

Návrh
VYHLÁŠKA
Dopravného úradu

z 2027

o leteckých prácach

Dopravný úrad podľa § 176 ods. 2 písm. a) štrnásteho bodu a pätnásteho bodu a písm. g) a h) zákona č. .../2026 Z. z. o civilnom letectve a o zmene a doplnení niektorých zákonov (letecký zákon) (ďalej len „zákon“) po dohode s Ministerstvom dopravy Slovenskej republiky ustanovuje:

§ 1

Druhy leteckých prác

Leteckými prácami sú letecké činnosti, pri ktorých sa používa lietadlo

- a) v poľnohospodárstve, lesnom hospodárstve a vodnom hospodárstve najmä na letecké siatie, leteckú aplikáciu prípravkov na ochranu rastlín¹⁾ alebo pomocných prípravkov,²⁾ letecké hygienicko-epidemiologické zásahy, zhadzovanie vakcín alebo návnad,
- b) v stavebníctve najmä na lety s vonkajším nákladom na popruhu, montáže energetických zariadení alebo vyžínanie porastu,
- c) v zdravotníctve najmä na lety s vonkajším ľudským nákladom, zhadzovanie liečiv, potravín alebo iných dodávok z paluby lietadla a na vysadzovanie osôb,
- d) v oblasti reklamy, propagácie a prezentácie najmä na lety za účelom zhadzovania letákov alebo iných reklamných, propagačných alebo prezentačných materiálov alebo vlečenia transparentov,
- e) na fotografovanie alebo filmovanie z paluby lietadla,
- f) na lety na vykonanie leteckého meračského snímkovania a diaľkového prieskumu Zeme,³⁾
- g) v oblasti prieskumu najmä na lety na monitorovanie úrovne znečistenia životného prostredia, stavu úrody, napadnutia lesného porastu alebo úrody škodcom alebo kontroly energetických zariadení,
- h) na lety na hasenie požiarov alebo zdoľávanie následkov inej mimoriadnej udalosti⁴⁾ alebo na pátranie a záchranu,
- i) na zážitkové lety alebo lety s extrémnymi akrobatickými manévrami s cieľom zažiť najmä nulovú gravitáciu alebo vysoké preťaženie,
- j) na výsadkové lety,
- k) na vlečenie klzákov,
- l) na kalibračné lety,

¹⁾ Zákon č. 405/2011 Z. z. o rastlinolekárskej starostlivosti a o zmene zákona Národnej rady Slovenskej republiky č. 145/1995 Z. z. o správnych poplatkoch v znení neskorších predpisov v znení neskorších predpisov.

²⁾ Zákon č. 387/2013 Z. z. o pomocných prípravkoch v ochrane rastlín a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.

³⁾ Zákon č. 215/1995 Z. z. o geodézii a kartografii v znení neskorších predpisov.

⁴⁾ Zákon č. 42/1994 Z. z. o civilnej ochrane obyvateľstva v znení neskorších predpisov.

- m) na lety na mýnovanie lavín, tvorbu umelého dažďa alebo vytváranie vzdušnej turbulencie,
- n) na lety pre mediálne spravodajstvo, televíznu alebo filmovú produkciu,
- o) na lety počas leteckých dní, leteckých súťaží alebo iných verejných leteckých podujatí,
- p) na lety na vedecký výskum.

§ 2

Náležitosti žiadosti o vydanie a zmenu povolenia na vykonávanie leteckých prác a vyhlásenia o spôsobilosti a dostupnosti prostriedkov na vykonávanie leteckých prác

(1) Žiadosť o vydanie povolenia na vykonávanie leteckých prác obsahuje

- a) identifikáciu žiadateľa v rozsahu
 - 1. názov alebo obchodné meno, adresa sídla, identifikačné číslo, meno, priezvisko a adresa trvalého pobytu štatutárneho orgánu alebo mená, priezviská a adresy trvalého pobytu členov štatutárneho orgánu, ak ide o právnickú osobu,
 - 2. obchodné meno, meno a priezvisko, ak sa odlišuje od obchodného mena, identifikačné číslo, ak bolo pridelené, alebo iný identifikačný údaj a miesto podnikania, ak ide o fyzickú osobu – podnikateľa,
- b) druh leteckých prác a údaj o tom, či ide o letecké práce, ktoré sú vykonávané v oblasti, v ktorej môže byť v prípade núdze ohrozená bezpečnosť tretích strán na zemi, alebo ktoré vzhľadom na svoj špecifický charakter alebo prostredie prevádzky predstavujú vysoké riziko najmä pre tretie strany na zemi (ďalej len „vysokorizikové letecké práce“),
- c) údaj o tom, či pri vykonávaní leteckých prác je letecky prepravovaný nebezpečný tovar,
- d) typy, počet a poznávacie značky lietadiel, ktoré sa použijú pri vykonávaní leteckých prác,
- e) meno, priezvisko, adresu trvalého pobytu, kontaktné údaje ako telefónne číslo a email a údaje o vzdelaní a praxi zodpovedného riadiaceho pracovníka,
- f) meno, priezvisko, adresu trvalého pobytu a údaje o vzdelaní a praxi osoby zodpovednej za
 - 1. riadenie letovej prevádzky,
 - 2. pozemnú prevádzku,
 - 3. výcvik členov posádky lietadla,
 - 4. zachovanie letovej spôsobilosti lietadla.

(2) Prílohou žiadosti o vydanie povolenia na vykonávanie leteckých prác je

- a) doklad preukazujúci vlastnícke právo alebo užívacie právo k lietadlu, ktoré je používané pri vykonávaní leteckých prác,
- b) osvedčenie letovej spôsobilosti lietadla,
- c) hlukové osvedčenie, ak to ustanovuje osobitný predpis,⁵⁾
- d) doklad o poistení zodpovednosti za škodu spôsobenú prevádzkou lietadla,
- e) osvedčenie o zápise lietadla do registra lietadiel Slovenskej republiky; ak ide o lietadlo zapísané v registri lietadiel cudzieho štátu,
- f) zmluva s držiteľom povolenia na vykonávanie opráv a údržby výrobkov leteckej techniky, ak letecký prevádzkovateľ nevykonáva sám údržbu a práce predpísané na zachovanie letovej spôsobilosti lietadla, na ktoré sa povolenie na vykonávanie leteckých prác vzťahuje,

⁵⁾ Dohovor o medzinárodnom civilnom letectve (oznámenie Ministerstva zahraničných vecí Slovenskej republiky č. 196/1995 Z. z.).

- g) organizačná štruktúra a opis systému riadenia, ktoré môžu byť súčasťou prevádzkovej príručky,
- h) doklady preukazujúce spôsobilosť osôb podľa odseku 1 písm. e) a f),
- i) štandardné prevádzkové postupy na každý druh leteckej práce, môžu byť súčasťou prevádzkovej príručky,
- j) návrh prevádzkovej príručky,
- k) dokument o posúdení rizika, ak predmetom žiadosti sú vysokorizikové letecké práce,
- l) dokument o posúdení rizika a štandardné prevádzkové postupy, ak sa pri vykonávaní leteckých prác bude letecky prepravovať nebezpečný tovar,
- m) doklad o bezúhonnosti podľa § 171 zákona,
- n) doklady o finančnej spôsobilosti podľa § 172 zákona.

(3) Ak je originál dokumentu, ktorý je prílohou žiadosti podľa odseku 2, vydaný v anglickom jazyku, ako príloha žiadosti o vydanie povolenia na vykonávanie leteckých prác sa predkladá v anglickom jazyku; v ostatných prípadoch sa dokumenty predkladajú v štátnom jazyku alebo v jazyku spĺňajúcom požiadavku základnej zrozumiteľnosti z hľadiska štátneho jazyka.⁶⁾

(4) Vyhlásenie o vykonávanie leteckých prác pre vlastnú potrebu obsahuje

- a) meno, alebo názov prevádzkovateľa,
- b) hlavné miesto podnikania, alebo ak prevádzkovateľ nemá hlavné miesto podnikania, miesto, kde je prevádzkovateľ usadený alebo má sídlo a miesto, z ktorého je prevádzka riadená,
- c) meno a kontaktné údaje zodpovedného riadiaceho pracovníka,
- d) dátum začiatku prevádzky a dátum uplatniteľnosti zmeny,
- e) informácie o lietadle, prevádzke a organizácii pre riadenie zachovania letovej spôsobilosti, ako sériové číslo výrobcu lietadla, typ lietadla, registrová značka lietadla, hlavná základňa, druh leteckej práce a názov, adresa a číslo organizácie zodpovednej za riadenie zachovania letovej spôsobilosti,
- f) ak sú, tak získané oprávnenia a schválenia z tretích krajín,
- g) ak je potreba zoznam alternatívnych prostriedkov preukázania zhody s touto vyhláškou, s odkazmi, ktoré časti vyhlášky nahrádzajú,
- h) vyhlásenie, že prevádzkovateľ spĺňa a počas celej doby bude spĺňať základné požiadavky,
- i) vyhlásenie, že všetky prevádzkované lietadlá majú platné osvedčenie letovej spôsobilosti,
- j) vyhlásenie, že všetci členovia letovej posádky sú držiteľmi preukazov spôsobilosti,
- k) vyhlásenie, že prevádzkovateľ informuje príslušný orgán o všetkých zmenách okolností, ktoré majú vplyv na jeho súlad so základnými požiadavkami,
- l) vyhlásenie, že informácie uvedené v tomto vyhlásení sú správne a
- m) dátum a podpis zodpovedného riadiaceho pracovníka.

(5) Vzor žiadosti o vydanie povolenia na vykonávanie leteckých prác a vzor vyhlásenia je zverejnený na webovom sídle Dopravného úradu.

⁶⁾ § 3 zákona č. 270/1995 Z. z. o štátnom jazyku Slovenskej republiky v znení neskorších predpisov.

Náležitosti prevádzkovej dokumentácie a požiadavky na systém vedenia záznamov

§ 3

(1) Prevádzková príručka sa člení na

- a) Časť A: Všeobecné a základné ustanovenia, ktorá obsahuje všetky prevádzkové zásady, pokyny a postupy, ktoré nie sú viazané na typ lietadla,
- b) Časť B: Záležitosti týkajúce sa prevádzky lietadla, ktorá obsahuje všetky pokyny a postupy vzťahujúce sa na typ lietadla pri zohľadnení rozdielov medzi typmi alebo triedami, variantmi alebo jednotlivými lietadlami používanými prevádzkovateľom,
- c) Časť C: Prevádzka letúnov a vrtuľníkov, ktorá obsahuje pokyny a informácie o trati, úlohe, oblasti a letisku alebo mieste prevádzky a
- d) Časť D: Výcvik, ktorá obsahuje všetky pokyny na výcvik personálu potrebného na bezpečnú prevádzku.

(2) Prevádzková príručka sa ďalej člení na

- a) obsah a tabuľku doplnkov a revízií,
- b) povinnosti, zodpovednosti a zastupovanie riadiacich pracovníkov a prevádzkového personálu,
- c) opis systému riadenia,
- d) opis systému prevádzkovej kontroly,
- e) obmedzenia času letov,
- f) štandardné prevádzkové postupy,
- g) poveternostné obmedzenia,
- h) núdzové postupy,
- i) postupy pri nehodách a incidentoch,
- j) požiadavky na kvalifikáciu personálu a výcvik,
- k) vedenie a uchovávanie záznamov,
- l) prevádzkové obmedzenia,
- m) postupy zaobchádzania so záznamníkmi letu s cieľom ochrany údajov pred nežiadúcou reaktiváciou, opravou, alebo reінštaláciou po nehode, alebo vážnom incidente, alebo ak to nariadil orgán zodpovedný za vyšetrovanie leteckých nehôd a incidentov,
- n) manipulácia s nebezpečným tovarom.

§ 4

(1) Pre každý let alebo sériu letov sa uchováávajú podrobné údaje o lietadle, jeho posádke a lete v podobe palubného denníka alebo rovnocenného dokumentu.

(2) Ak je palubný denník vedený elektronicky, musí byť zabezpečená jeho dostupnosť, použiteľnosť a spoľahlivosť. Po elektronickom podpise sa nedá zmeniť a je spoľahlivo zálohovaný.

(3) Rovnocenným dokumentom pre palubný denník, kde sú zaznamenané požadované informácie uvedené v odseku 1 môže byť prevádzkový letový plán, alebo lietadlová kniha.

§ 5

(1) Záznamy sa musia uchovávať najmenej päť rokov:

- a) povolenia vydané Dopravným úradom, prevádzková príručka, dokumentácia riadenia podľa § 4, posúdenie rizík pre vypracovanie štandardných prevádzkových postupov,
- b) vyhlásenie prevádzkovateľa, podrobnosti týkajúce sa povolení, ktorých je držiteľom a prevádzková príručka.

(2) Záznamy a informácie sa uchovávajú tri mesiace:

- a) prevádzkový letový plán, ak je to použiteľné,
- b) oznámenie pre pracovníkov zabezpečujúcich leteckú prevádzku a dokumentácia leteckej informačnej služby z prípravy letu pre konkrétnu trať,
- c) dokumentácia o hmotnosti a vyvážení,
- d) oznámenie o špeciálnom náklade a nebezpečnom náklade, ak je to uplatniteľné,
- e) palubný denník alebo rovnocenný dokument a
- f) hlásenie z letu na zaznamenanie podrobností udalostí alebo prípadov, ktoré veliteľ lietadla pokladá za nevyhnutné hlásiť alebo zaznamenať.

