



**Príloha VIII k návrhu nariadenia Komisie
„Letecká prevádzka – OPS“**

Časť SPO – IR

Obsah

Časť SPO- IR	9
SPO.GEN.005 Rozsah pôsobnosti	9
Podčasť A – Všeobecné požiadavky	10
SPO.GEN.100 Príslušný orgán	10
SPO.GEN.101 Prostriedky preukázania zhody	10
SPO.GEN.102 Turistické motorové klzáky a motorové vetrone	10
SPO.GEN.105 Zodpovednosť posádky	10
SPO.GEN.106 Povinnosti odborníka na úlohy	11
SPO.GEN.107 Zodpovednosti a právomoc veliteľa lietadla	11
SPO.GEN.108 Zodpovednosti a právomoc veliteľa balónu	13
SPO.GEN.110 Dodržiavanie zákonov, právnych predpisov a postupov	13
SPO.GEN.115 Spoločný jazyk	13
SPO.GEN.120 Rolovanie letúnov	13
SPO.GEN.125 Zapojenie rotora	13
SPO.GEN.130 Prenosné elektronické zariadenia	14
SPO.GEN.135 Informácie o palubnom núdzovom vybavení a vybavení na prežitie	14
SPO.GEN.140 Povinné doklady, príručky a informácie na palube	14
SPO.GEN.145 Palubný denník – neobchodná prevádzka iných ako zložitých motorových lietadiel	15
SPO.GEN.150 Uchovávanie, vypracovanie a použitie záznamov letového zapisovača – prevádzka zložitých motorových lietadiel	15
SPO.GEN.155 Preprava nebezpečného tovaru	16
SPO.GEN.160 Vypúšťanie nebezpečného tovaru	17
SPO.GEN.165 Preprava a použitie zbraní	17
SPO.GEN.170 Okamžitá reakcia na bezpečnostný problém	17
SPO.GEN.175 Zoznam minimálneho vybavenia – neobchodná prevádzka iných ako zložitých motorových lietadiel	17
Podčasť B – Prevádzkové postupy	18
SPO.OP.100 Použitie letísk a prevádzkových miest	18
SPO.OP.105 Určenie osamotených letísk – letúny	18
SPO.OP.110 Letiskové prevádzkové minimá – letúny a vrtuľníky	18
SPO.OP.111 Letiskové prevádzkové minimá – prevádzka NPA, APV, CAT I	19

SPO.OP.112	Letiskové prevádzkové minimá – lety letúnov po okruhu	20
SPO.OP.113	Letiskové prevádzkové minimá – lety vrtuľníkov po okruhu nad pevninou.....	21
SPO.OP.115	Postupy pre odlety a priblíženia – letúny a vrtuľníky	21
SPO.OP.120	Postupy na obmedzenie hluku.....	21
SPO.OP.121	Postupy na obmedzenie hluku – balóny.....	21
SPO.OP.125	Minimálna bezpečná nadmorská výška nad prekážkami – lety IFR	22
SPO.OP.130	Zásoba paliva a oleja – letúny.....	22
SPO.OP.131	Zásoba paliva a oleja – vrtuľníky	22
SPO.OP.132	Zásoba a plánovanie paliva a záťaže – balóny	23
SPO.OP.135	Inštruktáž o bezpečnosti	24
SPO.OP.140	Príprava na let	24
SPO.OP.145	Náhradné letiská pri vzlete – zložité motorové letúny.....	24
SPO.OP.150	Náhradné cieľové letiská – letúny	25
SPO.OP.151	Náhradné cieľové letiská – vrtuľníky	25
SPO.OP.155	Plnenie paliva s osobami nastupujúcimi na palubu, na palube alebo vystupujúcimi	26
SPO.OP.160	Použitie súpravy slúchadiel s mikrofónom.....	26
SPO.OP.165	Fajčenie	26
SPO.OP.170	Meteorologické podmienky	26
SPO.OP.175	Ľad a iné znečistenia – postupy na zemi.....	26
SPO.OP.176	Ľad a iné znečistenia – postupy za letu	27
SPO.OP.180	Podmienky vzletu – letúny a vrtuľníky.....	27
SPO.OP.181	Podmienky vzletu – balóny	27
SPO.OP.185	Simulované mimoriadne situácie počas letu	27
SPO.OP.190	Riadenie palivového systému počas letu.....	27
SPO.OP.195	Použitie prídavného kyslíka.....	28
SPO.OP.200	Zistenie blízkosti zeme.....	28
SPO.OP.205	Palubný protizrážkový systém (ACAS) – zložité motorové letúny a vrtuľníky	29
SPO.OP.210	Podmienky na priblíženie a pristátie – letúny a vrtuľníky	29
SPO.OP.215	Začatie a pokračovanie priblíženia – letúny a vrtuľníky.....	29
SPO.OP.225	Prevádzkové obmedzenia – teplovzdušné balóny	29
SPO.OP.230	Štandardné prevádzkové postupy.....	30
Podčasť C – Výkonnosť lietadiel a prevádzkové obmedzenia.....		30

SPO.POL.100	Prevádzkové obmedzenia – všetky lietadlá.....	30
SPO.POL.105	Hmotnosť a vyváženie	30
SPO.POL.110	Systém hmotnosti a vyváženia – obchodná prevádzka letúnov a vrtuľníkov a neobchodná prevádzka zložitých motorových lietadiel.....	31
SPO.POL.115	Údaje a dokumentácia o hmotnosti a vyvážení – obchodná prevádzka letúnov a vrtuľníkov a neobchodná prevádzka zložitých motorových lietadiel.....	31
SPO.POL.116	Údaje a dokumentácia o hmotnosti a vyvážení – úľavy	32
SPO.POL.120	Výkonnosť – všeobecne	32
SPO.POL.125	Obmedzenia hmotnosti pri vzlete – zložité motorové letúny	32
SPO.POL.130	Vzlet – zložité motorové letúny	33
SPO.POL.135	Let na trase s jedným nepracujúcim motorom – zložité motorové letúny	33
SPO.POL.140	Pristátie – zložité motorové letúny	33
SPO.POL.145	Výkonnostné a prevádzkové kritériá – letúny	33
SPO.POL.146	Výkonnostné a prevádzkové kritériá - vrtuľníky	34
Podčasť D – Prístroje, údaje a vybavenie.....		35
Oddiel 1 – Letúny		35
SPO.IDE.A.100	Prístroje a vybavenie – všeobecne.....	35
SPO.IDE.A.105	Minimálne vybavenie pre let	36
SPO.IDE.A.110	Náhradné elektrické poistky.....	36
SPO.IDE.A.115	Prevádzkové svetlá.....	36
SPO.IDE.A.120	Prevádzka podľa VFR – letové a navigačné prístroje a súvisiace vybavenie	36
SPO.IDE.A.125	Prevádzka podľa IFR – letové a navigačné prístroje a súvisiace vybavenie	37
SPO.IDE.A.126	Dodatočné vybavenie pre jednopilotné lety podľa IFR	38
SPO.IDE.A.130	Výstražný systém signalizácie blízkosti zeme (TAWS)	39
SPO.IDE.A.131	Palubný protizrážkový systém (ACAS).....	39
SPO.IDE.A.132	Palubné zariadenie na určovanie poveternostných podmienok – zložité motorové letúny.....	39
SPO.IDE.A.133	Doplnkové vybavenie na prevádzku v podmienkach námrazy v noci – zložité motorové letúny.....	39
SPO.IDE.A.135	Systém palubného telefónu letovej posádky	39
SPO.IDE.A.140	Zapisovač zvuku v kabíne	39
SPO.IDE.A.145	Zapisovač letových údajov	40

SPO.IDE.A.150	Zaznamenávanie dátového spojenia	41
SPO.IDE.A.155	Kombinovaný zapisovač letových údajov a zvuku v kabíne	42
SPO.IDE.A.160	Sedadlá, bezpečnostné pásy a zádržné systémy	42
SPO.IDE.A.165	Súprava prvej pomoci	42
SPO.IDE.A.170	Doplňkový prívod kyslíka – letúny s pretlakovou kabínou	42
SPO.IDE.A.175	Doplňkový prívod kyslíka – letúny bez pretlakovej kabíny	43
SPO.IDE.A.180	Ručné hasiace prístroje	43
SPO.IDE.A.181	Havarijné sekery a sochory	44
SPO.IDE.A.185	Označenie miest na vniknutie do trupu lietadla	44
SPO.IDE.A.190	Núdzový vysielateľ polohy (ELT)	44
SPO.IDE.A.195	Let nad vodnou plochou	44
SPO.IDE.A.200	Vybavenie na prežitie	45
SPO.IDE.A.205	Individuálne ochranné vybavenie	46
SPO.IDE.A.210	Súprava slúchadiel s mikrofónom	46
SPO.IDE.A.215	Rádiové komunikačné vybavenie	46
SPO.IDE.A.220	Navigačné vybavenie	46
SPO.IDE.A.225	Odpovedač	47
Oddiel 2 – Vrtuľníky		48
SPO.IDE.H.100	Prístroje a vybavenie – všeobecne	48
SPO.IDE.H.105	Minimálne vybavenie pre let	48
SPO.IDE.H.115	Prevádzkové svetlá	49
SPO.IDE.H.120	Prevádzka podľa VFR – letové a navigačné prístroje a súvisiace vybavenie	49
SPO.IDE.H.125	Prevádzka podľa IFR – letové a navigačné prístroje a súvisiace vybavenie	50
SPO.IDE.H.126	Dodatočné vybavenie pre jednopilotné lety podľa IFR	51
SPO.IDE.H.132	Palubné zariadenie na určovanie poveternostných podmienok – zložité motorové vrtuľníky	51
SPO.IDE.H.133	Doplňkové vybavenie na prevádzku v podmienkach námrazy v noci – zložité motorové vrtuľníky	51
SPO.IDE.H.135	Systém palubného telefónu letovej posádky	51
SPO.IDE.H.140	Zapisovač zvuku v kabíne	52
SPO.IDE.H.145	Zapisovač letových údajov	52
SPO.IDE.H.150	Zaznamenávanie dátového spojenia	53
SPO.IDE.H.155	Kombinovaný zapisovač letových údajov a zvuku v kabíne	53

SPO.IDE.H.160	Sedadlá, bezpečnostné pásy a zádržné systémy	53
SPO.IDE.H.165	Súprava prvej pomoci.....	54
SPO.IDE.H.175	Doplňkový prívod kyslíka – vrtuľníky bez pretlakovej kabíny.....	54
SPO.IDE.H.180	Ručné hasiace prístroje.....	54
SPO.IDE.H.185	Označenie miest na vniknutie do trupu lietadla	55
SPO.IDE.H.190	Núdzový vysielateľ polohy (ELT)	55
SPO.IDE.H.195	Let nad vodnou plochou – iné ako zložené motorové vrtuľníky	55
SPO.IDE.H.197	Záchranné vesty – zložené motorové vrtuľníky	56
SPO.IDE.H.198	Odevy na prežitie – zložené motorové vrtuľníky.....	56
SPO.IDE.H.199	Záchranné člny, núdzové vysielateľ polohy (ELT) a vybavenie na prežitie na diaľkových letoch nad vodou – zložené motorové vrtuľníky	57
SPO.IDE.H.200	Vybavenie na prežitie	57
SPO.IDE.H.201	Dodatočné požiadavky pre vrtuľníky vykonávajúce prevádzku mimo pevniny v nepriaznivých morských oblastiach – zložené motorové vrtuľníky	58
SPO.IDE.H.202	Vrtuľníky s osvedčením na prevádzku na vode – rôzne vybavenie	58
SPO.IDE.H.203	Všetky vrtuľníky pri letoch nad vodou – núdzové pristátie na vode.....	58
SPO.IDE.H.205	Individuálne ochranné vybavenie	59
SPO.IDE.H.210	Súprava slúchadiel s mikrofónom.....	59
SPO.IDE.H.215	Rádiové komunikačné vybavenie.....	59
SPO.IDE.H.220	Navigačné vybavenie.....	59
SPO.IDE.H.225	Odpovedač.....	60
Oddiel 3 – Vetrone		61
SPO.IDE.S.100	Prístroje a vybavenie – všeobecne.....	61
SPO.IDE.S.105	Minimálne vybavenie pre let	61
SPO.IDE.S.115	Lety podľa VFR – letové a navigačné prístroje	61
SPO.IDE.S.120	Lety v oblačnosti – letové a navigačné prístroje	62
SPO.IDE.S.125	Sedadlá a zádržné systémy	62
SPO.IDE.S.130	Doplňkový prívod kyslíka.....	62
SPO.IDE.S.135	Let nad vodnou plochou	63
SPO.IDE.S.140	Vybavenie na prežitie	63
SPO.IDE.S.145	Rádiové komunikačné vybavenie.....	63
SPO.IDE.S.150	Navigačné vybavenie	63
SPO.IDE.S.155	Odpovedač	63

Oddiel 4 – Balóny.....	64
SPO.IDE.B.100 Prístroje a vybavenie – všeobecne.....	64
SPO.IDE.B.105 Minimálne vybavenie pre let	64
SPO.IDE.B.110 Prevádzkové svetlá.....	64
SPO.IDE.B.115 Prevádzka podľa VFR – letové a navigačné prístroje a súvisiace vybavenie	65
SPO.IDE.B.120 Súprava prvej pomoci	65
SPO.IDE.B.121 Doplnkový prívod kyslíka.....	65
SPO.IDE.B.125 Ručné hasiace prístroje.....	65
SPO.IDE.B.130 Let nad vodnou plochou	66
SPO.IDE.B.135 Vybavenie na prežitie	66
SPO.IDE.B.140 Rôzne vybavenie	66
SPO.IDE.B.145 Rádiové komunikačné vybavenie	66
SPO.IDE.B.150 Odpovedač	66
Podčasť E – Osobitné požiadavky	67
Oddiel 1 – Lety vrtuľníkov s vonkajším nákladom na popruhu (HESLO).....	67
SPO.SPEC.HESLO.100 Štandardné prevádzkové postupy	67
SPO.SPEC.HESLO.105 Osobitné vybavenie pre lety vrtuľníkov s vonkajším nákladom na popruhu	67
SPO.SPEC.HESLO.110 Preprava nebezpečného tovaru	67
Oddiel 2 – Lety s vonkajším ľudským nákladom (HEC)	68
SPO.SPEC.HEC.100 Štandardné prevádzkové postupy	68
SPO.SPEC.HEC.105 Osobitné vybavenie pre lety s vonkajším ľudským nákladom ..	68
Oddiel 3 – Zoskoky s padákom (PAR)	68
SPO.SPEC.PAR.100 Štandardné prevádzkové postupy.....	68
SPO.SPEC.PAR.105 Preprava členov posádky a odborníkov na úlohy.....	69
SPO.SPEC.PAR.110 Sedadlá.....	69
SPO.SPEC.PAR.115 Doplnkový prívod kyslíka.....	69
SPO.SPEC.PAR.120 Let nad vodnou plochou	69
SPO.SPEC.PAR.125 Vypúšťanie nebezpečného tovaru	69
Oddiel 4 – Akrobatické lety (ABF)	69
SPO.SPEC.ABF.100 Štandardné prevádzkové postupy.....	69
SPO.SPEC.ABF.105 Povinné doklady, príručky a informácie na palube.....	70
SPO.SPEC.ABF.115 Súpravy na poskytnutie prvej pomoci	70

SPO.SPEC.ABF.120 Ručné hasiace prístroje70

Časť SPO- IR**SPO.GEN.005 Rozsah pôsobnosti**

- a) Špeciálna prevádzka zahŕňa tieto činnosti:
- (1) lety vrtuľníkov s vonkajším nákladom,
 - (2) prieskumné lety vrtuľníkov,
 - (3) lety s vonkajším ľudským nákladom,
 - (4) zoskoky s padákom a voľný pád,
 - (5) poľnohospodárske lety,
 - (6) lety na účely fotografovania zo vzduchu,
 - (7) ťahanie klzáka,
 - (8) reklamné lety,
 - (9) kalibračné lety,
 - (10) lety na účely konštrukčných prác vrátane montáží elektrického vedenia, práce na účely pílenia porastov,
 - (11) práce zamerané na odstraňovanie úniku ropy,
 - (12) operácie pri odstreľovaní lavín,
 - (13) prieskumné lety vrátane letov na účely mapovania terénu zo vzduchu a kontroly znečistenia,
 - (14) lety na spravodajské a mediálne účely a lety na účely televízneho a filmového natáčania,
 - (15) lety pri špeciálnych udalostiach vrátane ukážok lietania na oblohe a súťažných letov,
 - (16) lety na účely zaháňania a záchranu zvierat a výsadkové lety veterinárov,
 - (17) lety na účely pochovania do mora,
 - (18) lety na účely vedeckého výskumu (okrem tých, ktoré upravuje príloha II k nariadeniu č. 216/2008),
 - (19) umelé vyvolávanie zrážok.
- b) Všetky ostatné činnosti, ktoré spadajú do definície „špeciálna prevádzka“, upravuje táto časť.

Podčasť A – Všeobecné požiadavky**SPO.GEN.100 Príslušný orgán**

Príslušný orgán je orgán určený členským štátom, v ktorom má prevádzkovateľ hlavné miesto obchodnej činnosti alebo sídlo.

SPO.GEN.101 Prostriedky preukázania zhody

Prevádzkovateľ môže na preukázanie súladu s nariadením (ES) č. 216/2008¹ a s jeho vykonávacími predpismi použiť alternatívne prostriedky preukázania zhody k prostriedkom, ktoré prijala agentúra.

SPO.GEN.102 Turistické motorové klzáky a motorové vetrone

- a) Turistické motorové klzáky sú prevádzkované podľa požiadaviek na:
 - (1) letúny, ak majú motorový pohon, a
 - (2) vetrone, ak nie sú poháňané motorom.
- b) Turistické motorové klzáky musia byť vybavené v súlade s požiadavkami, ktoré sa uplatňujú pri letúnoch.
- c) Motorové vetrone musia byť prevádzkované a vybavené v súlade s požiadavkami, ktoré sa uplatňujú pri vetroňoch.

SPO.GEN.105 Zodpovednosť posádky

- a) Člen posádky zodpovedá za správny výkon svojich povinností, ktoré sú stanovené v štandardných prevádzkových postupoch a podľa potreby v prevádzkovej príručke.
- b) S výnimkou balónov počas kritických fáz letu alebo kedykoľvek to veliteľ lietadla v záujme bezpečnosti považuje za potrebné, je každý člen posádky pripútaný na určenom pracovnom mieste, pokiaľ sa v štandardných prevádzkových postupoch neuvádza inak.
- c) Člen letovej posádky, ak je na svojom pracovnom mieste, je počas letu povinný byť pripútaný bezpečnostnými pásmi.
- d) Po celý čas letu sa musí aspoň jeden kvalifikovaný člen letovej posádky zdržiavať pri ovládacích zariadeniach lietadla.
- e) Člen posádky nevykonáva službu v lietadle:
 - (1) ak vie alebo má podozrenie, že trpí únavou, ako je uvedené v odseku 7.f prílohy IV k nariadeniu (ES) č. 216/2008, alebo sa necíti spôsobilý na výkon svojich povinností, alebo

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

- (2) ak je pod vplyvom psychoaktívnych látok alebo alkoholu, alebo z iných dôvodov uvedených v bode 7.g. prílohy IV k nariadeniu (ES) č. 216/2008.
- f) Člen posádky, ktorý vykonáva povinnosti pre viacerých prevádzkovateľov:
- (1) uchováva svoje individuálne záznamy týkajúce sa letového času, času v službe a času odpočinku, ako je uvedené v prílohe III (časti ORO), podčasti FTL k nariadeniu (EÚ) č. xxx/XXXX, ak sa to uplatňuje, a
 - (2) poskytne každému prevádzkovateľovi údaje potrebné na plánovanie činnosti v súlade s príslušnými požiadavkami na obmedzenia letového času (FTL).
- g) Člen posádky hlási veliteľovi lietadla :
- (1) každú chybu, poruchu, nesprávnu činnosť alebo poškodenie, ktoré podľa neho môžu ovplyvniť letovú spôsobilosť alebo bezpečnosť prevádzky lietadla vrátane núdzových systémov, a
 - (2) akýkoľvek incident, ktorý ohrozil alebo by mohol ohroziť bezpečnosť prevádzky.

SPO.GEN.106 Povinnosti odborníka na úlohy

- a) Odborník na úlohy zodpovedá za správny výkon svojich povinností, ktoré sú stanovené v štandardných prevádzkových postupoch.
- b) S výnimkou balónov počas kritických fáz letu alebo kedykoľvek to veliteľ lietadla v záujme bezpečnosti považuje za potrebné, sedí odborník na úlohy pripútaný na určenom pracovnom mieste, pokiaľ sa v štandardných prevádzkových postupoch neuvádza inak.
- c) Odborník na úlohy sa uistí, že je pri výkone špecializovaných úloh pripútaný, ak sú vonkajšie dvere otvorené alebo odstránené.
- d) Odborník na úlohy hlási veliteľovi lietadla :
 - (1) každú chybu, poruchu, nesprávnu činnosť alebo poškodenie, ktoré podľa neho môžu ovplyvniť letovú spôsobilosť alebo bezpečnosť prevádzky lietadla vrátane núdzových systémov, a
 - (2) akýkoľvek incident, ktorý ohrozil alebo mohol ohroziť bezpečnosť prevádzky.

