

ČESKÁ REPUBLIKA
CZECH REPUBLIC

ŘÍZENÍ LETOVÉHO PROVOZU ČR, s.p.
Letecká informační služba
AIR NAVIGATION SERVICES OF THE C.R.
Aeronautical Information Service

Navigační 787
252 61 Jeneč

AIC

A 1/16
17 MAR

☎ +420 220 372 833
+420 220 372 835
📠 +420 220 372 702
✉ ais@ans.cz
🌐 <http://lis.rlp.cz>

Podklad: ÚCL – Sekce letová

**VÝKONNOST A PROVOZNÍ OMEZENÍ VRTULNÍKŮ PŘI
PROVÁDĚNÍ LETECKÝCH PRACÍ**

Účinnost od 31.3.2016.

1 Účel a oblast působnosti

Tento letecký oběžník (AIC) stanovuje postupy pro splnění požadavků na výkonnost a provozní omezení vrtulníků při provádění leteckých prací. Tento AIC je zpracován v souladu s Předpisem L 6/III.

2. Definice

Kategorie A

V případě vrtulníků znamená vícemotorový vrtulník navržený s izolačními vlastnostmi motorů a systémů uvedenými v předpise L 8, Části IVB a schopný provozu s využitím údajů pro vzlet a přistání stanovených podle koncepce poruchy kritického motoru, která zaručuje dostatečnost vymezené plochy a dostatečnou výkonnostní způsobilost pro pokračování v bezpečném letu nebo bezpečný přerušovaný vzlet.

Kategorie B

V případě vrtulníků znamená jednomotorový nebo vícemotorový vrtulník, který neplní standardy kategorie A. U vrtulníku kategorie B není zaručena způsobilost pro pokračování v bezpečném letu v případě poruchy motoru, předpokládá se vynucené přistání.

Hustě osídlené nehostinné prostředí

Nehostinné prostředí uvnitř hustě osídlené oblasti.

Provoz 1. třídy výkonnosti

Provoz o výkonnosti umožňující vrtulníku v případě selhání kritického motoru bezpečně pokračovat v letu na vhodnou přistávací plochu, pokud nedojde k selhání před dosažením bodu rozhodnutí o vzletu nebo po přeletu bodu rozhodnutí o přistání; v takových případech by měl být vrtulník schopen přistát v prostoru přerušovaného vzletu nebo přistání.

Provoz 2. třídy výkonnosti

Provoz o výkonnosti umožňující vrtulníku v případě selhání kritického motoru bezpečně pokračovat v letu na vhodnou přistávací plochu, kromě toho když dojde k selhání na začátku vzletového manévru nebo na konci přistávacího manévru; v takových případech může být vyžadováno vynucené přistání.

Provoz 3. třídy výkonnosti

Provoz o výkonnosti vyžadující v případě selhání kritického motoru kdykoliv během letu vynucené přistání.

**PERFORMANCE AND OPERATING LIMITATIONS FOR
HELICOPTERS INVOLVE IN AERIAL WORK
OPERATIONS**

With effect from 31 MAR 2016.

1. Purpose and scope

This aeronautical information circular (AIC) establishes procedures for compliance with requirements regarding performance and operating limitations for helicopters involve in aerial work operations. This AIC is established in accordance with ICAO Annex 6, Part III.

2. Definitions

Category A

With respect to helicopters, means a multi-engined helicopter designed with engine and system isolation features specified in Annex 8, Part IVB, and capable of operations using take-off and landing data scheduled under a critical engine failure concept which assures adequate designated surface area and adequate performance capability for continued safe flight or safe rejected take-off.

Category B

With respect to helicopters, means a single engine or multi-engined helicopter which does not meet Category A standards. Category B helicopters have no guaranteed capability to continue safe flight in the event of an engine failure, and a forced landing is assumed.

Congested hostile environment

A hostile environment within a congested area.

Operations in performance Class 1

Operations with performance such that, in the event of a critical engine failure, performance is available to enable the helicopter to safely continue the flight to an appropriate landing area, unless the failure occurs prior to reaching the take-off decision point (TDP) or after passing the landing decision point (LDP), in which cases the helicopter must be able to land within the rejected take-off or landing area.

Operations in performance Class 2

Operations with performance such that, in the event of critical engine failure, performance is available to enable the helicopter to safely continue the flight to an appropriate landing area, except when the failure occurs early during the take-off manoeuvre or late in the landing manoeuvre, in which cases a forced landing may be required.

Operations in performance Class 3

Operations with performance such that, in the event of an engine failure at any time during the flight, a forced landing will be required.

