.IDE.H.125 Provoz podle pravidel IFR – letové a navigační přístroje a přidružené vybavení**

Vrtulníky provozované podle pravidel letu podle přístrojů (IFR) jsou vybaveny:

- a) prostředky pro měření a zobrazování:
  - 1) magnetického kurzu;
  - 2) času v hodinách, minutách a sekundách;
  - 3) tlakové nadmořské výšky;
  - 4) indikované rychlosti letu;
  - 5) vertikální rychlosti (variometr);
  - 6) skluzu;
  - 7) letové polohy;
  - 8) stabilizovaného kurzu a
  - 9) teploty venkovního vzduchu;
- b) prostředky pro indikaci nevyhovujícího napájení gyroskopických přístrojů;
- c) pokud jsou pro provoz předepsáni dva piloti, dodatečnými samostatnými prostředky zobrazování:



- 1) tlakové nadmořské výšky;
  - 2) indikované rychlosti letu;
  - 3) vertikální rychlosti (variometr);
  - 4) skluzu;
  - 5) letové polohy a
  - 6) stabilizovaného kurzu;
- d) prostředky, které zabraňují nesprávné činnosti systému měřícího rychlost letu, požadovaného podle písm. a) bodu 4 a písm. c) bodu 2, v důsledku kondenzace nebo námrazy;
- e) dodatečnými prostředky pro měření a zobrazování letové polohy jako záložním přístrojem a
- f) v případě složitých motorových vrtulníků:
- 1) náhradním zdrojem statického tlaku a
  - 2) držákem mapy v místě zabezpečujícím její čitelnost, v němž může být mapa při nočním provozu osvětlena.

#### **SPO.IDE.H.126 Dodatečné vybavení pro jednopilotní provoz podle pravidel IFR**

Vrtulníky provozované podle pravidel letu podle přístrojů (IFR) s jedním pilotem jsou vybaveny autopilotem alespoň s režimem automatického udržování výšky a kurzu.

#### **SPO.IDE.H.132 Palubní vybavení na zjišťování meteorologických podmínek – složitě motorové vrtulníky**

Vrtulníky provozované podle pravidel letu podle přístrojů (IFR) nebo v noci jsou vybaveny palubním vybavením na zjišťování meteorologických podmínek, pokud platná meteorologická hlášení uvádějí, že na trati lze očekávat výskyt bouřek nebo jiných meteorologických podmínek, které mohou být nebezpečné a které jsou pokládány za zjistitelné palubním vybavením na zjišťování meteorologických podmínek.

#### **SPO.IDE.H.133 Dodatečné vybavení pro provoz v podmínkách námrazy v noci – složitě motorové vrtulníky**

- a) Vrtulníky v očekávaných nebo skutečných podmínkách námrazy v noci jsou vybaveny prostředky k osvětlení nebo zjišťování tvořícího se ledu.
- b) Prostředky k osvětlení tvořícího se ledu nesmí ztěžovat členům posádky plnění jejich povinností oslňováním nebo odrazy.

#### **SPO.IDE.H.135 Systém palubního telefonu letové posádky**

Vrtulníky řízené více než jedním členem letové posádky jsou vybaveny systémem palubního telefonu letové posádky, včetně náhlavních souprav a mikrofonů pro každého člena letové posádky.

**SPO.IDE.H.140 Zapisovač hlasu v pilotním prostoru**

- a) Vrtulníky s maximální schválenou vzletovou hmotností větší než 7 000 kg, kterým bylo vydáno individuální osvědčení letové způsobilosti poprvé 1. ledna 2016 nebo později, jsou vybaveny zapisovačem hlasu v pilotním prostoru (CVR).
- b) Zapisovač hlasu v pilotním prostoru je schopen uchovat údaje zapsané alespoň za období posledních 2 hodin.
- c) Zapisovač hlasu v pilotním prostoru zapisuje ve vztahu k času:
  - 1) radiotelefonní spojení vysílané nebo přijímané v prostoru letové posádky;
  - 2) dorozumívání členů letové posádky použitím palubního telefonu a palubního rozhlasu, je-li zastavěn;
  - 3) zvukové prostředí prostoru letové posádky, což zahrnuje bez přerušování akustické signály přijímané z každého mikrofonu posádky; a
  - 4) hlasové nebo akustické signály označující prostředky pro navigaci a přiblížení zaváděné do sluchátek nebo reproduktorů.
- d) Zapisovač hlasu v pilotním prostoru (CVR) začíná automaticky zapisovat dříve, než se vrtulník začne pohybovat vlastní silou, a pokračuje v zápisu do skončení letu, kdy vrtulník přestává být schopen pohybu vlastní silou.
- e) Kromě požadavků písmene d), je-li k dispozici elektrické napájení, musí zapisovač hlasu v pilotním prostoru začít zapisovat co nejdříve v průběhu provádění kontrolních úkonů v pilotním prostoru před spouštěním motoru na začátku letu a zapisuje až do provedení kontrolních úkonů v pilotním prostoru bezprostředně následujících po zastavení motoru na konci letu.
- f) Zapisovač hlasu v pilotním prostoru má zařízení usnadňující určení jeho polohy ve vodě.

**SPO.IDE.H.145 Zapisovač letových údajů**

- a) Vrtulníky s maximální schválenou vzletovou hmotností větší než 3 175 kg, kterým bylo vydáno individuální osvědčení letové způsobilosti poprvé 1. ledna 2016 nebo později, jsou vybaveny zapisovačem letových údajů (FDR), který používá digitální metodu zápisu a ukládání údajů do paměti a metodu pohotového vyhledávání takových údajů v paměťovém médiu.
- b) Zapisovač letových údajů zapisuje parametry potřebné ke stanovení přesné dráhy letu vrtulníku, rychlosti, letové polohy, výkonu motoru, konfigurace a provozu a je schopen uchovat údaje zapsané alespoň za posledních 10 hodin provozu.
- c) Údaje jsou získávány z palubních zdrojů vrtulníku, což umožňuje přesnou korelaci s informacemi zobrazovanými letové posádce.
- d) Zapisovač letových údajů začíná automaticky zapisovat údaje dříve, než se vrtulník začne pohybovat vlastní silou, a automaticky se zastaví, jakmile vrtulník přestane být schopen pohybu vlastní silou.
- e) Zapisovač letových údajů má zařízení usnadňující určení jeho polohy ve vodě.