SPO.GEN.107 Zodpovednosti a právomoc veliteľa lietadla

- a) Veliteľ lietadla je zodpovedný za:
 - (1) bezpečnosť lietadla a všetkých členov posádky, odborníkov na úlohy a náklad na palube počas prevádzky lietadla,
 - (2) začatie, priebeh, ukončenie alebo odklonenie letu v záujme bezpečnosti,
 - (3) zabezpečenie, aby všetky prevádzkové postupy a kontrolné zoznamy boli dodržané v súlade s príslušnou príručkou,
 - (4) začatie letu až potom, ako sa ubezpečí, že všetky prevádzkové obmedzenia uvedené v bode 2.a.3 prílohy IV k nariadeniu (ES) č. 216/2008 sú splnené:
 - i) lietadlo je spôsobilé na let,
 - ii) lietadlo je riadne zaregistrované,

- iii) prístroje a zariadenie, ktoré sú potrebné na uskutočnenie daného letu, sú nainštalované v lietadle a sú funkčné, pokiaľ podľa zoznamu minimálneho vybavenia (MEL) alebo dokumentu, ktorý ho nahrádza, nie je povolená prevádzka s nefunkčným zariadením, ako sa vyžaduje v SPO.IDE.A.105, SPO.IDE.H.105, SPO.IDE.S.105 alebo SPO.IDE.B.105,
 - iv) hmotnosť lietadla a, s výnimkou balónov, umiestnenie ťažiska sú také, že let sa môže uskutočniť v rámci obmedzení uvedených v dokumentácii o letovej spôsobilosti,
 - v) všetko vybavenie a batožina sú riadne naložené a zabezpečené, a
 - vi) prevádzkové obmedzenia lietadla uvedené v letovej príručke lietadla sa neprekročia počas celého letu,
- (5) nezačatie letu, ak je on sám alebo iný člen posádky alebo odborník na úlohy nespôsobilý na výkon povinností pre akýkoľvek dôvod, ako je zranenie, choroba, únava alebo pôsobenie psychoaktívnej látky,
 - (6) pokračovanie v lete iba po najbližšie letisko alebo prevádzkové miesto s priaznivými poveternostnými podmienkami, ak je podstatne znížená jeho spôsobilosť na výkon povinností alebo spôsobilosť na výkon povinností iného člena posádky alebo odborníka na úlohy pre dôvody, ako je únava, choroba alebo nedostatok kyslíka,
 - (7) rozhodnutie o prevzatí lietadla s nedostatkami prípustnými podľa príslušného zoznamu odchýlok v konfigurácii (CDL) alebo zoznamu MEL, ak je to vhodné,
 - (8) zápis údajov o využívaní lietadla a všetkých známych alebo predpokladaných chybách lietadla pri ukončení letu alebo série letov do technického alebo palubného denníka lietadla a
 - (9) zabezpečenie, že po inštalácii sa letové zapisovače:
 - i) počas letu nevyradia z činnosti ani nevypnú, a
 - ii) v prípade leteckej nehody alebo incidentu, ktoré sú predmetom povinného hlásenia:
 - A) úmyselne nevymažú,
 - B) deaktivujú okamžite po ukončení letu a
 - C) reaktivujú iba so súhlasom vyšetrovacieho orgánu.
- b) Veliteľ lietadla má právomoc odmietnuť prepravu alebo vykázať z paluby akúkoľvek osobu alebo náklad, ktoré môžu predstavovať potenciálnu hrozbu pre bezpečnosť lietadla alebo osôb na jeho palube.
 - c) Veliteľ lietadla musí, hneď ako to bude možné, hlásiť príslušnému útvaru letových prevádzkových služieb (ATS) všetky nebezpečné poveternostné alebo letové podmienky, ktoré by mohli ovplyvniť bezpečnosť iného lietadla.
 - d) Bez ohľadu na ustanovenie písmena a) bodu 6 môže veliteľ lietadla pri prevádzke s viacčlennou posádkou pokračovať v lete ďalej, ako je najbližšie letisko s priaznivými poveternostnými podmienkami, ak sa prijímú vhodné opatrenia na zmiernenie rizík.
 - e) Veliteľ lietadla v núdzovom prípade vyžadujúcom okamžité rozhodnutie a činnosť vykoná akékoľvek opatrenie, ktoré považuje za daných okolností za potrebné v súlade

s bodom 7.d. prílohy IV k nariadeniu (ES) č. 216/2008. V takýchto prípadoch sa môže v záujme bezpečnosti odchýliť od predpisov, prevádzkových postupov a metód.

- f) Veliteľ lietadla podá bez omeškania hlásenie o čine protiprávneho zasahovania príslušnému orgánu a informuje príslušný miestny úrad.
- g) Veliteľ lietadla informuje najbližší príslušný orgán najrýchlejšími dostupnými prostriedkami o akejkolvek nehode lietadla, ktorá mala za následok vážne zranenie alebo smrť ktorejkoľvek osoby, značné poškodenie lietadla alebo majetku.

SPO.GEN.108 Zodpovednosti a právomoc veliteľa balónu

Veliteľ balóna je, okrem plnenia požiadaviek SPO.GEN.107, zodpovedný za:

- a) predletovú inštrukciú osôb asistujúcich pri naplnení a vypustení obálky a
- b) zabezpečenie, aby všetky osoby asistujúce pri naplnení a vypustení obálky mali na sebe príslušný ochranný odev.

SPO.GEN.110 Dodržiavanie zákonov, právnych predpisov a postupov

- a) Veliteľ lietadla, členovia posádky a odborníci na úlohy dodržiavajú zákony, právne predpisy a postupy tých štátov, v ktorých sa vykonáva prevádzka.

SPO.GEN.115 Spoločný jazyk

Prevádzkovateľ zabezpečí, aby sa všetci členovia posádky a odborníci na úlohy mohli navzájom dohodovať spoločným jazykom.

SPO.GEN.120 Rolovanie letúnov

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

- a) je pilot s príslušnou kvalifikáciou, alebo
- b) bola určená prevádzkovateľom a:
 - (1) absolvovala výcvik v rolovaní letúnov,
 - (2) absolvovala výcvik v používaní rádiotelefónu, ak sa vyžaduje rádiová komunikácia,
 - (3) dostala inštrukcie o pláne letiska, tratiach rolovania, značkách, označeniach, svetelných návestidlách, signáloch riadenia letovej prevádzky (ATC) a inštrukciách, frazeológii a postupoch a
 - (4) je schopná plniť prevádzkové normy požadované pre bezpečný pohyb letúna po letisku.

SPO.GEN.125 Zapojenie rotora

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

SPO.GEN.130 Prenosné elektronické zariadenia

Prevádzkovateľ nikomu nepovolí používať na palube lietadla prenosné elektronické zariadenia (PED), ktoré môžu nepriaznivo ovplyvniť výkonnosť palubných systémov a vybavenia.

SPO.GEN.135 Informácie o palubnom núdzovom vybavení a vybavení na prežitie

- a) Prevádzkovateľ zabezpečí, aby boli k dispozícii zoznamy obsahujúce informácie o palubnom núdzovom vybavení a vybavení na prežitie, ktoré sú na palube všetkých jeho lietadiel, aby ich mohol kedykoľvek oznámiť záchranným koordinačným strediskám (RCC).
- b) písm. a) sa nevzťahuje na neobchodných prevádzkovateľov iných ako zložitých motorových lietadiel, ktoré vzlietajú a pristávajú na tom istom letisku/prevádzkovom mieste.

SPO.GEN.140 Povinné doklady, príručky a informácie na palube

- a) Pri každom lete musia byť na palube tieto dokumenty, príručky a informácie vo forme originálov alebo ich kópií, pokiaľ ďalej nie je stanovené inak:
 - (1) letová príručka lietadla (AFM) alebo dokument (-y), ktorý (- é) ju nahrádza (-jú),
 - (2) originál osvedčenia o zápise do registra,
 - (3) originál osvedčenia o letovej spôsobilosti (CofA),
 - (4) osvedčenie o hlukovej spôsobilosti, ak je to použiteľné,
 - (5) overenú kópiu osvedčenia leteckého prevádzkovateľa, ako sa uvádza v prílohe III (časť ORO), ORO.AOC.100, alebo vyhlásenie, ako sa uvádza v ORO.DEC.100, ak je to použiteľné,
 - (6) zoznam osobitných povolení, ak je to použiteľné,
 - (7) povolenie palubnej rádiovkej stanice, ak je to použiteľné,
 - (8) doklad o poistení zodpovednosti za škody spôsobené prevádzkou lietadla,
 - (9) palubný denník lietadla alebo rovnocenný dokument,
 - (10) technický denník lietadla v súlade s prílohou I (časť M) k nariadeniu (ES) č. 2042/2003, ak je to použiteľné,
 - (11) podrobnosti vyplneného letového plánu letových prevádzkových služieb (ATS), ak je to použiteľné,
 - (12) platné mapy vyhovujúce pre trať plánovaného letu a pre každú ďalšiu trať, o ktorej možno predpokladať, že na ňu let môže byť odklonený,
 - (13) informácie o postupoch a vizuálnych signáloch, ktoré majú používať zakročujúce lietadlá a lietadlá, proti ktorým sa zakročuje,
 - (14) informácie týkajúce sa služieb pátrania a záchrany pre oblasť plánovaného letu,

- (15) platné časti prevádzkovej príručky a/alebo štandardných prevádzkových postupov alebo letovej príručky lietadla, dôležité pri plnení povinností členov posádky a odborníkov na úlohy, ktoré im musia byť ľahko dostupné,
 - (16) zoznam minimálneho vybavenia (MEL) alebo zoznam odchýlok v konfigurácii (CDL), ak je to použiteľné,
 - (17) príslušné oznámenia pre pracovníkov, ktorí sa zaoberajú letovou prevádzkou (NOTAM), a dokumentácia leteckej informačnej služby (AIS) z prípravy letu,
 - (18) príslušné meteorologické informácie, ak je to použiteľné,
 - (19) zoznamy nákladu, ak je to použiteľné, a
 - (20) akákoľvek iná dokumentácia, ktorá sa môže týkať letu, alebo ktorú požadujú štáty, nad ktorých územím sa má uskutočniť let.
- b) Bez ohľadu na písmeno a) pri letoch, ktoré:
- (1) plánujú vzlietnuť a pristáť na tom istom letisku alebo prevádzkovom mieste, alebo
 - (2) zotrávajú vo vzdialenosti alebo oblasti stanovenej príslušným orgánom, dokumenty a informácie uvedené v písmene a) body 2 až 11 a v písmene a) body 14, 17, 18 a 19 môžu zostať uložené na letisku alebo prevádzkovom mieste.
- c) Bez ohľadu na písmeno a) pri letoch balónov alebo vetroňov s výnimkou turistických motorových klzákov môžu dokumenty a informácie uvedené v písmene a) body 1 až 10 a 13 až 19 zostať uložené v sprievodnom vozidle.
- d) Prevádzka môže v prípade straty alebo krádeže dokumentov uvedených v písmene a) body 2 až 8 pokračovať, až kým lietadlo dosiahne svoj cieľ alebo miesto, kde sa dajú dokumenty nahradiť.
- e) Prevádzkovateľ v primeranom čase od požiadania poskytne príslušnému orgánu dokumentáciu, ktorá musí byť uložená na palube.

SPO.GEN.145 Palubný denník – neobchodná prevádzka iných ako zložitých motorových lietadiel

Pre každý let alebo sériu letov sa uchováávajú podrobné údaje o lietadle, jeho posádke a o každej ceste v podobe palubného denníka alebo dokumentu, ktorý ho nahrádza.

SPO.GEN.150 Uchovávanie, vypracovanie a použitie záznamov letového zapisovača – prevádzka zložitých motorových lietadiel

- a) Po nehode alebo incidente, ktorý je predmetom povinného hlásenia, prevádzkovateľ lietadla uchová pôvodné záznamy vyhotovené zapisovačom na obdobie 60 dní, pokiaľ vyšetrojúci orgán nestanovil inak.
- b) Prevádzkovateľ vykonáva prevádzkové kontroly a hodnotenia záznamov zapisovača letových údajov (FDR), záznamov zapisovača zvuku v kabíne (CVR) a záznamov dátového spojenia s cieľom zabezpečiť nepretržitú prevádzkyschopnosť zapisovačov.
- c) Prevádzkovateľ uchová záznamy počas prevádzkovej lehoty FDR, ako sa to požaduje v SPO.IDE.A.145 alebo SPO.IDE.H.145 s výnimkou situácie, že na účely skúšania

a údržby FDR sa môže pri skúšaní zapisovača zmazať najviac 1 hodina najstaršieho zaznamenaného materiálu.

- d) Prevádzkovateľ uchováva a udržiava aktuálnu dokumentáciu, ktorá poskytuje informácie nevyhnutné na prevedenie pôvodných údajov FDR na parametre vyjadrené v normalizovaných jednotkách.
- e) Prevádzkovateľ predloží akýkoľvek uchovaný záznam letového zapisovača, ak o tom rozhodne príslušný orgán.
- f) Záznamy zapisovača zvuku v kabíne (CVR) sa môžu použiť na iné účely ako na vyšetrovanie nehody alebo incidentu, ktoré sú predmetom povinného hlásenia, iba so súhlasom všetkých dotknutých členov posádky a personálu údržby lietadiel.
- g) Záznamy zapisovača letových údajov (FDR) alebo dátového spojenia sa môžu použiť na iné účely ako na vyšetrovanie nehody alebo incidentu, ktorý je predmetom povinného hlásenia, iba keď sú tieto záznamy:
 - (1) použité prevádzkovateľom len na účely letovej spôsobilosti alebo údržby,
 - (2) neidentifikovateľné, alebo
 - (3) sprístupnené v zmysle bezpečnostných postupov.

SPO.GEN.155 Preprava nebezpečného tovaru

- a) Letecká preprava nebezpečného tovaru sa vykonáva v súlade s prílohou 18 k Chicagskému dohovoru naposledy zmenenou, doplnenou a rozšírenou technickými pokynmi na bezpečnú leteckú prepravu nebezpečného tovaru (ICAO Dok. 9284-AN/905) vrátane jej dodatkov, doplnkov a všetkých ďalších doplnení alebo korigend.
- b) Nebezpečný tovar prepravuje len prevádzkovateľ schválený v súlade s prílohou V (časťou SPA) podčasťou G k nariadeniu (ES) č. xxx/XXXX, s výnimkou prípadu, keď:
 - (1) tovar nepodlieha technickým pokynom v súlade s časťou 1 týchto pokynov,
 - (2) tovar prepravujú odborníci na úlohy alebo členovia posádky, alebo sa nachádza v batožine oddelenej od svojho vlastníka, v súlade s časťou 8 technických pokynov,
 - (3) sa tovar musí nachádzať na palube lietadla na špecializované účely v súlade s technickými pokynmi,
 - (4) sa tovar používa na účely zlepšenia bezpečnosti letu, pričom jeho preprava na palube lietadla je opodstatnená s cieľom zabezpečiť včasnú dostupnosť tovaru na prevádzkové účely bez ohľadu na to, či sa dané predmety a látky musia nachádzať na palube, alebo je plánované ich použitie v súvislosti s konkrétnym letom.
- c) Prevádzkovateľ stanoví postupy na zabezpečenie toho, že sa prijímú všetky primerané opatrenia, ktoré zabránia neúmyselnému preneseniu nebezpečného tovaru na palubu.
- d) Prevádzkovateľ poskytne pracovníkom potrebné informácie, ktoré im umožnia, aby vykonávali svoju zodpovednosť v súlade s požiadavkami technických pokynov.
- e) Prevádzkovateľ v súlade s technickými pokynmi príslušnému orgánu a zodpovednému orgánu v štáte udalosti bezodkladne oznámi:

- (1) každú nehodu alebo incident s nebezpečným tovarom,
 - (2) nájdenie nebezpečného tovaru prepravovaného odborníkmi na úlohy alebo posádkou, alebo v ich batožine, ak tovar nie je v súlade s časťou 8 technických pokynov.
- f) Prevádzkovateľ zabezpečí, aby odborníci na úlohy dostali informácie o nebezpečnom tovare.
- g) Prevádzkovateľ zabezpečí, aby oznamy poskytujúce informácie o preprave nebezpečného tovaru boli k dispozícii na mieste príjmu tovaru, ako sa vyžaduje v technických pokynoch.

SPO.GEN.160 Vypúšťanie nebezpečného tovaru

Prevádzkovateľ nesmie prevádzkovať lietadlo nad osídlenými oblasťami miest alebo usadlostí alebo nad zhromaždením ľudí na voľnej ploche, ak z lietadla vypúšťa nebezpečný tovar.

SPO.GEN.165 Preprava a použitie zbraní

- a) Prevádzkovateľ zabezpečí, aby pri preprave zbraní na palube lietadla na účely špecializovanej úlohy boli tieto zbrane, ak sa práve nepoužívajú, zaistené.
- b) Odborník na úlohy, ktorý zbraň používa, musí vykonať všetky potrebné opatrenia, aby zabránil ohrozeniu lietadla, ľudí na palube alebo na zemi.

SPO.GEN.170 Okamžitá reakcia na bezpečnostný problém

Prevádzkovateľ uplatní:

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

SPO.GEN.175 Zoznam minimálneho vybavenia – neobchodná prevádzka iných ako zložitých motorových lietadiel

Zoznam minimálneho vybavenia (MEL) môže byť zostavený podľa bodu 8.a.3. prílohy IV k nariadeniu (ES) č. 216/2008. V takom prípade zoznam MEL a všetky jeho zmeny a doplnenia schvaľuje príslušný orgán.

Podčasť B – Prevádzkové postupy

SPO.OP.100 Použitie letísk a prevádzkových miest

Prevádzkovateľ používa len také letiská a prevádzkové miesta, ktoré sú vhodné pre dané typy lietadiel a dané druhy prevádzky.

SPO.OP.105 Určenie osamotených letísk – letúny

Prevádzkovateľ pri výbere náhradných letísk a zásad určovania množstva paliva považuje letisko za osamotené, ak je čas letu do najbližšieho vhodného náhradného cieľového letiska vyšší ako:

- a) v prípade letúnov s piestovými motormi 60 minút, alebo
- b) v prípade letúnov s turbínovými motormi 90 minút.

SPO.OP.110 Letiskové prevádzkové minimá – letúny a vrtuľníky

- a) V prípade letov podľa pravidiel letu podľa prístrojov (IFR) prevádzkovateľ alebo veliteľ lietadla stanoví pre každé letisko odletu, cieľové letisko alebo náhradné letisko, ktorého použitie plánuje, letiskové prevádzkové minimá.
- b) Tieto minimá, pokiaľ ide o písmená a) a b):
 - (1) nesmú byť nižšie ako minimá stanovené štátom, na ktorého území letisko leží, s výnimkou výslovného schválenia týmto štátom, a
 - (2) v prípade prevádzky za nízkej viditeľnosti musia byť schválené príslušným orgánom v súlade s prílohou V (časťou SPA) podčasť E k nariadeniu (EÚ) č. xxx/XXXX.
- c) Prevádzkovateľ alebo veliteľ lietadla musí pri stanovovaní letiskových prevádzkových miním v plnej miere zohľadniť:
 - (1) typ, výkonnosť a letové vlastnosti lietadla,
 - (2) spôsobilosť a skúsenosti letovej posádky a ak je to vhodné, jej zloženie,
 - (3) rozmery a vlastnosti pristávacích dráh a plôch konečného priblíženia a vzletu (FATO), ktoré možno použiť,
 - (4) primeranosť a výkonnosť pozemných prostriedkov, ktoré sú použiteľné na priblíženie za podmienok letu za viditeľnosti a podľa prístrojov,
 - (5) vybavenie, ktoré je na palube použiteľné na účely navigácie a/alebo na riadenie dráhy letu pri vzlete, priblížení, podrovnaní, pristátí, dojazde a pri nevydarenom priblížení,
 - (6) prekážky v priestoroch priblíženia, nevydareného priblíženia, počiatočného stúpania na vykonanie nepredvídaných postupov,

- (7) bezpečné nadmorské výšky/výšky nad prekážkami pre postupy priblíženia podľa prístrojov,
 - (8) prostriedky na stanovenie a hlásenie meteorologických podmienok a
 - (9) techniku letu, ktorá sa má použiť počas konečného priblíženia.
- e) Minimá pre konkrétny druh postupu priblíženia a pristátia sa použijú, ak:
- (1) pozemné zariadenia požadované pre zamýšľaný postup sú prevádzkyschopné,
 - (2) palubné systémy lietadla požadované na daný druh priblíženia sú prevádzkyschopné,
 - (3) sú splnené požadované kritériá výkonnosti lietadla a
 - (4) letová posádka má zodpovedajúcu kvalifikáciu.

SPO.OP.111 Letiskové prevádzkové minimá – prevádzka NPA, APV, CAT I

- a) Výška rozhodnutia (DH), ktorá sa má použiť pri nie-presnom priblížení (NPA) s uplatnením techniky pokračovania klesania na konečnom priblížení (CDFA), postupu priblíženia s vertikálnym navádzaním (APV) alebo pri prevádzke kategórie I (CAT I), by nemala byť menšia ako najväčšia z týchto výšok:
- (1) minimálna výška, do ktorej sa môžu použiť prostriedky na priblíženie bez požadovanej vizuálnej orientácie,
 - (2) bezpečná výška nad prekážkami (OCH) pre danú kategóriu lietadla,
 - (3) výška rozhodnutia pri uverejnenom postupe priblíženia, ak je to použiteľné,
 - (4) systémové minimum uvedené v tabuľke 1 alebo
 - (5) minimálna výška rozhodnutia podľa letovej príručky lietadla alebo dokumentu, ktorú ju nahrádza, ak je uvedená.
- b) Minimálna výška zostupu (MDH) pri nie-presnom priblížení (NPA) bez použitia techniky pokračovania klesania na konečnom priblížení (CDFA) by nemala byť menšia ako najväčšia z týchto výšok:
- (1) bezpečná výška nad prekážkami (OCH) pre danú kategóriu lietadla,
 - (2) systémové minimum uvedené v tabuľke 1 alebo
 - (3) minimálna výška zostupu (MDH) podľa letovej príručky lietadla (AFM), ak je uvedená.