(3) Osobné záznamy pracovníkov sa uchovávajú takto:

- a) preukaz spôsobilosti letovej posádky počas pôsobenia u prevádzkovateľa,
- b) výcvik, preskúšanie a kvalifikácie člena posádky najmenej 3 roky,
- c) spôsobilosť člena posádky na trať a letisko, alebo úlohu a oblasť najmenej 3 roky,
- d) Výcvik týkajúci sa nebezpečného nákladu najmenej 3 roky,
- e) záznamy o praxi člena posádky najmenej 15 mesiacov,
- f) záznamy o výcviku a odbornej spôsobilosti ďalších pracovníkov, u ktorých sa vyžaduje výcvikový program - posledné dva výcvikové záznamy.

(4) Informácie použité na prípravu a vykonanie letu a záznamy o výcviku pracovníkov sa uchovávajú, aj keď už nie je prevádzkovateľom daného lietadla alebo zamestnávateľom člena posádky.

(5) Ak sa člen posádky stane členom posádky pre iného prevádzkovateľa sú sprístupnené jeho záznamy novému prevádzkovateľovi.

§ 6

Požiadavky na prevádzku leteckých prác

(1) Lietadlo musí byť letovo spôsobilé a prevádzkované podľa prevádzkovej príručky. Prevádzková príručka sa môže vydať v samostatných častiach, musí byť aktualizovaná a zrozumiteľná pre pracovníkov, ktorým je určená. Pracovník leteckého prevádzkovateľa musí mať prístup k prevádzkovej príručke alebo k časti prevádzkovej príručky, ktorá upravuje jeho pracovné povinnosti. Člen posádky lietadla musí dostať výtlačok prevádzkovej príručky alebo časti prevádzkovej príručky, ktorá upravuje jeho pracovné povinnosti.

(2) Musí byť zavedený a udržiavaný systém vykonávania prevádzkového riadenia. Určia sa postupy plánovania letu na základe výkonnosti a prevádzkových obmedzení lietadla, očakávaných podmienok na trati, na ktorej sa má letieť, vhodných letiskách a miestach prevádzky; postupy plánovania letu sa uvádzajú v prevádzkovej príručke.

(3) Pred začatím prevádzky sa uskutočňuje posúdenie rizika, pričom sa prehodnotí zložitosť činnosti s cieľom určiť nebezpečenstvá a riziká vyplývajúce z výkonu leteckých prác a určia sa opatrenia na zmiernenie takýchto rizík. Na základe posúdenia rizika sa vypracujú štandardné prevádzkové postupy podľa druhu leteckých prác a použitého lietadla. Štandardné prevádzkové postupy môžu byť súčasťou prevádzkovej príručky alebo samostatným dokumentom a pravidelne sa prehodnocujú a aktualizujú. Letecké práce sa musia vykonávať v súlade so štandardnými prevádzkovými postupmi.

(4) Lietadlo musí byť vybavené a člen posádky lietadla musí byť odborne spôsobilý pre oblasť prevádzky a druh vykonávaných leteckých prác.

(5) Pracovníci leteckého prevádzkovateľa zapojení do pozemnej prevádzky alebo leteckej prevádzky musia byť riadne vyškolení, preukázať schopnosť plniť svoje povinnosti a uvedomovať si svoju zodpovednosť a vzťah svojich povinností k prevádzke lietadla počas vykonávania leteckých prác.

(6) Ak ide o letecké práce podľa § 2 písm. o), na palube lietadla môže byť len člen letovej posádky.

(7) Na bezpečnej prevádzke sa musia určiť pre každý typ lietadla postupy a pokyny, ktoré zahŕňajú povinnosti a zodpovednosť členov pozemného personálu a členov posádky lietadla pre každý druh prevádzky na zemi a počas letu. Takéto postupy a pokyny nemôžu vyžadovať, že člen posádky lietadla počas kritických fáz letu vykonáva inú činnosť ako činnosť potrebnú na bezpečnú prevádzku lietadla; ich súčasťou sú aj postupy a pokyny pre sterilný priestor pre letovú posádku.

(8) Pre každý typ lietadla sa vypracuje kontrolný zoznam, ktorý sa používa v každej fáze letu v bežných podmienkach, mimoriadnych podmienkach a núdzových podmienkach na zabezpečenie dodržiavania prevádzkových postupov uvedených v prevádzkovej príručke. Kontrolný zoznam sa vypracuje v súlade so zásadami ľudského faktora a letovou príručkou lietadla alebo dokumentom, ktorý ju nahrádza.

(9) Systém vedenia záznamov leteckého prevádzkovateľa musí spĺňať tieto požiadavky záznamy sú:

- a) vo formáte určenom prevádzkovou príručkou,
- b) uchovávané a zabezpečené pred poškodením, zmenením, stratou alebo odcudzením.

§ 7

Požiadavky na posádku lietadla

(1) Zloženie letovej posádky musí byť podľa letovej príručky lietadla alebo dokumentu, ktorý ju nahrádza. Počet členov letovej posádky na určených pracovných miestach nemôže byť menší ako je najmenší počet členov letovej posádky uvedený v letovej príručke lietadla alebo dokumente, ktorý ju nahrádza, alebo v prevádzkových obmedzeniach predpísaných pre takéto lietadlo. Letová posádka sa doplní ďalšími členmi, ak si to vyžaduje druh prevádzky, pričom počet členov letovej posádky v takomto prípade nesmie byť menší ako počet uvedený v prevádzkovej príručke.

(2) Člena letovej posádky môže počas letu vystriedať pri plnení jeho povinností pri riadení lietadla iný odborne spôsobilý člen letovej posádky.

(3) Ak je prácou člena letovej posádky poverená osoba, ktorá je samostatne zárobkovo činná, alebo osoba v pracovnom pomere na kratší pracovný čas, overí sa, či sú dodržané požiadavky na odbornú spôsobilosť, vrátane požiadaviek na prax, pričom zohľadní všetky služby, ktoré takýto člen letovej posádky poskytuje inému leteckému prevádzkovateľovi s cieľom určiť najmä

- a) celkový počet typov lietadiel alebo ich variantov, na ktorých môže člen letovej posádky lietať, a
- b) dodržanie požiadaviek na organizáciu pracovného času podľa osobitného predpisu.⁷⁾

(4) Veliteľ lietadla musí spĺňať tieto podmienky:

- a) má minimálnu úroveň praxe určenú zákonom, alebo podľa prevádzkovej príručky, ak sa prevádzkovateľ rozhodne určiť prísnejšie podmienky,
- b) má potrebné vedomosti o trati alebo oblasti, v ktorej sa má letieť, vhodných letísk vrátane náhradných letísk, zariadeniach a postupoch, ktoré sa majú pri lete použiť,
- c) absolvoval kurz veliteľa lietadla poskytovaný leteckým prevádzkovateľom, ak ide o prevádzku s viacčlennou posádkou.

(5) Pracovné povinnosti členov posádky lietadla sa uvádzajú v štandardných prevádzkových postupoch, a ak to letecký prevádzkovateľ považuje za potrebné, aj v prevádzkovej príručke.

(6) Počas kritickej fázy letu a keď to veliteľ lietadla v záujme bezpečnosti považuje za potrebné, sedí člen letovej posádky a špecialista na úlohy pripútaný na určenom pracovnom mieste; to neplatí ak štandardné prevádzkové postupy ustanovujú inak. Po celý čas letu sa najmenej jeden člen letovej posádky s potrebnou kvalifikáciou zdržiava pri ovládacích zariadeniach lietadla. Člen letovej posádky, ak sa nachádza na svojom pracovnom mieste, musí byť počas letu pripútaný bezpečnostnými pásmi.

(7) Člen posádky lietadla nevykonáva pracovné povinnosti v lietadle, ak vie alebo má podozrenie, že trpí únavou alebo sa necíti spôsobilý na výkon svojich pracovných povinností, alebo ak je pod vplyvom alkoholu alebo iných návykových látok.⁸⁾

(8) Člen posádky lietadla, ktorý vykonáva pracovné povinnosti pre viacerých leteckých prevádzkovateľov, uchováva svoje individuálne záznamy týkajúce sa letového času, času v službe a času odpočinku a poskytuje ich leteckému prevádzkovateľovi, pre ktorého vykonáva pracovné povinnosti.

(9) Člen posádky lietadla hlási veliteľovi lietadla každú chybu, poruchu, nesprávnu činnosť alebo poškodenie, ktoré podľa člena posádky lietadla môžu ovplyvniť letovú spôsobilosť alebo bezpečnosť prevádzky lietadla, vrátane núdzových systémov, a každý incident, ktorý ohrozil alebo môže ohroziť bezpečnosť prevádzky lietadla.

(10) Pracovné povinnosti špecialistu na úlohy sa uvádzajú v štandardných prevádzkových postupoch, alebo v prevádzkovej príručke, ak sú štandardné prevádzkové postupy jej súčasťou.

⁷⁾ Zákon č. 462/2007 Z. z. o organizácii pracovného času v doprave a o zmene a doplnení zákona č. 125/2006 Z. z. o inšpekcii práce a o zmene a doplnení zákona č. 82/2005 Z. z. o nelegálnej práci a nelegálnom zamestnávaní a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení zákona č. 309/2007 Z. z. v znení neskorších predpisov.

⁸⁾ zákon č. 219/1996 Z. z. o ochrane pred zneužívaním alkoholických nápojov a o zriaďovaní a prevádzke protialkoholických záchytných izieb v znení neskorších predpisov.

(11) Veliteľ lietadla hlási stanovišťa letových prevádzkových služieb nebezpečné poveternostné alebo letové podmienky, ktoré môžu ovplyvniť bezpečnosť iného lietadla.

(12) Veliteľ lietadla v núdzovom prípade, ktorý si vyžaduje okamžité rozhodnutie a konanie, môže prijímať opatrenia, ktoré považuje za takýchto okolností potrebné, pričom v záujme bezpečnosti sa môže odchýliť od predpisov, prevádzkových postupov a metód.

(13) Letecký prevádzkovateľ zabezpečuje, že sa členovia posádky lietadla a špecialisti na úlohy dohovoria spoločným jazykom.

§ 8

Požiadavky na letún a vybavenie letúna

(1) Letún musí byť vybavený schválenými prístrojmi a vybavením podľa osobitného predpisu⁹⁾, ak ďalej nie je ustanovené inak. Prvky vybavenia, pri ktorých sa nevyžaduje ich schválenie, sú tieto:

- a) náhradné poistky,
- b) elektrické baterky,
- c) presné hodiny,
- d) držiak máp,
- e) súprava na poskytnutie prvej pomoci,
- f) vybavenie na prežitie a signalizačné vybavenie,
- g) vlečná kotva a vybavenie na zakotvenie a
- h) jednoduchý systém zariadení na prepravu osôb, ktorý používa špecialista na úlohy ako záchytné zariadenie.

(2) Informácie získané z prístrojov, vybavenia alebo príslušenstva, ktorými letún nemusí byť vybavený, sa nemôžu použiť na dosiahnutie súladu so základnými požiadavkami letovej spôsobilosti a nemôžu ovplyvniť letovú spôsobilosť letúna ani pri ich poruche alebo nesprávnej činnosti.

(3) Prístroje a vybavenie letúna musí byť ľahko ovládateľné a dostupné z pracovného miesta, na ktorom sedí člen letovej posádky, ktorý ich používa. Prístroje, ktoré používa člen letovej posádky, musia byť usporiadané tak, že umožňujú členovi letovej posádky ľahko vidieť údaje na takýchto prístrojoch zo svojho pracovného miesta s najmenšou odchýlkou od polohy a zorného poľa pri pohľade dopredu v smere letu. Povinné núdzové vybavenie musí byť ľahko dostupné na okamžité použitie.

(4) Ak prístroj, prvok vybavenia alebo funkcia letúna požadovaná na let nefunguje alebo chýba, let sa nesmie začať; to neplatí, ak je v zozname základného vybavenia alebo v inom rovnocennom dokumente uvedené inak.

(5) Letún musí byť vybavený náhradnými elektrickými poistkami s menovitými hodnotami, ktoré sú potrebné na úplnú ochranu obvodov za účelom ich výmeny počas letu, ak je ich výmena počas letu povolená letovou príručkou letúna alebo dokumentom, ktorý ju nahrádza.

⁹⁾ Dohovor o medzinárodnom civilnom letectve (oznámenie Ministerstva zahraničných vecí Slovenskej republiky č. 196/1995 Z. z.).