**SPO.IDE.H.150 Záznamy komunikace datovým spojem**

- a) Vrtulníky, kterým bylo vydáno individuální osvědčení letové způsobilosti poprvé 1. ledna 2016 nebo později a které mají schopnost provozovat komunikaci datovým spojem a u nichž se vyžaduje, aby byly vybaveny zapisovačem hlasu v pilotním prostoru (CVR), zaznamenávají podle možností prostřednictvím zapisovače:
- 1) zprávy v rámci komunikace datovým spojem související s komunikací s letovými provozními službami (ATS) směřujícími do vrtulníku a z vrtulníku, včetně zpráv týkajících se:
    - i) zahájení komunikace datovým spojem;
    - ii) komunikace mezi řídicím letového provozu a pilotem;
    - iii) přehledu – adresného;
    - iv) leteckých informací;
    - v) je-li to s ohledem na architekturu systému proveditelné, přehledu – letadlového rozhlasového vysílání;
    - vi) je-li to s ohledem na architekturu systému proveditelné, údajů leteckého provozního řízení a
    - vii) je-li to s ohledem na architekturu systému proveditelné, grafiky;
  - 2) informace umožňující korelaci souvisejících záznamů spojených s komunikací datovým spojem uchovávaných mimo vrtulník a
  - 3) informace o čase a prioritě zpráv v rámci komunikace datovým spojem s přihlédnutím k architektuře systému.
- b) Zapisovač používá digitální metodu zápisu a ukládání údajů a informací do paměti a metodu pohotového vyhledávání takových údajů. Metoda zápisu umožňuje spojení se zaznamenanými údaji na zemi.
- c) Zapisovač je schopen uchovávat zaznamenané údaje alespoň po dobu stanovenou pro zapisovač hlasu v pilotním prostoru v SPO.IDE.H.140.
- d) Zapisovač má zařízení usnadňující určení jeho polohy ve vodě.
- e) Požadavky na zahájení a ukončení zápisu zapisovače jsou stejné, jako požadavky na zahájení a ukončení zápisu v případě zapisovače hlasu v pilotním prostoru uvedené v SPO.IDE.H.140 písm. d) a e).

**SPO.IDE.H.155 Kombinovaný zapisovač letových údajů a hlasu v pilotním prostoru**

Dodržení požadavků na zapisovač hlasu v pilotním prostoru a zapisovač letových údajů lze dosáhnout prostřednictvím jednoho kombinovaného zapisovače letových údajů a hlasu v pilotním prostoru.

**SPO.IDE.H.160 Sedadla, bezpečnostní pásy a zádržné systémy**

- a) Vrtulníky jsou vybaveny:
- 1) sedadlem nebo pracovním místem pro každého člena posádky nebo specializovaného odborníka na palubě;

- 2) bezpečnostním pásem na každém sedadle a zádržným zařízením pro každé pracovní místo;
  - 3) u vrtulníků, kterým bylo vydáno individuální osvědčení letové způsobilosti poprvé po 31. červenci 1999, bezpečnostním pásem se zádržným systémem pro horní část trupu pro každé sedadlo; a
  - 4) bezpečnostním pásem se zádržným systémem pro horní část trupu se zařízením, které automaticky zadrží horní část trupu cestujícího v případě rychlého zpomalení, na každém sedadle letové posádky.
- b) Bezpečnostní pás se zádržným systémem pro horní část trupu má jednobodové rozpínání.

#### **SPO.IDE.H.165 Souprava první pomoci**

- a) Vrtulníky jsou vybaveny soupravou první pomoci.
- b) Souprava první pomoci je:
  - 1) snadno dostupná pro použití a
  - 2) obměňována tak, aby nedošlo k zastarání vybavení.

#### **SPO.IDE.H.175 Doplnková dodávka kyslíku – vrtulníky bez přetlakové kabiny**

- a) Vrtulníky bez přetlakové kabiny provozované v nadmořských výškách letu, pro které je předepsána dodávka kyslíku v souladu s písmenem b), jsou vybaveny zásobníky kyslíku a dýchacími přístroji schopnými uchovávat a dodávat předepsané množství kyslíku.
- b) Vrtulníky bez přetlakové kabiny provozované v letových nadmořských výškách, ve kterých tlaková nadmořská výška v prostoru pro cestující je větší než 10 000 ft, mají na palubě zásobu kyslíku postačující pro zásobení:
  - 1) všech členů posádky po celou dobu přesahující 30 minut, kdy tlaková nadmořská výška v prostoru pro cestující bude mezi 10 000 ft a 13 000 ft; a
  - 2) všech členů posádky a specializovaných odborníků po celou dobu, kdy tlaková nadmořská výška v prostoru pro cestující bude větší než 13 000 ft.
- c) Aniž jsou dotčena ustanovení písmene b), pobyt po vymezenou dobu ve výšce mezi 13 000 ft a 16 000 ft může být proveden bez dodávek kyslíku v souladu s SPO.OP.195 písm. b).

#### **SPO.IDE.H.180 Ruční hasicí přístroje**

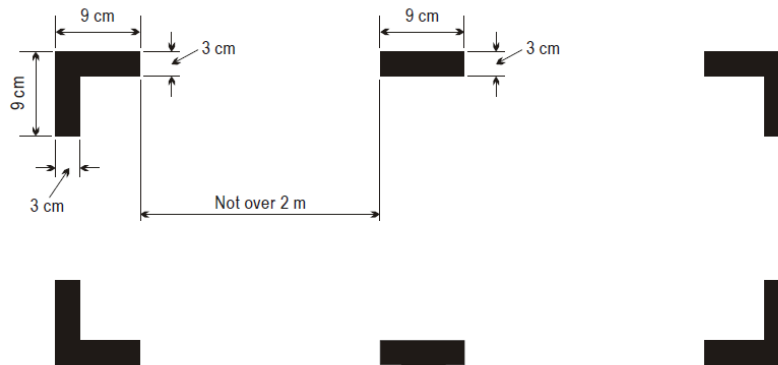
- a) Vrtulníky jsou vybaveny alespoň jedním ručním hasicím přístrojem:
  - 1) v pilotním prostoru a
  - 2) v každém prostoru pro cestující, který je oddělen od pilotního prostoru, vyjma případů, kdy je tento prostor snadno přístupný pro letovou posádku.
- b) Druh a množství hasicích látek pro předepsané hasicí přístroje vhodné pro druhy požárů, které mohou pravděpodobně vzniknout v prostoru, pro nějž je hasicí přístroj

určen, a v prostorech pro osoby na palubě, má za cíl minimalizovat nebezpečí koncentrace jedovatých plynů.