Tabuľka 1: Systémové minimá

Zariadenie	Najnižšia DH/MDH (stopy/ft)
Štandardný systém presných približovacích majákov (ILS)	200
Globálny satelitný navigačný systém (GNSS)/systém so satelitným rozšírením (SBAS) (bočné presné)	200

Zariadenie	Najnižšia DH/MDH (stopy/ft)
priblíženie s vertikálnym navádzaním (LPV))	
GNSS (smerová navigácia (LNAV))	250
GNSS/Barometrická-vertikálna navigácia (VNAV) (LNAV/VNAV)	250
Lokalizátor (LOC) so zariadením na meranie vzdialenosti (DME) alebo bez neho	250
Priblíženie s pomocou prehľadového radaru (SRA) (končiace vo vzdialenosti ½ námornej míle)	250
SRA (končiace vo vzdialenosti 1 námornej míle)	300
SRA (končiace vo vzdialenosti 2 alebo viac námorných míľ)	350
VKV všesmerový rádiový maják (VOR)	300
VOR/DME	250
Nesmerový rádiomaják (NDB)	350
NDB/DME	300
Zameriavacia stanica na VKV (VDF)	350

SPO.OP.112 Letiskové prevádzkové minimá – lety letúnov po okruhu

- a) Minimálna výška zostupu (MDH) pre let letúnom po okruhu by nemala byť menšia ako najväčšia z týchto výšok:
- (1) uverejnená bezpečná výška nad prekážkami (OCH) pre let po okruhu pre danú kategóriu letúna,
 - (2) minimálna výška pre let po okruhu odvodená z tabuľky 1 alebo
 - (3) výška rozhodnutia (DH)/minimálna výška zostupu (MDH) predchádzajúceho postupu priblíženia podľa prístrojov.
- b) Minimálna dohľadnosť pre let letúnom po okruhu by mala byť na úrovni najväčšej z týchto výšok:
- (1) dohľadnosť pre let po okruhu pre danú kategóriu letúna, ak bola uverejnená,
 - (2) minimálna dohľadnosť odvodená z tabuľky 2 alebo
 - (3) dráhová dohľadnosť/prepočítaná meteorologická dohľadnosť (RVR/CMV) predchádzajúceho postupu priblíženia podľa prístrojov.

Tabuľka 1: MDH a minimálna dohľadnosť pre let po okruhu vs. kategória letúna

	Kategória letúna			
	A	B	C	D
MDH (stopy/ft)	400	500	600	700
Minimálna meteorologická dohľadnosť (v metroch)	1 500	1 600	2 400	3 600

SPO.OP.113 Letiskové prevádzkové minimá – lety vrtuľníkov po okruhu nad pevninou

Minimálna výška zostupu (MDH) pre lety vrtuľníkov po okruhu nad pevninou nesmie byť menšia ako 250 stôp/ft a meteorologická dohľadnosť nesmie byť menšia ako 800 m.

SPO.OP.115 Postupy pre odlety a priblíženia – letúny a vrtuľníky

- a) Veliteľ lietadla použije postupy pre odlety a priblíženia stanovené štátom, v ktorom sa nachádza letisko, ak boli takéto postupy pre dráhu alebo plochu konečného priblíženia a vzletu (FATO), ktorá sa má použiť, uverejnené.
- b) Veliteľ lietadla sa môže odchyliť od uverejnenej trasy odletu, priletu alebo postupu priblíženia:
 - (1) za predpokladu, že budú dodržané kritériá bezpečných výšok nad prekážkami, plne sa zohľadnia prevádzkové podmienky a dodrží sa povolenie riadenia letovej prevádzky (ATC), alebo
 - (2) ak ho radarovo vektoruje útvar riadenia letovej prevádzky (ATC).
- c) Konečné priblíženie sa v prípade letov zložitých motorových lietadiel musí vykonať vizuálne alebo v súlade s uverejnenými postupmi priblíženia.

SPO.OP.120 Postupy na obmedzenie hluku

Veliteľ lietadla zohľadní uverejnené postupy na obmedzenie hluku s cieľom znížiť účinok hluku lietadiel, pričom zabezpečí, že bezpečnosť bude mať prioritu pred obmedzením hluku.

SPO.OP.121 Postupy na obmedzenie hluku – balóny

Veliteľ balónu použije prevádzkové postupy, ak sú stanovené, na obmedzenie hluku vykurovacieho systému, pričom zabezpečí, že bezpečnosť bude mať prioritu pred obmedzením hluku.

SPO.OP.125 Minimálna bezpečná nadmorská výška nad prekážkami – lety IFR

- a) Prevádzkovateľ pre všetky úseky trás, v ktorých má prebiehať let IFR, stanoví metódu určenia minimálnych letových nadmorských výšok, ktoré zabezpečujú požadovanú bezpečnú výšku nad terénom.
- b) Veliteľ lietadla na základe tejto metódy stanoví pre každý let minimálne letové nadmorské výšky. Minimálne letové nadmorské výšky nesmú byť menšie ako letová nadmorská výška uvarená štátom, nad ktorým sa let uskutočňuje.

SPO.OP.130 Zásoba paliva a oleja – letúny

- a) Veliteľ lietadla môže začať let, iba ak je na palube letúna dostatočné množstvo paliva a oleja na tieto účely:
 - (1) pri letoch podľa VFR:
 - i) cez deň, na let na letisko plánovaného pristátia a následný let trvajúci aspoň 30 minút v normálnej cestovnej nadmorskej výške alebo
 - ii) v noci, na let na letisko plánovaného pristátia a následný let trvajúci aspoň 45 minút v normálnej cestovnej nadmorskej výške,
 - (2) pri letoch podľa pravidiel letu podľa prístrojov (IFR):
 - i) ak sa nevyžaduje náhradné cieľové letisko, na let na letisko plánovaného pristátia a následný let trvajúci aspoň 45 minút v normálnej cestovnej nadmorskej výške alebo
 - ii) ak sa vyžaduje náhradné cieľové letisko, na let na letisko plánovaného pristátia, na náhradné cieľové letisko a následný let trvajúci aspoň 45 minút v normálnej cestovnej nadmorskej výške.
- b) Pri výpočte požadovaného množstva paliva vrátane zabezpečenia nepredvídaných situácií je potrebné vziať do úvahy tieto skutočnosti:
 - (1) predpovede meteorologických podmienok,
 - (2) predpokladané nasmerovanie ATC a dopravné meškania,
 - (3) postupy pre pokles pretlaku alebo poruchu jedného z motorov na trase, ak je to použiteľné, a
 - (4) akékoľvek iné situácie, ktoré by mohli spôsobiť omeškanie pristátia letúna alebo zvýšenú spotrebu paliva a/alebo oleja.
- c) Nič nebráni zmene letového plánu počas letu s cieľom nového naplánovania letu do iného cieľa za predpokladu, že je možné splniť všetky požiadavky od bodu, odkiaľ je let nanovo plánovaný.

SPO.OP.131 Zásoba paliva a oleja – vrtuľníky

- a) Veliteľ lietadla môže začať let, iba ak je na palube vrtuľníka dostatočné množstvo paliva a oleja na tieto účely:
 - (1) pri letoch podľa VFR:

- i) na let na letisko/prevádzkové miesto plánovaného pristátia a následný let trvajúci aspoň 20 minút pri rýchlosti maximálneho doletu alebo
 - ii) pri letoch v dosahu 25 námorných míľ od letiska/prevádzkového miesta odletu musí byť zásoba paliva dostatočná na let trvajúci aspoň 10 minút pri rýchlosti maximálneho doletu,
- a
- (2) pri letoch podľa pravidiel letu podľa prístrojov (IFR):
 - i) ak sa nevyžaduje náhradné letisko alebo nie je k dispozícii žiadne náhradné letisko s priaznivými poveternostnými podmienkami, na let na letisko/prevádzkové miesto plánovaného pristátia, následný let trvajúci 30 minút normálnou cestovnou rýchlosťou vo výške 450 m (1 500 stôp/ft) nad cieľovým letiskom/prevádzkovým miestom pri štandardnej teplote, na priblíženie a na pristátie, alebo
 - ii) ak sa vyžaduje náhradné letisko, na let a priblíženie a nevydarené priblíženie k letisku/prevádzkovému miestu plánovaného pristátia a následný:
 - (A) let na určené náhradné letisko a
 - (B) let trvajúci 30 minút normálnou udržiavanou rýchlosťou vo výške 450 m (1 500 stôp/ft) nad náhradným letiskom/prevádzkovým miestom pri štandardnej teplote, priblíženie a pristátie.
 - b) Pri výpočte požadovaného množstva paliva vrátane zabezpečenia nepredvídaných situácií je potrebné vziať do úvahy tieto skutočnosti:
 - (1) predpovede meteorologických podmienok,
 - (2) predpokladané nasmerovanie ATC a dopravné meškania,
 - (3) poruchu jedného z motorov na trase, ak je to použiteľné, a
 - (4) akékoľvek iné podmienky, ktoré by mohli spôsobiť omeškanie pristátia vrtuľníka alebo zvýšenú spotrebu paliva a/alebo oleja.
 - c) Nič nebráni zmene letového plánu počas letu s cieľom nového naplánovania letu do iného cieľa za predpokladu, že je možné splniť všetky požiadavky od bodu, odkiaľ je let nanovo plánovaný.

SPO.OP.132 Zásoba a plánovanie paliva a zát'aže – balóny

- a) Veliteľ balónu začne let, iba ak je záloha paliva, plynu alebo zát'aže dostatočná na 30 minút letu.
- b) Výpočet zásoby paliva, plynu alebo zát'aže je založený minimálne na týchto prevádzkových podmienkach:
 - (1) na údajoch poskytnutých výrobcom balóna,
 - (2) na predpokladaných hmotnostiach
 - (3) na očakávaných meteorologických podmienkach a

- (4) na postupoch a obmedzeniach zo strany prevádzkovateľa leteckých navigačných služieb.

SPO.OP.135 Inštruktáž o bezpečnosti

- a) Prevádzkovateľ zabezpečí, aby sa pred vzletom poskytla odborníkom na úlohy inštruktáž o:
 - (1) núdzovom vybavení a postupoch,
 - (2) prevádzkových postupoch súvisiacich so špecializovanou úlohou pred každým letom alebo sériou letov.
- b) Inštruktáž uvedenú v písmene a) bode (2) možno nahradiť úvodným a opakovaným výcvikovým programom. V takom prípade musí prevádzkovateľ vymedziť aj požiadavky na rozlietanosť.

SPO.OP.140 Príprava na let

- a) Pred začatím letu sa veliteľ lietadla všetkými primeranými dostupnými prostriedkami ubezpečí, že pozemné zariadenia a/alebo zariadenia na vode vrátane dostupného komunikačného zariadenia a navigačných prostriedkov priamo požadované pre daný let v záujme bezpečnej prevádzky lietadla sú vhodné pre daný typ prevádzky, v ktorej sa uskutočňuje let.
- b) Pred začatím letu sa veliteľ lietadla oboznámi so všetkými dostupnými meteorologickými informáciami, ktoré sa týkajú plánovaného letu. Príprava na let, ktorý neprebíha v blízkosti miesta odletu, a na každý let podľa IFR zahŕňa:
 - (1) štúdiu dostupných aktuálnych hlásení a predpovedí počasia a
 - (2) plánovanie náhradného postupu s cieľom pripraviť sa na možnosť, že by sa let pre poveternostné podmienky nemohol dokončiť podľa plánu.

SPO.OP.145 Náhradné letiská pri vzlete – zložité motorové letúny

- a) Pri letoch podľa IFR veliteľ lietadla v letovom pláne určí aspoň jedno náhradné letisko pri vzlete s priaznivými poveternostnými podmienkami, ak poveternostné podmienky na letisku odletu nezodpovedajú úrovni príslušných letiskových prevádzkových minim alebo budú nižšie alebo by pre iné dôvody nebolo možné vrátiť sa na letisko odletu.
- b) Náhradné letisko pri vzlete sa musí nachádzať v tejto vzdialenosti od letiska odletu:
 - (1) pre dvojmotorové letúny, vo vzdialenosti nie väčšej, ako je vzdialenosť zodpovedajúca jednej hodine letu cestovnou rýchlosťou s jedným motorom za štandardných podmienok v bezvetří, a
 - (2) pre trojmotorové a viacmotorové letúny, vo vzdialenosti nie väčšej, ako je vzdialenosť zodpovedajúca dvom hodinám letu cestovnou rýchlosťou s jedným nepracujúcim motorom (OEI) stanovenou podľa letovej príručky lietadla (AFM) pre let za štandardných podmienok v bezvetří.
- c) V dostupných informáciách o letisku, ktoré má byť vybrané ako náhradné letisko pri vzlete, sa musí uviesť, že v predpokladanom čase použitia budú podmienky na danú prevádzku zodpovedať úrovni letiskových prevádzkových minim alebo budú lepšie.

SPO.OP.150 Náhradné cieľové letiská – letúny

Pri letoch podľa IFR veliteľ lietadla v letovom pláne určí aspoň jedno náhradné cieľové letisko s priaznivými poveternostnými podmienkami s výnimkou prípadov, v ktorých:

- a) sa v dostupných platných meteorologických informáciách uvádza, že po dobu od jednej hodiny pred až po jednu hodinu po predpokladanom čase priletu, alebo od skutočného času odletu až po jednu hodinu po predpokladanom čase priletu, podľa toho, čo je kratšie, môže priblíženie a pristátie prebiehať za meteorologických podmienok pre let za viditeľnosti (VMC), alebo
- b) je miesto plánovaného pristátia osamotené a:
 - (1) pre letisko plánovaného pristátia je predpísaný postup priblíženia podľa prístrojov a
 - (2) v dostupných platných meteorologických informáciách sa uvádza, že počas dvoch hodín pred až do dvoch hodín po predpokladanom čase priletu, alebo od skutočného času odletu až po dve hodiny po predpokladanom čase priletu, podľa toho, čo je kratšie, budú pretrvávať tieto meteorologické podmienky:
 - i) základňa oblačnosti aspoň 300 m (1 000 stôp/ft) nad minimum stanoveným pre postup priblíženia podľa prístrojov a
 - ii) viditeľnosť aspoň 5,5 km alebo o 4 km väčšia, ako je minimum stanovené pre tento postup.

SPO.OP.151 Náhradné cieľové letiská – vrtuľníky

Pri letoch podľa IFR veliteľ lietadla v letovom pláne určí aspoň jedno náhradné cieľové letisko s priaznivými poveternostnými podmienkami s výnimkou prípadov, v ktorých:

- a) je pre letisko plánovaného pristátia predpísaný postup priblíženia podľa prístrojov a v dostupných platných meteorologických informáciách sa uvádza, že počas dvoch hodín pred až do dvoch hodín po predpokladanom čase priletu, alebo od skutočného času odletu až po dve hodiny po predpokladanom čase priletu, podľa toho, čo je kratšie, budú pretrvávať tieto meteorologické podmienky:
 - (1) základňa oblačnosti aspoň 120 m (400 stôp/ft) nad minimum stanoveným pre postup priblíženia podľa prístrojov a
 - (2) viditeľnosť aspoň o 1 500 m väčšia, ako je minimum stanovené pre tento postup, alebo
- b) je miesto plánovaného pristátia osamotené a:
 - (1) pre letisko plánovaného pristátia je predpísaný postup priblíženia podľa prístrojov,
 - (2) v dostupných platných meteorologických informáciách sa uvádza, že počas dvoch hodín pred a dvoch hodín po predpokladanom čase priletu budú pretrvávať tieto meteorologické podmienky:
 - i) základňa oblačnosti je aspoň 120 m (400 stôp/ft) nad minimum stanoveným pre postup priblíženia podľa prístrojov,

- ii) viditeľnosť je aspoň o 1 500 m väčšia, ako je minimum stanovené pre tento postup, a
- (3) v prípade cieľa mimo pevniny sa určí medzný bod návratu (PNR).

SPO.OP.155 Plnenie paliva s osobami nastupujúcimi na palubu, na palube alebo vystupujúcimi

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

SPO.OP.160 Použitie súpravy slúchadiel s mikrofónom

S výnimkou balónov každý člen letovej posádky počas služby v pilotnom priestore používa súpravu slúchadiel s ramienkovým mikrofónom alebo iným rovnocenným mikrofónom a používa ju ako primárny prostriedok komunikácie so službami letovej prevádzky, ostatnými členmi posádky a odborníkmi na úlohy.

SPO.OP.165 Fajčenie

Veliteľ lietadla nepovolí fajčenie na palube ani počas plnenia paliva či odčerpávania paliva.

SPO.OP.170 Meteorologické podmienky

- a) Veliteľ lietadla začne a bude pokračovať v lete podľa VFR, iba ak sa v najnovších dostupných meteorologických informáciách uvádza, že poveternostné podmienky na trase a na mieste plánovaného pristátia budú v predpokladanom čase prevádzky na úrovni príslušných prevádzkových miním pre let podľa VFR alebo budú lepšie.
- b) Veliteľ lietadla začne a bude pokračovať v lete podľa IFR na plánované cieľové letisko, iba ak sa v najnovších dostupných meteorologických informáciách uvádza, že v predpokladanom čase priletu budú poveternostné podmienky v cieľovom alebo aspoň v jednom náhradnom cieľovom letisku na úrovni príslušných letiskových prevádzkových miním alebo budú lepšie.
- c) Ak sa let vykonáva na niektorých úsekoch podľa VFR a na iných úsekoch podľa IFR, uplatňujú sa v príslušnom rozsahu meteorologické informácie uvedené v písmenách a) a b).

SPO.OP.175 Ľad a iné znečistenia – postupy na zemi

- a) Veliteľ lietadla môže začať vzlet, iba ak je lietadlo očistené od všetkých nánosov, ktoré by mohli nepriaznivo ovplyvniť výkonnosť alebo ovládateľnosť lietadla, okrem postupov povolených letovou príručkou lietadla (AFM).

- b) Pre lety zložitých motorových lietadiel prevádzkovateľ zavedie postupy, ktoré sa majú dodržiavať, keď je nevyhnutné vykonávať odmrazovanie a ochranu proti námraze na zemi a s tým spojené prehliadky lietadiel, aby sa zaistila ich bezpečná prevádzka.

SPO.OP.176 Ľad a iné znečistenia – postupy za letu

- a) Veliteľ lietadla môže začať let alebo vedome letieť do predpokladaných alebo skutočných podmienok tvorby námrazy, iba ak je lietadlo osvedčené a vybavené tak, aby bolo možné tieto podmienky zvládnuť, ako sa uvádza v odseku 2.a.5 prílohy IV k nariadeniu (ES) č. 216/2008.
- b) Ak tvorba námrazy prekročí intenzitu námrazy, na akú má lietadlo osvedčenie, alebo ak sa na lietadle, ktoré nemá osvedčenie na let v známych podmienkach tvorby námrazy, začne tvoriť námraza, veliteľ lietadla bez meškania opustí priestor s danými podmienkami tvorby námrazy zmenou letovej hladiny a/alebo trasy a v prípade potreby vyhlási stav núdze riadeniu letovej prevádzky (ATC).
- c) V prípade letov zložitých motorových lietadiel prevádzkovateľ stanoví postupy pre lety v predpokladaných alebo skutočných podmienkach námrazy.

SPO.OP.180 Podmienky vzletu – letúny a vrtuľníky

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

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

SPO.OP.181 Podmienky vzletu – balóny

Veliteľ balónu sa pred začatím vzletu musí presvedčiť o tom, že podľa dostupných informácií počasie na prevádzkovom mieste alebo letisku nebráni bezpečnému vzletu a odletu.

SPO.OP.185 Simulované mimoriadne situácie počas letu

Pokiaľ odborník na úlohy nie je na palube lietadla na účely výcviku, veliteľ lietadla pri preprave odborníkov na úlohy nevykonáva simulácie:

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

SPO.OP.190 Riadenie palivového systému počas letu

- a) Prevádzkovateľ zložitého motorového lietadla zabezpečí vykonávanie kontrol množstva paliva a riadenia palivového systému počas letu.
- b) Veliteľ lietadla v pravidelných intervaloch kontroluje, či množstvo zostávajúceho použiteľného paliva nie je menšie ako množstvo paliva potrebného na pokračovanie letu na letisko alebo prevádzkové miesto s priaznivými poveternostnými podmienkami,

pri plánovanej zálohe zostávajúceho paliva požadovanej podľa SPO.OP.130 a SPO.OP.131.