(6) Letún prevádzkovaný v noci musí byť vybavený

- a) systémom protizrážkových svetiel,
- b) navigačnými a polohovými svetlami,
- c) pristávacím reflektorom,
- d) osvetlením napájaným z elektrickej siete letúna, ktoré zabezpečuje dostatočné osvetlenie prístrojov a vybavenia, ktoré sú nevyhnutné na bezpečnú prevádzku letúna,
- e) osvetlením napájaným z elektrickej siete letúna, ktoré zabezpečuje osvetlenie v celom priestore kabíny letúna,
- f) elektrickou baterkou umiestnenou pri pracovnom mieste každého člena posádky lietadla a
- g) svetlami na zabránenie zrážkam na vode,¹⁰⁾ ak je letún prevádzkovaný ako vodný letún.

(7) Letún prevádzkovaný počas dňa podľa pravidiel letu za viditeľnosti musí byť vybavený prostriedkami na meranie a zobrazovanie

- a) magnetického kurzu,
- b) času v hodinách, minútach a sekundách,
- c) barometrickej výšky,
- d) indikovanej vzdušnej rýchlosti,
- e) Machovho čísla, ak sa obmedzenie rýchlosti vyjadruje Machovým číslom,
- f) sklzu, ak ide o veľký letún a prúdový letún.

(8) Letún prevádzkovaný za meteorologických podmienok pre let za viditeľnosti v noci musí byť, okrem prostriedkov podľa odseku 7, vybavený aj prostriedkami na meranie a zobrazovanie

- a) zatačania a sklzu,
- b) letovej polohy,
- c) vertikálnej rýchlosti,
- d) ustáleného kurzu,
- e) nedostatočného napájania gyroskopických prístrojov.

(9) Letún prevádzkovaný za podmienok, v ktorých nie je možné udržať letún na požadovanej dráhe letu bez použitia jedného alebo viacerých dodatočných prístrojov, musí byť, okrem prostriedkov podľa odsekov 7 a 8, vybavený aj prostriedkami zabráňujúcimi nesprávnej činnosti systémov zobrazenia vzdušnej rýchlosti vplyvom kondenzácie alebo námrazy.

(10) Ak sú na let potrební dvaja piloti, letún musí byť podľa podmienok letu v súlade s odsekmi 7 a 8 vybavený doplnkovými samostatnými prostriedkami na zobrazovanie

- a) barometrickej výšky,
- b) indikovanej vzdušnej rýchlosti,
- c) sklzu alebo zatačania a sklzu,
- d) letovej polohy,
- e) vertikálnej rýchlosti,
- f) ustáleného kurzu,
- g) Machovho čísla, ak sa obmedzenie rýchlosti vyjadruje Machovým číslom.

¹⁰⁾ Bod SERA.3230 prílohy vykonávacieho nariadenia (EÚ) č. 923/2012 v platnom znení.

(11) Veľký letún a prúdový letún prevádzkovaný v očakávaných podmienkach námrazy alebo skutočných podmienkach námrazy v noci musí byť vybavený prostriedkami na osvetlenie alebo na zisťovanie tvoriaceho sa ľadu. Prostriedky na osvetlenie tvoriaceho sa ľadu nemôžu spôsobovať oslňovanie alebo odrazy, ktoré môžu sťažovať členovi letovej posádky vykonávanie pracovných povinností.

(12) Letún riadený viacerými členmi letovej posádky musí byť vybavený systémom palubného telefónu letovej posádky vrátane súpravy slúchadiel s mikrofónmi pre každého člena letovej posádky.

(13) Ak je letún vybavený zapisovačom zvuku v kabíne, zapisovač zvuku v kabíne musí byť schopný uchovávať údaje zaznamenané najmenej počas predchádzajúcich dvoch hodín.

(14) Ak je letún vybavený zapisovačom zvuku v kabíne, zapisovač zvuku v kabíne musí zaznamenávať so zaznamenaním času

- a) rádiatelefonne spojenie vysielané alebo prijímané v priestore pre letovú posádku,
- b) dorozumievanie členov letovej posádky používajúcich systém palubného telefónu a palubného rozhlasu, ak je v letúne nainštalovaný,
- c) zvukové prostredie priestoru pre letovú posádku zahŕňajúce bez prerušovania akustické signály prijímané z každého používaného mikrofónu na ramienku alebo z mikrofónu zabudovaného v maske člena letovej posádky a
- d) hlasové alebo akustické signály identifikujúce prostriedky na navigáciu a priblíženie zavádzané do súpravy slúchadiel alebo reproduktorov.

(15) Ak je letún vybavený zapisovačom zvuku v kabíne, zapisovač zvuku v kabíne musí samočinne začať zaznamenávať skôr, ako sa letún začne pohybovať vlastnou silou a musí pokračovať v zápise do skončenia letu kým letún prestane byť schopný pohybu vlastnou silou. V závislosti od disponibility elektrického napájania, musí zapisovač zvuku v kabíne začať zaznamenávať čo najskôr v priebehu vykonávania kontrolných úkonov pred spúšťaním motorov letúna na začiatku letu a zaznamenávať až do vykonania kontrolných úkonov bezprostredne nasledujúcich po zastavení motora letúna na konci letu.

(16) Ak zapisovač zvuku v kabíne nie je samočinne oddeliteľný od letúna pred dopadom do vody, musí disponovať zariadením uľahčujúcim určenie jeho polohy pod vodou a takéto zariadenie musí byť schopné vysielat' signál pod vodou najmenej 90 dní. Ak je zapisovač zvuku v kabíne samočinne oddeliteľný od letúna pred dopadom do vody, musí disponovať automatickým núdzovým vysielateľom polohy.

(17) Letún musí byť vybavený súpravou prvej pomoci, ktorá musí byť ľahko dostupná na použitie a pravidelne obnovovaná.

(18) Letún s pretlakovou kabínou prevádzkovaný v letovej nadmorskej výške, v ktorej je tlaková nadmorská výška v priestoroch kabíny väčšia ako 10 000 stôp, musí mať vybavenie na uchovávanie a dodávanie kyslíka, ktoré je schopné uchovávať a vydávať požadované množstvo kyslíka.

(19) Ak ide o letún podľa odseku 18, člen letovej posádky a špecialista na úlohy musí mať prívod kyslíka

- a) po celú dobu, najmenej však 10 minút, ak je tlaková nadmorská výška v kabíne väčšia ako 15 000 stôp,
- b) počas poklesu tlaku, ak je tlaková nadmorská výška v priestoroch pre letovú posádku a v kabíne letúna od 14 000 stôp do 15 000 stôp,

- c) počas 30 minút, ak je tlaková nadmorská výška v priestore pre letovú posádku a v kabíne letúna od 10 000 stôp do 14 000 stôp,
- d) najmenej 10 minút, ak je letún prevádzkovaný v tlakovej nadmorskej výške väčšej ako 25 000 stôp alebo v tlakovej nadmorskej výške menšej ako 25 000 stôp v podmienkach, ktoré neumožňujú bezpečne zostúpiť v čase do 4 minút do tlakovej nadmorskej výšky 13 000 stôp.

(20) Letún s pretlakovou kabínou prevádzkovaný v letovej nadmorskej výške väčšej ako 25 000 stôp musí byť, okrem vybavenia podľa odseku 18, vybavený aj zariadením, ktoré letovej posádke signalizuje pokles pretlaku v kabíne letúna; ak ide o veľký letún a prúdový letún aj kyslíkovými maskami, ktoré si členovia letovej posádky môžu rýchlo nasadiť.

(21) Letún bez pretlakovej kabíny prevádzkovaný v letovej nadmorskej výške, v ktorej sa vyžaduje prívod kyslíka, musí mať vybavenie na uchovávanie a dodávanie kyslíka, ktoré je schopné uchovávať a vydávať požadované množstvo kyslíka.

(22) Ak ide o letún bez pretlakovej kabíny prevádzkovaný nad letovou nadmorskou výškou, v ktorej je tlaková nadmorská výška v kabíne väčšia ako 10 000 stôp, prívod kyslíka musí mať

- a) člen letovej posádky po dobu dlhšiu ako 30 minút, ak je tlaková nadmorská výška v kabíne od 10 000 stôp do 13 000 stôp a
- b) každá osoba na palube letúna, po dobu kedy je tlaková nadmorská výška v kabíne väčšia ako 13 000 stôp.

(23) V nadmorskej výške od 13 000 stôp do 16 000 stôp sa let letúnom v určenom trvaní bez prívodu kyslíka vykonáva podľa § 11 ods. 28 a 29.

(24) Letún, okrem letúna s maximálnou vzletovou hmotnosťou 1 200 kg a menej, musí byť vybavený najmenej jedným ručným hasiacim prístrojom umiestneným v priestore pre letovú posádku a najmenej jedným ručným hasiacim prístrojom umiestneným v priestore kabíny, ktorý je oddelený od priestoru pre letovú posádku, ak ide o priestor, do ktorého nemá člen letovej posádky ľahký prístup. Pri výbere druhu a počtu hasiacich prístrojov sa vychádza z druhu požiaru, ktorý môže vzniknúť v priestore, ktorý musí byť vybavený hasiacim prístrojom za účelom minimalizovania koncentrácie jedovatých plynov v priestore obsadenom osobami.

(25) Letún s maximálnou osvedčenou vzletovou hmotnosťou väčšou ako 5 700 kg musí byť vybavený najmenej jednou núdzovou sekerou alebo sochorom, ktorý je umiestnený v pilotnom priestore.

(26) Miesto na trupe letúna, ktorým môžu v prípade núdze vniknúť do letúna záchranné zložky, musí byť označené; spôsob označenia je uvedený v prílohe.

(27) Letún s maximálnou schválenou konfiguráciou sedadiel pre šesť alebo menej osôb musí byť vybavený núdzovým vysielacom polohy alebo osobným rádiomajákom, ktorý pri sebe nosí člen letovej posádky alebo špecialista na úlohy.

(28) Letún, ktorému bolo prvé vydanie individuálneho osvedčenia letovej spôsobilosti prvýkrát vydané pred 1. júlom 2008, musí byť vybavený akýmkoľvek núdzovým vysielacom polohy alebo prostriedkom na určovanie polohy lietadla.

(29) Núdzový vysielateľ polohy a osobný rádiomaják musí byť schopný vysielateľ súčasne na frekvenciách 121,5 MHz a 406 MHz.

(30) Záchrannými vestami pre každú osobu na palube letúna musí byť vybavený

- a) jednomotorový pozemný letún letiaci nad vodou vo vzdialenosti od pevniny, ktorú nemožno preletieť kľzavým letom, alebo vzlietajúci alebo pristávajúci na vhodnom letisku alebo mieste prevádzky, na ktorom dráha vzletu alebo priblíženia vedie nad vodou tak, že v prípade nehody je pravdepodobné núdzové pristátie na vode,
- b) vodný letún letiaci nad vodou.

(31) Záchranná vesta musí byť vybavená elektrickým svetlom uľahčujúcim určenie polohy osoby.

(32) Vodný letún letiaci nad vodou musí byť vybavený vlečnou kotvou a ďalším vybavením, ktoré je potrebné na uľahčenie priviazania, zakotvenia alebo manévrovania letúna na vode, a ktoré zodpovedá veľkosti, hmotnosti a charakteristikám obsluhy takéhoto letúna, a zariadením na vydávanie zvukových signálov.

(33) Pre osoba na palube letúna musí byť k dispozícii individuálne ochranné vybavenie podľa typu prevádzky.

(34) Letún musí byť vybavený súpravou slúchadiel s mikrofónom na ramienku alebo iným rovnocenným mikrofónom umiestnenou na každom pracovnom mieste člena letovej posádky. Letún prevádzkovaný podľa pravidiel letu podľa prístrojov alebo v noci musí byť vybavený vysielacím tlačidlom na riadidlách každého člena letovej posádky.

(35) Letún prevádzkovaný podľa pravidiel letu podľa prístrojov alebo v noci, alebo ak to vyžadujú príslušné požiadavky vzťahujúce sa na vzdušný priestor, musí mať rádiové komunikačné zariadenie, ktoré musí byť pri bežných prevádzkových podmienkach schopné

- a) uskutočňovať obojsmernú komunikáciu so službou riadenia pre letiskovú prevádzku,
- b) prijímať meteorologické informácie kedykoľvek počas letu,
- c) uskutočňovať obojsmernú komunikáciu kedykoľvek počas letu s leteckými stanicami na pridelených frekvenciách,
- d) umožňovať spojenie na leteckej núdzovej frekvencii 121,5 MHz.

(36) Ak má letún viac komunikačných zariadení, každé zariadenie musí byť nezávislé od ostatných zariadení tak, že porucha jedného zariadenia nemá za následok poruchu druhého zariadenia.

(37) Letún musí mať navigačné zariadenie, ktoré mu umožní postupovať podľa letového plánu, ak je podaný, a požiadaviek vzťahujúcich sa na vzdušný priestor. Letún musí mať navigačné zariadenie, ktoré zabezpečí, že pri poruche jedného prvku zariadenia v akejkoľvek fáze letu umožní zostávajúce navigačné zariadenie bezpečnú navigáciu alebo bezpečné vykonanie postupu pre nepredvídané okolnosti.

(38) Ak sa predpokladá pristátie v meteorologických podmienkach na let podľa prístrojov, letún musí mať navigačné zariadenie umožňujúce navádzanie do bodu, z ktorého možno vykonať vizuálne pristátie; takéto zariadenie musí umožňovať navádzanie na každé vhodné letisko a náhradné letisko, na ktorom sa predpokladá pristátie letúnom v meteorologických podmienkach na let podľa prístrojov.