### SPO.IDE.H.185 Označení míst pro vniknutí do trupu letadla

Pokud jsou na trupu vrtulníku označena místa vhodná pro vniknutí záchraných čet v naléhavém případě, jsou označena tak, jak je znázorněno na obrázku 1.

**Obrázek 1: Označení míst pro vniknutí do trupu letadla**



### SPO.IDE.H.190 Polohový maják nehody (ELT)

- a) Vrtulníky, které mají maximální provozní konfiguraci sedadel pro cestující větší než šest, jsou vybaveny:
  - 1) automatickým polohovým majákem nehody (ELT) a
  - 2) jedním záchraným polohovým majákem nehody (ELT(S)) v záchraném člunu nebo v záchrané vestě, pokud je vrtulník provozován ve vzdálenosti od pevniny větší, než je vzdálenost, která odpovídá 3 minutám letu normální cestovní rychlostí.
- b) Vrtulníky, které mají maximální provozní konfiguraci sedadel pro cestující šest a méně, jsou vybaveny záchraným polohovým majákem nehody (ELT(S)) nebo osobním polohovým majákem (PLB), který má na sobě některý z členů posádky nebo některý ze specializovaných odborníků.
- c) Polohové majáky nehody jakéhokoli druhu nebo osobní polohové majáky musí být schopny vysílat souběžně na kmitočtech 121,5 MHz a 406 MHz.

### SPO.IDE.H.195 Let nad vodou – jiné než složité motorové vrtulníky

- a) Vrtulníky jsou vybaveny záchranými vestami pro každou osobu na palubě, které buď mají osoby oblečeny na sobě, nebo jsou uloženy na místě snadno dostupném ze sedadla nebo pracovního místa osob, pro něž jsou určeny, pokud:
  - 1) přelétávají vodní plochu ve vzdálenosti od pevniny, kterou nelze přeletět autorotací, kdy v případě poruchy kritického motoru není vrtulník schopen udržet vodorovný let; nebo

- 2) přelétávají vodní plochu ve vzdálenosti od pevniny větší, než je vzdálenost, která odpovídá 10 minutám letu normální cestovní rychlostí, kdy v případě poruchy kritického motoru je vrtulník schopen udržet vodorovný let; nebo
  - 3) vzlétající nebo přistávající na letištích nebo provozních místech, kde je dráha letu při vzletu nebo přiblížení nad vodou.
- b) Všechny záchranné vesty jsou vybaveny prostředky elektrického osvětlení v zájmu usnadnění zjištění polohy osob.
- c) Velící pilot vrtulníku provozovaného při letu nad vodou ve větší vzdálenosti od pevniny, než odpovídá 30 minutám letu normální cestovní rychlostí nebo 50 NM, je-li tato vzdálenost menší, stanoví rizika ohrožující životy osob na palubě vrtulníku v případě nouzového přistání na vodě a na základě toho rozhodne, zda bude na palubě:
- 1) vybavení k vydávání tísňových signálů;
  - 2) dostatečný počet záchranných člunů pro všechny osoby na palubě, které jsou uloženy tak, aby v případě nouze mohly být snadno použity; a
  - 3) záchranné vybavení sloužící k zachování života a vhodné pro let, který má být proveden.
- d) Velící pilot během rozhodování, zda si všechny osoby na palubě obléknou záchrannou vestu předepsanou v písmeni a), stanoví rizika ohrožující životy osob na palubě vrtulníku v případě nouzového přistání na vodě.

#### **SPO.IDE.H.197 Záchranné vesty – složité motorové vrtulníky**

- a) Vrtulníky jsou vybaveny záchrannými vestami pro každou osobu na palubě, které buď mají osoby oblečeny na sobě, nebo jsou uloženy na místě snadno dostupném ze sedadla nebo pracovního místa osob, pro něž jsou určeny, pokud:
- 1) jsou provozovány při letech nad vodou ve vzdálenosti od pevniny větší, než je vzdálenost, která odpovídá 10 minutám letu normální cestovní rychlostí, kdy v případě poruchy kritického motoru je vrtulník schopen udržet vodorovný let;
  - 2) jsou provozovány při letech nad vodou ve vzdálenosti od pevniny, kterou nelze přeletět autorotací, kdy v případě poruchy kritického motoru není vrtulník schopen udržet vodorovný let; nebo
  - 3) vzlétající nebo přistávající na letištích nebo provozních místech, kde dráha letu při vzletu nebo přiblížení vede nad vodou tak, že by v případě nehody bylo pravděpodobné nouzové přistání na vodě.
- b) Všechny záchranné vesty jsou vybaveny prostředky elektrického osvětlení v zájmu usnadnění zjištění polohy osob.

#### **SPO.IDE.H.198 Oděvy pro přežití – složité motorové vrtulníky**

Každá osoba na palubě musí mít oblečen oděv pro přežití posádky při letech:

- a) při letech nad vodou na podporu provozu v pobřežních vodách, a to ve vzdálenosti od pevniny větší, než je vzdálenost, která odpovídá 10 minutám letu normální cestovní rychlostí, kdy v případě poruchy kritického motoru je vrtulník schopen udržet vodorovný let, a pokud:

- 1) meteorologická hlášení nebo předpovědi dostupné velícímu pilotovi udávají, že teplota moře bude během letu menší než 10 °C, nebo
  - 2) překračuje-li předpokládaná doba na záchranu odhadovaný čas přežití;  
nebo
- b) tak rozhodl velící pilot na základě posouzení rizik s přihlédnutím k následujícím podmínkám:
- 1) při letech nad vodou ve vzdálenosti od pevniny, kterou nelze přeletět autorotací, nebo která je větší než vzdálenost pro bezpečné vynucené přistání, kdy v případě poruchy kritického motoru není vrtulník schopen udržet vodorovný let; a
  - 2) meteorologická hlášení nebo předpovědi dostupné velícímu pilotovi udávají, že teplota moře bude během letu menší než 10 °C.

