

**MINISTERSTVO DOPRAVY ČR**  
**Zpracovatel: Úřad pro civilní letectví**

**LETECKÝ PŘEDPIS**

**L 6**  
**PROVOZ LETADEL**

**ČÁST II**

Uveřejněno pod číslem jednacím 361/2010-220-SP/1



**KONTROLNÍ SEZNAM STRAN - PŘEDPIS PROVOZ LETADEL (L 6/II)**

<b>Strana</b>	<b>Datum</b>	<b>Strana</b>	<b>Datum</b>
i - iii	18.11.2010	Dod 2.A-1/ZN	18.11.2010
v	13.11.2014 Změna č. 32-B	3.1-1/ZN	18.11.2010
vi až vii	4.4.2013 Změna č. 31	3.2-1/ZN	18.11.2010
viii	21.8.2014 Změna č. 8/ČR	3.3-1/ZN	14.11.2013 Změna č. 32-A
ix až xiii	18.11.2010	3.4-1	16.12.2010 Změna č. 29
1.1-1 až 1.1-5	13.11.2014 Změna č. 32-B	3.4-2 až 3.4-3	18.11.2010
1.2-1/ZN	13.11.2014 Změna č. 9/ČR	3.5-1	10.4.2012 Oprava č. 1/ČR
2.1-1/ZN	18.11.2010	3.5-2	18.11.2010
2.2-1 až 2.2.5	13.11.2014 Změna č. 32-B	3.6-1 až 3.6-3	4.4.2013 Změna č. 31
2.3-1/ZN	18.11.2010	3.7-1/ZN	18.11.2010
2.4-1	4.4.2013 Změna č. 31	3.8-1/ZN	18.11.2010
2.4-2 až 2.4-7	14.11.2013 Změna č. 32-A	3.9-1/ZN	18.11.2010
2.5-1	18.11.2010	3.10-1/ZN	18.11.2010
2.5-2	16.12.2010 Změna č. 29	3.11-1/ZN	18.11.2010
2.6-1/2.6-2	18.11.2010	3.12-1/ZN	18.11.2010
2.7-1/ZN	18.11.2010	3.13-1/ZN	18.11.2010
2.8-1/ZN	18.11.2010	Dod. 3.A-1/ZN	16.12.2010 Změna č. 29
2.9-1/ZN	18.11.2010	Dod. 3.B-1/ZN	18.11.2010
Dopl. 2.1-1 až Dopl. 2.1-3	18.11.2010	Dod. N-1/Dod. N-2	21.8.2014 Změna č. 8/ČR
Dopl. 2.2-1/ZN	18.11.2010		
Dopl. 2.3-1 až Dopl. 2.3-13	4.4.2013 Změna č. 31		

13.11.2014  
Změna č. 32-B  
Změna č. 9/ČR



## ÚVODNÍ USTANOVENÍ

Ministerstvo dopravy, jako příslušný správní orgán, uveřejňuje dle ustanovení § 102 zákona č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů, ve znění pozdějších předpisů letecký předpis:

## L 6 PROVOZ LETADEL, ČÁST II

1. V tomto leteckém předpisu je použito textu jednoho dokumentu, a to:  
Annex 6 – Operation of Aircraft, Part II  
Ministerstvo dopravy provedlo redakci shora uvedeného dokumentu tak, aby jednotlivé části textu na sebe plynule a systematicky navazovaly.
2. Pro řešení případných sporů o pravomoc nebo příslušnost je třeba využít příslušných ustanovení platných právních předpisů České republiky, zejména pak zákona č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů, ve znění pozdějších předpisů a zákona České národní rady č. 2/1969 Sb., o zřízení ministerstev a jiných ústředních orgánů státní správy České socialistické republiky, ve znění pozdějších předpisů.

