

Navrhovaný předpis PART-OPS týkající se komerčního provozu

Výtah pro provozovatele horkovzdušných balónů

Jak jistě víte, EASA se pilně snaží o standardizaci leteckých předpisů napříč EU (nařízení (ES) č.216/2008 <http://www.caa.cz/index.php?menu=61&mm=24&stranka=239>). Jednou z částí je i vydání předpisu řešící požadavky na společnosti v komerční sféře a to včetně balónů, kterým se PART-OPS věnuje nezvykle velkou měrou.

Každý předpis vydávaný EASA je rozdělen na dvě základní části

- Vlastní text nařízení – tedy CO MUSÍ BÝT SPLNĚNO
- GM (výkladový materiál) a AMC (přijatelné způsoby plnění) – tedy „jak MŮŽE být nařízení (s)plněno“. Obvyklou praxí ale je „jak MÁ být (s)plněno“.

Požadavky na provozovatele tedy plynou z obou částí předpisu, i když o té druhé se dá alespoň s CAA diskutovat...

Ještě malé dopřesnění – EASA vlastně žádné předpisy nevydává, pouze navrhuje. Schvaluje a vydává je pouze Evropská komise, pod hlavičkou „nařízení Evropské komise“. Např. CAMO organizace jsou důsledkem NAŘÍZENÍ KOMISE (ES) č. 2042/2003.

Co tedy EASA chystá pro komerční provoz (platnost nejpozději 8. 4. 2012):

OPS.GEN.015 – Povinnosti velitele letadla

Mimo běžné a zažité povinnosti / odpovědnosti předpis specifikuje:

- Velitel letadla je odpovědný za vstup do pilotní kóje koše. V AMC je potom dovětek, jehož důsledkem je, že pasažér NESMÍ letět v pilotní kóji. („only the following persons may be admitted to ... the pilot compartment: ... passengers, in case of balloons with NO SEPARATE PILOT COMPARTMENT“)
- Má právo odmítnout osobu potenciálně nebezpečnou na bezpečnost letadla nebo osob na palubě.
- Velitel balónu je navíc odpovědný za
 - a. Pre-Flight briefing osob asistujících při plnění a vypouštění obalu
 - b. Ujistění, že NIKDO v koši ani jeho okolí nekouří
 - c. Ujistění, že všechny osoby asistující při plnění a vypouštění obalu mají přiměřené oblečení

Co je to přiměřené oblečení definuje AMC:

- Dlouhé rukávy a nohavice z přírodního materiálu
- Pevná obuv
- Rukavice

OPS.GEN.020 – Povinnosti členů posádek

Z tohoto bodů je pro balónů zajímavý bod e):

Členové posádek (v tomto významu i piloti), kteří slouží u více společností, by měli:

- Dodržovat časové limity práce a požadavky na odpočinek dle OR.OPS.FTL
- Informovat každého provozovatele o jejich aktivitách
- Psát si záznamy o svých aktivitách a na požádání je předložit provozovateli.

AMC k tomuto bodu dodává ještě dodává, že maximální hladina alkoholu může být 0.2 promile po dobu letu a 8 hodin před ním. Ovšem pozor na národní regulace!!!

OPS.GEN.115 – Briefing pasažérů

V tomto bodě je zavedena povinnost informovat pasažéry o bezpečnosti letu. V AMC je potom rozveden briefing pro balóny. Mimo běžné je zavedena povinnost informovat o „landing position“ a to PŘED VZLETEM.

OPS.GEN.120

Tento bod hovoří o zabezpečení bezpečnosti v kabinách letadel. Ovšem AMC k tomuto bodu říká, že pasažéři si mohou vzít na palubu pouze kameru a fotoaparát / kameru jako spoluzavazadlo.

OPS.GEN.125 – Portable devices

Tento bod zakazuje použití přenosných el. zařízení na palubách letadel (ne letounů, takže se tento bod vztahuje i na balóny). Navíc AMC a GM k tomuto požadavku (6 stran A4 (!)) v bodě (2)(a) zakazuje používání mobilních telefonů v jakémkoli letadle, tedy i balónů. A to nepřímo i pro piloty.

OPS.GEN.130 – kouření

AMC k tomuto bodu zakazuje kouření v koši balónu a v jeho blízkosti.

OPS.GEN.190 – Podmínky na startovní ploše

AMC k tomuto bodu nařizuje mít přítomen na startovní ploše anemometr. Ani slovo o heliovcé s balónky.

OPS.GEN.205 + AMC– Palivo

Minimální rezerva paliva pro komerční let by měla být

- Min. 30 minut pro běžný let
- Min. 45 min pro let v horských oblastech
- Min. 60 min pro noční let

OPS.GEN.210 – Doplnování paliva

Balón nesmí být plněn s osobami na palubě.

OPS.GEN.220 – Provozní omezení – balóny

Přistání v noci by nemělo být provedeno, mimo nouzové situace

Balón startující v noci by měl mít dostatek paliva pro přistání ve dne (+60 minut rezerva dle OPS.GEN.205!)

OPS.GEN.310 – Hmotnostní rozbor

Před každým leten musí být připravena dokumentace o hmotnostním rozboru.

V AMC je potom stanoveno, že pro méně než 11 pasažérů lze užít odhadovanou hmotnost pasažérů tabletovanou v tomto AMC. U velkých letadel se má užít statistiky (10 stran předpisu).