### **SPO.IDE.H.199 Záchranné čluny, záchranné ELT a vybavení pro přežití pro dálkové lety nad vodou – složité motorové vrtulníky**

Vrtulníky provozované:

- a) při letech nad vodou ve vzdálenosti od pevniny větší, než je vzdálenost, která odpovídá 10 minutám letu normální cestovní rychlostí, kdy v případě poruchy kritického motoru je vrtulník schopen udržet vodorovný let, nebo
- b) při letech nad vodou ve vzdálenosti od pevniny větší, než je vzdálenost, která odpovídá 3 minutám letu normální cestovní rychlostí, kdy v případě poruchy kritického motoru vrtulník není schopen udržet vodorovný let, a jestliže tak rozhodl velící pilot na základě posouzení rizik, jsou vybaveny:
  - 1) nejméně jedním záchranným člunem se jmenovitou kapacitou nejméně rovnou maximálnímu počtu osob na palubě uskladněným tak, aby ho v případě nouze bylo možné snadno použít;
  - 2) nejméně jedním záchranným polohovým majákem nehody (ELT(S)) pro každý předepsaný záchranný člun; a
  - 3) záchranným vybavením, včetně prostředků k zachování života vhodných pro let, který má být proveden.

### **SPO.IDE.H.200 Vybavení pro přežití**

Vrtulníky provozované v oblastech, v nichž by pátrání a záchrana byly zvláště obtížné, jsou vybaveny:

- a) signalizačním vybavením k vydávání tísňových signálů;
- b) alespoň jedním záchranným polohovým majákem nehody (ELT(S)) a
- c) dalším vybavením pro přežití pro prolétávanou trať s přihlédnutím k počtu osob na palubě.

**SPO.IDE.H.201 Dodatečné požadavky pro vrtulníky provozované v pobřežních vodách v nehostinných mořských oblastech – složité motorové vrtulníky**

Vrtulníky provozované v pobřežních vodách v nehostinných mořských oblastech ve větší vzdálenosti od pevniny, než je vzdálenost, která odpovídá 10 minutám letu normální cestovní rychlostí v pobřežních vodách, splňují tyto požadavky:

- a) Pokud meteorologická hlášení nebo předpovědi dostupné velícímu pilotovi udávají, že teplota moře bude během letu menší než 10 °C nebo překračuje-li předpokládaná doba na záchranu vypočítaný čas přežití anebo je-li let naplánován na noc, pak všechny osoby na palubě musí být oblečeny do oděvů pro přežití.
- b) Všechny záchranné čluny na palubě v souladu s SPO.IDE.H.199 jsou umístěny tak, aby byly použitelné na moři, kde jsou charakteristiky pro nouzové přistání na vodě a plovací a vyvažovací charakteristiky vrtulníku vyhodnoceny jako odpovídající požadavkům osvědčování pro nouzové přistání na vodě.
- c) Vrtulník je vybaven systémem nouzového osvětlení napájeným ze samostatného zdroje osvětlujícím kabinu k usnadnění evakuace vrtulníku.
- d) Všechny nouzové východy, včetně nouzových východů posádky, a prostředky k jejich otevírání jsou zřetelně označeny značkami pro orientaci cestujících při použití těchto východů za denního světla nebo ve tmě. Tyto značky jsou provedeny tak, aby byly viditelné i v případě, že se vrtulník převrátí a kabina je potopena.
- e) Všechny dveře, které jsou určeny jako nouzové východy při nouzovém přistání na vodě a které nejsou odnímatelné, jsou vybaveny prostředky k zajištění v otevřené poloze, aby nebránily cestujícím v opuštění vrtulníku za všech podmínek na moři, a tyto nezůstanou nad maximální předepsanou úroveň ponoru vyhodnocenou pro nouzové přistání na vodu a plavání.
- f) Všechny dveře, okna nebo jiné otevírání v prostoru pro cestující osvědčené jako vhodné pro nouzové opuštění pod vodou, jsou příslušně vybaveny pro použití v nouzi.
- g) Specializovaní odborníci a členové posádky, pro něž jsou určeny záchranné vesty, jsou do nich oblečeni po celou dobu letu, pokud nejsou oblečeni do integrovaných oděvů pro přežití, které splňují kombinované požadavky na oděvy pro přežití a záchranné vesty.

**SPO.IDE.H.202 Vrtulníky certifikované pro činnost na vodě – různé vybavení**

Vrtulníky certifikované pro činnost na vodě jsou vybaveny:

- a) vlečnou kotvou a ostatním vybavením nezbytným k tomu, aby se usnadnilo poutání, kotvení nebo manévrování vrtulníku na vodě, které je vhodné z hlediska jeho velikosti, hmotnosti a ovladatelnosti, a
- b) případně vybavením pro vydávání zvukových signálů, které je předepsáno příslušnými mezinárodními předpisy pro zabránění srážkám na moři.

**SPO.IDE.H.203 Všechny vrtulníky při letech nad vodou – nouzové přistání na vodě**

Složité motorové vrtulníky provozované při letech nad vodou v nehostinném prostředí ve větší vzdálenosti od pevniny, než je vzdálenost, která odpovídá 10 minutám letu normální



cestovní rychlostí, a jiné než složité motorové vrtulníky přelétávající vodní plochu v nehostinném prostředí ve vzdálenosti od pevniny přesahující 50 NM jsou:

- a) navrženy pro přistání na vodě podle příslušného předpisu letové způsobilosti;
- b) certifikovány pro nouzové přistání na vodě podle příslušného předpisu letové způsobilosti nebo
- c) vybaveny nouzovým vybavením pro přistání na vodě.

### **SPO.IDE.H.205 Prostředky individuální ochrany**

Každá osoba na palubě má na sobě prostředky individuální ochrany, které jsou přiměřené pro daný druh prováděného letu.

### **SPO.IDE.H.210 Náhlavní souprava**

Jestliže je požadován radiokomunikační anebo radionavigační systém, vrtulníky jsou vybaveny náhlavní soupravou s raménkovým nebo rovnocenným mikrofonem a klíčovacím tlačítkem na řídicí páce pro každého předepsaného pilota, člena posádky a specializovaného odborníka na jeho pracovním místě.