(39) Letún musí byť vybavený odpovedačom sekundárneho prehľadového radaru, ak to ustanovuje osobitný predpis.¹¹⁾

¹¹⁾ Bod SERA.6005 písm. b) prílohy vykonávacieho nariadenia (EÚ) č. 923/2012 v platnom znení.

(40) Letecká databáza,¹²⁾ ktorá sa používa v osvedčených systémových aplikáciách letúna, musí spĺňať požiadavky na kvalitu údajov podľa osobitného predpisu,¹³⁾ musí byť aktuálna a nezmenená. Letecký prevádzkovateľ zabezpečuje včasnú distribúciu a vloženie aktuálnych a nezmenených leteckých databáz do lietadla, ktoré si ich vyžadujú. Poskytovateľovi databázy letecký prevádzkovateľ nahlasuje chybný, nekonzistentný alebo chýbajúci údaj, ak to možno odôvodnene považovať za riziko pre let. Chybný, nekonzistentný alebo chýbajúci údaj sa oznámi letovej posádke; letová posádka takýto údaj nepoužíva.

§ 9

Požiadavky na vrtuľník a vybavenie vrtuľníka

(1) Vrtuľník musí byť vybavený schválenými prístrojmi a vybavením podľa osobitného predpisu,¹⁴⁾ ak ďalej nie je ustanovené inak. Prvky vybavenia, pri ktorých sa nevyžaduje ich schválenie, sú tieto:

- a) elektrické baterky,
- b) presné hodiny,
- c) súpravy na poskytnutie prvej pomoci,
- d) vybavenie na prežitie a signalizačné vybavenie,
- e) vlečná kotva a vybavenie na zakotvenie,
- f) zariadenie na pripútanie detí a
- g) jednoduchý systém zariadení na prepravu osôb, ktorý používa špecialista na úlohy ako záchytné zariadenie.

(2) Informácie získané z prístrojov, vybavenia alebo príslušenstva, ktorými vrtuľník nemusí byť vybavený, sa nemôžu použiť na dosiahnutie súladu so základnými požiadavkami letovej spôsobilosti a nemôžu ovplyvniť letovú spôsobilosť vrtuľníka ani pri ich poruche alebo nesprávnej činnosti.

(3) Prístroje a vybavenie vrtuľníka musí byť ľahko ovládateľné a dostupné z pracovného miesta, na ktorom sedí člen letovej posádky, ktorý ich používa. Prístroje, ktoré používa člen letovej posádky, musia byť usporiadané tak, že umožňujú členovi letovej posádky ľahko vidieť údaje na takýchto prístrojoch zo svojho pracovného miesta s najmenšou odchýlkou od polohy a zorného poľa pri pohľade dopredu v smere letu. Povinné núdzové vybavenie musí byť ľahko dostupné na okamžité použitie.

(4) Ak prístroj, prvok vybavenia alebo funkcia vrtuľníka požadovaná na let nefunguje alebo chýba, let sa nesmie začať; to neplatí, ak je v zozname základného vybavenia alebo v inom rovnocennom dokumente uvedené inak.

(5) Vrtuľník prevádzkovaný v noci musí byť vybavený

- a) systémom protizrážkových svetiel,
- b) navigačnými a polohovými svetlami,
- c) pristávacím reflektorom,

¹²⁾ Príloha I bod 10 vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2017/373 v platnom znení.

¹³⁾ Nariadenie Komisie (EÚ) č. 73/2010 z 26. januára 2010, ktorým sa stanovujú požiadavky kvality leteckých údajov a leteckých informácií pre jednotné letecké nebo (Ú. v. EÚ L 023, 27.1.2010) v platnom znení. Vykonávacie nariadenie (EÚ) 2017/373 v platnom znení.

¹⁴⁾ Dohovor o medzinárodnom civilnom letectve (oznámenie Ministerstva zahraničných vecí Slovenskej republiky č. 196/1995 Z. z.).

- d) osvetlením napájaným z elektrickej siete vrtuľníka, ktoré zabezpečuje dostatočné osvetlenie všetkých prístrojov a vybavenia, ktoré sú nevyhnutné na bezpečnú prevádzku vrtuľníka,
- e) osvetlením napájaným z elektrickej siete vrtuľníka, zabezpečujúcim osvetlenie vo všetkých priestoroch kabíny vrtuľníka,
- f) elektrickou baterkou umiestnenou pri pracovnom mieste každého člena posádky lietadla a
- g) svetlami na zabránenie zrážkam na vode, ak je vrtuľník obojživelný.

(6) Vrtuľník prevádzkovaný podľa počas dňa podľa pravidiel letu za viditeľnosti musí byť vybavený prostriedkami na meranie a zobrazovanie

- a) magnetického kurzu,
- b) času v hodinách, minútach a sekundách,
- c) barometrickej výšky,
- d) indikovanej vzdušnej rýchlosti a
- e) sklzu.

(7) Vrtuľník prevádzkovaný za meteorologických podmienok na let za viditeľnosti nad vodou a mimo dohľadu pevniny alebo za meteorologických podmienok na let za viditeľnosti v noci musí byť, okrem prostriedkov podľa odseku 7, vybavený aj prostriedkami

- a) na meranie a zobrazovanie letovej polohy, vertikálnej rýchlosti, ustáleného kurzu,
- b) na signalizáciu nedostatočného napájania gyroskopických prístrojov,
- c) zabraňujúcimi nesprávnej činnosti systémov indikácie rýchlosti vplyvom kondenzácie alebo námrazy, ak ide zložitý motorový vrtuľník.

(8) Vrtuľník prevádzkovaný pri dohľadnosti 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, musí byť, okrem vybavenia podľa odsekov 7 a 8, vybavený aj prostriedkami zabraňujúcimi nesprávnej činnosti systémov zobrazenia vzdušnej rýchlosti vplyvom kondenzácie alebo námrazy požadovaných podľa odseku 7 písm. c).

(9) Ak sú na let potrební dvaja piloti, vrtuľník musí byť podľa podmienok letu v súlade s odsekmi 7 a 8 vybavený doplnkovými samostatnými prostriedkami na meranie a zobrazovanie

- a) barometrickej výšky,
- b) indikovanej vzdušnej rýchlosti,
- c) sklzu,
- d) letovej polohy,
- e) vertikálnej rýchlosti a
- f) ustáleného kurzu.

(10) Vrtuľník riadený viacerými členmi letovej posádky musí byť vybavený systémom palubného telefónu letovej posádky vrátane súpravy slúchadiel s mikrofónom pre každého člena letovej posádky.

(11) Ak je vrtuľník vybavený zapisovačom zvuku v kabíne, zapisovač zvuku v kabíne musí byť schopný uchovávať údaje zaznamenané najmenej počas predchádzajúcich dvoch hodín.

(12) Ak je vrtuľník vybavený zapisovačom zvuku v kabíne, zapisovač zvuku v kabíne musí zaznamenávať so zaznamenaním času

- a) rádiatelefonne spojenie vysielané alebo prijímané v priestore pre letovú posádku,
- b) dorozumievanie členov letovej posádky používajúcich systém palubného telefónu a palubného rozhlasu, ak je vo vrtuľníku nainštalovaný,
- c) zvukové prostredie kabíny zahŕňajúce bez prerušovania akustické signály prijímané z každého používaného mikrofónu na ramienku alebo z mikrofónu zabudovaného v maske člena letovej posádky a
- d) hlasové alebo akustické signály identifikujúce prostriedky na navigáciu a priblíženie zavádzané do súpravy slúchadiel alebo reproduktorov.

(13) Ak je vrtuľník vybavený zapisovačom zvuku v kabíne, zapisovač zvuku v kabíne musí samočinne začať zaznamenávať skôr, ako sa vrtuľník začne pohybovať vlastnou silou a musí pokračovať v zápise do skončenia letu kým vrtuľník prestane byť schopný pohybu vlastnou silou. V závislosti od disponibility elektronického napájania musí zapisovač zvuku v kabíne začať zaznamenávať čo najskôr v priebehu vykonávania kontrolných úkonov pred spúšťaním motorov vrtuľníka na začiatku letu a zaznamenávať až do vykonania kontrolných úkonov bezprostredne nasledujúcich po zastavení motora vrtuľníka na konci letu.

(14) Ak zapisovač zvuku v kabíne nie je samočinne oddeliteľný od vrtuľníka pred dopadom do vody, musí disponovať zariadením uľahčujúcim určenie jeho polohy pod vodou a takéto zariadenie musí byť schopné vysielat' signál pod vodou najmenej 90 dní. Ak je zapisovač zvuku v kabíne samočinne oddeliteľný od vrtuľníka pred dopadom do vody, musí disponovať automatickým núdzovým vysielateľom polohy.

(15) Ak je vrtuľník vybavený zapisovačom letových údajov, zapisovač letových údajov musí zaznamenávať parametre potrebné na presné určenie dráhy letu, rýchlosti, polohy, výkonu motora, konfigurácie a prevádzky vrtuľníka a musí byť schopný uchovávať údaje zaznamenané najmenej za posledných desať hodín. Údaje sa musia získavať z palubných zdrojov umožňujúcich presnú koreláciu s informáciami zobrazovanými letovej posádke.

(16) Ak je vrtuľník vybavený zapisovačom letových údajov, zapisovač letových údajov musí samočinne začať zaznamenávať údaje skôr, ako sa vrtuľník začne pohybovať vlastnou silou a samočinne skončiť, keď vrtuľník prestane byť schopný pohybu vlastnou silou.

(17) Vrtuľník, ktorý je schopný vykonávať komunikáciu dátovým spojením, a je vybavený zapisovačom zvuku v kabíne a zapisovačom letových údajov, na zapisovač letových údajov zaznamenáva

- a) správy komunikácie dátovým spojením do vrtuľníka a z vrtuľníka týkajúce sa komunikácie so stanovišťom letových prevádzkových služieb vrátane správ vzťahujúcich sa na
 - 1. začiatok dátového spojenia,
 - 2. komunikáciu medzi riadiacim letovej prevádzky a pilotom,
 - 3. adresné sledovanie,
 - 4. letové informácie,
 - 5. prehľadový systém – vysielanie lietadla, ak to umožňuje architektúra systému,
 - 6. údaje prevádzkového riadenia lietadla, ak to umožňuje architektúra systému,
 - 7. grafiku, ak to umožňuje architektúra systému,
- b) informácie, ktoré umožňujú koreláciu so súvisiacimi záznamami týkajúcimi sa komunikácie dátovým spojením a uloženými samostatne mimo vrtuľníka a

c) informácie o čase a prioritě správ v rámci komunikácie dátovým spojením pri zohľadnení architektúry systému.

(18) Ak je vrtuľník vybavený zapisovačom letových údajov, zapisovač letových údajov musí používať digitálnu metódu zápisu a ukladania dát a informácií do pamäte a metódu jednoduchého vyhľadávania takýchto dát. Metóda zápisu musí umožniť, že sa dáta dajú porovnávať s dátami zaznamenanými na zemi. Zapisovač letových údajov musí byť schopný uchovávať dáta zaznamenané najmenej za čas podľa odseku 12.

(19) Ak zapisovač letových údajov nie je samočinne oddeliteľný od vrtuľníka pred dopadom do vody, musí disponovať zariadením uľahčujúcim určenie jeho polohy pod vodou a takéto zariadenie musí byť schopné vysielat' signál pod vodou najmenej 90 dní. Ak je zapisovač letových údajov samočinne oddeliteľný od vrtuľníka pred dopadom do vody, musí disponovať automatickým núdzovým vysielateľom polohy. Na zaznamenávanie údajov zapisovačom letových údajov sa vzťahuje odsek 15.

(20) Zapisovač zvuku v kabíne a zapisovač letových údajov sa môžu nahradiť kombinovaným zapisovačom letových údajov a zvuku v kabíne.

(21) Vrtuľník musí byť vybavený sedadlom alebo pracovným miestom na palube pre každého člena letovej posádky a špecialistu na úlohy, bezpečnostným pásom na každom sedadle a záchytnými popruhmi na každom pracovnom mieste. Vrtuľník, ktorému je individuálne osvedčenie letovej spôsobilosti prvýkrát vydané po 31. decembri 2012, musí byť vybavený bezpečnostným pásom so záchytným systémom hornej časti trupu. Sedadlo člena letovej posádky musí byť vybavené bezpečnostným pásom so záchytným systémom hornej časti trupu a so zariadením, ktoré samočinne zachytí cestujúceho v prípade prudkého spomalenia. Bezpečnostný pás so záchytným systémom hornej časti trupu musí mať jednobodové rozopínanie.

(22) Vrtuľník musí byť vybavený súpravou prvej pomoci, ktorá musí byť ľahko dostupná na použitie a pravidelne obnovovaná.

(23) Vrtuľník bez pretlakovej kabíny prevádzkovaný v letovej nadmorskej výške, v ktorých sa požaduje prívod kyslíka, musí mať vybavenie na uchovávanie a dodávanie kyslíka schopné uchovávať a vydávať požadované množstvo kyslíka.