SPO.OP.195 Použitie prídavného kyslíka

- a) Prevádzkovateľ zabezpečí, aby odborníci na úlohy a členovia posádky používali prídavný kyslík vždy, keď budú tlakové pomery v kabíne zodpovedajúce nadmorskej výške väčšej ako 10 000 stôp/ft v trvaní viac ako 30 minút, a vždy, keď budú pomery v kabíne zodpovedajúce nadmorskej výške nad 13 000 stôp/ft, pokiaľ príslušný orgán nepovolí inak pri súčasnom zachovaní štandardných prevádzkových postupov.
- b) Odchylne od písmena a) a s výnimkou zoskokov s padákom sa krátke exkurzie iných ako zložitých motorových letúnov a vrtuľníkov v určenom trvaní vo výške nad 13 000 stôp/ft bez použitia prídavného kyslíka môžu uskutočniť bez predchádzajúceho povolenia príslušného orgánu po zvážení týchto skutočností:
 - (1) trvanie exkurzie vo výške nad 13 000 stôp/ft nepresiahne 10 minút alebo, ak je potrebný dlhší čas, presne určený čas potrebný na splnenie špecializovanej úlohy,
 - (2) let nepresiahne nadmorskú výšku 16 000 stôp/ft,
 - (3) v rámci inštrukcie o bezpečnosti podľa SPO.OP.135 sa členom posádky a odborníkom na úlohy poskytnú primerané informácie o dôsledkoch nedostatku kyslíka,
 - (4) štandardné prevádzkové postupy pre daný let týkajúce sa bodov (1), (2) a (3),
 - (4) predchádzajúce skúsenosti prevádzkovateľa pri uskutočňovaní letov vo výškach nad 13 000 stôp/ft bez použitia prídavného kyslíka,
 - (5) individuálne skúsenosti členov posádky a odborníkov na úlohy a ich fyziologická adaptácia na vysoké nadmorské výšky a
 - (6) nadmorská výška základne, na ktorej sa nachádza prevádzkovateľ alebo z ktorej sa uskutočňujú lety.

SPO.OP.200 Zistenie blízkosti zeme

- a) Pilot poverený vykonaním letu urobí okamžité nápravné opatrenie na obnovenie podmienok bezpečného letu, keď člen letovej posádky alebo výstražný systém na blízkosť terénu zistí neprípustnú blízkosť zeme.
- b) Výstražný systém na blízkosť terénu môže byť vypnutý počas takých špecializovaných úloh, pri ktorých sa vyžaduje, aby lietadlo letelo vo vzdialenosti od zeme, ktorá je menšia ako vzdialenosť, pri ktorej sa spustí výstražný systém na blízkosť terénu.

SPO.OP.205 Palubný protizrážkový systém (ACAS) – zložité motorové letúny a vrtuľníky

- a) Po inštalácii a uvedení systému ACAS do prevádzky prevádzkovateľ zavedie prevádzkové postupy a výcvikové programy. Ak sa používa systém ACAS II, musia byť tieto postupy a výcvik v súlade s nariadením Komisie (EÚ) č. 1332/2011².
- b) Systém ACAS môže byť vypnutý počas takých špecializovaných úloh, pri ktorých sa vyžaduje, aby lietadlá leteli pri sebe vo vzdialenosti menšej, ako je vzdialenosť, pri ktorej sa spustí systém ACAS.

SPO.OP.210 Podmienky na priblíženie a pristátie – letúny a vrtuľníky

Veliteľ lietadla sa musí pred začatím priblíženia na pristátie presvedčiť, že podľa dostupných informácií počasie na letisku alebo prevádzkovom mieste a stav dráhy alebo FATO, ktorú zamýšľa použiť, nebudú brániť bezpečnému priblíženiu, pristátiu alebo postupu nevydareného priblíženia.

SPO.OP.215 Začatie a pokračovanie priblíženia – letúny a vrtuľníky

- a) Veliteľ lietadla môže začať priblíženie podľa prístrojov bez ohľadu na hlásenú dráhovú dohľadnosť (RVR)/dohľadnosť (VIS).
- b) Ak je hlásená RVR/VIS menšia ako použiteľné minimum, priblíženie nesmie pokračovať:
 - (1) nižšie ako 1 000 stôp/ft nad letiskom alebo
 - (2) na úsek konečného priblíženia v prípade, keď nadmorská výška (DA)/výška rozhodnutia (DH) alebo minimálna nadmorská výška (MDA)/minimálna výška zostupu (MDH) je vyššia ako 1 000 stôp/ft nad letiskom.
- c) Tam, kde RVR nie je k dispozícii, môžu sa hodnoty RVR odvodiť prevodom hlásenej dohľadnosti.
- d) Ak po prelete výšky 1 000 stôp/ft nad letiskom poklesne hlásená RVR/VIS pod použiteľné minimum, v priblížení sa smie pokračovať do DA/DH alebo MDA/MDH.
- e) V priblížení sa smie pokračovať pod DA/DH alebo MDA/MDH a pristátie sa smie dokončiť za predpokladu, že sa v DA/DH alebo MDA/MDH podarilo získať a udržiavať vizuálnu orientáciu zodpovedajúcu druhu postupu priblíženia a plánovanej dráhe.
- f) Hlásená dráhová dohľadnosť (RVR) dotykového pásma je vždy rozhodujúca.

SPO.OP.225 Prevádzkové obmedzenia – teplovzdušné balóny

Teplovzdušný balón môže vzlietnuť v noci za predpokladu, že má dostatok paliva na pristátie cez deň.

² Nariadenie (EÚ) č. 1332/2011, ktorým sa ustanovujú spoločné požiadavky na využívanie vzdušného priestoru a prevádzkové postupy na vyhýbanie sa zrážkam vo vzduchu, Ú. v. EÚ L 336, 20.12.2011, s. 20.

SPO.OP.230 Štandardné prevádzkové postupy

- a) Špeciálna prevádzka sa vykonáva v súlade so štandardnými prevádzkovými postupmi.
- b) Pred začatím špeciálnej prevádzky, musí prevádzkovateľ uskutočniť hodnotenie rizika a vypracovať príslušné štandardné prevádzkové postupy. Hodnotenie rizika a štandardné prevádzkové postupy sa musia týkať aspoň:
 - (1) rozsahu a zložitosti činnosti,
 - (2) lietadla a vybavenia,
 - (3) zloženia, výcviku a skúseností posádky,
 - (4) povinností odborníka na úlohy,
 - (5) výkonnosti lietadla,
 - (6) prepravy nebezpečného tovaru,
 - (7) bežných, mimoriadnych a núdzových postupov,
 - (8) pozemných zariadení a
 - (9) vedenia záznamov.
- c) Štandardné prevádzkové postupy, ktoré vypracujú obchodní prevádzkovatelia, musí schváliť príslušný orgán.

Podčasť C – Výkonnosť lietadiel a prevádzkové obmedzenia**SPO.POL.100 Prevádzkové obmedzenia – všetky lietadlá**

- a) V každej fáze prevádzky musí naloženie, hmotnosť a, s výnimkou balónov, poloha ťažiska (CG) vyhovovať obmedzeniam stanoveným v príslušnej príručke.
- b) Štítky, zoznamy, označenia prístrojov alebo ich kombinácia, v ktorých sa uvádzajú tieto prevádzkové obmedzenia predpísané letovou príručkou lietadla (AFM) na účely vizuálneho informovania, musia byť v lietadle zobrazené.

SPO.POL.105 Hmotnosť a vyváženie

- a) Prevádzkovateľ zabezpečí, aby sa hmotnosť a, s výnimkou balónov, poloha ťažiska (CG) určili skutočným zvážením pred prvým uvedením do prevádzky. Kumulované účinky modifikácií a opráv na hmotnosť a vyváženie sa musia započítavať a riadne zdokumentovať. Tieto informácie bude mať k dispozícii veliteľ lietadla. Ak nie je vplyv modifikácií na hmotnosť a vyváženie presne známy, musia sa lietadlá opäť zvážiť.
- b) Váženie musí vykonať buď výrobca lietadla, alebo organizácia schválená na údržbu.

SPO.POL.110 Systém hmotnosti a vyváženia – obchodná prevádzka letúnov a vrtuľníkov a neobchodná prevádzka zložitých motorových lietadiel

- a) Prevádzkovateľ zavedie systém hmotnosti a vyváženia, pričom stanoví, akým spôsobom sa budú pre každý let alebo sériu letov určovať tieto hodnoty:
- (1) prevádzková hmotnosť lietadla bez paliva,
 - (2) hmotnosť dopravného nákladu,
 - (3) hmotnosť paliva na palube,
 - (4) náklad lietadla a rozdelenie nákladu,
 - (5) vzletová hmotnosť, pristávacia hmotnosť a hmotnosť bez paliva a
 - (6) použiteľná poloha ťažiska (CG).
- b) Letová posádka musí byť vybavená prostriedkami na zopakovanie a overenie akýchkoľvek výpočtov hmotnosti a vyváženia na základe elektronických výpočtov.
- c) Prevádzkovateľ stanoví postupy, ktoré umožnia veliteľovi lietadla určiť hmotnosť paliva na palube s použitím jeho skutočnej hustoty alebo, ak nie je známa, s použitím hustoty vypočítanej v súlade s metódou predpísanou v prevádzkovej príručke.
- d) Veliteľ lietadla zabezpečí, aby nakladanie:
- (1) lietadiel bolo vykonávané pod dozorom kvalifikovaného personálu a
 - (2) dopravného nákladu lietadla zodpovedalo údajom používaným na výpočet jeho hmotnosti a vyváženia.
- e) Prevádzkovateľ presne vymedzí v prevádzkovej príručke zásady a metódy používané pri nakladaní a v systéme hmotnosti a vyváženia, ktoré spĺňajú požiadavky uvedené v písmenách a) až d). Tento systém musí zahŕňať všetky druhy zamýšľaných letov.

SPO.POL.115 Údaje a dokumentácia o hmotnosti a vyvážení – obchodná prevádzka letúnov a vrtuľníkov a neobchodná prevádzka zložitých motorových lietadiel

- a) Prevádzkovateľ pred každým letom alebo sériou letov stanoví údaje o hmotnosti a vyvážení a vypracuje dokumentáciu o hmotnosti a vyvážení, v ktorej presne vymedzí náklad a jeho rozloženie tak, aby neboli prekročené medze hmotnosti a vyváženia lietadla. Dokumentácia o hmotnosti a vyvážení musí obsahovať tieto informácie:
- (1) poznávaciu značku a typ lietadla,
 - (2) identifikáciu letu, číslo a dátum, podľa potreby,
 - (3) meno veliteľa lietadla,
 - (4) meno osoby, ktorá vypracovala dokument,
 - (5) prevádzkovú hmotnosť lietadla bez paliva a zodpovedajúcu polohu ťažiska (CG),
 - (6) hmotnosť paliva pri vzlete a hmotnosť paliva na trasu,
 - (7) hmotnosť prevádzkových látok iných ako pohonných, podľa potreby,
 - (8) zložky nákladu,
 - (9) vzletovú hmotnosť, pristávaciu hmotnosť a hmotnosť bez paliva,

- (10) použiteľné polohy ťažiska letúna a
 - (11) obmedzujúce hodnoty hmotnosti a polohy ťažiska.
- b) V prípade, že údaje a dokumentácia o hmotnosti a vyvážení sa vytvárajú pomocou počítačového systému hmotnosti a vyváženia, prevádzkovateľ musí overiť integritu výstupných údajov.

SPO.POL.116 Údaje a dokumentácia o hmotnosti a vyvážení – úľavy

Bez ohľadu na SPO.POL.115 písm. a) bod 5 sa poloha ťažiska nemusí v dokumentácii o hmotnosti a vyvážení uvádzať, ak je rozdelenie nákladu v súlade s vopred vypočítanou tabuľkou vyváženia alebo ak sa dá preukázať, že pri plánovanej prevádzke môže byť pre ľubovoľný reálny náklad zabezpečené správne vyváženie.

SPO.POL.120 Výkonnosť – všeobecne

- a) Veliteľ lietadla môže prevádzkovať lietadlo, iba ak je výkonnosť primeraná a zodpovedá príslušným pravidlám lietania a všetkým ostatným obmedzeniam, ktoré sa vzťahujú na let, vzdušný priestor alebo použité letiská alebo prevádzkové miesta, pričom musí zohľadniť presnosť grafického záznamu všetkých používaných máp.
- b) Veliteľ lietadla nesmie prevádzkovať lietadlo nad osídlenými oblasťami miest alebo usadlostí alebo nad zhromaždením ľudí na voľnej ploche, ak by v prípade poruchy motora nebolo možné pristáť bez toho, aby boli osoby alebo majetok na zemi vystavené neprimeranému riziku.

SPO.POL.125 Obmedzenia hmotnosti pri vzlete – zložité motorové letúny

Prevádzkovateľ zabezpečí, že:

- a) hmotnosť letúna na počiatku vzletu nepresiahne obmedzenia hmotnosti:
 - (1) pri vzlete, ako sa vyžaduje v SPO.POL.130,
 - (2) na trase s jedným nepracujúcim motorom (OEI), ako sa vyžaduje v SPO.POL.135, a
 - (3) pri pristávaní, ako sa vyžaduje v SPO.POL.140,pričom zohľadní očakávané znižovanie hmotnosti v priebehu letu a pri vypúšťaní paliva,
- b) hmotnosť na počiatku vzletu nikdy nepresiahne maximálnu vzletovú hmotnosť stanovenú letovou príručkou lietadla pre tlakovú výšku primeranú pre nadmorskú výšku letiska alebo prevádzkového miesta a v prípade, že sa táto hmotnosť použije ako parameter na stanovenie maximálnej vzletovej hmotnosti, pre akékoľvek iné miestne atmosférické podmienky, a
- c) očakávaná hmotnosť v predpokladanom čase pristátia na letisku alebo prevádzkovom mieste plánovaného pristátia a na akomkoľvek náhradnom cieľovom letisku nikdy nepresiahne maximálnu pristávaciu hmotnosť stanovenú letovou príručkou lietadla pre tlakovú výšku primeranú pre nadmorskú výšku týchto letísk alebo prevádzkových miest a v prípade, že sa táto hmotnosť použije ako parameter na stanovenie maximálnej pristávacej hmotnosti, pre akékoľvek iné miestne atmosférické podmienky.

SPO.POL.130 Vzlet – zložité motorové letúny

- a) Veliteľ lietadla pri stanovovaní maximálnej vzletovej hmotnosti zohľadní tieto skutočnosti:
- (1) vypočítaná dĺžka vzletu nesmie byť väčšia ako použiteľná dĺžka pre vzlet s tým, že dĺžka predpolia nesmie prekročiť polovicu použiteľnej dĺžky pre rozjazd,
 - (2) vypočítaná dĺžka rozjazdu nesmie byť väčšia ako použiteľná dĺžka pre rozjazd,
 - (3) pre prerušený aj pre neprerušený vzlet sa použije jediná hodnota V_1 , pričom hodnota V_1 sa uvádza v letovej príručke lietadla, a
 - (4) vzletová hmotnosť pre vzlet na mokrej alebo znečistenej dráhe nesmie byť väčšia ako povolená vzletová hmotnosť za rovnakých podmienok na suchej dráhe.
- b) Veliteľ lietadla musí v prípade poruchy motora počas vzletu zabezpečiť, aby:
- (1) pri letúne, pre ktorý je rýchlosť V_1 stanovená v letovej príručke lietadla, bol letún schopný prerušiť vzlet a zastaviť sa v rámci použiteľnej dĺžky pre prerušený vzlet, a
 - (2) pri letúne, pre ktorý je čistá dráha vzletu stanovená v letovej príručke lietadla, bol letún schopný pokračovať vo vzlete nad všetkými prekážkami v smere letu so zodpovedajúcim odstupom, až kým sa nedostane do polohy, v ktorej spĺňa požiadavky SPO.POL.135.

SPO.POL.135 Let na trase s jedným nepracujúcim motorom – zložité motorové letúny

Veliteľ lietadla zabezpečí, aby v prípade, že jeden motor v ľubovoľnom bode trasy prestane pracovať, bol viacmotorový letún schopný pokračovať v lete na vhodné letisko alebo prevádzkové miesto bez toho, aby v ktoromkoľvek bode letel nižšie, ako je minimálna nadmorská výška nad prekážkami.

SPO.POL.140 Pristátie – zložité motorové letúny

Veliteľ lietadla zabezpečí, aby na akomkoľvek letisku alebo prevádzkovom mieste bol letún po prekonaní všetkých prekážok v dráhe priblíženia s bezpečným odstupom schopný pristáť alebo zastaviť, alebo aby bol vodný letún schopný dostatočne znížiť svoju rýchlosť v rámci použiteľnej dĺžky pristátia. Je možné zohľadniť predpokladané odchýlky pri technikách priblíženia a pristátia, pokiaľ sa nezohľadnili pri plánovaní údajov o výkonnosti.

SPO.POL.145 Výkonnostné a prevádzkové kritériá – letúny

Pre lety letúnov vo výške pod 150 m (500 stôp/ft) nad neosídlenou oblasťou, ktoré v prípade poruchy kritického motora nie sú schopné udržať letovú hladinu, musí prevádzkovateľ:

- a) stanoviť prevádzkové postupy s cieľom minimalizovať dôsledky zlyhania motora,
- b) zaviesť pre členov posádky výcvikový program a
- c) zabezpečiť, aby všetci členovia posádky a odborníci na úlohy na palube dostali inštruktáž o postupoch, ktoré sa majú vykonať v prípade vynúteného pristátia.

SPO.POL.146 Výkonnostné a prevádzkové kritériá - vrtuľníky

- a) Odchylné od SPO.POL.120 písmeno b) môže veliteľ lietadla prevádzkovať lietadlo nad osídlenými oblasťami, ak:
- (1) má vrtuľník osvedčenie kategórie A alebo B a
 - (2) boli prijaté bezpečnostné opatrenia, aby osoby ani majetok na zemi neboli vystavené neprimeranému riziku, a let bol schválený spolu so štandardnými prevádzkovými postupmi.
- b) Prevádzkovateľ:
- (1) stanoví prevádzkové postupy s cieľom minimalizovať dôsledky zlyhania motora,
 - (2) zavedie pre členov posádky výcvikový program a
 - (3) zabezpečí, aby všetci členovia posádky a odborníci na úlohy na palube dostali inštrukciú o postupoch, ktoré sa majú vykonať v prípade vynúteného pristátia.
- c) Prevádzkovateľ zabezpečí, aby hmotnosť pri vzlete, pristávaní alebo vísení nepresiahla maximálnu hmotnosť stanovenú pre:
- (1) vísenie bez vplyvu prízemného efektu (HOGE) so všetkými motormi pracujúcimi v príslušnom režime alebo
 - (2) v podmienkach, pri ktorých nie je pravdepodobné dosiahnutie vísenia bez vplyvu prízemného efektu, hmotnosť vrtuľníka nesmie presiahnuť maximálnu hmotnosť stanovenú pre vísenie s vplyvom prízemného efektu (HIGE) so všetkými motormi pracujúcimi v príslušnom režime, ak dané podmienky umožňujú vísenie s prízemným efektom pri maximálnej stanovenej hmotnosti.

Podčasť D – Prístroje, údaje a vybavenie**Oddiel 1 – Letúny****SPO.IDE.A.100 Prístroje a vybavenie – všeobecne**

- a) Prístroje a vybavenie požadované v tejto podčasti musia byť schválené v súlade s príslušnými požiadavkami na letovú spôsobilosť, ak:
- (1) ich letová posádka používa na kontrolu dráhy letu v súlade s požiadavkami SPO.IDE.A.215 a SPO.IDE.A.220, alebo
 - (2) sú v letúne nainštalované.
- b) Pri týchto položkách, pokiaľ sa v tejto podčasti požadujú, sa nevyžaduje schválenie:
- (1) náhradné poistky,
 - (2) elektrické prenosné lampáše,
 - (3) presné hodiny,
 - (4) držiak máp,
 - (5) súpravy na poskytnutie prvej pomoci,
 - (6) vybavenie na prežitie a signalizačné vybavenie, a
 - (7) vlečné kotvy a vybavenie na zakotvenie.
- c) Prístroje a vybavenie, ktoré sa nepožadujú v tejto podčasti, ako aj ostatné vybavenie, ktoré sa nepožaduje v iných uplatniteľných prílohách, ale nachádza sa na palube, musí spĺňať tieto podmienky:
- (1) informácie získané z týchto prístrojov, vybavenia alebo príslušenstva nesmie letová posádka použiť na dosiahnutie súladu s prílohou I k nariadeniu (ES) č. 216/2008 alebo s SPO.IDE.A.215 a SPO.IDE.A.220,
 - (2) prístroje a vybavenie nesmú ovplyvniť letovú spôsobilosť letúna, a to ani v prípade porúch alebo nesprávnej činnosti.
- d) Prístroje a vybavenie musia byť ľahko ovládateľné alebo prístupné z pracovného miesta, kde sedí člen posádky, ktorý ich potrebuje použiť.
- e) Prístroje, ktoré používa ktorýkoľvek člen letovej posádky, musia byť usporiadané tak, aby umožňovali danému členovi letovej posádky ľahko vidieť ich údaje z pracovného miesta s čo najmenšou odchýlkou od polohy a zorného poľa, ktoré obyčajne zaujíma pri pohľade dopredu v smere letu.
- f) Všetko požadované núdzové vybavenie musí byť ľahko dostupné na okamžité použitie.

SPO.IDE.A.105 Minimálne vybavenie pre let

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

- a) prevádzka letúna neprebíha v súlade so zoznamom minimálneho vybavenia (MEL), ak je stanovený,
- b) v prípade zložitých motorových letúnov a akýchkoľvek letúnov používaných v obchodnej prevádzke prevádzkovateľovi nepovolí príslušný orgán prevádzkovať letún v rámci obmedzení základného zoznamu minimálneho vybavenia (MMEL) alebo
- c) letún nemá povolenie na let vydané v súlade s príslušnými požiadavkami na letovú spôsobilosť.