### **SPO.IDE.H.215 Rádiové komunikační vybavení**

- a) Vrtulníky provozované podle pravidel IFR nebo v noci, nebo požadují-li to požadavky příslušného vzdušného prostoru, jsou vybaveny rádiovým komunikačním vybavením, které za obvyklých podmínek šíření radiových vln je schopno:
  - 1) vést obousměrnou komunikaci pro účely letištního řízení;
  - 2) přijímat meteorologické informace;
  - 3) vést obousměrnou komunikaci kdykoli během letu s leteckými stanicemi a na kmitočtech předepsaných příslušným úřadem a
  - 4) umožnit spojení na leteckém tísňovém kmitočtu 121,5 MHz.
- b) Je-li předepsána více než jedna jednotka komunikačního vybavení, je každá z nich vzájemně nezávislá tak, aby selhání jedné nezpůsobilo selhání jakékoli jiné.
- c) Je-li předepsán radiokomunikační systém, kromě systému palubního telefonu letové posádky požadovaného v SPO.IDE.H.135 jsou vrtulníky vybaveny klíčovacím tlačítkem na řídicí páce pro každého předepsaného pilota a člena posádky na jeho pracovním místě.

### **SPO.IDE.H.220 Navigační vybavení**

- a) Vrtulníky jsou vybaveny navigačním vybavením, které jim umožní postupovat v souladu s:
  - 1) letovým plánem letových provozních služeb, je-li k dispozici; a
  - 2) požadavky příslušného vzdušného prostoru.
- b) Vrtulníky jsou vybaveny dostatečným navigačním vybavením zajišťujícím, že v případě poruchy jednoho z těchto vybavení v kterékoli fázi letu umožní druhé

vybavení bezpečnou navigací v souladu s písmenem a) nebo úspěšné provedení příslušných nouzových opatření.

- c) Vrtulníky provozované na letech, při nichž je plánováno přistání za meteorologických podmínek pro let podle přístrojů (IMC), jsou vybaveny navigačním vybavením schopným poskytovat pomoc až do bodu, kdy je možné provést přistání podle viditelných orientačních bodů. Toto vybavení je schopno poskytovat pomoc na každém letišti, na němž se plánovalo přistání za meteorologických podmínek pro let podle přístrojů, nebo na kterémkoli určeném náhradním letišti.

### **SPO.IDE.H.225 Odpovídač**

Je-li to požadováno pro prolétávaný vzdušný prostor, jsou vrtulníky vybaveny odpovídačem sekundárního přehledového radaru (SSR) vyhovujícím všem předepsaným požadavkům.

## **Oddíl 3 – Kluzáky**

### **SPO.IDE.S.100 Přístroje a vybavení – všeobecná ustanovení**

- a) Přístroje a vybavení požadované v této hlavě jsou schvalovány v souladu s příslušnými požadavky na letovou způsobilost, jestliže jsou:
- 1) používány letovou posádkou k řízení dráhy letu v souladu s SPO.IDE.S.145 a SPO.IDE.S.150 nebo
  - 2) zastavěny v kluzáku.
- b) Pro následující položky, pokud jsou požadovány v této hlavě, není vyžadováno schválení:
- 1) přenosná kapesní svítilna;
  - 2) chronometr a
  - 3) vybavení pro přežití a signalizační vybavení.
- c) Přístroje a vybavení, které nejsou požadovány v této hlavě, a jakékoli jiné vybavení, které není požadováno v jiných použitelných přílohách, ale jsou za letu na palubě, splňují tyto požadavky:
- 1) informace poskytnuté těmito přístroji nebo vybavením nepoužívá letová posádka k dodržení požadavků přílohy I nařízení (ES) č. 216/2008 a
  - 2) přístroje a vybavení neovlivní letovou způsobilost kluzáku ani v případě poruchy nebo nesprávné činnosti.
- d) Přístroje a vybavení jsou snadno ovladatelné nebo dostupné z pracovního místa člena letové posádky, kterým mají být používány.
- e) Veškeré požadované nouzové vybavení je snadno dostupné k okamžitému použití.

**SPO.IDE.S.105 Minimální vybavení pro let**

Let není zahájen, jestliže je některý přístroj, vybavení nebo funkce kluzáku předepsané pro zamýšlený let nefunkční nebo chybí, pokud:

- a) není kluzák provozován v souladu se seznamem minimálního vybavení (MEL), byl-li stanoven; nebo
- b) kluzák nepodléhá povolení k letu vydanému v souladu s příslušnými požadavky na letovou způsobilost.

**SPO.IDE.S.115 Provoz podle pravidel VFR – letové a navigační přístroje**

- a) Kluzáky provozované podle pravidel VFR ve dne jsou vybaveny prostředky pro měření a zobrazování:
  - 1) v případě motorových kluzáků, magnetického kurzu;
  - 2) času v hodinách, minutách a sekundách;
  - 3) tlakové nadmořské výšky a
  - 4) indikované rychlosti letu.
- b) Kluzáky provádějící lety za podmínek, kdy kluzák není možné udržet v žádoucí letové dráze, aniž by byl odkázán na jeden nebo více dodatečných přístrojů, jsou kromě položek stanovených v písmeni a) navíc vybaveny prostředky pro měření a zobrazování:
  - 1) vertikální rychlosti (variometr);
  - 2) letové polohy nebo zatáček a skluzu a
  - 3) magnetického kurzu.

**SPO.IDE.S.120 Létání v oblačnosti – letové a navigační přístroje**

Kluzáky provádějící lety v oblačnosti jsou vybaveny prostředky pro měření a zobrazování:

- a) magnetického kurzu;
- b) času v hodinách, minutách a sekundách;
- c) tlakové nadmořské výšky;
- d) indikované rychlosti letu;
- e) vertikální rychlosti (variometr) a
- f) letové polohy nebo zatáček a skluzu.

**SPO.IDE.S.125 Sedadla a zádržné systémy**

- a) Kluzáky jsou vybaveny:
  - 1) sedadlem pro každou osobu na palubě a
  - 2) bezpečnostním pásem se zádržným systémem pro horní část trupu na každém sedadle podle letové příručky.

- b) Bezpečnostní pás se zádržným systémem pro horní část trupu má jednobodové rozpínání.