(24) Vrtuľník bez pretlakovej kabíny prevádzkovaný nad letovou nadmorskou výškou, v ktorej je tlaková nadmorská výška v priestoroch kabíny väčšia ako 10 000 stôp, musí mať na palube dostatok kyslíka na dýchanie pre

- a) každého člena posádky vrtuľníka po dobu dlhšiu ako 30 minút, ak je tlaková nadmorská výška v priestoroch kabíny od 10 000 stôp do 13 000 stôp, a
- b) každého člena letovej posádky a špecialistu na úlohy po celú dobu, kedy je tlaková nadmorská výška v priestoroch kabíny väčšia ako 13 000 stôp.

(25) Let vrtuľníkom bez prívodu kyslíka v nadmorskej výške od 13 000 stôp do 16 000 stôp môže trvať najviac 10 minút.

(26) Vrtuľník musí byť vybavený najmenej jedným ručným hasiacim prístrojom umiestneným v priestore pre letovú posádku a najmenej jedným ručným hasiacim prístrojom umiestneným v priestore kabíny, ktorý je oddelený od priestoru pre letovú posádku, ak ide o priestor do ktorého nemá člen letovej posádky ľahký prístup. Pri výbere druhu a počtu hasiacich prístrojov sa vychádza z druhu požiaru, ktorý môže vzniknúť v priestore, ktorý musí byť vybavený hasiacim prístrojom na minimalizovanie koncentrácie jedovatých plynov v priestore obsadenom osobami.

(27) Miesto na trupe vrtuľníka, ktorými môžu v prípade núdze vniknúť do vrtuľníka záchranné zložky, musí byť označené; spôsob označenia je uvedený v prílohe.

(28) Vrtuľník s maximálnou schválenou konfiguráciou sedadiel pre viac ako 6 osôb musí byť vybavený automatickým núdzovým vysielacom polohy. Ak vrtuľník podľa prvej vety letí vo vzdialenosti od pevniny, ktorá zodpovedá viac ako 3 minútam letu normálnou cestovnou rýchlosťou, musí byť vybavený núdzovým vysielacom polohy a záchranným vysielacom polohy, ktorý musí byť umiestnený v záchrannom člne alebo záchrannej veste člena letovej posádky.

(29) Vrtuľník s maximálnou schválenou konfiguráciou sedadiel pre 6 alebo menej osôb musí byť vybavený záchranným vysielacom polohy alebo osobným rádiomajákom, ktorý nosí pri sebe člen letovej posádky alebo špecialista na úlohy.

(30) Núdzový vysielateľ polohy a osobný rádiomaják musí byť schopný vysielateľ súčasne na frekvenciách 121,5 MHz a 406 MHz.

(31) Záchrannou vestou pre každú osobu na palube vrtuľníka, musí byť vybavený vrtuľník, ktorý

- a) letí nad vodou vo vzdialenosti od pevniny, ktorá sa nedá preletieť autorotáciou, ak nie je vrtuľník v prípade poruchy kritického motora schopný udržať letovú hladinu,
- b) letí nad vodou vo vzdialenosti od pevniny zodpovedajúcej viac ako desiatim minútam letu pri normálnej cestovnej rýchlosti, ak nie je vrtuľník v prípade poruchy kritického motora schopný udržať letovú hladinu,
- c) vzlieta alebo pristáva na letisku alebo mieste prevádzky, ak je dráha vzletu alebo priblíženia nad vodnou plochou.

(32) Záchranná vesta musí byť uložená tak, že je ľahko dostupná zo sedadla alebo pracovného miesta osoby, pre ktorú je určená. Záchrannú vestu musí mať na sebe každá osoba na palube vrtuľníka, ak o tom rozhodne veliteľ lietadla pri zohľadnení rizika prežitia osôb na palube pri núdzovom pristáť vrtuľníka na vode. Záchranná vesta musí byť vybavená elektrickým svetlom uľahčujúcim určenie polohy osoby.

(33) Veliaci pilot vrtuľníka letiaceho nad vodou vo vzdialenosti od pevniny zodpovedajúcej viac ako 30 minútam letu normálnou cestovnou rýchlosťou alebo 50 NM, podľa toho, ktorá vzdialenosť je menšia, určuje riziko prežitia osôb na palube vrtuľníka v prípade núdzového pristátia na vode, na základe ktorého rozhodne, či je na palube potrebné

- a) zariadenie na vydávanie tiesňových signálov,
- b) záchranné člny pre každú osobu na palube vrtuľníka, uložené tak, že sa v stave núdze ľahko pripravajú na použitie,
- c) záchranné vybavenie s prostriedkami na udržanie života primerané pre let, ktorý sa má vykonať.

(34) Osoba na palube zložitého motorového vrtuľníka musí mať oblečený odev na prežitie, ak tak rozhodne veliaci pilot na základe posúdenia rizika, pričom zohľadní tieto skutočnosti:

- a) či, ide o let nad vodou vo vzdialenosti od pevniny, ktorá sa nedá preletieť autorotáciou, alebo ktorá je väčšia ako vzdialenosť bezpečného vynúteného pristátia, ak nie je vrtuľník pri poruche kritického motora schopný udržať letovú hladinu,
- b) v meteorologických správach alebo predpovediach dostupných veliacemu pilotovi sa uvádza, že teplota vody má byť počas letu nižšia ako 10 °C.

(35) Zložitý motorový vrtuľník letiaci nad vodou v nepriaznivom prostredí vo vzdialenosti od pevniny zodpovedajúcej viac ako 10 minútam letu normálnou cestovnou rýchlosťou, a iný ako zložitý motorový vrtuľník letiaci nad vodou v nepriaznivom prostredí vo vzdialenosti väčšej ako 50 NM od pevniny musí

- a) byť konštruovaný na pristátie na vode,
- b) mať osvedčenie na núdzové pristátie na vode alebo
- c) byť vybavený núdzovým plávacím zariadením.

(36) Pre osobu na palube vrtuľníka musí byť individuálne ochranné vybavenie podľa typu prevádzky.

(37) Vrtuľník musí byť vybavený súpravou slúchadiel s mikrofónom na ramienku alebo iným rovnocenným mikrofónom a vysielačím tlačidlom na riadidlách člena letovej posádky a špecialistu na úlohy, ak je vybavený rádiokomunikačným alebo rádionavigačným systémom.

(38) Vrtuľník prevádzkovaný podľa pravidiel letu podľa prístrojov alebo v noci, alebo ak si to vyžadujú požiadavky vzťahujúce sa na vzdušný priestor, musí mať rádiové komunikačné zariadenie, ktoré musí byť pri bežných prevádzkových podmienkach schopné

- a) uskutočňovať obojsmernú komunikáciu so službou riadenia pre letiskovú prevádzku,
- b) prijímať meteorologické informácie kedykoľvek počas letu,
- c) uskutočňovať obojsmernú komunikáciu kedykoľvek počas letu s leteckými stanicami na pridelených frekvenciách a
- d) umožňovať spojenie na leteckej núdzovej frekvencii 121,5 MHz.

(39) Ak má vrtuľník viac komunikačných zariadení, každé zariadenie musí byť nezávislé od ostatných zariadení tak, že porucha jedného zariadenia nebude mať za následok poruchu druhého zariadenia.

(40) Vrtuľník musí mať navigačné zariadenie, ktoré mu umožní postupovať podľa letového plánu, ak je podaný, a požiadaviek vzťahujúcich sa na vzdušný priestor. Vrtuľník musí mať navigačné zariadenie, ktoré zabezpečí, že pri poruche jedného prvku zariadenia v akejkoľvek fáze letu umožní zostávajúce navigačné zariadenie bezpečnú navigáciu alebo bezpečné vykonanie postupu pre nepredvídané okolnosti.

(41) Ak sa predpokladá pristátie v meteorologických podmienkach na let podľa prístrojov, vrtuľník musí mať navigačné zariadenie umožňujúce navádzanie do bodu, z ktorého možno vykonať vizuálne pristátie; takéto zariadenie musí umožňovať navádzanie na vhodné letisko alebo náhradné letisko, na ktorom sa predpokladá pristátie vrtuľníka v meteorologických podmienkach na let podľa prístrojov.

(42) Vrtuľník musí byť vybavený odpovedačom sekundárneho prehľadového radaru, ak to ustanovuje osobitný predpis.¹⁵⁾

¹⁵⁾ Bod SERA.6005 písm. b) prílohy vykonávacieho nariadenia (EÚ) č. 923/2012 v platnom znení.

(43) Letecká databáza, ktorá sa používa v osvedčených systémových aplikáciách vrtuľníka musí spĺňať požiadavky na kvalitu údajov podľa osobitného predpisu,¹⁶⁾ musí byť aktuálna a nezmenená. Zabezpečuje sa včasná distribúcia a vloženie aktuálnych a nezmenených leteckých databáz do lietadla, ktoré si ich vyžadujú. Chybný, nekonzistentný alebo chýbajúci údaj, ak ho možno odôvodnene považovať za riziko pre let sa nahlasuje poskytovateľovi databázy. Chybný, nekonzistentný alebo chýbajúci údaj sa oznámi letovej posádke; letová posádka takýto údaj nepoužíva.

§ 10

Dokumentácia a informácie potrebné na vykonanie letu, ktoré musia byť na palube

(1) Na palube lietadla počas letu pri vykonávaní leteckých prác musia byť tieto doklady:

- a) letová príručka lietadla alebo dokument, ktorý ju nahrádza,
- b) originál osvedčenia o zápise do registra,
- c) originál osvedčenia letovej spôsobilosti,
- d) kópia hlukového osvedčenia, ak to ustanovuje osobitný predpis,¹⁷⁾
- e) kópia povolenia na vykonávanie leteckých prác vrátane prevádzkovej špecifikácie, alebo vyhlásenia o vykonávaní leteckých prác,
- f) zoznam osobitných povolení, ak sa vyžaduje,
- g) povolenie palubnej rádiovkej stanice, ak sa vyžaduje,
- h) doklad(-y) o poistení zodpovednosti za škody spôsobené prevádzkou lietadla tretej strane,
- i) palubný denník lietadla alebo rovnocenný dokument,
- j) technický denník lietadla, ak sa vyžaduje,
- k) podaný letový plán, ak to ustanovuje osobitný predpis,¹⁸⁾
- l) platné a vyhovujúce letecké mapy plánovanej trate alebo oblasti letu a tratí, ktorými môže viesť odchýlka od plánovanej trate,
- m) informácie o postupoch a vizuálnych signáloch používaných zakročujúcim lietadlom alebo lietadlom, proti ktorému sa zakročuje,¹⁹⁾
- n) informácie týkajúce sa služby pátrania a záchrany pre oblasť plánovaného letu,
- o) platné časti prevádzkovej príručky alebo štandardných prevádzkových postupov alebo letovej príručky lietadla alebo dokumentu, ktorý ju nahrádza, dôležité pri plnení pracovných povinností členov letovej posádky a špecialistov na úlohy, ktoré im musia byť ľahko dostupné,
- p) zoznam minimálneho vybavenia alebo zoznam odchýlok usporiadania, ak sa vyžaduje,
- q) oznámenie NOTAM a dokumentácia leteckej informačnej služby z prípravy letu,
- r) meteorologické informácie, ak to ustanovuje osobitný predpis,²⁰⁾

¹⁶⁾ Nariadenie Komisie (EÚ) č. 73/2010 z 26. januára 2010, ktorým sa stanovujú požiadavky kvality leteckých údajov a leteckých informácií pre jednotné letecké nebo (Ú. v. EÚ L 023, 27.1.2010) v platnom znení. Vykonávacie nariadenie (EÚ) 2017/373 v platnom znení.

¹⁷⁾ Dohovor o medzinárodnom civilnom letectve (oznámenie Ministerstva zahraničných vecí Slovenskej republiky č. 196/1995 Z. z.).

¹⁸⁾ Bod SERA.4001 písm. b) prílohy vykonávacieho nariadenia (EÚ) č. 923/2012 v platnom znení.

¹⁹⁾ Bod SERA.11015 prílohy vykonávacieho nariadenia (EÚ) č. 923/2012 v platnom znení.

²⁰⁾ Bod SERA.2010 písm. b) prílohy vykonávacieho nariadenia (EÚ) č. 923/2012 v platnom znení.

- s) zoznam nákladu, ak sa na vykonávanie leteckých prác prepravuje náklad a
- t) iná dokumentácia, ktorá sa týka vykonania letu.

(2) Dokumenty a informácie podľa odseku 1 písm. b) až k), n), q), r) a s), sa môžu uložiť na letisku alebo mieste prevádzky, ak ide o let, pri ktorom sa plánuje vzlet a pristátie na tom istom letisku alebo mieste prevádzky.

§ 11

Podmienky vykonania letu lietadlom počas prevádzky leteckých prác

(1) Rolovanie letúna po pohybových plochách letiska sa vykonáva, len ak osoba pri ovládacích zariadeniach letúna je pilot s potrebnou kvalifikáciou alebo osobou určenou leteckým prevádzkovateľom a

- a) absolvovala výcvik na rolovanie letúnov,
- b) absolvovala výcvik na používanie rádiotelefónu, ak sa vyžaduje rádiová komunikácia,
- c) dostala inštrukciu o pôdoryse letiska, trasách, značkách, označeniach, svetlách, signáloch, pokynoch služby riadenia letovej prevádzky, používanom jazyku a postupoch a
- d) je schopná plniť prevádzkové postupy požadované pre bezpečný pohyb letúna po letisku.