SPO.IDE.A.110 Náhradné elektrické poistky

Letúny musia byť vybavené náhradnými elektrickými poistkami s menovitými hodnotami potrebnými na úplnú ochranu obvodov, aby mohli nahradiť tie poistky, ktorých výmena počas letu je povolená.

SPO.IDE.A.115 Prevádzkové svetlá

Letúny prevádzkované v noci musia byť vybavené:

- a) systémom protizrážkových svetiel,
- b) navigačnými/polohovými svetlami,
- c) pristávacím reflektorom,
- d) osvetlením napájaným z elektrickej siete letúna, zabezpečujúcim dostatočné osvetlenie všetkých prístrojov a vybavenia, ktoré sú nevyhnutné pre bezpečnú prevádzku letúna,
- e) osvetlením napájaným z elektrickej siete letúna, zabezpečujúcim osvetlenie vo všetkých priestoroch kabíny,
- f) elektrickým prenosným lampášom pre pracovné miesto každého člena posádky a
- g) svetlami vyhovujúcimi medzinárodným predpisom na prevenciu zrážok na mori, ak je letún prevádzkovaný ako vodný letún.

SPO.IDE.A.120 Prevádzka podľa VFR – letové a navigačné prístroje a súvisiace vybavenie

- a) Letúny prevádzkované počas dňa podľa pravidiel letu za viditeľnosti (VFR) musia byť vybavené prostriedkami na meranie a zobrazovanie:
 - (1) magnetického kurzu,
 - (2) času v hodinách, minútach a sekundách,
 - (3) tlakovej výšky,
 - (4) indikovanej rýchlosti,
 - (5) Machovho čísla, ak sa obmedzenia rýchlosti vyjadrujú Machovým číslom, a

- (6) sklzu v prípade zložitých motorových letúnov.
- b) Zložité motorové letúny prevádzkované za meteorologických podmienok na let za viditeľnosti (VMC) nad vodnou plochou a mimo dohľad pevniny a všetky letúny prevádzkované za podmienok VMC v noci alebo za podmienok, v ktorých nie je možné udržať letún na želanej dráhe letu bez použitia jedného alebo viacerých dodatočných prístrojov, musia byť popri ustanoveniach písmena a) navyše vybavené:
- (1) prostriedkami na meranie a zobrazovanie:
 - i) zatáčania a sklzu,
 - ii) letovej polohy,
 - iii) vertikálnej rýchlosti a
 - iv) stabilizovaného kurzu,
 - (2) prostriedkami signalizácie nedostatočného napájania gyroskopických prístrojov a
 - (3) v prípade zložitých motorových letúnov prostriedkami zabraňujúcimi nesprávnej činnosti systémov indikácie rýchlosti požadovanými v písmene a) bode 4 vplyvom kondenzácie alebo námrazy.
- c) Iné ako zložité motorové letúny prevádzkované za podmienok, v ktorých nie je možné udržať letún na želanej dráhe letu bez použitia jedného alebo viacerých dodatočných prístrojov, musia byť popri ustanoveniach písmen a) a b) navyše vybavené prostriedkami zabraňujúcimi nesprávnej činnosti systémov indikácie rýchlosti v dôsledku kondenzácie alebo námrazy požadovaných v písmene a) bode 4.
- d) Keď sú na let potrební dvaja piloti, letúny musia byť vybavené doplnkovými samostatnými prostriedkami na zobrazovanie:
- (1) tlakovej výšky,
 - (2) indikovanej rýchlosti,
 - (3) sklzu alebo zatáčania a sklzu, podľa potreby,
 - (4) letovej polohy, ak je to použiteľné,
 - (5) vertikálnej rýchlosti, ak je to použiteľné,
 - (6) stabilizovaného kurzu, ak je to použiteľné, a
 - (7) Machovho čísla, ak sa obmedzenia rýchlosti vyjadrujú Machovým číslom, ak je to použiteľné.

SPO.IDE.A.125 Prevádzka podľa IFR – letové a navigačné prístroje a súvisiace vybavenie

Letúny prevádzkované podľa pravidiel letu podľa prístrojov (IFR) musia byť vybavené:

- a) prostriedkami na meranie a zobrazovanie:
- (1) magnetického kurzu,
 - (2) času v hodinách, minútach a sekundách,
 - (3) tlakovej výšky,
 - (4) indikovanej rýchlosti,

- (5) vertikálnej rýchlosti,
 - (6) zatáčania a sklzu,
 - (7) letovej polohy,
 - (8) stabilizovaného kurzu,
 - (9) teploty vonkajšieho vzduchu a
 - (10) Machovho čísla, ak sa obmedzenia rýchlosti vyjadrujú Machovým číslom,
- b) prostriedkami signalizácie nedostatočného napájania gyroskopických prístrojov,
- c) keď sú na let potrební dvaja piloti, druhý pilot musí mať k dispozícii doplnkové samostatné prostriedky na zobrazovanie:
- (1) tlakovej výšky,
 - (2) indikovanej rýchlosti,
 - (3) vertikálnej rýchlosti,
 - (4) zatáčania a sklzu,
 - (5) letovej polohy,
 - (6) stabilizovaného kurzu a
 - (7) Machovho čísla, ak sa obmedzenia rýchlosti vyjadrujú Machovým číslom, ak je to použiteľné,
- d) prostriedkami zabraňujúcimi nesprávnej činnosti systému indikácie rýchlosti požadovanými v písmene a) bode 4 a písmene c) bode 2 vplyvom kondenzácie alebo námrazy, a
- e) v prípade zložitých motorových letúnov:
- (1) náhradným zdrojom statického tlaku,
 - (2) držiakom mapy na mieste, kde je zabezpečená čitateľnosť mapy a kde môže byť pri nočnej prevádzke osvetlená,
 - (3) inými nezávislými prostriedkami na meranie a zobrazovanie nadmorskej výšky, pokiaľ už takéto prostriedky neboli nainštalované na dosiahnutie súladu s písmenom e) bodom 1, a
 - (4) núdzovým zdrojom elektrickej energie nezávislým od hlavného systému výroby elektrickej energie, ktorý umožní činnosť a osvetlenie systému indikácie letovej polohy počas najmenej 30 minút. Núdzový zdroj elektrickej energie sa automaticky uvedie do činnosti po úplnom výpadku hlavného systému výroby elektrickej energie, pričom prístroj musí jasne signalizovať, že ukazovateľ letovej polohy je napájaný z núdzového zdroja.

SPO.IDE.A.126 Dodatočné vybavenie pre jednopilotné lety podľa IFR

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

SPO.IDE.A.130 Výstražný systém signalizácie blízkosti zeme (TAWS)

Letúny s turbínovým pohonom a maximálnou schválenou vzletovou hmotnosťou väčšou ako 5 700 kg musia byť vybavené výstražným systémom signalizácie blízkosti zeme (TAWS), ktorý spĺňa požiadavky na:

- a) vybavenie triedy A uvedené v príslušnej norme v prípade letúnov, ktorým bolo prvý raz vydané individuálne osvedčenie letovej spôsobilosti po 1. januári 2011, alebo
- b) vybavenie triedy B uvedené v príslušnej norme v prípade letúnov, ktorým bolo prvý raz vydané individuálne osvedčenie letovej spôsobilosti 1. januára 2011 alebo skôr.

SPO.IDE.A.131 Palubný protizrážkový systém (ACAS)

Pokiaľ nariadenie (EÚ) č. 1332/2011 neustanovuje inak, letúny s turbínovým pohonom s maximálnou schválenou vzletovou hmotnosťou (MCTOM) väčšou ako 5 700 kg musia byť vybavené systémom ACAS II.

SPO.IDE.A.132 Palubné zariadenie na určovanie poveternostných podmienok – zložité motorové letúny

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

- a) s pretlakovou kabínou,
- b) bez pretlakovej kabíny s maximálnou schválenou vzletovou hmotnosťou (MCTOM) väčšou ako 5 700 kg.

SPO.IDE.A.133 Doplnkové vybavenie na prevádzku v podmienkach námrazy v noci – zložité motorové letúny

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

SPO.IDE.A.135 Systém palubného telefónu letovej posádky

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

SPO.IDE.A.140 Zapisovač zvuku v kabíne

- a) Zapisovačom zvuku v kabíne (CVR) musia byť vybavené tieto letúny:

- (1) letúny s maximálnou schválenou vzletovou hmotnosťou (MCTOM) väčšou ako 27 000 kg, ktorým bolo prvý raz vydané individuálne osvedčenie letovej spôsobilosti 1. januára 2016 alebo neskôr, a
- (2) letúny s maximálnou schválenou vzletovou hmotnosťou (MCTOM) väčšou ako 2 250 kg:
 - i) osvedčené na prevádzku s posádkou zloženou najmenej z 2 pilotov,
 - ii) vybavené prúdovým(-i) motorom(-mi) alebo viac ako jedným turbovrtuľovým motorom a
 - iii) ktorým bola prvý raz typová kvalifikácia vydaná 1. januára 2016 alebo neskôr.
- b) Zapisovač zvuku v kabíne má byť schopný uchovať informácie zaznamenané aspoň za posledné 2 hodiny.
- c) Zapisovač zvuku v kabíne zaznamenáva so záznamom času:
 - (1) rádiatelefonne spojenie vysielané alebo prijímané v pilotnom priestore,
 - (2) dorozumievanie členov letovej posádky používajúcich systém palubného telefónu a palubného rozhlasu, ak je inštalovaný,
 - (3) zvukové prostredie pilotného priestoru zahŕňajúce bez prerušovania akustické signály prijímané z každého používaného ramienkového mikrofónu súpravy slúchadiel s mikrofónom v maske a
 - (4) hlasové alebo akustické signály identifikujúce prostriedky na navigáciu a priblíženie zavádzané do slúchadiel alebo reproduktorov.
- d) Zapisovač zvuku v kabíne musí samočinne začať zaznamenávať skôr, než sa letún začne pohybovať vlastnou silou, a musí pokračovať v zápise do skončenia letu, a to dovtedy, kým letún neprestane byť schopný pohybu vlastnou silou.
- e) Popri ustanoveniach písmena d), ak je k dispozícii elektrické napájanie, musí začať zapisovač zvuku v kabíne zaznamenávať čo najskôr v priebehu vykonávania kontrolných úkonov pred spúšťaním motorov na začiatku letu a zaznamenať až do vykonania kontrolných úkonov bezprostredne nasledujúcich po zastavení motora na konci letu.
- f) Zapisovač zvuku v kabíne musí mať zariadenie uľahčujúce určenie jeho polohy vo vode.

SPO.IDE.A.145 Zapisovač letových údajov

- a) Letúny s maximálnou schválenou vzletovou hmotnosťou (MCTOM) väčšou ako 5 700 kg, ktorým bolo prvý raz vydané individuálne osvedčenie letovej spôsobilosti 1. januára 2016 alebo neskôr, musia byť vybavené zapisovačom letových údajov (FDR), ktorý používa digitálnu metódu zápisu a ukladania dát do pamäte a metódu pohotového vyhľadávania takých dát v pamäťovom médiu.
- b) Zapisovač letových údajov zaznamenáva parametre potrebné na presné určenie letovej dráhy, rýchlosti, polohy, výkonu motora, konfigurácie a prevádzky letúna a má byť schopný uchovať údaje zaznamenané aspoň za posledných 25 hodín.

- c) Údaje sa musia získavať z palubných zdrojov umožňujúcich presnú koreláciu s informáciami zobrazovanými letovej posádke.
- d) Zapisovač letových údajov musí samočinne začať zaznamenávať skôr, než sa letún začne pohybovať vlastnou silou, a samočinne skončiť, keď letún prestane byť schopný pohybu vlastnou silou.
- f) Zapisovač letových údajov musí mať zariadenie uľahčujúce určenie jeho polohy vo vode.

SPO.IDE.A.150 Zaznamenávanie dátového spojenia

- a) Letúny, ktorým bolo prvý raz vydané individuálne osvedčenie letovej spôsobilosti 1. januára 2016 alebo neskôr a ktoré majú možnosť vykonávať komunikáciu dátovým spojením a vyžaduje sa ich vybavenie zapisovačom zvuku v kabíne (CVR), na zapisovač podľa možnosti zaznamenávajú:
 - (1) správy komunikácie dátovým spojením do letúna a z letúna týkajúce sa komunikácie s letovými prevádzkovými službami (ATS) vrátane správ využívaných v týchto aplikáciách:
 - i) začiatok dátového spojenia,
 - ii) komunikácia medzi riadiacim letovej prevádzky a pilotom,
 - iii) adresné sledovanie,
 - iv) letové informácie,
 - v) vysielanie sledovania lietadla, pokiaľ to umožňuje architektúra systému,
 - vi) údaje prevádzkového riadenia lietadla, pokiaľ to umožňuje architektúra systému, a
 - vii) grafika, pokiaľ to umožňuje architektúra systému,
 - (2) informácie, ktoré umožňujú koreláciu so všetkými súvisiacimi záznamami týkajúcimi sa komunikácie dátovým spojením a uloženými mimo letúna, a
 - (3) informácie o čase a prioritě správ v rámci komunikácie dátovým spojením, pri zohľadnení architektúry systému.
- b) Zapisovač používa digitálnu metódu zápisu a ukladania dát a informácií do pamäte a metódu vyhľadávania takých dát. Metóda zápisu musí umožniť, aby sa dáta dali porovnávať s dátami zaznamenanými na zemi.
- c) Zapisovač musí uchovávať dáta zaznamenané aspoň za taký čas, aký je stanovený pre zapisovač zvuku v kabíne (CVR) v SPO.IDE.A.140.
- d) Zapisovač musí mať zariadenie uľahčujúce určenie jeho polohy vo vode.
- e) Požiadavky na logiku spustenia a zastavenia zapisovača sú rovnaké ako požiadavky na logiku spustenia a zastavenia zapisovača zvuku v kabíne (CVR) uvedené v SPO.IDE.A.140 písm. d) a e).

SPO.IDE.A.155 Kombinovaný zapisovač letových údajov a zvuku v kabíne

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

- a) jedným kombinovaným zapisovačom zvuku v kabíne a letových údajov v prípade letúnov, pri ktorých sa vyžaduje vybavenie len zapisovačom zvuku v kabíne alebo len zapisovačom letových údajov, alebo
- b) dvomi kombinovanými zapisovačmi zvuku v kabíne a letových údajov v prípade letúnov, pri ktorých sa vyžaduje vybavenie zapisovačom zvuku v kabíne a zapisovačom letových údajov.

SPO.IDE.A.160 Sedadlá, bezpečnostné pásy a zádržné systémy

Letúny musia byť vybavené:

- a) sedadlom alebo pracovným miestom pre každého člena posádky alebo odborníka na úlohy na palube,
- b) bezpečnostným pásom na každom sedadle a záchytnými popruhmi na každom pracovnom mieste,
- c) v prípade iných ako zložitých motorových letúnov bezpečnostným pásom so záchytným systémom hornej časti trupu s jednobodovým rozopínaním na sedadle každého člena letovej posádky.
- d) v prípade zložitých motorových letúnov bezpečnostným pásom so záchytným systémom hornej časti trupu s jednobodovým rozopínaním a so zariadením, ktoré samočinne zadrží telo používateľa v prípade veľkého spomalenia:
 - (1) na sedadle každého člena letovej posádky a na každom sedadle vedľa sedadla pilota a
 - (2) na každom sedadle pozorovateľa v pilotnej kabíne.

SPO.IDE.A.165 Súprava prvej pomoci

- a) Letúny musia byť vybavené súpravou prvej pomoci.
- b) Súprava prvej pomoci musí byť:
 - (1) ľahko dostupná na použitie a
 - (2) pravidelne obnovovaná.

SPO.IDE.A.170 Doplnkový prívod kyslíka – letúny s pretlakovou kabínou

- a) Letúny s pretlakovou kabínou v letových nadmorských výškach, v ktorých sa v súlade s písmenom b) požaduje prívod kyslíka, musia mať vybavenie na uchovávanie a vydávanie kyslíka schopné uchovávať a vydávať požadované množstvo kyslíka.
- b) Letúny s pretlakovou kabínou nad letovými nadmorskými výškami, v ktorých je tlaková nadmorská výška v priestoroch kabíny väčšia ako 10 000 stôp/ft, musia mať na palube dostatok kyslíka na dýchanie pre všetkých členov posádky a odborníkov na úlohy prinajmenšom:

- (1) po celý čas, keď je tlaková nadmorská výška v kabíne väčšia ako 15 000 stôp/ft, ale najmenej 10 minút,
 - (2) po celý čas, keď v prípade poklesu tlaku a po zohľadnení okolností letu je tlaková nadmorská výška v priestoroch pre letovú posádku a v kabíne v rozmedzí 14 000 až 15 000 stôp/ft,
 - (3) po celý čas dlhší ako 30 minút, keď je tlaková nadmorská výška v priestoroch pre letovú posádku a v kabíne v rozmedzí 10 000 až 14 000 stôp/ft, a
 - (4) na minimálne 10 minút v prípade letúnov prevádzkovaných v tlakových nadmorských výškach väčších ako 25 000 stôp/ft alebo v tlakových nadmorských výškach nižších ako táto hodnota, ale v podmienkach, ktoré im neumožňujú bezpečne zostúpiť počas 4 minút do tlakovej nadmorskej výšky 13 000 stôp/ft.
- c) Letúny s pretlakovou kabínou v letových nadmorských výškach väčších ako 25 000 stôp/ft musia byť okrem toho vybavené:
- (1) zariadením, ktoré letovej posádke signalizuje každý pokles pretlaku, a
 - (2) v prípade zložitých motorových letúnov kyslíkovými maskami umožňujúcimi rýchle nasadenie pre členov letovej posádky.

SPO.IDE.A.175 Doplnkový prívod kyslíka – letúny bez pretlakovej kabíny

- a) Letúny bez pretlakovej kabíny v letových nadmorských výškach, v ktorých sa v súlade s písmenom b) požaduje prívod kyslíka, musia mať vybavenie na uchovávanie a vydávanie kyslíka schopné uchovávať a vydávať požadované množstvo kyslíka.
- b) Letúny bez pretlakovej kabíny nad letovými nadmorskými výškami, v ktorých je tlaková nadmorská výška v priestoroch kabíny väčšia ako 10 000 stôp/ft, musia mať na palube dostatok kyslíka na dýchanie pre:
 - (1) všetkých členov posádky po celý čas dlhší ako 30 minút, keď je tlaková nadmorská výška v priestoroch kabíny v rozmedzí 10 000 až 13 000 stôp/ft, a
 - (2) všetky osoby na palube po celý čas, keď je tlaková nadmorská výška v priestoroch kabíny väčšia ako 13 000 stôp/ft.
- c) Odchylne od písmena b) sa v nadmorskej výške v rozmedzí 13 000 stôp/ft až 16 000 stôp/ft môžu uskutočniť exkurzie v určenom trvaní bez prívodu kyslíka, ako je stanovené v SPO.OP.195 písmene b).

SPO.IDE.A.180 Ručné hasiace prístroje

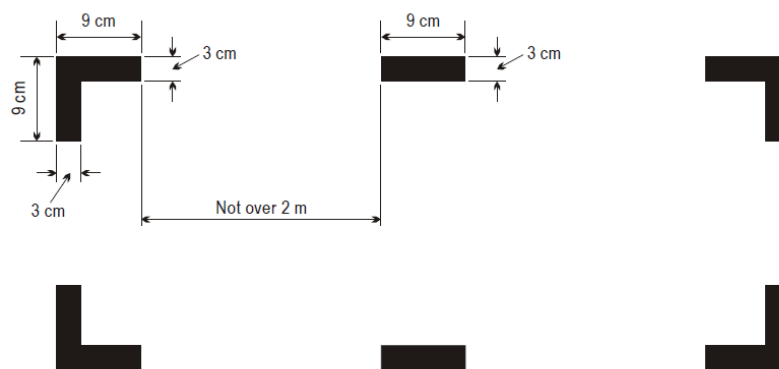
- a) Letúny s výnimkou turistických motorových klzákov musia byť vybavené najmenej jedným ručným hasiacim prístrojom:
 - (1) v pilotnom priestore a
 - (2) v každom priestore kabíny, ktorý je oddelený od pilotného priestoru s výnimkou priestoru, do ktorého má letová posádka ľahký prístup.
- b) Druh a množstvo hasiacich látok požadovaných hasiacich prístrojov musia byť vhodné pre druhy požiarov, ktoré môžu vzniknúť v priestoroch, pre ktoré je hasiaci prístroj určený, aby sa minimalizovalo nebezpečenstvo koncentrácie jedovatých plynov v priestoroch pre ľudí.

SPO.IDE.A.181 Havarijné sekery a sochory

Letúny s maximálnou schválenou vzletovou hmotnosťou (MCTOM) väčšou ako 5 700 kg musia byť vybavené najmenej jednou sekerou alebo sochorom umiestneným v pilotnom priestore.

SPO.IDE.A.185 Označenie miest na vniknutie do trupu lietadla

Ak sú na trupe letúna označené miesta vhodné na vniknutie záchranných čiat do letúna v naliehavom prípade, tieto miesta sú označené tak, ako je znázornené na obrázku 1.