**Datum účinnosti tohoto předpisu je 18.11.2010.**

Datem účinnosti tohoto předpisu se zrušuje, včetně pozdějších změn a oprav, předpis L 6 Provoz letadel, Část II, který byl schválen opatřením Ministerstva dopravy č.j. 17534/96-250.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

## ZMĚNY A OPRAVY

Změny			Opravy		
Číslo změny	Datum účinnosti	Datum záznamu a podpis	Číslo opravy	Datum účinnosti	Datum záznamu a podpis
1 - 28	18.11.2010	zpracováno	1/ČR	10.4.2012	
1/ČR - 6/ČR	18.11.2010	zpracováno	2/ČR	4.4.2013	
29	16.12.2010				
7/ČR	25.8.2011	zpracováno			
30	10.4.2012	zpracováno			
31	4.4.2013				
32-A	14.11.2013				
8/ČR	21.8.2014				
32-B a 9/ČR	13.11.2014				

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO



## OBSAH

## KONTROLNÍ SEZNAM STRAN

ÚVODNÍ USTANOVENÍ		i
ZMĚNY A OPRAVY		iii
OBSAH		v
ZKRATKY A SYMBOLY		ix
<b>DÍL 1</b>	<b>VŠEOBECNĚ</b>	
<b>Hlava 1.1</b>	<b>Definice</b>	<b>1.1-1</b>
<b>Hlava 1.2</b>	<b>Působnost</b>	<b>1.2-1</b>
<b>DÍL 2</b>	<b>PROVOZ VŠEOBECNÉHO LETECTVÍ</b>	
<b>Hlava 2.1</b>	<b>Všeobecně</b>	<b>2.1-1</b>
	2.1.1 Vyhovění zákonům, předpisům a postupům	2.1-1
	2.1.2 Nebezpečné zboží	2.1-1
	2.1.3 Užívání psychoaktivních látek	2.1-1
<b>Hlava 2.2</b>	<b>Letový provoz</b>	<b>2.2-1</b>
	2.2.1 Provozní zařízení	2.2-1
	2.2.2 Provozní řízení	2.2-1
	2.2.3 Příprava letu	2.2-2
	2.2.4 Postupy za letu	2.2-3
	2.2.5 Povinnosti velitele letadla	2.2-5
	2.2.6 Příruční zavazadla (vzlet a přistání)	2.2-5
<b>Hlava 2.3</b>	<b>Provozní omezení daná výkonností letounu</b>	<b>2.3-1</b>
	2.3.1 Všeobecně	2.3-1
<b>Hlava 2.4</b>	<b>Přístroje, vybavení a letová dokumentace letounu</b>	<b>2.4-1</b>
	2.4.1 Všeobecně	2.4-1
	2.4.2 Letouny při všech letech	2.4-1
	2.4.3 Letouny při letech VFR	2.4-2
	2.4.4 Letouny při letech nad vodou	2.4-2
	2.4.5 Letouny při letech nad označenými zemskými oblastmi	2.4-3
	2.4.6 Letouny při letech ve velkých nadmořských výškách	2.4-3
	2.4.7 Letouny provozované v souladu s pravidly letu podle přístrojů	2.4-3
	2.4.8 Letouny provozované v noci	2.4-3
	2.4.9 Letouny splňující požadavky hlukové způsobilosti dle Předpisu L 16/I	2.4-4
	2.4.10 Ukazatel Machova čísla	2.4-4
	2.4.11 Letouny u nichž se vyžaduje vybavení systémem signalizace nebezpečného přiblížení k zemi (GPWS)	2.4-4
	2.4.12 Polohový maják nehody (ELT)	2.4-4
	2.4.13 Letouny u nichž se vyžaduje vybavení odpovídačem hlásícím tlakovou nadmořskou výšku	2.4-5