(2) Rotor vrtuľníka uvádza do chodu na vykonanie letu len kvalifikovaný pilot prítomný pri ovládacích prvkoch vrtuľníka.

(3) Na palube lietadla sa nesmú používať prenosné elektronické zariadenia, ktoré môžu nepriaznivo ovplyvniť výkonnosť palubných systémov a vybavenia lietadla. Ak sa na palube lietadla používa elektronická letová dokumentácia, jej používanie nesmie mať negatívny vplyv na výkonnosť palubných systémov alebo vybavenia lietadla a schopnosť členov letovej posádky riadiť lietadlo. Pred použitím elektronickej letovej dokumentácie typu B sa musí vykonať posúdenie rizika spojeného s použitím takejto elektronickej letovej dokumentácie a zaviesť systém vedenia a postup používania elektronickej letovej dokumentácie.

(4) Zoznamy obsahujúce informácie o palubnom núdzovom vybavení a vybavení na prežitie, ktoré sú na palube lietadla, musí mať vždy k dispozícii aj letecký prevádzkovateľ na ich oznámenia záchrannému koordinačnému stredisku, ak je to potrebné.

(5) Ak pri vykonávaní leteckých prác dôjde k udalosti v civilnom letectve, ktorá je podľa § 107 zákona alebo osobitného predpisu²¹⁾ predmetom bezpečnostného vyšetrovania, zaznamenané údaje letového zapisovača sa uchovávajú po dobu určenú stálou komisiou na vyšetrovanie leteckých nehôd a incidentov alebo orgánom bezpečnostného vyšetrovania iného štátu. Na sprístupnenie a použitie záznamov letového zapisovača sa vzťahuje osobitný predpis.²²⁾

²¹⁾ Článok 5 nariadenia (EÚ) č. 996/2010 v platnom znení.

²²⁾ Článok 14 nariadenia (EÚ) č. 996/2010 v platnom znení.

Dohovor o medzinárodnom civilnom letectve (oznámenie Ministerstva zahraničných vecí Slovenskej republiky č. 196/1995 Z. z.).

(6) Letový zapisovač musí byť kontrolovaný a jeho záznamy hodnotené na zachovanie jeho prevádzkyschopnosti. Záznamy letových parametrov a správ spojenia dátovým prenosom, ktoré sa zaznamenávajú do letového zapisovača, sa musia uchovávať. Na skúšanie a údržbu letového zapisovača, možno počas jeho skúšania a údržby vymazať údaje najviac v rozsahu jednej hodiny najstarších zaznamenaných údajov. Dokumentácia, ktorá obsahuje informácie potrebné na prevedenie prvotných nespracovaných letových údajov na letové parametre vyjadrené v normalizovaných jednotkách, sa musí uchovávať a aktualizovať.

(7) Pri vykonávaní leteckých prác sa používa vhodné letisko alebo miesto prevádzky podľa typu lietadla a druhu vykonávaných leteckých prác.

(8) Počasie na vhodnom letisku alebo mieste prevádzky a stav vzletovej a pristávacej dráhy vhodného letiska alebo plochy konečného priblíženia a vzletu musia byť také, že nebránia bezpečnému vzletu, prevádzke a odletu lietadla pri dodržaní stanovených letiskových prevádzkových miním.

(9) Zohľadňujú sa postupy na obmedzenie hluku uverejnené v Leteckej informačnej príručke Slovenskej republiky s cieľom znížiť účinok hluku lietadiel, pričom sa zaistí, že bezpečnosť prevádzky má prioritu pred obmedzením hluku.

(10) Let možno začať, ak je na palube letúna dostatočné množstvo paliva a oleja. Za dostatočné množstvo paliva a oleja pri letoch letúnom vykonávaných podľa pravidiel letu za viditeľnosti sa považuje množstvo paliva a oleja, ktoré postačuje

- a) cez deň na let na letisko plánovaného pristátia a ďalší let trvajúci najmenej 30 minút v cestovnej nadmorskej výške,
- b) v noci na let na letisko plánovaného pristátia a ďalší let trvajúci najmenej 45 minút v cestovnej nadmorskej výške.

(11) Let možno začať, ak je na palube vrtuľníka dostatočné množstvo paliva a oleja. Za dostatočné množstvo paliva a oleja pri letoch vrtuľníkom vykonávaných podľa pravidiel letu za viditeľnosti sa považuje množstvo paliva a oleja, ktoré postačuje

- a) na let na vhodné letisko alebo miesto prevádzky plánovaného pristátia a ďalší let trvajúci najmenej 20 minút pri rýchlosti maximálneho doletu alebo
- b) počas dňa na let trvajúci najmenej 10 minút pri rýchlosti maximálneho doletu v dosahu 25 NM alebo 45 km od letiska alebo miesta prevádzky odletu.

(12) Pri výpočte dostatočného množstva paliva a oleja, vrátane paliva pre nepredvídané situácie, sa zohľadnia najmä

- a) meteorologická predpoveď,
- b) predpokladané trate služby riadenia letovej prevádzky a prevádzkové zdržania,
- c) postup pre pokles pretlaku alebo poruchu jedného z motorov na trati pre viacmotorové lietadlá a
- d) ďalšie situácie, ktoré môžu spôsobiť meškanie lietadla alebo zvýšenú spotrebu paliva alebo oleja.

(13) Letový plán možno počas letu zmeniť z dôvodu letu na iné cieľové letisko, ak je možné splniť požiadavky na dostatočné množstvo paliva a oleja podľa odsekov 11 a 12 od bodu, z ktorého je let nanovo plánovaný.

(14) Lietadlo sa nemôže plniť palivom so širokým rozsahom destilačných teplôt ani zmesou takýchto druhov paliva, ak osoby nastupujú do lietadla, nachádzajú sa v lietadle alebo vystupujú z lietadla. Ak osoby nastupujú do lietadla, nachádzajú sa v lietadle alebo vystupujú z lietadla a lietadlo sa plní iným druhom paliva ako je palivo podľa prvej vety, musia sa vykonať nevyhnutné bezpečnostné opatrenia a na palube lietadla musí byť pracovník spôsobilý riadiť evakuáciu lietadla.

(15) Počas plnenia lietadla palivom a odčerpávania paliva z lietadla je fajčenie na palube lietadla zakázané.

(16) Špecialista na úlohy musí dostať inštruktáž o núdzovom vybavení lietadla, núdzových postupoch a prevádzkových postupoch súvisiacich s plnením špecializovanej úlohy pred každým letom alebo sériou letov. Inštruktáž podľa prvej vety obsahuje:

- a) činnosť na zemi a za letu vrátane núdzových postupov, informácie o umiestnení núdzových východov a obmedzeniach týkajúcich sa fajčenia a použitia prenosného elektronického vybavenia,
- b) postupy pre nastupovanie do lietadla a vystupovanie z lietadla,
- c) postupy nakladania a vykladania lietadla,
- d) pokyny pre použitie dverí za normálnej prevádzky a núdzovej prevádzky,
- e) pokyny pre použitie komunikačného vybavenia a ručných signálov,
- f) pokyny pre prípad pristátia na sklonenom teréne a
- g) pokyny pre ukladanie náradia a príručnej batožiny.

(17) Osoba, ktorá je na palube lietadla počas letu sa na účely odseku 18 považuje za špecialistu na úlohy a musí dostať inštruktáž, ktorá musí byť potvrdená písomne.

(18) Inštruktáž podľa odseku 17 môže byť vykonaná slovnou prezentáciou alebo vydaním postupov a inštrukcií v písomnej podobe. Inštruktáž o prevádzkových postupoch súvisiacich s plnením špecializovanej úlohy možno nahradiť úvodným výcvikovým programom a udržiavacím výcvikovým programom; v takomto prípade sa určujú aj požiadavky na rozlietanosť špecialistu na úlohy.

(19) Člen letovej posádky počas služby v priestore pre letovú posádku používa súpravu slúchadiel s mikrofónom na ramienku alebo iným rovnocenným mikrofónom ako hlavné zariadenie na komunikáciu so stanovišťom letových prevádzkových služieb, ostatnými členmi posádky lietadla a špecialistami na úlohy.

(20) Let podľa pravidiel letu za viditeľnosti možno začať a v začatom lete možno pokračovať len, ak posledné dostupné meteorologické informácie naznačujú, že poveternostné podmienky na trati a na mieste plánovaného pristátia budú v predpokladanom čase prevádzky na úrovni prevádzkových miním pre let podľa pravidiel letu za viditeľnosti alebo lepšie.

(21) Vzlet možno začať, ak je lietadlo očistené od nánosov, ktoré môžu mať nepriaznivý vplyv na výkonnosť alebo ovládateľnosť lietadla; to neplatí, ak letová príručka lietadla alebo dokument, ktorý ju nahrádza, ustanovuje inak. V postupoch leteckého prevádzkovateľa sa uvádzajú podrobnosti o odstraňovaní námrazy, ľadu a snehu z lietadla, ochrane lietadla proti námraze a o prehliadke lietadla, ktorými sa zabezpečí ochrana ošetrovaných plôch lietadla proti tvorbe námrazy a ľadu a hromadeniu snehu. Let možno začať alebo vedome možno letieť do predpokladaných podmienok alebo skutočných podmienok tvorby námrazy len, ak je lietadlo osvedčené a vybavené na let v takýchto podmienkach.

(22) Ak tvorba námrazy prekročí intenzitu, na akú je lietadlo osvedčené, alebo ak sa na lietadle, ktoré nie je osvedčené na let v známych podmienkach tvorby námrazy, začne tvoriť námraza, veliaci pilot musí okamžite opustiť priestor s podmienkami tvorby námrazy zmenou letovej hladiny alebo trate a v prípade potreby vyhlási stav núdze stanovišťa riadenia letovej prevádzky.

(23) Ak špecialista na úlohy nie je na palube lietadla na výcvik, nevykonáva sa simulácia situácie, ktorá si vyžaduje použitie mimoriadnych postupov alebo núdzových postupov, alebo simulácia letu v meteorologických podmienkach podľa prístrojov.

(24) Zabezpečí sa vykonávanie kontrol množstva paliva a riadenia palivového systému počas letu. Veliaci pilot v pravidelných intervaloch kontroluje, či množstvo zostávajúceho použiteľného paliva nie je menšie ako množstvo paliva potrebné na pokračovanie letu na vhodné letisko alebo miesto prevádzky s priaznivými poveternostnými podmienkami pri plánovanej zálohe zostávajúceho paliva potrebného na 30 minút letu cez deň alebo 45 minút letu v noci.

(25) Ak odsek 26 neustanovuje inak, zabezpečuje sa, že špecialista na úlohy a člen letovej posádky používa prídavný kyslík vždy, keď tlakové pomery v kabíne zodpovedajú nadmorskej výške väčšej ako 10 000 stôp v trvaní viac ako 30 minút a vždy, keď tlakové pomery v kabíne zodpovedajú nadmorskej výške nad 13 000 stôp.

(26) S výnimkou zoskokov s padákom sa krátke výstupy letúna, okrem veľkého letúna a prúdového letúna, a krátke výstupy vrtuľníka v určenom trvaní v nadmorskej výške nad 13 000 stôp môžu uskutočniť bez použitia prídavného kyslíka, ak sú splnené tieto podmienky:

- a) trvanie letu v nadmorskej výške nad 13 000 stôp nepresiahne 10 minút alebo presne určený čas potrebný na splnenie úlohy vykonávanej počas letu,
- b) let nepresiahne nadmorskú výšku 16 000 stôp a
- c) v rámci bezpečnostných pokynov sa členovi letovej posádky a špecialistovi na úlohy poskytnú primerané informácie o dôsledkoch nedostatku kyslíka v tkanivách.

(27) Pred vykonaním výstupu podľa odseku 26 sa musia zohľadniť

- a) štandardné prevádzkové postupy,
- b) predchádzajúce skúsenosti leteckého prevádzkovateľa pri uskutočňovaní letov vo výškach nad 13 000 stôp bez použitia prídavného kyslíka,
- c) individuálne skúsenosti člena letovej posádky a špecialistu na úlohy a ich fyziologická adaptácia na veľké výšky a
- d) nadmorská výška základne, z ktorej sa let uskutočňuje.

(28) Ak člen letovej posádky alebo systém signalizácie nebezpečnej blízkosti zeme zistí neprípustnú blízkosť zeme, bezodkladne sa musia vykonať opatrenia na obnovenie podmienok bezpečného letu. Systém signalizácie nebezpečnej blízkosti zeme môže byť vypnutý pri vykonávaní leteckých prác, pri ktorých sa vyžaduje, aby lietadlo letelo vo vzdialenosti od zeme, ktorá je menšia ako vzdialenosť, pri ktorej sa spustí systém signalizácie nebezpečnej blízkosti zeme.