### **SPO.IDE.S.130 Doplnková dodávka kyslíku**

Kluzáky provozované v tlakových nadmořských výškách nad 10 000 ft jsou vybaveny zásobníky kyslíku a dýchacími přístroji se zásobou kyslíku postačující pro zásobení:

- a) členů posádky po celou dobu překračující 30 minut, kdy je tlaková nadmořská výška mezi 10 000 ft a 13 000 ft; a
- b) všech členů posádky a specializovaných odborníků po celou dobu, kdy je tlaková nadmořská výška větší než 13 000 ft.

### **SPO.IDE.S.135 Let nad vodou**

Velící pilot kluzáku provozovaného nad vodou stanoví rizika ohrožující životy osob na palubě kluzáku v případě nouzového přistání na vodě a na základě toho rozhodne, zda budou na palubě:

- a) záchranné vesty nebo odpovídající plovací zařízení pro každou osobu na palubě, které buď mají osoby oblečeny na sobě, nebo jsou uloženy na místě snadno dostupném ze sedadla osob, pro něž jsou určeny;
- b) polohový maják nehody (ELT) nebo osobní polohový maják (PLB), který má na sobě některý z členů posádky nebo některý ze specializovaných odborníků a který je schopen vysílat souběžně na kmitočtech 121,5 MHz a 406 MHz; a
- c) vybavení k vydávání tísňových signálů, pokud je let vykonáván:
  - 1) nad vodou ve vzdálenosti větší, než ze které může dosáhnout pevniny klouzavým letem; nebo
  - 2) tam, kde dráha letu při vzletu nebo přiblížení vede nad vodou tak, že by v případě nehody bylo pravděpodobné nouzové přistání na vodě.

### **SPO.IDE.S.140 Vybavení pro přežití**

Kluzáky provozované v oblastech, v nichž by pátrání a záchrana byly zvláště obtížné, jsou vybaveny takovým signalizačním vybavením a záchranným vybavením, které je vhodné pro přelétávanou oblast.

### **SPO.IDE.S.145 Rádiové komunikační vybavení**

- a) Je-li to požadováno pro prolétávaný vzdušný prostor, jsou kluzáky vybaveny rádiovým komunikačním vybavením schopným vést obousměrnou komunikaci s leteckými stanicemi nebo na kmitočtech, jež splňují požadavky vzdušného prostoru.
- b) Rádiové komunikační vybavení, je-li vyžadováno podle písmene a), musí umožňovat spojení na leteckém tísňovém kmitočtu 121,5 MHz.

**SPO.IDE.S.150 Navigační vybavení**

Kluzáky jsou vybaveny veškerým potřebným navigačním vybavením, které jim umožní pokračovat v letu v souladu s:

- a) letovým plánem letových provozních služeb, je-li to použitelné; a
- b) požadavky příslušného vzdušného prostoru.

**SPO.IDE.S.155 Odpovídač**

Je-li to požadováno pro prolétávaný vzdušný prostor, jsou kluzáky vybaveny odpovídačem sekundárního přehledového radaru (SSR) vyhovujícím všem předepsaným požadavkům.

**Oddíl 4 – Balony****SPO.IDE.B.100 Přístroje a vybavení – obecná ustanovení**

- a) Přístroje a vybavení požadované v této hlavě jsou schvalovány v souladu s příslušnými požadavky na letovou způsobilost, jestliže jsou:
  - 1) používány letovou posádkou k řízení dráhy letu v souladu SPO.IDE.B.145 nebo
  - 2) zastavěny v balonu.
- b) Pro následující položky, pokud jsou požadovány v této hlavě, není vyžadováno schválení:
  - 1) přenosné kapesní svítilny;
  - 2) chronometr;
  - 3) souprava první pomoci a
  - 4) vybavení pro přežití a signalizační vybavení.
- c) Přístroje a vybavení, které nejsou požadovány v této hlavě, a jakékoli jiné vybavení, které není požadováno v jiných použitelných přílohách, ale jsou za letu na palubě, splňují tyto požadavky:
  - 1) informace poskytnuté těmito přístroji nebo vybavením nepoužívá letová posádka k dodržení požadavků přílohy I nařízení (ES) č. 216/2008 a
  - 2) přístroje a vybavení neovlivní letovou způsobilost balonu ani v případě poruchy nebo nesprávné činnosti.
- d) Přístroje a vybavení jsou snadno ovladatelné z pracovního místa člena letové posádky, kterým mají být používány.
- e) Veškeré požadované nouzové vybavení je snadno dostupné k okamžitému použití.

**SPO.IDE.B.105 Minimální vybavení pro let**

Let není zahájen, jestliže je některý přístroj, vybavení nebo funkce balonu předepsané pro zamýšlený let nefunkční nebo chybí, pokud:

- a) není balon provozován v souladu se seznamem minimálního vybavení (MEL), byl-li stanoven; nebo
- b) balon nepodléhá povolení k letu vydanému v souladu s příslušnými požadavky na letovou způsobilost.

### **SPO.IDE.B.110 Provozní světla**

Balony provozované v noci jsou vybaveny:

- a) polohovými/navigačními světly;
- b) prostředky, které zabezpečují přiměřené osvětlení všech přístrojů a vybavení, které je nezbytné pro bezpečný provoz balonu;
- c) přenosnou kapesní svítilnou a
- d) u horkovzdušných vzducholodí:
  - 1) přistávacím reflektorem a
  - 2) antikolizním světlem.

### **SPO.IDE.B.115 Provoz podle pravidel VFR – letové a navigační přístroje a přidružené vybavení**

Balony provozované podle pravidel VFR ve dne jsou vybaveny:

- a) prostředky pro zobrazování směru snosu a
- b) prostředky pro měření a zobrazování:
  - 1) času v hodinách, minutách a sekundách;
  - 2) vertikální rychlosti (variometr), je-li to předepsáno letovou příručkou (AFM); a
  - 3) tlakové nadmořské výšky, požaduje-li to letová příručka (AFM), požadují-li to požadavky vzdušného prostoru nebo pokud musí být kontrolována nadmořská výška kvůli použití kyslíku.