	2.4.14	Mikrofony	2.4-5
	2.4.15	Letouny vybavené průhledovými zobrazovači (HUD) a systémy pro zlepšení viditelnosti (EVS)	2.4-5
<b>Hlava 2.5</b>		<b>Komunikační a navigační vybavení letounu</b>	<b>2.5-1</b>
	2.5.1	Komunikační vybavení	2.5-1
	2.5.2	Navigační vybavení	2.5-1
<b>Hlava 2.6</b>		<b>Údržba letounu</b>	<b>2.6-1</b>
	2.6.1	Odpovědnosti vlastníka za údržbu	2.6-1
	2.6.2	Záznamy údržby	2.6-1
	2.6.3	Modifikace a opravy	2.6-1
	2.6.4	Uvolnění do provozu	2.6-1
	2.6.5	Periodické určování hmotnosti	2.6-2
<b>Hlava 2.7</b>		<b>Letová posádka letounu</b>	<b>2.7-1</b>
	2.7.1	Složení letové posádky	2.7-1
	2.7.2	Kvalifikace	2.7-1
<b>Hlava 2.8</b>		<b>Příručky, deníky a záznamy</b>	<b>2.8-1</b>
	2.8.1	Letová příručka	2.8-1
	2.8.2	Palubní deník	2.8-1
	2.8.3	Záznamy o přepravovaném nouzovém vybavení a vybavení pro přežití	2.8-1
<b>Hlava 2.9</b>		<b>Bezpečnost – ochrana před protiprávními činy</b>	<b>2.9-1</b>
	2.9.1	Ochrana před protiprávními činy	2.9-1
	2.9.2	Hlášení protiprávních činů	2.9-1
<b>Doplněk 2.1</b>		<b>Rozsvěcování světel na letounech</b>	
	1.	Názvosloví	<b>Dopl. 2.1-1</b>
	2.	Rozsvěcování polohových světel za letu	Dopl. 2.1-1
	3.	Rozsvěcování polohových světel na vodě	Dopl. 2.1-1
<b>Doplněk 2.2</b>		<b>Požadavky na výkonnost systému měření výšky pro provoz ve vzdušném prostoru, kde se používá snížené minimum vertikálních rozstupů (RVSM)</b>	<b>Dopl. 2.2-1</b>
<b>Doplněk 2.3</b>		<b>Letové zapisovače</b>	<b>Dopl. 2.3-1</b>
	1.	Všeobecné požadavky	Dopl. 2.3-1
	2.	Zapisovač letových údajů (FDR)	Dopl. 2.3-1
	3.	Zapisovač hlasu v pilotním prostoru (CVR) a systém záznamu zvuku v pilotní prostoru (CARS)	Dopl. 2.3-3
	4.	Zapisovač obrazu pilotního prostoru (AIR)	Dopl. 2.3-4
	5.	Zapisovač komunikace datovým spojem (DLR)	Dopl. 2.3-4
	6.	Systém záznamu údajů letadla (ADRS)	Dopl. 2.3-5
	7.	Prohlídky systémů letových zapisovačů	Dopl. 2.3-5
<b>Dodatek 2.A</b>		<b>Zásoba a použití kyslíku</b>	<b>Dod. 2.A-1</b>
	1.	Dodávka kyslíku	Dod. 2.A-1
	2.	Použití kyslíku	Dod. 2.A-1