Obrázok 1: Označenie miest na vniknutie do trupu lietadla**SPO.IDE.A.190 Núdzový vysielateľ polohy (ELT)**

- a) Letúny musia byť vybavené:
- (1) núdzovým vysielateľom polohy (ELT) akéhokoľvek typu, ak im bolo prvý raz vydané individuálne osvedčenie letovej spôsobilosti 1. júla 2008 alebo skôr,
 - (2) automatickým vysielateľom ELT, ak im bolo prvý raz vydané individuálne osvedčenie letovej spôsobilosti po 1. júli 2008, alebo
 - (3) záchranným núdzovým vysielateľom polohy (ELT(S)) alebo osobným rádiomajákom (PLB), ktorý pri sebe nosí člen posádky alebo odborník na úlohy, ak je maximálna schválená konfigurácia sedadiel pre 6 alebo menej osôb.
- b) Núdzové vysielateľe polohy akéhokoľvek typu a osobné rádiomajáky musia byť schopné vysielat' súčasne na frekvenciách 121,5 MHz a 406 MHz.

SPO.IDE.A.195 Let nad vodnou plochou

- a) Záchrannými vestami pre každú osobu na palube, ktoré musia mať osoby na sebe alebo ktoré musia byť uložené tak, aby boli ľahko dostupné zo sedadiel alebo pracovných miest osôb, pre ktoré sú určené, musia byť vybavené tieto letúny:
- (1) jednomotorové pozemné letúny:
 - i) letiace nad vodou vo vzdialenosti od pevniny, ktorá sa nedá preletieť kľzavým letom, alebo

- ii) vzlietajúce či pristávajúce na letisku alebo prevádzkovom mieste, kde podľa veliteľa lietadla dráha vzletu alebo pristátia vedie nad vodou tak, že v prípade nehody by bolo pravdepodobné núdzové pristátie na vode,
- (2) vodné letúny letiace nad vodou a
 - (3) letúny letiace vo vzdialenosti od pevniny s možnosťou núdzového pristátia, väčšej, ako je vzdialenosť zodpovedajúca 30 minútam normálnou cestovnou rýchlosťou alebo 50 námorným míľam, podľa toho, ktorá vzdialenosť je menšia.
- b) Každá záchranná vesta musí byť vybavená elektrickým svetlom na ľahšie určenie polohy osôb.
 - c) Vodné letúny letiace nad vodou musia byť vybavené:
 - (1) vlečnou kotvou a ďalším vybavením potrebným na uľahčenie priviazania, zakotvenia alebo manévrovania vodného letúna na vode zodpovedajúcim jeho veľkosti, hmotnosti a obsluhu, a
 - (2) zariadením na vydávanie zvukových signálov, ako je predpísané medzinárodnými predpismi na zabránenie zrážkam na mori, ak je to použiteľné.
 - d) Veliteľ lietadla prevádzkovaného vo vzdialenosti od pevniny s možnosťou núdzového pristátia, väčšej, ako je vzdialenosť zodpovedajúca 30 minútam normálnou cestovnou rýchlosťou alebo 50 námorným míľam, podľa toho, ktorá vzdialenosť je menšia, určí riziko pre prežitie osôb na palube letúna v prípade núdzového pristátia na vode, na základe ktorého rozhodne, či je na palube potrebné toto vybavenie:
 - (1) zariadenie na vydávanie tiesňových signálov,
 - (2) dostatočný počet záchranných člnov pre všetky osoby na palube uložených tak, aby sa v stave núdze ľahko pripravili na použitie, a
 - (3) záchranné vybavenie s prostriedkami na uchovanie života primerané pre let, ktorý sa má vykonať.

SPO.IDE.A.200 Vybavenie na prežitie

- a) Letúny prevádzkované v oblastiach, kde by pátranie a záchrana boli osobitne náročné, musia byť vybavené:
 - (1) signalizačným zariadením na vydávanie tiesňových signálov,
 - (2) najmenej jedným záchranným núdzovým vysielateľom polohy ELT(S) a
 - (3) doplnkovým vybavením na prežitie pre trasu, na ktorej sa má letieť, s ohľadom na počet osôb na palube.
- b) Doplnkové vybavenie na prežitie uvedené v písmene a) bode 3 nemusí byť na palube, keď:
 - (1) letún zostáva vo vzdialenosti od oblasti, kde by pátranie a záchrana neboli osobitne náročné, ktorá zodpovedá:
 - i) 120 minútam letu cestovnou rýchlosťou s jedným nepracujúcim motorom pre letúny schopné pokračovať v lete na letisko, ak vysadia kritické pohonné jednotky v ľubovoľnom bode trasy alebo plánovanej odchýlky od trasy, alebo

- ii) 30 minútam letu cestovnou rýchlosťou pre všetky ostatné letúny,
alebo
- (2) letún s osvedčením na základe príslušných predpisov letovej spôsobilosti zostáva vo vzdialenosti zodpovedajúcej nanajvýš 90 minútam letu cestovnou rýchlosťou od priestoru vhodného na núdzové pristátie.

SPO.IDE.A.205 Individuálne ochranné vybavenie

Každá osoba na palube musí mať na sebe individuálne ochranné vybavenie, ktoré je primerané pre vykonávaný typ prevádzky.

SPO.IDE.A.210 Súprava slúchadiel s mikrofónom

- a) Letúny musia byť vybavené súpravou slúchadiel s ramienkovým mikrofónom alebo iným rovnocenným mikrofónom pre každého člena letovej posádky na jemu určenom pracovnom mieste v pilotnom priestore.
- b) Letúny prevádzkované podľa pravidiel letu podľa prístrojov (IFR) alebo v noci musia byť vybavené vysielacím tlačidlom na riadidlách (ručný ovládač pozdĺžneho sklonu a priečného náklonu) pre každého predpísaného člena letovej posádky.

SPO.IDE.A.215 Rádiové komunikačné vybavenie

- a) Letúny prevádzkované podľa pravidiel letu podľa prístrojov (IFR) alebo v noci, alebo ak to vyžadujú príslušné požiadavky týkajúce sa vzdušného priestoru, musia mať rádiové komunikačné vybavenie, ktoré musí byť pri bežných prevádzkových podmienkach schopné:
 - (1) uskutočňovať obojstrannú komunikáciu na účely letiskovej kontroly,
 - (2) prijímať meteorologické informácie kedykoľvek počas letu,
 - (3) uskutočňovať obojstrannú komunikáciu kedykoľvek počas letu s tými leteckými stanicami a na takých frekvenciách, ako stanovil príslušný orgán, a
 - (4) umožňovať spojenie na leteckej tiesňovej frekvencii 121,5 MHz.
- b) Ak sa vyžaduje viac komunikačných vybavení, každé vybavenie musí byť nezávislé od ostatných do takej miery, aby porucha jedného vybavenia nemala za následok poruchu druhého.

SPO.IDE.A.220 Navigačné vybavenie

- a) Letúny musia mať navigačné vybavenie, ktoré im umožní postupovať v súlade s:
 - (1) letovým plánom letových prevádzkových služieb (ATS), ak je to použiteľné, a
 - (2) príslušnými požiadavkami pre vzdušný priestor.
- b) Letúny musia mať dostatočné navigačné vybavenie, ktoré zaistí, že v prípade poruchy jedného prvku vybavenia v ktorejkoľvek fáze letu umožní zostávajúce vybavenie bezpečnú navigáciu v súlade s písmenom a) alebo bezpečné vykonanie postupu pre nepredvídané okolnosti.

- c) Letúny, pri ktorých lete sa počíta s pristátím v meteorologických podmienkach letu podľa prístrojov (IMC), musia mať primerané vybavenie umožňujúce navádzanie do bodu, z ktorého je možné vykonať vizuálne pristátie. Toto vybavenie musí umožňovať navádzanie na každé letisko, kde sa počíta s pristátím v podmienkach IMC, a na každé určené náhradné letisko.

SPO.IDE.A.225 Odpovedač

Ak sa to vyžaduje vo vzdušnom priestore, v ktorom prebieha let, musia byť letúny vybavené odpovedačom sekundárneho prehľadového radaru (SSR) so všetkými požadovanými vlastnosťami.

Oddiel 2 – Vrtuľníky**SPO.IDE.H.100 Prístroje a vybavenie – všeobecne**

- a) Prístroje a vybavenie požadované v tejto podčasti musia byť schválené v súlade s príslušnými požiadavkami na letovú spôsobilosť, ak:
- (1) ich letová posádka používa na kontrolu dráhy letu, v súlade s požiadavkami SPO.IDE.H.215 a SPO.IDE.H.220, alebo
 - (2) sú vo vrtuľníku nainštalované.
- b) Pri týchto položkách, pokiaľ sa v tejto podčasti požadujú, sa nevyžaduje schválenie:
- (1) elektrický prenosný lampáš,
 - (2) presné hodiny,
 - (3) držiak máp,
 - (4) súprava na poskytnutie prvej pomoci,
 - (5) vybavenie na prežitie a signalizačné vybavenie, a
 - (6) vlečné kotvy a vybavenie na zakotvenie.
- c) Prístroje a vybavenie, ktoré sa nepožadujú v tejto podčasti, ako aj ostatné vybavenie, ktoré sa nepožaduje v iných príslušných prílohách, ale nachádza sa na palube, musí spĺňať tieto podmienky:
- (1) informácie získané z týchto prístrojov, vybavenia alebo príslušenstva nesmie letová posádka použiť na dosiahnutie súladu s prílohou I k nariadeniu (ES) č. 216/2008 alebo s SPO.IDE.H.215 a SPO.IDE.H.220 a
 - (2) prístroje a vybavenie nesmú ovplyvniť letovú spôsobilosť vrtuľníka, a to ani v prípade porúch alebo nesprávnej činnosti.
- d) Prístroje a vybavenie musia byť ľahko ovládateľné alebo prístupné z pracovného miesta, kde sedí člen posádky, ktorý ich potrebuje použiť.
- e) Prístroje, ktoré používa ktorýkoľvek člen letovej posádky, musia byť usporiadané tak, aby umožňovali danému členovi letovej posádky ľahko vidieť ich údaje z pracovného miesta s čo najmenšou odchýlkou od polohy a zorného poľa, ktoré obyčajne zaujíma pri pohľade dopredu v smere letu.
- f) Všetko požadované núdzové vybavenie musí byť ľahko dostupné na okamžité použitie.

SPO.IDE.H.105 Minimálne vybavenie pre let

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

- a) prevádzka vrtuľníka neprebíha v súlade so zoznamom minimálneho vybavenia (MEL), ak je stanovený,

- b) v prípade zložitých motorových vrtuľníkov a akýchkoľvek vrtuľníkov používaných v obchodnej prevádzke prevádzkovateľovi nepovolí príslušný orgán prevádzkovať vrtuľník v rámci obmedzení základného zoznamu minimálneho vybavenia (MMEL) alebo
- c) vrtuľník nemá povolenie na let vydané v súlade s príslušnými požiadavkami na letovú spôsobilosť.

SPO.IDE.H.115 Prevádzkové svetlá

Vrtuľníky prevádzkované v noci musia byť vybavené:

- a) systémom protizrážkových svetiel,
- b) navigačnými/polohovými svetlami,
- c) pristávacím reflektorom,
- d) osvetlením napájaným z elektrickej siete vrtuľníka, zabezpečujúcim dostatočné osvetlenie všetkých prístrojov a vybavenia, ktoré sú nevyhnutné pre bezpečnú prevádzku vrtuľníka,
- e) osvetlením napájaným z elektrickej siete vrtuľníka, zabezpečujúcim osvetlenie vo všetkých priestoroch kabíny,
- f) elektrickým prenosným lampášom pre pracovné miesto každého člena posádky a
- g) svetlami vyhovujúcimi medzinárodným predpisom na prevenciu zrážok na mori, ak je vrtuľník obojživelný.

SPO.IDE.H.120 Prevádzka podľa VFR – letové a navigačné prístroje a súvisiace vybavenie

- a) Vrtuľníky prevádzkované počas dňa podľa pravidiel letu za viditeľnosti (VFR) musia byť vybavené prostriedkami na meranie a zobrazovanie:
 - (1) magnetického kurzu,
 - (2) času v hodinách, minútach a sekundách,
 - (3) tlakovej výšky,
 - (4) indikovanej rýchlosti a
 - (5) sklzu.
- b) Vrtuľníky prevádzkované za meteorologických podmienok na let za viditeľnosti (VMC) nad vodnou plochou a mimo dohľadu pevniny, alebo za podmienok VMC v noci, alebo pri viditeľnosti menšej ako 1 500 m, alebo za podmienok, v ktorých nie je možné udržať vrtuľník na želanej dráhe letu bez použitia jedného alebo viacerých dodatočných prístrojov, musia byť popri ustanoveniach písmena a) navyše vybavené:
 - (1) prostriedkami na meranie a zobrazovanie:
 - i) letovej polohy,
 - ii) vertikálnej rýchlosti a
 - iii) stabilizovaného kurzu,

- (2) prostriedkami signalizácie nedostatočného napájania gyroskopických prístrojov a
 - (3) v prípade zložitých motorových vrtuľníkov prostriedkami zabraňujúcimi nesprávnej činnosti systémov indikácie rýchlosti požadovanými v písmene a) bode 4 vplyvom kondenzácie alebo námrazy.
- c) Iné ako zložené motorové vrtuľníky prevádzkované pri viditeľnosti menšej ako 1 500 m alebo za podmienok, v ktorých nie je možné udržať vrtuľník na želanej dráhe letu bez použitia jedného alebo viacerých dodatočných prístrojov, musia byť popri ustanoveniach písmen a) a b) navyše vybavené prostriedkami zabraňujúcimi nesprávnej činnosti systémov indikácie rýchlosti v dôsledku kondenzácie alebo námrazy požadovaných v písmene a) bode 4.
- d) Keď sú na let potrební dvaja piloti, vrtuľníky musia byť vybavené doplnkovými samostatnými prostriedkami na zobrazovanie:
- (1) tlakovej výšky,
 - (2) indikovanej rýchlosti,
 - (3) sklzu,
 - (4) letovej polohy, ak je to použiteľné,
 - (5) vertikálnej rýchlosti, ak je to použiteľné, a
 - (6) stabilizovaného kurzu, ak je to použiteľné.

SPO.IDE.H.125 Prevádzka podľa IFR – letové a navigačné prístroje a súvisiace vybavenie

Vrtuľníky prevádzkované podľa pravidiel letu podľa prístrojov (IFR) musia byť vybavené:

- a) prostriedkami na meranie a zobrazovanie:
- (1) magnetického kurzu,
 - (2) času v hodinách, minútach a sekundách,
 - (3) tlakovej výšky,
 - (4) indikovanej rýchlosti,
 - (5) vertikálnej rýchlosti,
 - (6) sklzu,
 - (7) letovej polohy,
 - (8) stabilizovaného kurzu a
 - (9) teploty vonkajšieho vzduchu,
- b) prostriedkami signalizácie nedostatočného napájania gyroskopických prístrojov,
- c) keď sú na let potrební dvaja piloti, doplnkovými samostatnými prostriedkami na zobrazovanie:
- (1) tlakovej výšky,
 - (2) indikovanej rýchlosti,
 - (3) vertikálnej rýchlosti,

- (4) sklzu,
 - (5) letovej polohy a
 - (6) stabilizovaného kurzu,
- d) prostriedkami zabráňujúcimi nesprávnej činnosti systému indikácie rýchlosti požadovanými podľa písmena a) bodu 4 a písmena c) bodu 2 vplyvom kondenzácie alebo námrazy,
- e) dodatočnými prostriedkami na meranie a zobrazovanie letovej polohy, ktoré slúžia ako záložné prístroje, a
- f) v prípade zložitých motorových vrtuľníkov:
- (1) náhradným zdrojom statického tlaku a
 - (2) držiakom mapy na mieste, kde je zabezpečená čitateľnosť mapy a kde môže byť pri nočnej prevádzke osvetlená.

SPO.IDE.H.126 Dodatočné vybavenie pre jednopilotné lety podľa IFR

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

SPO.IDE.H.132 Palubné zariadenie na určovanie poveternostných podmienok – zložené motorové vrtuľníky

Vrtuľníky prevádzkované podľa pravidiel letu podľa prístrojov (IFR) alebo v noci musia byť vybavené palubným zariadením na určovanie poveternostných podmienok, ak sa v aktuálnych meteorologických hláseniach uvádza, že na letenej trase možno očakávať výskyt búrok alebo iných poveternostných podmienok, ktoré môžu byť nebezpečné a ktoré sa pokladajú za zistiteľné palubným zariadením na určovanie poveternostných podmienok.

SPO.IDE.H.133 Doplnkové vybavenie na prevádzku v podmienkach námrazy v noci – zložené motorové vrtuľníky

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

SPO.IDE.H.135 Systém palubného telefónu letovej posádky

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

SPO.IDE.H.140 Zapisovač zvuku v kabíne

- a) Vrtuľníky s maximálnou schválenou vzletovou hmotnosťou (MCTOM) väčšou ako 7 000 kg, ktorým bolo prvý raz vydané osvedčenie o letovej spôsobilosti 1. januára 2016 alebo neskôr, musia byť vybavené zapisovačom zvuku v kabíne (CVR).
- b) Zapisovač zvuku v kabíne má byť schopný uchovať informácie zaznamenané aspoň za posledné 2 hodiny.
- c) Zapisovač zvuku v kabíne zaznamenáva so záznamom času:
 - (1) rádiatelefonne spojenie vysielané alebo prijímané v pilotnom priestore,
 - (2) dorozumievanie členov letovej posádky používajúcich systém palubného telefónu a palubného rozhlasu, ak je inštalovaný,
 - (3) zvukové prostredie kabíny zahŕňajúce bez prerušovania akustické signály prijímané z každého mikrofónu člena posádky a
 - (4) hlasové alebo akustické signály identifikujúce prostriedky na navigáciu a priblíženie zavádzané do slúchadiel alebo reproduktorov.
- d) Zapisovač zvuku v kabíne musí samočinne začať zaznamenávať skôr, než sa vrtuľník začne pohybovať vlastnou silou, a musí pokračovať v zápise do skončenia letu, a to dovtedy, kým vrtuľník neprestane byť schopný pohybu vlastnou silou.
- e) Popri ustanoveniach písmena d), ak je k dispozícii elektrické napájanie, musí začať zapisovač zvuku v kabíne zaznamenávať čo najskôr v priebehu vykonávania kontrolných úkonov pred spúšťaním motorov na začiatku letu a zaznamenať až do vykonania kontrolných úkonov bezprostredne nasledujúcich po zastavení motora na konci letu.
- f) Zapisovač zvuku v kabíne musí mať zariadenie uľahčujúce určenie jeho polohy vo vode.

SPO.IDE.H.145 Zapisovač letových údajov

- a) Vrtuľníky s maximálnou schválenou vzletovou hmotnosťou (MCTOM) väčšou ako 3 175 kg, ktorým bolo prvý raz vydané individuálne osvedčenie letovej spôsobilosti 1. januára 2016 alebo neskôr, musia byť vybavené zapisovačom letových údajov (FDR), ktorý používa digitálnu metódu zápisu a ukladania dát do pamäte a metódu pohotového vyhľadávania takých dát v pamäťovom médiu.
- b) Zapisovač letových údajov zaznamenáva parametre potrebné na presné určenie letovej dráhy, rýchlosti, polohy, výkonu motora, konfigurácie a prevádzky vrtuľníka a má byť schopný uchovať údaje zaznamenané aspoň za posledných 10 hodín.
- c) Údaje sa musia získavať z palubných zdrojov umožňujúcich presnú koreláciu s informáciami zobrazovanými letovej posádke.
- d) Zapisovač letových údajov musí samočinne začať zaznamenávať údaje skôr, než sa vrtuľník začne pohybovať vlastnou silou, a samočinne skončiť, keď vrtuľník prestane byť schopný pohybu vlastnou silou.
- e) Zapisovač letových údajov musí mať zariadenie uľahčujúce určenie jeho polohy vo vode.

SPO.IDE.H.150 Zaznamenávanie dátového spojenia

- a) Vrtuľníky, ktorým bolo prvý raz vydané individuálne osvedčenie o letovej spôsobilosti 1. januára 2016 alebo neskôr a ktoré majú možnosť vykonávať komunikáciu dátovým spojením a vyžaduje sa ich vybavenie zapisovačom zvuku v kabíne (CVR), na zapisovač podľa možnosti zaznamenávajú:
- (1) správy komunikácie dátovým spojením do vrtuľníka a z vrtuľníka týkajúce sa komunikácie s letovými prevádzkovými službami (ATS) vrátane správ využívaných v týchto aplikáciách:
 - i) začiatok dátového spojenia,
 - ii) komunikácia medzi riadiacim letovej prevádzky a pilotom,
 - iii) adresné sledovanie,
 - iv) letové informácie,
 - v) vysielanie sledovania lietadla, pokiaľ to umožňuje architektúra systému,
 - vi) údaje prevádzkového riadenia lietadla, pokiaľ to umožňuje architektúra systému, a
 - vii) grafika, pokiaľ to umožňuje architektúra systému,
 - (2) informácie, ktoré umožňujú koreláciu so všetkými súvisiacimi záznamami týkajúcimi sa komunikácie dátovým spojením a uloženými mimo vrtuľníka, a
 - (3) informácie o čase a prioritě správ v rámci komunikácie dátovým spojením, pri zohľadnení architektúry systému.
- b) Zapisovač používa digitálnu metódu zápisu a ukladania dát a informácií do pamäte a metódu pohotového vyhľadávania takých dát. Metóda zápisu musí umožniť, aby sa dáta dali porovnávať s dátami zaznamenanými na zemi.
- c) Zapisovač musí uchovávať dáta zaznamenané aspoň za taký čas, aký je stanovený pre zapisovač zvuku v kabíne (CVR) v SPO.IDE.H.140.
- d) Zapisovač musí mať zariadenie uľahčujúce určenie jeho polohy vo vode.
- e) Požiadavky na logiku spustenia a zastavenia zapisovača sú rovnaké ako požiadavky na logiku spustenia a zastavenia zapisovača zvuku v kabíne (CVR) uvedené v SPO.IDE.H.140 písm. d) a e).