3. Všeobecně

3.1 Vrtulníky provozované v 1. a 2. třídě výkonnosti musí být certifikovány v Kategorii A nebo rovnocenné kategorii (schválený ekvivalent Kategorie A).

3.2 Vrtulníky provozované ve 3. třídě výkonnosti musí být certifikovány v Kategorii A nebo Kategorii B (nebo jim rovnocenné).

3.3 Pokud není Úřadem pro civilní letectví ČR (ÚCL) povoleno jinak:

3.3.1 Musí být vzlet a přistání z/na heliporty v hustě osídleném nehostinném prostředí prováděny pouze v 1. třídě výkonnosti.

3.3.2 Musí být provoz ve 2. třídě výkonnosti prováděn pouze se schopností bezpečného vynuceného přistání během vzletu a přistání.

3.3.3 Musí být provoz ve 3. třídě výkonnosti prováděn pouze v prostředí jiném než nehostinném.

3.4 Na základě žádosti provozovatele může ÚCL povolit jinou variantu od ust. 3.3.1, 3.3.2 a 3.3.3 tohoto AIC, za předpokladu, že provozovatel provede hodnocení rizik vzhledem k faktorům, jako jsou:

- a) druh provozu a okolnosti letu;
- b) oblast/terén nad kterou/kterým bude provoz prováděn;
- c) pravděpodobnost selhání kritické pohonné jednotky a následky této události;
- d) postupy k zachování spolehlivosti pohonné jednotky (pohonných jednotek);
- e) výcvik a provozní postupy ke zmírnění následků selhání kritické pohonné jednotky; a
- f) zástavbu a využití systému sledování spotřeby.

3.5 Provozovatel, který zamýšlí provádět letecké práce ve stavebnictví v hustě osídleném nehostinném prostředí, musí před provedením letu získat souhlas ÚCL, a musí provést hodnocení rizik vzhledem k faktorům, jako jsou:

- a) okolnosti letu s ohledem na zájmy třetích osob;
- b) oblast, nad kterou bude provoz prováděn;
- c) pravděpodobnost selhání kritické pohonné jednotky a následky této události;
- d) postupy k zachování spolehlivosti pohonné jednotky (pohonných jednotek);
- e) výcvik a provozní postupy ke zmírnění následků selhání kritické pohonné jednotky; a
- f) zástavbu a využití systému sledování spotřeby.

Poznámka 1: Návod pro hodnocení rizika z hlediska výkonnosti vrtulníku je uveden v Dodatku A předpisu L 6/III.

Poznámka 2: Žádost o udělení souhlasu dle ust. 3.5 je dostupná na internetových stránkách ÚCL - <http://www.caa.cz/provoz/letecke-prace-1>.

3. General

3.1 Helicopters operating in performance Classes 1 and 2 shall be certificated in Category A or equivalent category (approved equivalent to Category A).

3.2 Helicopters operating in performance Class 3 shall be certificated in either Category A or Category B (or equivalent).

3.3 Except as permitted by the Civil Aviation Authority of the Czech Republic (CAA CZ) authority:

3.3.1 Take-off or landing from/to heliports in a congested hostile environment shall only be conducted in performance Class 1.

3.3.2 Operations in performance Class 2 shall only be conducted with a safe forced landing capability during take-off and landing.

3.3.3 Operations in performance Class 3 shall only be conducted in a non-hostile environment.

3.4 Based on the operator application CAA CZ may permit variation from 3.3.1, 3.3.2 a 3.3.3 of this AIC, provided that the operator will carry out a risk assessment, considering factors such as:

- a) the type of operation and the circumstances of the flight;
- b) the area/terrain over which the flight is being conducted;
- c) the probability of a critical engine failure and the consequence of such an event;
- d) the procedures to maintain the reliability of the engine(s);
- e) the training and operational procedures to mitigate the consequences of the critical engine failure; and
- f) installation and utilization of a usage monitoring system.

3.5 An operator intending to perform aerial work in construction within the congested hostile environment shall obtain CAA CZ permission before the start of operations and shall carry out a risk assessment, considering factors such as:

- a) the type of operation and the circumstances of the flight;
- b) the area/terrain over which the flight is being conducted;
- c) the probability of a critical engine failure and the consequence of such an event;
- d) the procedures to maintain the reliability of the engine(s);
- e) the training and operational procedures to mitigate the consequences of the critical engine failure; and
- f) installation and utilization of a usage monitoring system.

Note 1: Guidance on the risk assessment in terms of helicopter performance is given in Attachment A to ICAO Annex 6, Part III.

Note 2: Application form for permission according to point 3.5 is available on CAA CZ web site - <http://www.caa.cz/provoz/letecke-prace-1>.