<b>DÍL 3</b>	<b>VELKÉ A PROUDOVÉ LETOUNY</b>	
<b>Hlava 3.1</b>	<b>Působnost</b>	<b>3.1-1</b>
<b>Hlava 3.2</b>	<b>Provoz služebních letadel</b>	<b>3.2-1</b>
<b>Hlava 3.3</b>	<b>Všeobecně</b>	<b>3.3-1</b>
	3.3.1 Vyhovění zákonům, předpisům a postupům	3.3-1
	3.3.2 Systém řízení bezpečnosti	3.3-1
<b>Hlava 3.4</b>	<b>Letový provoz</b>	<b>3.4-1</b>
	3.4.1 Provozní zařízení	3.4-1
	3.4.2 Organizace provozu	3.4-1
	3.4.3 Příprava letu	3.4-2
	3.4.4 Postupy za letu	3.4-3
	3.4.5 Povinnosti velitele letadla	3.4-3
	3.4.6 Příruční zavazadla (vzlet a přistání)	3.4-3
<b>Hlava 3.5</b>	<b>Provozní omezení daná výkonností letounu</b>	<b>3.5-1</b>
	3.5.1 Všeobecně	3.5-1
	3.5.2 Požadavky použitelné pro letouny certifikované podle Částí IIIA a IIIB Předpisu L 8	3.5-1
<b>Hlava 3.6</b>	<b>Přístroje, vybavení a letová dokumentace letounu</b>	<b>3.6-1</b>
	3.6.1 Všeobecně	3.6-1
	3.6.2 Letouny při všech letech	3.6-1
	3.6.3 Letové zapisovače	3.6-1
	3.6.4 Letouny v podmínkách námrazy	3.6-4
	3.6.5 Letouny provozované v souladu s pravidly letu podle přístrojů	3.6-4
	3.6.6 Letouny s přetlakovou kabinou přepravující cestující – vybavení pro zjišťování meteorologických jevů	3.6-5
	3.6.7 Letouny při letech ve výšce nad 15 000 m (49 000 ft) – ukazatel záření	3.6-5
	3.6.8 Letouny u nichž je požadováno vybavení systémem signalizace nebezpečného přiblížení k zemi (GPWS)	3.6-5
	3.6.9 Letouny s cestujícími na palubě – sedadla palubních průvodčích	3.6-5
	3.6.10 Letouny u nichž se vyžaduje vybavení palubním protisrážkovým systémem (ACAS)	3.6-5
	3.6.11 Letouny u nichž se vyžaduje vybavení odpovídačem hlásícím tlakovou nadmořskou výšku	3.6-6
	3.6.12 Mikrofony	3.6-6
<b>Hlava 3.7</b>	<b>Komunikační a navigační vybavení letounu</b>	<b>3.7-1</b>
	3.7.1 Komunikační vybavení	3.7-1
	3.7.2 Zástavba	3.7-1
	3.7.3 Řízení elektronických navigačních údajů	3.7-1
<b>Hlava 3.8</b>	<b>Údržba letounu</b>	<b>3.8-1</b>
	3.8.1 Odpovědnosti provozovatele za údržbu	3.8-1
	3.8.2 Příručka řízení údržby	3.8-1

	3.8.3	Program údržby	3.8-1
	3.8.4	Informace o zachování letové způsobilosti	3.8-1
	3.8.5	Uvolnění do provozu	3.8-1
	3.8.6	Periodické určování hmotnosti	3.8-1
<b>Hlava 3.9</b>		<b>Letová posádka letounu</b>	<b>3.9-1</b>
	3.9.1	Složení letové posádky	3.9-1
	3.9.2	Povinnosti členů letové posádky	3.9-1
	3.9.3	Programy výcviku letové posádky	3.9-1
	3.9.4	Kvalifikace	3.9-1
<b>Hlava 3.10</b>		<b>Referent pro letový provoz/letový dispečer</b>	<b>3.10-1</b>
<b>Hlava 3.11</b>		<b>Příručky, deníky a záznamy</b>	<b>3.11-1</b>
	3.11.1	Příručka řízení údržby	3.11-1
	3.11.2	Program údržby	3.11-1
	3.11.3	Záznamy letových zapisovačů	3.11-1
<b>Hlava 3.12</b>		<b>Palubní průvodčí</b>	<b>3.12-1</b>
	3.12.1	Přidělení povinností při stavu nouze	3.12-1
	3.12.2	Pracovní místo palubního průvodčího	3.12-1
	3.12.3	Ochrana palubních průvodčích během letu	3.12-1
	3.12.4	Výcvik	3.12-1
<b>Hlava 3.13</b>		<b>Bezpečnost – ochrana před protiprávními činy</b>	<b>3.13-1</b>
	3.13.1	Program bezpečnosti - ochrany před protiprávními činy	3.13-1
<b>Dodatek 3.A</b>		<b>Provozní příručka společnosti</b>	<b>Dod. 3.A-1</b>
<b>Dodatek 3.B</b>		<b>Seznam minimálního vybavení</b>	<b>Dod. 3.B-1</b>
<b>Dodatek N</b>		<b>Provoz letadel se zvláštním osvědčením letové způsobilosti (ZOLZ) v kategorii experimentální a kategorii pro omezené použití</b>	<b>Dod. N-1</b>
	1.	Provoz letadel se ZOLZ v kategorii experimentální	Dod. N-1
	2.	Provoz letadel se ZOLZ v kategorii pro omezené použití	Dod. N-1