(29) Ak je palubný protizrážkový systém²³⁾ nainštalovaný v lietadle a prevádzkyschopný, musia byť zavedené prevádzkové postupy a program výcviku člena letovej posádky; na použitie palubného protizrážkového systému sa vzťahuje osobitný predpis.²⁴⁾ Palubný protizrážkový systém môže byť vypnutý pri vykonávaní leteckých prác, pri ktorých sa vyžaduje, aby lietadlá leteli pri sebe vo vzdialenosti menšej ako je vzdialenosť, pri ktorej sa spustí palubný protizrážkový systém.

(30) V každej fáze prevádzky musí naloženie, hmotnosť a poloha ťažiska lietadla vyhovovať prevádzkovým obmedzeniam, ktoré sú uvedené v letovej príručke lietadla alebo dokumente, ktorý ju nahrádza, alebo v prevádzkovej príručke. Prevádzkové obmedzenia sa musia uviesť v prevádzkovej príručke, ak sú viac obmedzujúce ako prevádzkové obmedzenia uvedené v letovej príručke lietadla alebo v dokumente, ktorý ju nahrádza.

(31) Štítky, zoznamy, označenia prístrojov alebo ich kombinácia, v ktorých sa uvádzajú prevádzkové obmedzenia uvedené v letovej príručke lietadla alebo v dokumente, ktorý ju nahrádza, musia byť v lietadle zobrazené.

(32) Pred prvým uvedením lietadla do prevádzky sa určuje hmotnosť a ťažisko lietadla skutočným vážením lietadla osobou s povolením na výrobu výrobkov v civilnom letectve alebo osobou s povolením na vykonávanie opráv a údržby výrobkov leteckej techniky. Kumulované účinky modifikácií a opráv na hmotnosť a polohu ťažiska lietadla sa musia započítať a zdokumentovať. Informácie podľa prvej a druhej vety sa musia poskytnúť veliacemu pilotovi. Ak nie je vplyv modifikácií a opráv na hmotnosť a polohu ťažiska lietadla presne známy, musí sa lietadlo opäť odvážiť. Pre každý let alebo sériu letov sa musia určiť tieto hodnoty:

- a) prevádzková hmotnosť lietadla bez paliva,
- b) hmotnosť dopravného nákladu,
- c) hmotnosť paliva v lietadle,
- d) náklad lietadla a rozloženie nákladu na palube lietadla,
- e) vzletová hmotnosť lietadla, pristávací hmotnosť lietadla a hmotnosť lietadla bez paliva a
- f) použiteľné polohy ťažiska lietadla.

(33) Letová posádka musí byť vybavená prostriedkami na zopakovanie a overenie akýchkoľvek výpočtov hmotnosti a polohy ťažiska lietadla na základe elektronických výpočtov. Zavedú sa postupy, ktoré umožnia veliacemu pilotovi určiť hmotnosť paliva na palube s použitím jeho skutočnej hustoty, alebo ak hustota nie je známa, s použitím hustoty vypočítanej v súlade s metódou uvedenou v prevádzkovej príručke.

(34) Zabezpečuje sa nakladanie lietadla pod dozorom odborne spôsobilých pracovníkov a zodpovedá údajom používaným na výpočet hmotnosti a polohy ťažiska prepravovaného nákladu lietadla. V prevádzkovej príručke sa musia uviesť zásady a metódy používané pri nakladaní lietadla a v systéme určenia hmotnosti a polohy ťažiska lietadla. Pri nakladaní lietadla sa musia zohľadniť konštrukčné obmedzenia lietadla najmä obmedzenia zaťaženia podlahy, maximálne plošné zaťaženie, maximálna hmotnosť na nákladový priestor alebo obmedzenia maximálneho počtu sedadiel a zmeny zaťaženia lietadla v priebehu letu.

²³⁾ Čl. 2 ods. 1 nariadenia Komisie (EÚ) č. 1332/2011 zo 16. decembra 2011, ktorým sa ustanovujú spoločné požiadavky na využívanie vzdušného priestoru a prevádzkové postupy na vyhýbanie sa zrážkam vo vzduchu v platnom znení.

²⁴⁾ Bod SERA.11014 prílohy vykonávacieho nariadenia (EÚ) č. 923/2012 v platnom znení.

(35) Pred každým letom alebo sériou letov sa určujú údaje o hmotnosti a polohe ťažiska lietadla a vypracuje sa dokumentácia o určení hmotnosti a polohe ťažiska lietadla pred letom, v ktorej sa vymedzí náklad a jeho rozloženie na palube lietadla tak, že nie sú prekročené medze hmotnosti a polohy ťažiska lietadla. Dokumentácia o určení hmotnosti a polohe ťažiska lietadla pred letom musí obsahovať tieto informácie:

- a) poznávaciu značku lietadla a typ lietadla,
- b) identifikáciu letu najmä číslo letu a dátum letu,
- c) meno a priezvisko veliaceho pilota,
- d) meno a priezvisko osoby, ktorá dokumentáciu o určení hmotnosti a polohe ťažiska lietadla pred letom vypracovala,
- e) prevádzkovú hmotnosť lietadla bez paliva a tomu zodpovedajúcu polohu ťažiska,
- f) hmotnosť paliva pri vzlete a hmotnosť paliva na let,
- g) hmotnosť iných prevádzkových látok ako pohonných látok,
- h) zložky nákladu,
- i) vzletovú hmotnosť lietadla, pristávaciu hmotnosť lietadla a hmotnosť lietadla bez paliva,
- j) použiteľné polohy ťažiska lietadla a
- k) obmedzujúce hodnoty hmotnosti lietadla a polohy ťažiska lietadla.

(36) Poloha ťažiska lietadla sa nemusí v dokumentácii o určení hmotnosti a polohe ťažiska lietadla pred letom uvádzať, ak je náklad rozdelený podľa vopred vypočítanej tabuľky polôh ťažiska alebo ak možno preukázať, že pri plánovanom lete je pre reálny náklad zabezpečená správna poloha ťažiska.

(37) Ak sa údaje a dokumentácia o určení hmotnosti a polohe ťažiska lietadla pred letom vytvárajú pomocou počítačového systému, musí sa overiť pravdivosť výstupných údajov v intervale, ktorý nepresahuje 6 mesiacov.

(38) Let sa môže vykonať, ak je výkonnosť lietadla primeraná, zodpovedá pravidlám lietania podľa osobitného predpisu²⁵⁾ a obmedzeniam, ktoré sa vzťahujú na let, vzdušný priestor, vhodné letiská alebo miesta prevádzky pri zohľadnení presnosti grafického záznamu použitých máp.

(39) Pri prevádzke veľkého letúna a prúdového letúna musia byť dodržané tieto zásady:

- a) hmotnosť letúna na začiatku vzletu nemôže presiahnuť obmedzenia hmotnosti pri vzlete, na trati s jedným nepracujúcim motorom a pri pristávaní, pričom sa zohľadní očakávané znižovanie hmotnosti letúna v priebehu letu a pri vypúšťaní paliva,
- b) hmotnosť letúna na začiatku vzletu nemôže presiahnuť maximálnu vzletovú hmotnosť stanovenú letovou príručkou lietadla alebo dokumentom, ktorý ju nahrádza, pre tlakovú nadmorskú výšku²⁶⁾ primeranú pre nadmorskú výšku vhodného letiska alebo miesta prevádzky, a ak sa takáto hmotnosť použije ako parameter na stanovenie maximálnej vzletovej hmotnosti, pre akékoľvek iné miestne atmosférické podmienky,

²⁵⁾ Príloha vykonávacieho nariadenia (EÚ) č. 923/2012 v platnom znení.

²⁶⁾ Čl. 2 ods. 101 vykonávacieho nariadenia (EÚ) č. 923/2012 v platnom znení.

- c) očakávaná hmotnosť v predpokladanom čase pristátia na vhodnom letisku, mieste prevádzky, alebo na náhradnom cieľovom letisku nemôže presiahnuť maximálnu pristávaciu hmotnosť letúna stanovenú letovou príručkou lietadla alebo dokumentom, ktorý ju nahrádza, pre tlakovú nadmorskú výšku primeranú pre nadmorskú výšku takéhoto letiska alebo miesta prevádzky, a ak sa takáto hmotnosť použije ako parameter na stanovenie maximálnej pristávacej hmotnosti, pre akékoľvek iné miestne atmosférické podmienky.

(40) Pri prevádzke veľkého letúna a prúdového letúna sa zabezpečuje, že

- a) vypočítaná dĺžka vzletu nie je väčšia ako použiteľná dĺžka pre vzlet; dĺžka predpolia nemôže prekročiť polovicu použiteľnej dĺžky pre rozjazd,
- b) vypočítaná dĺžka rozjazdu nie je väčšia ako použiteľná dĺžka pre rozjazd,
- c) pre prerušený vzlet a neprerušený vzlet sa použije jediná hodnota V1, ktorá sa ustanovuje v letovej príručke lietadla alebo dokumente, ktorý ju nahrádza,
- d) vzletová hmotnosť lietadla pre vzlet na mokrej alebo znečistenej vzletovej a pristávacej dráhe nie je väčšia ako povolená vzletová hmotnosť za rovnakých podmienok na suchej vzletovej a pristávacej dráhe,
- e) ak nastane porucha motora počas vzletu, je letún schopný prerušiť vzlet a zastaviť sa v rámci použiteľnej dĺžky pre prerušený vzlet alebo vzletovej a pristávacej dráhy, alebo pokračovať vo vzlete nad prekážkami v smere letu so zodpovedajúcim odstupom, až kým sa dostane do polohy, v ktorej spĺňa požiadavky ustanovené pre let na trati s jedným nepracujúcim motorom,
- f) je letún po prekonaní prekážok v dráhe priblíženia s bezpečným odstupom schopný pristáť alebo zastaviť na vhodnom letisku alebo mieste prevádzky; zohľadnia sa predpokladané rozdiely v technikách priblíženia a pristátia, ak sa nezohľadnili pri plánovaní údajov o výkonnosti lietadla.

(41) Ak sa prevádzkuje letún vo výške pod 150 m alebo 500 stôp mimo husto osídlenej oblasti, ktorý pri kritickej poruche motora nie je schopný udržať letovú hladinu

- a) musia sa zaviesť prevádzkové postupy s cieľom minimalizovať dôsledky poruchy motora,
- b) musí sa zabezpečiť, že člen letovej posádky absolvuje výcvikový program so simuláciou poruchy motora a
- c) musí sa zabezpečiť, že člen letovej posádky a špecialista na úlohy na palube letúna absolvujú inštrukťaz o postupoch, ktoré sa majú vykonať pri vynútenom pristátí.

(42) Ak sa vrtuľník prevádzkuje nad husto osídlenou oblasťou, musí mať osvedčenie kategórie A alebo osvedčenie kategórie B a musia sa vypracovať bezpečnostné opatrenia, ktoré sú súčasťou štandardných prevádzkových postupov.

(43) Ak sa pri vykonávaní leteckých prác prevádzkuje vrtuľník,

- a) musia sa zaviesť prevádzkové postupy s cieľom minimalizovať dôsledky poruchy motora,
- b) musí sa zabezpečiť, že člen posádky vrtuľníka absolvuje výcvikový program so simuláciou poruchy motora a
- c) musí sa zabezpečiť, že člen letovej posádky a špecialista na úlohy na palube vrtuľníka absolvujú inštrukťaz o postupoch, ktoré sa majú vykonať v prípade vynúteného pristátia.

(44) Hmotnosť vrtuľníka pri vzlete, pristávaní alebo vísení nesmie prekročiť maximálnu hmotnosť určenú pre vísenie

- a) bez vplyvu prízemného efektu so všetkými motormi pracujúcimi v režime primeraného povoleného výkonu alebo

- b) s vplyvom prízemného efektu so všetkými motormi pracujúcimi v režime primeraného povoleného výkonu, ak dané podmienky umožňujú vísenie s prízemným efektom pri maximálnej stanovenej hmotnosti, a ide o podmienky, pri ktorých nie je pravdepodobné dosiahnutie vísenia bez vplyvu prízemného efektu.

§ 12

Ak ide o let podľa § 11 v štandardných prevádzkových postupoch sa uvádza

- a) prepravované vybavenie vrátane jeho prevádzkových obmedzení,
- b) zloženie posádky lietadla, požiadavky na prax člena letovej posádky a špecialistu na úlohy,
- c) teoretický výcvik a praktický výcvik člena letovej posádky a špecialistu na úlohy, zoznam osôb poskytujúcich takýto výcvik, vrátane údajov o ich odbornej spôsobilosti,
- d) povinnosti a úlohy člena letovej posádky a špecialistu na úlohy,
- e) bežné postupy, mimoriadne postupy a núdzové postupy.

§ 13

Prevádzka vrtuľníka pri letoch s vonkajším nákladom na popruhu

(1) Ak ide o prevádzku vrtuľníka s vonkajším nákladom na popruhu, v štandardných prevádzkových postupoch sa uvádzajú, okrem údajov podľa § 12, aj výkonnostné kritériá vrtuľníka potrebné na prevádzku s vonkajším nákladom na popruhu.