POŽADAVKY NA VYBAVENÍ

OPS.GEN.400 – Přístroje obecně

Zopakován požadavek na výškoměr s ETSO (schválený výškoměr)

OPS.GEN.405 – Další vybavení

Pro balóny v provozu je nařízeno následující dodatečné vybavení:

- Hasíček
- Zapalovač/sirky
- Poutací pás pilota (ve stávajícím znění pro VŠECHNY koše, i ty malé). Pásky pro pasažéry předepsány nejsou.
- Rukavice pro každého člena posádky
- „hook“ knife (nějaký zahnutý nůž)
- Hasící rouška
- Manévrovací lano

OPS.GEN.410 – Letové přístroje

- Časomíra v hodinách, minutách a vteřinách
- Ukazatel tlakové výšky
- Ukazatel směru letu (dle AMC může být mapa)
- Teplota v obalu (v komerčním provozu tedy tavná pojistka neobstojí)
- Variometr
- Tlakoměr na každé palivové hadici
- Pro noční lety potom poziční světla + nějaké osvětlení přístrojů.

OPS.GEN.420 – Lety přes vodu

Velitel letadla by měl zvážit risk přežití při přistání na vodu a dle uvážení rozhodnout o vybavení

- ELT majáku
- Plavacích vest
- Vybavení pro vysílání nouzového signálu (viz Icao Annex2, tedy předpis L2)

OPS.GEN.440 – Lety ve velkých výškách

Prolety nad 10000 stop do 13000 stop mít kyslík pro všechny členy posádky a pro 10 procent pasažérů po dobu překračující 30 min pobytu v této výšce.

Pro lety nad 13000 ft pro všechny osoby na palubě po celou dobu pobytu nad touto výškou.

OPS.GEN.440 – Vybavení lékárničkou

Balóny musí být vybaveny lékárničkou dle **DIN 13164** nebo **DIN 13157**

Pro balóny s počtem pasažérů více než 11, musí být druhá lékárnička v doprovodném autě.

OPS.GEN.600 – Dokumenty na palubě

Na palubě balónu při komerčním letu musí být následující dokumenty:

- Letová příručka
- Osvědčení let. Způsobilosti + doklad o jeho kontrole
- Osvědčení o zápisu do let. Rejstříku
- Doklad o pojistce
- Přehled signálů zakročujícího letadla a letadla proti němuž je zakročováno (viz předpis L2)
- Licence pro provoz radiostanice
- Doklad o údržbě letadla a její historii (dle partu M)
- Informace o složkách pátrání a záchrany
- Ověřená kopie oprávnění provozovatele
- Části příručky provozovatele popisující provozní postupy
- Minimum Equipment list (další vybavení může nařídit provozovatel)

- Letový plán, pokud je podán, navigační briefing (notam), meteorologické informace, hmotnostní rozbor

Některé (předpisem přesně definované) dokumenty mohou být během letu v doprovodném vozidle. Část informací může být součástí provozní příručky provozovatele.

OPS.GEN.610 – Záznamy letů

Je povinnost vést deník balónu. AMC umožňuje napsat skupinu letů do jednoho řádku jako „series of flights“ .

OPS.CAT.110 - přeprava speciálních pasažérů

AMC k tomuto bodu prakticky zakazuje lety dětí o menší výšce než 130cm a osob, které nejsou schopni zaujmout „landing position“. Sedačky nereflktuje vůbec.

OPS.CAT.116 – Nastupování pasažérů

Výstup / nástup pasažérů se nesmí provádět během plnění a vypouštění balónu.

V tuto chvíli je předpis po veřejném připomínkovém řízení v rukou pracovní komise, která určí jeho konečnou podobu. Naší jedinou možností, jak ještě text poupravit je lobovat u členů pracovní komise za balóny. S některými z nich máme dobré vztahy, takže případné návrhy prosím adresujete do továrny (technical@kubicekballoons.cz) a já je členům komise předám.

Cyklus změny / vydání nového předpisu dle vnitřních pravidel EASA trvá minimálně 4 roky. Proto pokud máte nějaké zásadní výtky, je třeba reagovat teď, protože případná změna může přijít za opravdu dlouhou dobu...

Výtah sporných bodů z nových Pravidel létání (náhrada L2)

Druhou významnou organizací, která vydává provozní předpisy je EUROCONTROL. EUROCONTROL je subjekt zastřešující ŘLP zemí EU, který má na starost hladký provoz letadel nad územím EU. V tuto dobu se velmi intenzivně snaží zavést jednotná pravidla létání nad všemi členskými státy EU - SINGLE EUROPEAN SKY - a vydává svoji obdobu předpisu L2 (http://www.eurocontrol.int/enprm/public/standard_page/enprm10002.html).

Ve skutečnosti je 90% převzato z L2 (ICAO Annex 2), takže nic hrozného. Nicméně v pár detailech je předpis zbytečně tvrdý:

- Věřím, že chybnou definicí zavádí nutnost letového plánu pro jakýkoliv let za účasti ŘLP (co starty balónů v Brně na fíestě? - pokládat za skupinu nejdou, protože jejich hor. rozestup bude více než 0.5 NM a vertikální větší než 100ft...)
- Zavádí nutnost letového plánu pro všechny traťové lety v noci (u nás nad 5000 ft AMSL)
- Minimální výška po traťový let VFR v noci je 3000ft AMSL (u nás je 2000ft AGL)

Tyto věci se chystám jménem továrny okomentovat a rád bych uvedl i další subjekty. Prosím napište mi, zda máte zájem být pod komentáři podepsáni nebo danou normu můžete okomentovat i sami...

POZOR – předpis lze připomínkovat ale deadline je už **12. DUBNA!!!**. Podrobný návod, jak na to, je přímo na výše uvedené stránce nebo přímo u mě.

Petr Kubíček