### **SPO.IDE.B.120 Souprava první pomoci**

- a) Balony jsou vybaveny soupravou první pomoci.
- b) Souprava první pomoci je:
  - 1) snadno dostupná pro použití a
  - 2) obměňována tak, aby nedošlo k zastarání vybavení.

### **SPO.IDE.B.121 Doplnková dodávka kyslíku**

Balony provozované v tlakových nadmořských výškách nad 10 000 ft jsou vybaveny zásobníky kyslíku a dýchacími přístroji se zásobou kyslíku postačující pro zásobení:

- a) členů posádky po celou dobu překračující 30 minut, kdy bude tlaková nadmořská výška mezi 10 000 ft a 13 000 ft; a

- b) všech členů posádky a specializovaných odborníků po celou dobu, kdy bude tlaková nadmořská výška větší než 13 000 ft.

### **SPO.IDE.B.125 Ruční hasicí přístroje**

Teplovzdušné balony jsou vybaveny alespoň jedním ručním hasicím přístrojem.

### **SPO.IDE.B.130 Let nad vodou**

Velící pilot balonu provozovaného nad vodou stanoví rizika ohrožující životy osob na palubě balonu v případě nouzového přistání na vodě a na základě toho rozhodne, zda budou na palubě:

- a) záchranné vesty nebo odpovídající plovací zařízení pro každou osobu na palubě, které buď mají osoby oblečeny na sobě, nebo jsou uloženy na místě snadno dostupném ze sedadla osob, pro něž jsou určeny;
- b) polohový maják nehody (ELT) nebo osobní polohový maják (PLB), který má na sobě některý z členů posádky nebo některý ze specializovaných odborníků a který je schopný vysílat souběžně na kmitočtech 121,5 MHz a 406 MHz; a
- c) vybavení k vydávání tísňových signálů.

### **SPO.IDE.B.135 Vybavení pro přežití**

Balony provozované v oblastech, v nichž by pátrání a záchrana byly zvláště obtížné, jsou vybaveny takovým signalizačním vybavením a záchranným vybavením, které je vhodné pro přelétávanou oblast.

### **SPO.IDE.B.140 Různé vybavení**

Balony jsou vybaveny ochrannými rukavicemi pro každého člena posádky.

- a) Teplovzdušné balony a smíšené balony jsou vybaveny:
  - 1) náhradním zapalovacím zdrojem;
  - 2) prostředky pro měření a indikaci množství paliva;
  - 3) hasicí rouškou nebo ohnivzdornou pokrývkou a
  - 4) manévrovacím lanem o délce alespoň 25 m.
- b) Plynové balony jsou vybaveny nožem.

### **SPO.IDE.B.145 Rádiové komunikační vybavení**

- a) Je-li to požadováno pro prolétávaný vzdušný prostor, jsou balony vybaveny rádiovým komunikačním vybavením schopným vést obousměrnou komunikaci s leteckými stanicemi nebo na kmitočtech, jež splňují požadavky vzdušného prostoru.
- b) Rádiové komunikační vybavení, je-li vyžadováno podle písmene a), musí umožňovat spojení na leteckém tísňovém kmitočtu 121,5 MHz.

**SPO.IDE.B.150 Odpovídač**

Je-li to požadováno pro prolétávaný vzdušný prostor, jsou balony vybaveny odpovídačem sekundárního přehledového radaru (SSR) vyhovujícím všem předepsaným požadavkům.



## Hlava E – Zvláštní požadavky

### Oddíl 1 – Lety vrtulníků s vnějším podvěšeným břemenem (HESLO)

#### SPO.SPEC.HESLO.100 Standardní provozní postupy

- a) Provozovatel posoudí složitost dané činnosti s cílem stanovit možnosti ohrožení a s nimi spojená rizika, které s sebou nese tento druh provozu;
- b) Provozovatel stanoví standardní provozní postupy s požadavky na:
  - 1) vybavení, které má být převáženo na palubě, včetně jeho případných provozních omezení a příslušných záznamů v seznamu minimálního vybavení;
  - 2) složení posádky, požadované zkušenosti členů posádky a specializovaných odborníků;
  - 3) odpovídající výcvik členů posádky a specializovaných odborníků potřebný pro plnění jejich úkolů, a kvalifikaci a jmenování osob poskytujících takový výcvik pro členy posádky a specializované odborníky;
  - 4) odpovědnosti a povinnosti členů posádky a specializovaných odborníků;
  - 5) kritéria výkonnosti, která musí být splněna pro provádění letů HESLO;
  - 6) normální, mimořádné a nouzové postupy pro členy posádky a specializované odborníky.

#### SPO.SPEC.HESLO.105 Zvláštní vybavení pro lety HESLO

Vrtulník je vybaven alespoň:

- a) jedním zrcadlem pro bezpečnost nákladu nebo jinými prostředky umožňujícími sledovat hák(y) /náklad a
- b) jedním měřičem nákladů, pokud neexistuje jiná metoda pro stanovení hmotnosti nákladu.

#### SPO.SPEC.HESLO.110 Doprava nebezpečného zboží

Provozovatel přepravující nebezpečné zboží do neosídlených míst a vzdálených oblastí nebo z takových míst a oblastí, požádá příslušný úřad o výjimku z ustanovení Technických instrukcí, jestliže má v úmyslu nevyhovět jiným požadavkům uvedených instrukcí.

### Oddíl 2 – Lety s vnějším lidským nákladem (HEC)

#### SPO.SPEC.HEC.100 Standardní provozní postupy

- a) Provozovatel posoudí složitost dané činnosti s cílem stanovit možnosti ohrožení a s nimi spojená rizika, které s sebou nese tento druh provozu;
- b) Provozovatel stanoví standardní provozní postupy s požadavky na:

- 1) vybavení, které má být převáženo na palubě, včetně jeho případných provozních omezení a příslušných záznamů v seznamu minimálního vybavení;
- 2) složení posádky, požadované zkušenosti členů posádky a specializovaných odborníků;
- 3) odpovídající výcvik členů posádky a specializovaných odborníků potřebný pro plnění jejich úkolů, a kvalifikaci a jmenování osob poskytujících takový výcvik pro členy posádky a specializované odborníky;
- 4) odpovědnosti a povinnosti členů posádky a specializovaných odborníků;
- 5) kritéria výkonnosti, která musí být splněna pro provádění letů HEC;
- 6) normální, mimořádné a nouzové postupy pro členy posádky a specializované odborníky.