(2) Pri prevádzke vrtuľníka s vonkajším nákladom na popruhu, vrtuľník musí byť, okrem vybavenia podľa § 10, vybavený najmenej jedným bezpečnostným zrkadlom na sledovanie nákladu alebo iným prostriedkom na sledovanie ťažného háku a nákladu, a jedným vážiacim zariadením, ak nie je možné použiť inú metódu na určenie hmotnosti nákladu.

§ 14

Prevádzka vrtuľníka pri letoch s vonkajším ľudským nákladom

(1) Ak ide o prevádzku vrtuľníka s vonkajším ľudským nákladom, v štandardných prevádzkových postupoch sa uvádzajú, okrem údajov podľa § 12, aj výkonnostné kritériá vrtuľníka potrebné na prevádzku s vonkajším ľudským nákladom.

(2) Pri prevádzke vrtuľníka s vonkajším ľudským nákladom, vrtuľník musí, okrem vybavenia podľa § 10, byť vybavený aj zdvíhacím zariadením alebo ťažným hákom, najmenej jedným bezpečnostným zrkadlom na sledovanie nákladu alebo iným prostriedkom na sledovanie ťažného háku a nákladu, a vážiacim zariadením, ak nie je možné použiť inú metódu na určenie hmotnosti nákladu.

(3) Inštalácia zdvíhacieho zariadenia a ťažného háku, okrem jednoduchého systému zariadenia na prepravu osôb, a jej zmena musí mať schválenú letovú spôsobilosť.

§ 15

Prevádzka lietadla pri výsadkových letoch

(1) Ak ide o výsadkový let, v štandardných prevádzkových postupoch sa uvádzajú, okrem údajov podľa § 12, aj výkonnostné kritériá lietadla potrebné na uskutočnenie zoskoku s padákom.

(2) Špecialista na úlohy, ktorý zoskakuje s padákom, nemusí byť v lietadle pripútaný. Podlaha lietadla sa môže použiť ako sedadlo, ak sú v lietadle prostriedky, ktorých sa špecialista na úlohy môže držať, alebo ktorými sa môže pripútať.

(3) Parašutista nemusí používať prídavný kyslík, ak let v nadmorskej výške nad 13 000 stôp netrvá dlhšia ako 6 minút, alebo let v nadmorskej výške nad 15 000 stôp netrvá dlhšie ako 3 minúty.

(4) Parašutista môže opustiť lietadlo na ukážku ktorá sa vykonáva nad husto osídlenou oblasťou alebo nad zhromaždením ľudí na voľnej ploche s pripevneným dymovým vlečným zariadením, len ak ide o dymové vlečné zariadenie vyrobené na takýto účel.

§ 16

Prevádzka lietadla pri akrobatických letoch

(1) Ak ide o akrobatický let, v štandardných prevádzkových postupoch sa uvádzajú okrem údajov podľa § 12, aj výkonnostné kritériá lietadla potrebné na uskutočnenie akrobatických letov.

(2) Pri vykonávaní akrobatického letu na palube lietadla nemusia byť doklady podľa § 10 ods. 1 a písm. l) a m) za podmienky, že vzlet aj pristátie je na tom istom letisku.

(3) Pri vykonávaní akrobatického letu lietadlo nemusí byť vybavené súpravou prvej pomoci, ručným hasiacim prístrojom a núdzovým vysielacom polohy alebo osobným rádiomajákom.

§ 17

Prevádzka lietadla pri preprave nebezpečného tovaru a preprave zbraní

(1) Na leteckú prepravu nebezpečného tovaru pri vykonávaní leteckých prác sa vzťahuje osobitný predpis²⁷⁾, ak ďalej nie je ustanovené inak; nevzťahuje sa na leteckú prepravu nebezpečného tovaru pri vykonávaní leteckých prác, ak ide o tovar,

- a) na ktorý sa nevzťahujú technické pokyny,
- b) ktorý prepravuje člen letovej posádky alebo špecialista na úlohy pri sebe alebo sa nachádza v ich oddelenej batožine podľa technických pokynov,
- c) ktorý sa musí nachádzať na palube lietadla na špecializované účely podľa technických pokynov,
- d) ktorý sa používa za účelom zlepšenia bezpečnosti letu a jeho preprava na palube lietadla sa vykonáva s cieľom zabezpečiť včasnú dostupnosť nákladu na prevádzkové účely.

(2) Ak je vydané povolenie na leteckú prepravu nebezpečného tovaru, na výcvikové programy v oblasti leteckej prepravy nebezpečného tovaru sa vzťahuje osobitný predpis.²⁷⁾

²⁷⁾ Dohovor o medzinárodnom civilnom letectve (oznámenie Ministerstva zahraničných vecí Slovenskej republiky č. 196/1995 Z. z.).

(3) Ak sa pri vykonávaní leteckých prác letecky prepravuje nebezpečný tovar, pre každú činnosť spojenú s leteckou prepravou nebezpečného tovaru musia byť vypracované štandardné prevádzkové postupy; štandardné prevádzkové postupy môžu byť súčasťou prevádzkovej príručky. Štandardné prevádzkové postupy obsahujú

- a) zásady na bezpečnú leteckú prepravu nebezpečného tovaru,
- b) požiadavky na prijímanie, manipuláciu, nakladanie, ukladanie a izoláciu nebezpečného tovaru,
- c) opatrenia, ktoré sa majú prijať, ak vznikne udalosť pri leteckej preprave nebezpečného tovaru,
- d) pokyny ako reagovať na núdzové situácie s nebezpečným tovarom,
- e) informácie a pokyny ako odstrániť znečistenie spôsobené nebezpečným tovarom,
- f) povinnosti pracovníkov leteckého prevádzkovateľa najmä v súvislosti s pozemnou obsluhou a manipuláciou s nebezpečným tovarom v lietadle,
- g) informácie a pokyny ako kontrolovať poškodenie, netesnosť alebo znečistenie lietadla nebezpečným tovarom.

(4) Záznamy týkajúce sa leteckej prepravy nebezpečného tovaru sa uchovávajú po dobu platnosti povolenia na vykonávanie leteckých prác.

(5) Pri prevádzke lietadla počas vykonávania leteckých prác sa musia prijať opatrenia na zabránenie neúmyselnému prineseniu nebezpečného tovaru na palubu lietadla.

(6) Ak sa pri vykonávaní leteckých prác nájde nebezpečný tovar, ktorý člen letovej posádky alebo špecialista na úlohy prepravuje pri sebe, alebo ktorý sa nachádza v ich oddelenej batožine v rozpore s technickými pokynmi, letecký prevádzkovateľ bezodkladne takúto skutočnosť oznámi Dopravnému úradu a stálej komisii na vyšetrovanie leteckých nehôd a incidentov podľa § 107 zákona.

(7) Špecialista na úlohy musí byť informovaný o nebezpečnom tovare, ktorý sa letecky prepravuje počas vykonávania leteckých prác. Oznamy obsahujúce informácie o leteckej preprave nebezpečného tovaru musia byť umiestnené na mieste prijímu nebezpečného tovaru.

(8) Ak sa pri vykonávaní leteckých prác na palube lietadla prepravuje zbraň na vykonanie špecializovanej úlohy, v čase keď sa zbraň nepoužíva, musí byť zaistená. Počas použitia zbrane na vykonanie špecializovanej úlohy sa musia vykonať opatrenia na zabránenie ohrozeniu lietadla, osôb na palube lietadla a na zemi.

§ 18

Podrobnosti o výcviku, inštruktáži a o preskúšaní odbornej spôsobilosti člena posádky lietadla používaného v prevádzke leteckých prác, podrobnosti o inštruktáži špecialistu na úlohy v prevádzke leteckých prác

(1) Pilota možno poveriť vykonaním letu, ak absolvuje úvodný zoznamovací výcvik o trati alebo oblasti, v ktorej sa má letieť, vhodných letiskách, vrátane náhradných letísk, zariadeniach a postupoch, ktoré sa majú pri lete použiť. Znalosť trate alebo oblasti, letísk, zariadení a postupov podľa prvej vety sa musí udržiavať najmenej jedným letom vykonaným počas 12 mesiacov na takejto trati alebo oblasti a na takéto letisko.

(2) Člena letovej posádky možno poveriť plnením pracovnej úlohy, ak absolvuje výcvik v optimalizácii činnosti posádky, ktorý zodpovedá jeho pracovnej úlohe; táto skutočnosť sa uvádza v prevádzkovej príručke. Prvky výcviku v optimalizácii činnosti posádky sa zahrnú do výcviku na typ lietadla alebo triedu lietadla, udržiavacieho výcviku a kurzu veliteľa lietadla.

(3) Podmienkou vykonávania pravidelných traťových letov bez dozoru pri prechode na lietadlo, pre ktoré sa vyžaduje nová typová kvalifikácia alebo kvalifikácia na triedu, a pri zmene leteckého prevádzkovateľa, je absolvovanie preškoľovacieho výcvikového kurzu leteckého prevádzkovateľa. Preškoľovací výcvikový kurz leteckého prevádzkovateľa zahŕňa výcvik na zariadeniach nainštalovaných v lietadle, ktoré zodpovedajú úlohám člena letovej posádky.

(4) Rozdielový výcvik alebo zoznamovací výcvik absolvuje člen letovej posádky, ak si zmena vybavenia lietadla alebo postupov vyžaduje dodatočné znalosti o obsluhovaných typoch alebo variantoch lietadla, alebo ak to ustanovuje osobitný predpis.²⁷⁾

(5) Udržiavací letecký a pozemný výcvik týkajúci sa typu alebo variantu lietadla, na ktorého prevádzke sa člen letovej posádky podieľa, vrátane výcviku zameraného na umiestnenie a použitie núdzového vybavenia a bezpečnostného vybavenia na palube lietadla, absolvuje člen letovej posádky jedenkrát za rok. Člen letovej posádky, ktorý môže byť určený na riadenie z každého sedadla pilota, absolvuje potrebný výcvik a preskúšanie. Podrobnosti o výcviku podľa prvej a druhej vety sa uvádzajú v prevádzkovej príručke.

(6) Člen letovej posádky, môže lietať na viacerých typoch alebo variantoch lietadiel, len ak spĺňa požiadavky pre každý typ alebo variant lietadla podľa osobitného predpisu.²⁷⁾ V prevádzkovej príručke sa uvádzajú postupy a prevádzkové obmedzenia vzťahujúce sa na každú prevádzku na viacerých typoch alebo variantoch lietadiel.

(7) Výcvik člena letovej posádky sa vykonáva podľa výcvikového programu a osnov, ktoré sú uvedené v prevádzkovej príručke, odborne spôsobilými osobami podľa osobitného predpisu.²⁷⁾ Preskúšanie letu a simuláciu letu vykonávajú osoby odborne spôsobilé podľa osobitného predpisu.²⁷⁾

(8) Výcvikové zariadenie na simuláciu letu musí byť najvernejšou napodobeninou lietadla, ktoré používa letecký prevádzkovateľ. Rozdiely medzi výcvikovým zariadením na simuláciu letu a lietadlom sa opíšu a vysvetlia členovi letovej posádky počas predletovej prípravy a výcviku. Zavedie sa systém sledovania zmien na výcvikovom zariadení na simuláciu letu a zabezpečí sa, že takéto zmeny neovplyvnia výcvikové programy.

(9) Člen letovej posádky absolvuje preskúšanie odbornej spôsobilosti leteckým prevádzkovateľom za účelom preukázania spôsobilosti vykonávať bežné postupy, mimoriadne postupy a núdzové postupy, ktoré sa týkajú pracovných úloh uvedených v prevádzkovej príručke. Preskúšanie odbornej spôsobilosti platí počas 12 mesiacov od mesiaca, v ktorom sa preskúšanie odbornej spôsobilosti uskutočnilo. Ak letecký prevádzkovateľ vykoná nové preskúšanie počas posledných 3 mesiacov doby platnosti pôvodného preskúšania, doba platnosti nového preskúšania začína plynúť od ukončenia doby platnosti pôvodného preskúšania.

(10) Člen letovej posádky leteckého prevádzkovateľa, ktorý nemá povolenie na leteckú prepravu nebezpečného tovaru, absolvuje inštruktáž v oblasti nebezpečného tovaru s cieľom rozpoznať nebezpečný tovar, ktorý môže byť prinesený na palubu lietadla.

§ 19

Prechodné ustanovenia

(1) Konania začaté a právoplatne neskončené do 31. marca 2027 sa dokončia podľa doterajších predpisov.

(2) Povolenia na vykonávanie leteckých prác vydané do 31. marca 2027 zostávajú v platnosti až do uplynutia doby platnosti v nich uvedenej.

(3) Na leteckého prevádzkovateľa, ktorý vykonáva letecké práce na základe povolenia na vykonávanie leteckých prác vydaného do 31. marca 2027, sa nazerá, že spĺňa ustanovenia tejto vyhlášky najdlhšie však do 1. januára 2028.

§ 20

Účinnosť

Táto vyhláška nadobúda účinnosť 1. apríla 2027.

Príloha

k vyhláške č. .../2027 Z. z.

Spôsob označenia miesta na trupe letúna alebo trupe vrtuľníka, ktorým môžu v prípade núdze vniknúť do letúna alebo vrtuľníka záchranné zložky