SPO.IDE.H.155 Kombinovaný zapisovač letových údajov a zvuku v kabíne

Súlad s požiadavkami na zapisovač zvuku v kabíne (CVR) a zapisovač letových údajov (FDR) sa môže dosiahnuť jedným kombinovaným zapisovačom letových údajov a zvuku v kabíne na palube.

SPO.IDE.H.160 Sedadlá, bezpečnostné pásy a zádržné systémy

- a) Vrtuľníky musia byť vybavené:
- (1) sedadlom alebo pracovným miestom pre každého člena posádky alebo odborníka na úlohy na palube,

- (2) bezpečnostným pásom na každom sedadle a záchytnými popruhmi na každom pracovnom mieste,
 - (3) bezpečnostným pásom so záchytným systémom hornej časti trupu na každom sedadle v prípade vrtuľníkov, ktorým bolo prvý raz vydané individuálne osvedčenie o letovej spôsobilosti po 31. júli 1999, a
 - (4) bezpečnostným pásom so záchytným systémom hornej časti trupu a so zariadením, ktoré samočinne zadrží telo používateľa v prípade veľkého spomalenia, na sedadle každého člena letovej posádky.
- b) Bezpečnostný pás so záchytným systémom hornej časti trupu musí mať jednobodové rozopínanie.

SPO.IDE.H.165 Súprava prvej pomoci

- a) Vrtuľníky musia byť vybavené súpravou prvej pomoci.
- b) Súprava prvej pomoci musí byť:
 - (1) ľahko dostupná na použitie a
 - (2) pravidelne obnovovaná.

SPO.IDE.H.175 Doplnkový prívod kyslíka – vrtuľníky bez pretlakovej kabíny

- a) Vrtuľníky bez pretlakovej kabíny v letových nadmorských výškach, v ktorých sa v súlade s písmenom b) požaduje prívod kyslíka, musia mať vybavenie na uchovávanie a vydávanie kyslíka schopné uchovávať a vydávať požadované množstvo kyslíka.
- b) Vrtuľníky bez pretlakovej kabíny nad letovými nadmorskými výškami, v ktorých je tlaková nadmorská výška v priestoroch kabíny väčšia ako 10 000 stôp/ft, musia mať na palube dostatok kyslíka na dýchanie pre:
 - (1) všetkých členov posádky po celý čas dlhší ako 30 minút, keď je tlaková nadmorská výška v priestoroch kabíny v rozmedzí 10 000 až 13 000 stôp/ft, a
 - (2) všetkých členov posádky a odborníkov na úlohy po celý čas, keď je tlaková nadmorská výška v priestoroch kabíny väčšia ako 13 000 stôp/ft.
- c) Odchylne od písmena b) sa v nadmorskej výške v rozmedzí 13 000 stôp/ft až 16 000 stôp/ft môžu uskutočniť exkurzie v určenom trvaní bez zásob kyslíka, ako je stanovené v SPO.OP.195 písmene b).

SPO.IDE.H.180 Ručné hasiace prístroje

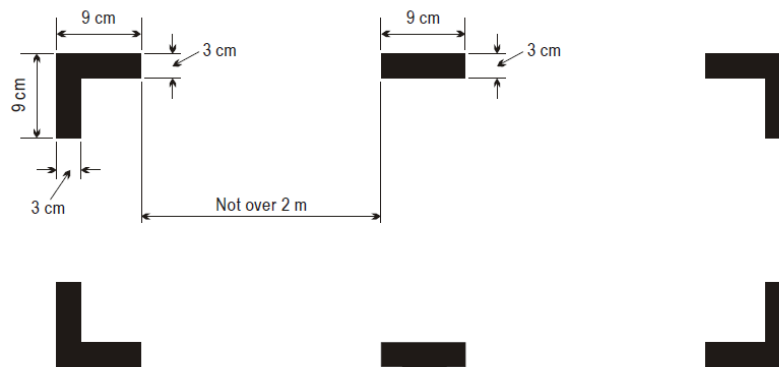
- a) Vrtuľníky musia byť vybavené najmenej jedným ručným hasiacim prístrojom:
 - (1) v pilotnom priestore a
 - (2) v každom priestore kabíny, ktorý je oddelený od pilotného priestoru s výnimkou priestoru, do ktorého má letová posádka ľahký prístup.
- b) Druh a množstvo hasiacich látok požadovaných hasiacich prístrojov musí byť vhodné pre druhy požiarov, ktoré môžu vzniknúť v priestoroch, pre ktoré je hasiaci prístroj

určený, aby sa minimalizovalo nebezpečenstvo koncentrácie jedovatých plynov v priestoroch pre ľudí.

SPO.IDE.H.185 Označenie miest na vniknutie do trupu lietadla

Ak sú na trupe vrtuľníka označené miesta vhodné na vniknutie záchranných čiat do vrtuľníka v naliehavom prípade, tieto miesta sú označené tak, ako je znázornené na obrázku 1.

Obrázok 1: Označenie miest na vniknutie do trupu lietadla



SPO.IDE.H.190 Núdzový vysielateľ polohy (ELT)

- a) Vrtuľníky s maximálnou schválenou konfiguráciou sedadiel pre viac ako 6 osôb musia byť vybavené:
 - (1) automatickým núdzovým vysielateľom polohy (ELT) a
 - (2) jedným záchranným vysielateľom polohy (ELT(S)) v záchrannom člene alebo záchrannej veste, ak vrtuľník letí vo vzdialenosti od pevniny, ktorá zodpovedá viac ako 3 minútam letu normálnou cestovnou rýchlosťou.
- b) Vrtuľníky s maximálnou schválenou konfiguráciou sedadiel pre 6 alebo menej osôb musia byť vybavené záchranným núdzovým vysielateľom polohy (ELT(S)) alebo osobným rádiomajákom (PLB), ktorý pri sebe nosí člen posádky alebo odborník na úlohy.
- c) Núdzové vysielateľy polohy akéhokoľvek typu a osobné rádiomajáky musia byť schopné vysielat' súčasne na frekvenciách 121,5 MHz a 406 MHz.

SPO.IDE.H.195 Let nad vodnou plochou – iné ako zložené motorové vrtuľníky

- a) Vrtuľníky musia byť vybavené záchrannými vestami pre každú osobu na palube, ktoré musia mať osoby na sebe alebo ktoré musia byť uložené tak, aby boli ľahko dostupné zo sedadiel alebo pracovných miest osôb, pre ktoré sú určené:
 - (1) pri lete nad vodou vo vzdialenosti od pevniny, ktorá sa nedá preletieť autorotáciou, keď nie je vrtuľník v prípade poruchy kritického motora schopný udržať letovú hladinu, alebo

- a) pri lete nad vodou vo vzdialenosti od pevniny, ktorá zodpovedá viac ako 10 minútam letu normálnou cestovnou rýchlosťou, keď je vrtuľník v prípade poruchy kritického motora schopný udržať letovú hladinu, alebo
- (3) pri vzlete alebo pristávaní na letisku/prevádzkovom mieste, kde dráha vzletu alebo priblíženia je nad vodnou plochou.
- b) Každá záchranná vesta musí byť vybavená elektrickým svetlom na ľahšie určenie polohy osôb.
- c) Veliteľ vrtuľníka letiaceho nad vodou vo vzdialenosti od pevniny zodpovedajúcej viac ako 30 minútam normálnou cestovnou rýchlosťou alebo 50 námorným míľam, podľa toho, ktorá vzdialenosť je menšia, určí riziko pre prežitie osôb na palube vrtuľníka v prípade núdzového pristátia na vode, na základe ktorého rozhodne, či je na palube potrebné toto vybavenie:
 - (1) zariadenie na vydávanie tiesňových signálov,
 - (2) dostatočný počet záchranných člnov pre všetky osoby na palube uložených tak, aby sa v stave núdze ľahko pripravili na použitie, a
 - (3) záchranné vybavenie s prostriedkami na uchovanie života primerané pre let, ktorý sa má vykonať.
- d) Veliteľ vrtuľníka pri rozhodovaní o tom, či záchranné vesty požadované podľa písmena a) musia mať na sebe všetky osoby na palube, určí riziko pre prežitie osôb na palube vrtuľníka v prípade núdzového pristátia na vode.

SPO.IDE.H.197 Záchranné vesty – zložené motorové vrtuľníky

- a) Vrtuľníky musia byť vybavené záchrannými vestami pre každú osobu na palube, ktoré musia mať osoby na sebe alebo ktoré musia byť uložené tak, aby boli ľahko dostupné zo sedadiel alebo pracovných miest osôb, pre ktoré sú určené:
 - (1) pri lete nad vodou vo vzdialenosti od pevniny, ktorá zodpovedá viac ako 10 minútam letu normálnou cestovnou rýchlosťou, keď je vrtuľník v prípade poruchy kritického motora schopný udržať letovú hladinu,
 - (2) pri lete nad vodou vo vzdialenosti od pevniny, ktorá sa nedá preletieť autorotáciou, keď nie je vrtuľník v prípade poruchy kritického motora schopný udržať letovú hladinu, alebo
 - (3) pri vzlete alebo pristávaní na letisku/prevádzkovom mieste, ak dráha vzletu alebo pristátia vedie nad vodou tak, že v prípade nehody by bolo pravdepodobné núdzové pristátie na vode.
- b) Každá záchranná vesta musí byť vybavená elektrickým svetlom na ľahšie určenie polohy osôb.

SPO.IDE.H.198 Odevy na prežitie – zložené motorové vrtuľníky

Každá osoba na palube musí mať oblečený odev na prežitie:

- a) v prípade letu nad vodou v rámci prevádzky mimo pevniny a vo vzdialenosti od pevniny, ktorá zodpovedá viac ako 10 minútam letu normálnou cestovnou rýchlosťou,

keď je vrtuľník v prípade poruchy kritického motora schopný udržať letovú hladinu a ak:

- (1) sa v meteorologických hláseniach alebo predpovediach dostupných veliteľovi vrtuľníka udáva, že teplota mora bude počas letu menšia ako + 10 °C, alebo
 - (2) ak prekračuje predpokladaný čas na záchranu odhadovaný čas prežitia, alebo
- b) keď tak rozhodne veliteľ vrtuľníka na základe posúdenia rizika, pričom zohľadní tieto podmienky:
- (1) pri lete nad vodou vo vzdialenosti od pevniny, ktorá sa nedá preletieť autorotáciou, alebo ktorá je väčšia ako vzdialenosť bezpečného vynúteného pristátia, keď nie je vrtuľník v prípade poruchy kritického motora schopný udržať letovú hladinu, a
 - (2) v meteorologických hláseniach alebo predpovediach dostupných veliteľovi vrtuľníka sa udáva, že teplota mora bude počas letu menšia ako + 10 °C.

SPO.IDE.H.199 Záchranné člny, núdzové vysielacie polohy (ELT) a vybavenie na prežitie na diaľkových letoch nad vodou – zložité motorové vrtuľníky

Vrtuľníky:

- a) pri lete nad vodou a vo vzdialenosti od pevniny, ktorá zodpovedá viac ako 10 minútam letu normálnou cestovnou rýchlosťou, keď je vrtuľník v prípade poruchy kritického motora schopný udržať letovú hladinu, alebo
- b) pri lete nad vodou a vo vzdialenosti od pevniny, ktorá zodpovedá viac ako 3 minútam letu normálnou cestovnou rýchlosťou, keď nie je vrtuľník v prípade poruchy kritického motora schopný udržať letovú hladinu, a keď tak rozhodne veliteľ vrtuľníka na základe posúdenia rizika, musia byť vybavené:
 - (1) aspoň jedným záchranným člnom s menovitou kapacitou najmenej rovnou maximálnemu počtu osôb na palube, ktorý je uložený tak, aby bol ľahko použiteľný v núdzových situáciách,
 - (2) aspoň jedným záchranným núdzovým vysielateľom polohy ELT(S) pre každý predpísaný záchranný čln a
 - (3) záchrannými prostriedkami vrátane prostriedkov na uchovanie života vhodných pre let, ktorý sa má vykonať.

SPO.IDE.H.200 Vybavenie na prežitie

Vrtuľníky prevádzkované v oblastiach, kde by pátranie a záchrana boli osobitne náročné, musia byť vybavené:

- a) signalizačným zariadením na vydávanie tiesňových signálov,
- b) najmenej jedným záchranným núdzovým vysielateľom polohy ELT(S) a
- c) doplnkovým vybavením na prežitie pre trasu, na ktorej sa má letieť, s ohľadom na počet osôb na palube.

SPO.IDE.H.201 Dodatočné požiadavky pre vrtuľníky vykonávajúce prevádzku mimo pevniny v nepriaznivých morských oblastiach – zložité motorové vrtuľníky

Vrtuľníky vykonávajúce prevádzku mimo pevniny v nepriaznivých morských oblastiach vo vzdialenosti od pevniny, ktorá zodpovedá viac ako 10 minútam letu normálnou cestovnou rýchlosťou, musia spĺňať tieto podmienky:

- a) Ak sa v meteorologických hláseniach alebo predpovediach dostupných veliteľovi vrtuľníka udáva, že teplota mora bude počas letu menšia ako + 10 °C, alebo ak prekračuje predpokladaný čas na záchranu vypočítaný čas na prežitie, alebo ak je let naplánovaný na noc, všetci členovia posádky a odborníci na úlohy na palube musia byť oblečení v odevoch na prežitie.
- b) Všetky záchranné člny prepravované v súlade s SPO.IDE.H.199 musia byť umiestnené tak, aby boli použiteľné na mori v podmienkach, v akých boli hodnotené charakteristiky vrtuľníka pri núdzovom pristáťí na vode a jeho plávacie a vyvažovacie charakteristiky, s cieľom splniť požiadavky osvedčenia pre núdzové pristáťie na vode.
- c) Vrtuľník musí byť vybavený systémom núdzového osvetlenia so samostatným zdrojom napájania pre celkové osvetlenie kabíny na uľahčenie evakuácie vrtuľníka.
- d) Všetky núdzové východy vrátane núdzových východov posádky a prostriedky na ich otváranie musia byť zreteľne označené značkami pre orientáciu cestujúcich pri použití týchto východov za denného svetla alebo v tme. Tieto značky sú vypracované tak, aby boli viditeľné, aj ak sa vrtuľník prevráti a kabína sa potopí.
- e) Všetky dvere, ktoré sú určené ako núdzové východy pri núdzovom pristáťí na vode a ktoré nie sú odnímateľné, musia byť vybavené prostriedkami na zaistenie v otvorenej polohe, aby nebránili cestujúcim v opustení vrtuľníka za všetkých podmienok na mori, až po maximálne stanovené pri vyhodnotení pre núdzové pristáťie na vode a plávanie.
- f) Všetky dvere, okná alebo iné otvory v priestore kabíny určené na núdzový únik pod vodou, musia byť vybavené tak, aby boli použiteľné v stave núdze.
- g) Odborník na úlohy a posádka musia mať trvalo oblečené záchranné vesty, ktoré sú pre nich určené, pokiaľ nemajú oblečené integrované odevy na prežitie, ktoré spĺňajú kombinované požiadavky na odevy na prežitie a záchranné vesty.

SPO.IDE.H.202 Vrtuľníky s osvedčením na prevádzku na vode – rôzne vybavenie

Vrtuľníky s osvedčením na prevádzku na vode musia byť vybavené:

- a) vlečnou kotvou a ostatným vybavením potrebným na uľahčenie priviazania, zakotvenia alebo manévrovania vrtuľníka na vode zodpovedajúcim jeho veľkosti, hmotnosti a ovládateľnosti, a
- b) zariadením na vydávanie zvukových signálov, ako je predpísané medzinárodnými predpismi na zabránenie zrážkam na mori, ak je použiteľné.

SPO.IDE.H.203 Všetky vrtuľníky pri letoch nad vodou – núdzové pristáťie na vode

Zložité motorové vrtuľníky letiace nad vodou v nepriaznivom prostredí vo vzdialenosti od pevniny, ktorá zodpovedá viac ako 10 minútam letu normálnou cestovnou rýchlosťou, a iné

ako zložité motorové vrtuľníky letiace nad vodou v nepriaznivom prostredí vo vzdialenosti väčšej ako 50 námorných míľ od pevniny musia:

- a) byť konštruované na pristátie na vode v súlade s príslušnými predpismi letovej spôsobilosti,
- b) mať osvedčenie na núdzové pristátie na vode v súlade s príslušnými predpismi letovej spôsobilosti alebo
- c) byť vybavené núdzovým plávacím zariadením.

SPO.IDE.H.205 Individuálne ochranné vybavenie

Každá osoba na palube musí mať na sebe individuálne ochranné vybavenie, ktoré je primerané pre vykonávaný typ prevádzky.

SPO.IDE.H.210 Súprava slúchadiel s mikrofónom

Keď sa vyžaduje rádiokomunikačný a/alebo rádionavigačný systém, vrtuľníky musia byť vybavené súpravou slúchadiel s ramienkovým mikrofónom alebo iným rovnocenným mikrofónom a vysielacím tlačidlom na riadidlách pre každého predpísaného pilota, člena posádky a/alebo odborník na úlohy na jemu určenom pracovnom mieste.

SPO.IDE.H.215 Rádiové komunikačné vybavenie

- a) Vrtuľníky prevádzkované podľa pravidiel letu podľa prístrojov (IFR) alebo v noci, alebo ak to vyžadujú príslušné požiadavky týkajúce sa vzdušného priestoru, musia mať rádiové komunikačné vybavenie, ktoré musí byť pri bežných prevádzkových podmienkach schopné:
 - (1) uskutočňovať obojstrannú komunikáciu na účely letiskovej kontroly,
 - (2) prijímať meteorologické informácie,
 - (3) uskutočňovať obojstrannú komunikáciu kedykoľvek počas letu s tými leteckými stanicami a na takých frekvenciách, ako stanovil príslušný orgán, a
 - (4) umožňovať spojenie na leteckej tiesňovej frekvencii 121,5 MHz.
- b) Ak sa vyžaduje viac komunikačných vybavení, každé vybavenie musí byť nezávislé od ostatných do takej miery, aby porucha jedného vybavenia nemala za následok poruchu druhého.
- c) Ak sa vyžaduje rádiokomunikačný systém, musia byť vrtuľníky okrem systému palubného telefónu letovej posádky požadovaného podľa SPO.IDE.H.135 vybavené vysielacím tlačidlom na riadidlách pre každého predpísaného pilota a člena posádky na jemu určenom pracovnom mieste.

SPO.IDE.H.220 Navigačné vybavenie

- a) Vrtuľníky musia mať navigačné vybavenie, ktoré im umožní postupovať v súlade s:
 - (1) letovým plánom letových prevádzkových služieb (ATS), ak je to použiteľné, a
 - (2) príslušnými požiadavkami pre vzdušný priestor.

- b) Vrtuľníky musia mať dostatočné navigačné vybavenie, ktoré zaistí, že v prípade poruchy jedného prvku vybavenia v ktorejkoľvek fáze letu umožní zostávajúce vybavenie bezpečnú navigáciu v súlade s písmenom a) alebo bezpečné vykonanie postupu pre nepredvídané okolnosti.
- c) Vrtuľníky, pri ktorých lete sa počíta s pristátím v meteorologických podmienkach letu podľa prístrojov (IMC), musia mať navigačné vybavenie umožňujúce navádzanie do bodu, z ktorého je možné vykonať vizuálne pristátie. Toto vybavenie musí umožňovať navádzanie na každé letisko, kde sa počíta s pristátím v podmienkach IMC, a na každé určené náhradné letisko.

SPO.IDE.H.225 Odpovedač

Ak sa to vyžaduje vo vzdušnom priestore, v ktorom prebieha let, musia byť vrtuľníky vybavené odpovedačom sekundárneho prehľadového radaru (SSR) so všetkými požadovanými vlastnosťami.

Oddiel 3 – Vetrone**SPO.IDE.S.100 Prístroje a vybavenie – všeobecne**

- a) Prístroje a vybavenie požadované v tejto podčasti musia byť schválené v súlade s príslušnými požiadavkami na letovú spôsobilosť, ak:
 - (1) ich letová posádka používa na kontrolu dráhy letu, v súlade s požiadavkami SPO.IDE.S.145 a SPO.IDE.S.150, alebo
 - (2) sú vo vetrone nainštalované.
- b) Pri týchto položkách, pokiaľ sa v tejto podčasti požadujú, sa nevyžaduje schválenie:
 - (1) elektrický prenosný lampáš,
 - (2) presné hodiny a
 - (3) vybavenie na prežitie a signalizačné vybavenie.
- c) Prístroje a vybavenie, ktoré sa nepožadujú v tejto podčasti, ako aj ostatné vybavenie, ktoré sa nepožaduje v iných príslušných prílohách, ale nachádza sa na palube, musí spĺňať tieto podmienky:
 - (1) informácie získané z týchto prístrojov, vybavenia alebo príslušenstva nesmie letová posádka použiť na dosiahnutie súladu s prílohou I k nariadeniu (ES) č. 216/2008 a
 - (2) prístroje a vybavenie nesmú ovplyvniť letovú spôsobilosť vetroňa, a to ani v prípade porúch alebo nesprávnej činnosti.
- d) Prístroje a vybavenie musia byť ľahko ovládateľné alebo prístupné z pracovného miesta, kde sedí člen posádky, ktorý ich potrebuje použiť.
- e) Všetko požadované núdzové vybavenie musí byť ľahko dostupné na okamžité použitie.