### **SPO.SPEC.HEC.105 Zvláštní vybavení pro lety HEC**

- a) Vrtulník je vybaven:
  - 1) vybavením pro provoz s vrtulníkovým jeřábem;
  - 2) hákem pro zavěšení nákladu;
  - 3) jedním zrcadlem pro bezpečnost nákladu nebo jinými prostředky umožňujícími sledovat hák a
  - 4) jedním měřičem nákladu, pokud neexistuje jiná metoda pro stanovení hmotnosti nákladu.
- b) Zástavba veškerého vybavení pro provoz s vrtulníkovým jeřábem a háku pro zavěšení nákladu a jakékoli jejich následné úpravy musí mít schválení letové způsobilosti odpovídající zamýšlené funkci.

### **Oddíl 3 – Lety s padákovými seskoky (PAR)**

#### **SPO.SPEC.PAR.100 Standardní provozní postupy**

- a) Provozovatel posoudí složitost dané činnosti s cílem stanovit možnosti ohrožení a s nimi spojená rizika, které s sebou nese tento druh provozu;
- b) Provozovatel stanoví standardní provozní postupy s požadavky na:
  - 1) vybavení, které má být převáženo na palubě, včetně jeho provozních omezení a příslušných záznamů v seznamu minimálního vybavení, je-li to použitelné;
  - 2) složení posádky, požadované zkušenosti členů posádky a specializovaných odborníků;
  - 3) odpovídající výcvik členů posádky a specializovaných odborníků potřebný pro plnění jejich úkolů, a kvalifikaci a jmenování osob poskytujících takový výcvik pro členy posádky a specializované odborníky;
  - 4) odpovědnosti a povinnosti členů posádky a specializovaných odborníků;
  - 5) kritéria výkonnosti, která musí být splněna pro provádění letů s padákovými seskoky;

- 6) normální, mimořádné a nouzové postupy pro členy posádky a specializované odborníky.

### **SPO.SPEC.PAR.105 Přeprava členů posádky a specializovaných odborníků**

Požadavek stanovený v SPO.GEN.106 písm. c) se nevztahuje na specializované odborníky provádějící padákové seskoky.

### **SPO.SPEC.PAR.110 Sedadla**

Aniž jsou dotčena ustanovení SPO.IDE.A.160 písm. a) a SPO.IDE.H.160 písm. a) bodu 1, lze jako sedadlo použít podlahu za podmínky, že jsou k dispozici prostředky, jichž se specializovaní odborníci mohou držet nebo se jimi připoutat.

### **SPO.SPEC.PAR.115 Doplnková dodávka kyslíku**

Aniž jsou dotčena ustanovení SPO.OP.195 písm. a), požadavek na použití doplňkové zásoby kyslíku se nevztahuje na specializované odborníky plnící povinnosti důležité pro specializovaný úkol, je-li kabinová výška:

- a) větší než 13 000 ft po dobu nejvýše 6 minut;
- b) větší než 15 000 ft po dobu nejvýše 3 minut.

### **SPO.SPEC.PAR.120 Let nad vodou**

Velící pilot balonu provozovaného nad vodou, na jehož palubě je více než 6 osob, stanoví rizika ohrožující životy osob na palubě balonu v případě nouzového přistání na vodě a na základě toho rozhodne, zda bude na palubě polohový maják nehody (ELT) schopný vysílat souběžně na kmitočtech 121,5 MHz a 406 MHz.

### **SPO.SPEC.PAR.125 Vypouštění nebezpečného zboží**

Aniž jsou dotčena ustanovení SPO.GEN.160, mohou parašutisté opustit letadlo k provedení schválené ukázky padákového seskoku nad hustě zastavěnými oblastmi velkoměst, měst nebo osad nebo nad shromážděním osob na volném prostranství se zařízením na vypouštění kouřové stopy, pokud bylo toto zařízení pro tento účel vyrobeno.

## **Oddíl 4 – Akrobatické lety (ABF)**

### **SPO.SPEC.ABF.100 tandardní provozní postupy**

- a) Provozovatel posoudí složitost dané činnosti s cílem stanovit možnosti ohrožení a s nimi spojená rizika, které s sebou nese tento druh provozu;
- b) provozovatel stanoví standardní provozní postupy s požadavky na:
  - 1) vybavení, které má být převáženo na palubě, včetně jeho provozních omezení a příslušných záznamů v seznamu minimálního vybavení, je-li to použitelné;

- 2) složení posádky, požadované zkušenosti členů posádky a specializovaných odborníků;
- 3) odpovídající výcvik členů posádky a specializovaných odborníků potřebný pro plnění jejich úkolů, a kvalifikaci a jmenování osob poskytujících takový výcvik pro členy posádky a specializované odborníky;
- 4) odpovědnosti a povinnosti členů posádky a specializovaných odborníků;
- 5) kritéria výkonnosti, která musí být splněna pro provádění akrobatických letů;
- 6) normální, mimořádné a nouzové postupy pro členy posádky a specializované odborníky.

### **SPO.SPEC.ABF.105 Dokumenty, příručky a informace na palubě**

Při akrobatických letech nemusí být na palubě následující dokumenty uvedené v SPO.GEN.140 písm. a):

- a) podrobnosti vyplněného letového plánu letových provozních služeb, podle použitelnosti;
- b) aktuální a vhodné letecké mapy pro trasy předpokládaného letu a pro všechny trasy, o nichž lze přiměřeně předpokládat, že na ně může být let odkloněn;
- c) informace o postupech a vizuálních signálech používaných zakročujícím letadlem a letadlem, proti kterému je zakročováno; a
- d) informace týkající se služeb pátrání a záchrany pro oblast zamýšleného letu.

### **SPO.SPEC.ABF.115 Soupravy první pomoci**

Požadavek stanovený v SPO.IDE.A.165 a SPO.IDE.H.165, že letouny a vrtulníky musí být vybaveny soupravami první pomoci, se nevztahuje na akrobatické lety.

### **SPO.SPEC.ABF.120 Ruční hasicí přístroje**

Požadavek stanovený v SPO.IDE.A.180, že letouny musí být vybaveny ručním hasicím přístrojem, se nevztahuje na akrobatické lety.