SPO.IDE.S.105 Minimálne vybavenie pre let

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

- a) prevádzka vetroňa neprebieha v súlade so zoznamom minimálneho vybavenia (MEL), ak je stanovený, alebo
- b) vetroň nemá povolenie na let vydané v súlade s príslušnými požiadavkami na letovú spôsobilosť.

SPO.IDE.S.115 Lety podľa VFR – letové a navigačné prístroje

- a) Vetrone prevádzkované počas dňa podľa pravidiel letu za viditeľnosti (VFR) musia byť vybavené prostriedkami na meranie a zobrazovanie:
 - (1) magnetického kurzu v prípade motorových vetroňov,
 - (2) času v hodinách, minútach a sekundách,

- (3) tlakovej výšky a
- (4) indikovanej rýchlosti.
- b) Vetrone prevádzkované za podmienok, v ktorých nie je možné udržať vetroň v želanej letovej polohe bez použitia jedného alebo viacerých dodatočných prístrojov, musia byť popri ustanoveniach písmena a) navyše vybavené prostriedkami na meranie a zobrazovanie:
 - (1) vertikálnej rýchlosti,
 - (2) letovej polohy alebo zatačania a sklzu a
 - (3) magnetického kurzu.

SPO.IDE.S.120 Lety v oblačnosti – letové a navigačné prístroje

Vetrone vykonávajúce lety v oblačnosti musia byť vybavené prostriedkami na meranie a zobrazovanie:

- a) magnetického kurzu,
- b) času v hodinách, minútach a sekundách,
- c) tlakovej výšky,
- d) indikovanej rýchlosti,
- e) vertikálnej rýchlosti a
- f) letovej polohy alebo zatačania a sklzu.

SPO.IDE.S.125 Sedadlá a zádržné systémy

- a) Vetrone musia byť vybavené:
 - (1) sedadlom pre každú osobu na palube a
 - (2) bezpečnostným pásom so záchytným systémom hornej časti trupu na každom sedadle, ako je stanovené v letovej príručke.
- b) Bezpečnostný pás so záchytným systémom hornej časti trupu musí mať jednobodové rozopínanie.

SPO.IDE.S.130 Doplnkový prívod kyslíka

Vetrone v tlakových nadmorských výškach väčších ako 10 000 stôp/ft musia mať vybavenie na uchovávanie a vydávanie kyslíka s dostatočným množstvom kyslíka na dýchanie pre:

- a) členov posádky po celý čas dlhší ako 30 minút, keď je tlaková nadmorská výška v rozmedzí 10 000 až 13 000 stôp/ft, a
- b) všetkých členov posádky a odborníkov na úlohy po celý čas, keď je tlaková nadmorská výška väčšia ako 13 000 stôp/ft.

SPO.IDE.S.135 Let nad vodnou plochou

Veliteľ vetroňa prevádzkovaného nad vodou určí riziko pre prežitie osôb na palube v prípade núdzového pristátia na vode, na základe ktorého rozhodne, či je na palube potrebné toto vybavenie:

- a) záchranné vesty alebo rovnocenné individuálne plávacie zariadenie pre každú osobu na palube, ktoré musia mať osoby na sebe alebo ktoré musia byť uložené tak, aby boli ľahko dostupné zo sedadiel osôb, pre ktoré sú určené,
- b) núdzový vysielateľ polohy (ELT) alebo osobný rádiomaják (PLB) schopný vysielat' súčasne na frekvenciách 121,5 MHz a 406 MHz, ktorý pri sebe nosí člen posádky alebo odborník na úlohy, a
- c) zariadenie na vydávanie tiesňových signálov počas letu:
 - (1) nad vodou vo vzdialenosti od pevniny, ktorá sa nedá preletieť klzavým letom, alebo
 - (2) ak dráha vzletu alebo pristátia vedie nad vodou tak, že v prípade nehody by bolo pravdepodobné núdzové pristátie na vode.

SPO.IDE.S.140 Vybavenie na prežitie

Vetrone prevádzkované v oblastiach, kde by pátranie a záchrana boli osobitne náročné, musia byť vybavené takým signalizačným zariadením a záchranným vybavením, aké je vhodné pre oblasť, nad ktorou prebieha let.

SPO.IDE.S.145 Rádiové komunikačné vybavenie

- a) Ak sa to vyžaduje vo vzdušnom priestore, v ktorom prebieha let, musia mať vetrone rádiové komunikačné vybavenie umožňujúce obojsmerné spojenie s tými leteckými stanicami a na takých frekvenciách, ako je stanovené v požiadavkách pre vzdušný priestor.
- b) Rádiové komunikačné vybavenie, ak sa vyžaduje podľa písmena a), musí umožňovať spojenie na leteckej tiesňovej frekvencii 121,5 MHz.

SPO.IDE.S.150 Navigačné vybavenie

Vetrone musia mať potrebné navigačné vybavenie, ktoré im umožní postupovať v súlade s:

- a) letovým plánom letových prevádzkových služieb (ATS), ak je to použiteľné, a
- b) príslušnými požiadavkami pre vzdušný priestor.

SPO.IDE.S.155 Odpovedač

Ak sa to vyžaduje vo vzdušnom priestore, v ktorom prebieha let, musia byť vetrone vybavené odpovedačom sekundárneho prehľadového radaru (SSR) so všetkými požadovanými vlastnosťami.

Oddiel 4 – Balóny**SPO.IDE.B.100 Prístroje a vybavenie – všeobecne**

- a) Prístroje a vybavenie požadované v tejto podčasti musia byť schválené v súlade s príslušnými požiadavkami na letovú spôsobilosť, ak:
 - (1) ich letová posádka používa na určenie dráhy letu, v súlade s požiadavkami SPO.IDE.B.145, alebo
 - (2) sú v balóne nainštalované.
- b) Pri týchto položkách, pokiaľ sa v tejto podčasti požadujú, sa nevyžaduje schválenie:
 - (1) elektrický prenosný lampáš,
 - (2) presné hodiny,
 - (3) súprava na poskytnutie prvej pomoci a
 - (4) vybavenie na prežitie a signalizačné vybavenie,
- c) Prístroje a vybavenie, ktoré sa nepožadujú v tejto podčasti, ako aj ostatné vybavenie, ktoré sa nepožaduje v iných príslušných prílohách, ale nachádza sa na palube, musí spĺňať tieto podmienky:
 - (1) informácie získané z týchto prístrojov, vybavenia alebo príslušenstva nesmie letová posádka použiť na dosiahnutie súladu s prílohou I k nariadeniu (ES) č. 216/2008 a
 - (2) prístroje a vybavenie nesmú ovplyvniť letovú spôsobilosť balóna, a to ani v prípade porúch alebo nesprávnej činnosti.
- d) Prístroje a vybavenie musia byť ľahko ovládateľné alebo prístupné z pracovného miesta člena posádky, ktorý ich potrebuje použiť.
- e) Všetko požadované núdzové vybavenie musí byť ľahko dostupné na okamžité použitie.

SPO.IDE.B.105 Minimálne vybavenie pre let

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

- a) prevádzka balóna neprebíha v súlade so zoznamom minimálneho vybavenia (MEL), ak je stanovený, alebo
- b) balón nemá povolenie na let vydané v súlade s príslušnými požiadavkami na letovú spôsobilosť.

SPO.IDE.B.110 Prevádzkové svetlá

Balóny prevádzkované v noci musia byť vybavené:

- a) polohovými svetlami,

- b) prostriedkami zabezpečujúcimi dostatočné osvetlenie všetkých prístrojov a vybavenia, ktoré sú nevyhnutné pre bezpečnú prevádzku balóna,
- c) elektrickým prenosným lampášom a
- d) v prípade teplovzdušných vzducholodí:
 - (1) pristávacím reflektorom a
 - (2) protizrážkovým svetlom.

SPO.IDE.B.115 Prevádzka podľa VFR – letové a navigačné prístroje a súvisiace vybavenie

Balóny prevádzkované podľa VFR počas dňa musia byť vybavené:

- a) prostriedkami na zobrazovanie smeru prúdu a
- b) prostriedkami na meranie a zobrazovanie:
 - (1) času v hodinách, minútach a sekundách,
 - (2) vertikálnej rýchlosti, ak to vyžaduje letová príručka, a
 - (3) tlakovej nadmorskej výšky, ak to vyžaduje letová príručka, ak je to stanovené v požiadavkách pre vzdušný priestor, alebo ak je potrebné kontrolovať nadmorskú výšku vzhľadom na využívanie kyslíka.

SPO.IDE.B.120 Súprava prvej pomoci

- a) Balóny musia byť vybavené súpravou prvej pomoci.
- b) Súprava prvej pomoci musí byť:
 - (1) ľahko dostupná na použitie a
 - (2) pravidelne obnovovaná.

SPO.IDE.B.121 Doplnkový prívod kyslíka

Balóny v tlakových nadmorských výškach väčších ako 10 000 stôp/ft musia mať vybavenie na uchovávanie a vydávanie kyslíka s dostatočným množstvom kyslíka na dýchanie pre:

- a) členov posádky po celý čas dlhší ako 30 minút, keď je tlaková nadmorská výška v rozmedzí 10 000 až 13 000 stôp/ft, a
- b) všetkých členov posádky a odborníkov na úlohy po celý čas, keď je tlaková nadmorská výška väčšia ako 13 000 stôp/ft.

SPO.IDE.B.125 Ručné hasiace prístroje

Teplovzdušné balóny musia byť vybavené najmenej jedným ručným hasiacim prístrojom.

SPO.IDE.B.130 Let nad vodnou plochou

Veliteľ balóna prevádzkovaného nad vodou určí riziko pre prežitie osôb na palube v prípade núdzového pristátia na vode, na základe ktorého rozhodne, či je na palube potrebné toto vybavenie:

- a) záchranné vesty pre každú osobu na palube, ktoré musia mať osoby na sebe alebo ktoré musia byť uložené tak, aby boli ľahko dostupné z miest osôb, pre ktoré sú určené,
- b) núdzový vysielateľ polohy (ELT) alebo osobný rádiomaják (PLB) schopný vysielat' súčasne na frekvenciách 121,5 MHz a 406 MHz, ktorý pri sebe nosí člen posádky alebo odborník na úlohy, a
- c) zariadenie na vydávanie tiesňových signálov.

SPO.IDE.B.135 Vybavenie na prežitie

Balóny prevádzkované v oblastiach, kde by pátranie a záchrana boli osobitne náročné, musia byť vybavené takým signalizačným zariadením a záchranným vybavením, aké je vhodné pre oblasť, nad ktorou prebieha let.

SPO.IDE.B.140 Rôzne vybavenie

Balóny musia byť vybavené ochrannými rukavicami pre každého člena posádky.

- b) Teplovzdušné balóny a balóny so zmiešaným vzduchom musia byť vybavené:
 - (1) alternatívnym zápalným zdrojom,
 - (2) prostriedkami na meranie a zobrazovanie množstva paliva,
 - (3) hasiacou dekou alebo ohňovzdornou prikrývkou a
 - (4) vlečným lanom s minimálnou dĺžkou 25 m.
- c) Plynové balóny musia byť vybavené nožom.

SPO.IDE.B.145 Rádiové komunikačné vybavenie

- a) Ak sa to vyžaduje vo vzdušnom priestore, v ktorom prebieha let, musia mať balóny rádiové komunikačné vybavenie umožňujúce obojsmerné spojenie s tými leteckými stanicami a na takých frekvenciách, ako je stanovené v požiadavkách pre vzdušný priestor.
- b) Rádiové komunikačné vybavenie, ak sa vyžaduje podľa písmena a), musí umožňovať spojenie na leteckej tiesňovej frekvencii 121,5 MHz.

SPO.IDE.B.150 Odpovedač

Ak sa to vyžaduje vo vzdušnom priestore, v ktorom prebieha let, musia byť balóny vybavené odpovedačom sekundárneho prehľadového radaru (SSR) so všetkými požadovanými vlastnosťami.

Podčasť E – Osobitné požiadavky**Oddiel 1 – Lety vrtuľníkov s vonkajším nákladom na popruhu (HESLO)****SPO.SPEC.HESLO.100 Štandardné prevádzkové postupy**

- a) Prevádzkovateľ posúdi zložitosť činností, aby určil nebezpečenstvo a riziká spojené s prevádzkou.
- b) Prevádzkovateľ zavedie štandardné prevádzkové postupy, pričom určí:
 - (1) vybavenie, ktoré musí byť na palube, vrátane jeho prevádzkových obmedzení a príslušných položiek v zozname MEL, podľa potreby,
 - (2) zloženie posádky a požiadavky na skúsenosti členov posádky a odborníkov na úlohy,
 - (3) príslušný výcvik pre členov posádky a odborníkov na úlohy potrebný na výkon ich úlohy a kvalifikáciu a zoznam osôb poskytujúcich takýto výcvik pre členov posádky a odborníkov na úlohy,
 - (4) zodpovednosti a povinnosti členov posádky a odborníkov na úlohy,
 - (5) výkonnostné kritériá potrebné na uskutočnenie letov vrtuľníkov s vonkajším nákladom na popruhu,
 - (6) bežné, mimoriadne a núdzové postupy členov posádky a odborníkov na úlohy.

SPO.SPEC.HESLO.105 Osobitné vybavenie pre lety vrtuľníkov s vonkajším nákladom na popruhu

Vrtuľník musí byť vybavený aspoň:

- a) jedným bezpečnostným zrkadlom na sledovanie nákladu alebo iným prostriedkom na sledovanie háku(-ov)/nákladu a
- b) jedným vážiacim zariadením, pokiaľ nie je možné použiť inú metódu na určenie hmotnosti nákladu.

SPO.SPEC.HESLO.110 Preprava nebezpečného tovaru

Prevádzkovateľ, ktorý prepravuje nebezpečný tovar z miest bez posádky alebo vzdialených miest na miesta bez posádky a vzdialené miesta, požiadava príslušný orgán o výnimku z ustanovení technických pokynov v prípade, že nebudú v súlade s ostatnými podmienkami týchto pokynov.

Oddiel 2 – Lety s vonkajším ľudským nákladom (HEC)**SPO.SPEC.HEC.100 Štandardné prevádzkové postupy**

- a) Prevádzkovateľ posúdi zložitosť činností, aby určil nebezpečenstvo a riziká spojené s prevádzkou.
- b) Prevádzkovateľ zavedie štandardné prevádzkové postupy, pričom určí:
 - (1) vybavenie, ktoré musí byť na palube, vrátane jeho prevádzkových obmedzení a príslušných položiek v zozname MEL, podľa potreby,
 - (2) zloženie posádky a požiadavky na skúsenosti členov posádky a odborníkov na úlohy,
 - (3) príslušný výcvik pre členov posádky a odborníkov na úlohy potrebný na výkon ich úlohy a kvalifikáciu a zoznam osôb poskytujúcich takýto výcvik pre členov posádky a odborníkov na úlohy,
 - (4) zodpovednosti a povinnosti členov posádky a odborníkov na úlohy,
 - (5) výkonnostné kritériá potrebné na uskutočnenie letov s vonkajším ľudským nákladom (HEC),
 - (6) bežné, mimoriadne a núdzové postupy členov posádky a odborníkov na úlohy.

SPO.SPEC.HEC.105 Osobitné vybavenie pre lety s vonkajším ľudským nákladom

- a) Vrtuľník musí byť vybavený:
 - (1) vybavením na zdvíhanie,
 - (2) ťažným hákom,
 - (3) jedným bezpečnostným zrkadlom na sledovanie nákladu alebo iným prostriedkom na sledovanie háku a
 - (4) jedným vážiacim zariadením, pokiaľ nie je možné použiť inú metódu na určenie hmotnosti nákladu.
- b) Pre inštaláciu zdvíhacích zariadení a ťažného háku a všetky následné zmeny musí existovať schválenie letovej spôsobilosti primerané pre ich zamýšľané použitie.

Oddiel 3 – Zoskoky s padákom (PAR)**SPO.SPEC.PAR.100 Štandardné prevádzkové postupy**

- a) Prevádzkovateľ posúdi zložitosť činností, aby určil nebezpečenstvo a riziká spojené s prevádzkou.
- b) Prevádzkovateľ zavedie štandardné prevádzkové postupy, pričom určí:
 - (1) vybavenie, ktoré musí byť na palube, vrátane jeho prevádzkových obmedzení a príslušných položiek v zozname MEL, podľa potreby,
 - (2) zloženie posádky a požiadavky na skúsenosti členov posádky a odborníkov na úlohy,

- (3) príslušný výcvik pre členov posádky a odborníkov na úlohy potrebný na výkon ich úloh a kvalifikáciu a zoznam osôb poskytujúcich takýto výcvik pre členov posádky a odborníkov na úlohy,
- (4) zodpovednosti a povinnosti členov posádky a odborníkov na úlohy,
- (5) výkonnostné kritériá potrebné na uskutočnenie zoskokov s padákom,
- (6) bežné, mimoriadne a núdzové postupy členov posádky a odborníkov na úlohy.

SPO.SPEC.PAR.105 Preprava členov posádky a odborníkov na úlohy

Požiadavka stanovená v SPO.GEN.106 písm. c) sa nevzťahuje na odborníkov na úlohy, ktorí zoskakujú s padákom.

SPO.SPEC.PAR.110 Sedadlá

Odchylne od SPO.IDE.A.160 písm. a) a SPO.IDE.H.160 písm. a) bod 1 sa môže podlaha použiť ako sedadlo, ak sú k dispozícii prostriedky, ktorých sa odborníkaa na úlohy môže držať alebo ktorými sa môže pripútať.

SPO.SPEC.PAR.115 Doplnkový prívod kyslíka

Odchylne od SPO.OP.195 písm. a) sa požiadavka na použitie prídavného kyslíka nevzťahuje na odborníkov na úlohy vykonávajúcich povinnosti nevyhnutné pri špecializovaných úlohách, pri ktorých nadmorská výška kabíny:

- a) prekročí 13 000 stôp/ft na maximálne 6 minút.
- b) prekročí 15 000 stôp/ft na maximálne 3 minúty.

SPO.SPEC.PAR.120 Let nad vodnou plochou

Veliteľ balóna prevádzkovaného nad vodou pri preprave viac ako 6 osôb určí riziko pre prežitie osôb na palube v prípade núdzového pristátia na vode, na základe ktorého rozhodne, či je na palube potrebný núdzový vysielateľ polohy (ELT) schopný vysielateľ súčasne na frekvenciách 121,5 MHz a 406 MHz.

SPO.SPEC.PAR.125 Vypúšťanie nebezpečného tovaru

Odchylne od SPO.GEN.160 môžu parašutisti opustiť lietadlo na účely povoleného parašutistického predstavenia, ktoré vykonávajú nad osídlenými oblasťami miest alebo usadlostí alebo nad zhromaždením ľudí na voľnej ploche, s pripevnenými dymovými vlečnými zariadeniami, pokiaľ boli dané zariadenia vyrobené na tieto účely.

Oddiel 4 – Akrobatické lety (ABF)

SPO.SPEC.ABF.100 Štandardné prevádzkové postupy

- a) Prevádzkovateľ posúdi zložitosť činností, aby určil nebezpečenstvo a riziká spojené s prevádzkou.

- b) Prevádzkovateľ zavedie štandardné prevádzkové postupy, pričom určí:
- (1) vybavenie, ktoré musí byť na palube, vrátane jeho prevádzkových obmedzení a príslušných položiek v zozname MEL, podľa potreby,
 - (2) zloženie posádky a požiadavky na skúsenosti členov posádky a odborníkov na úlohy,
 - (3) príslušný výcvik pre členov posádky a odborníkov na úlohy potrebný na výkon ich úlohy a kvalifikáciu a zoznam osôb poskytujúcich takýto výcvik pre členov posádky a odborníkov na úlohy,
 - (4) zodpovednosti a povinnosti členov posádky a odborníkov na úlohy,
 - (5) výkonnostné kritériá potrebné na uskutočnenie akrobatických letov,
 - (6) bežné, mimoriadne a núdzové postupy členov posádky a odborníkov na úlohy.

SPO.SPEC.ABF.105 Povinné doklady, príručky a informácie na palube

Na palube lietadla sa počas akrobatických letov nemusia nachádzať tieto dokumenty uvedené v SPO.GEN.140 písm. a):

- a) podrobnosti vyplneného letového plánu letových prevádzkových služieb (ATS), ak je to použiteľné,
- b) platné a vyhovujúce letecké mapy plánovanej trasy/oblasti letu a všetkých trás, ktorými môže viesť prípadná odchýlka od plánovanej trasy,
- c) informácie o postupoch a vizuálnych signáloch, ktoré majú používať zakročujúce lietadlá a lietadlá, proti ktorým sa zakročuje, a
- d) informácie týkajúce sa služieb pátrania a záchranu pre oblasť plánovaného letu.

SPO.SPEC.ABF.115 Súpravy na poskytnutie prvej pomoci

Požiadavka ustanovená v SPO.IDE.A.165 a SPO.IDE.H.165, aby boli letúny a vrtuľníky vybavené súpravami na poskytnutie prvej pomoci, sa nevzťahuje na akrobatické lety.

SPO.SPEC.ABF.120 Ručné hasiace prístroje

Požiadavka ustanovená v SPO.IDE.A.180, aby boli letúny vybavené ručným hasiacim prístrojom, sa nevzťahuje na akrobatické lety.