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

**ZKRATKY A SYMBOLY**  
**(použité v tomto Předpisu)****Zkratky**

<b>AC</b>	Alternating current Střídavý proud
<b>ACAS</b>	Airborne collision avoidance system Palubní protisrážkový systém
<b>ADREP</b>	Accident/incident reporting Systém hlášení leteckých nehod/incidentů
<b>ADS</b>	Automatic dependent surveillance Automatický závislý přehledový systém
<b>AFCS</b>	Automatic flight control system Automatický systém řízení
<b>AGA</b>	Aerodromes, air routes and ground aids Letiště, letové cesty a pozemní zařízení
<b>AIG</b>	Accident investigation and prevention Zjišťování příčin nehod a prevence
<b>AOC</b>	Aeronautical operational control Letecké provozní řízení
<b>APU</b>	Auxiliary power unit Pomocná energetická jednotka
<b>ASE</b>	Altimetry system error Systémová chyba výškoměru
<b>ASIA/PAC</b>	Asia/Pacific Asie/Tichý oceán
<b>ATC</b>	Air traffic control Řízení letového provozu (všeobecně)
<b>ATM</b>	Air traffic management Uspořádání letového provozu
<b>ATS</b>	Air traffic services Letové provozní služby
<b>CAT I</b>	Category I Kategorie I
<b>CAT II</b>	Category II Kategorie II
<b>CAT III</b>	Category III Kategorie III
<b>CAT IIIA</b>	Category IIIA Kategorie IIIA
<b>CAT IIIB</b>	Category IIIB Kategorie IIIB
<b>CAT IIIC</b>	Category IIIC Kategorie IIIC
<b>CFIT</b>	Controlled flight into terrain Řízený let do terénu
<b>cm</b>	Centimetre Centimetr
<b>CVR</b>	Cockpit voice recorder Zapísovač hlasu v pilotním prostoru
<b>DA</b>	Decision altitude Nadmořská výška rozhodnutí

<b>DA/H</b>	Decision altitude/height Nadmořská výška rozhodnutí/výška rozhodnutí
<b>DC</b>	Device control Ovládání zařízení
<b>D-FIS</b>	Data link-flight information services Letové informační služby přenášené datovým spojem
<b>DH</b>	Decision height Výška rozhodnutí
<b>DME</b>	Distance measuring equipment Měřič vzdálenosti
<b>DSTRK</b>	Desired track Požadovaná trať
<b>ECAM</b>	Electronic centralized aircraft monitor Elektronický centrální monitor letadla
<b>EFIS</b>	Electronic flight instrument system Systém elektronických letových přístrojů
<b>EGT</b>	Exhaust gas temperature Teplota výstupních plynů
<b>EICAS</b>	Engine indication and crew alerting system Indikace motoru a výstražný systém posádky
<b>ELT</b>	Emergency locator transmitter Polohový maják nehody
<b>ELT(AD)</b>	Automaticaly deployable ELT ELT samočinně uváděný do pracovní polohy
<b>ELT(AF)</b>	Automatic fixed ELT Automatický pevný ELT
<b>ELT(AP)</b>	Automatic portable ELT Automatický přenosný ELT
<b>ELT(S)</b>	Survival ELT Záchranný ELT
<b>EPR</b>	Engine presure ratio Stupeň stlačení v motoru
<b>EUROCAE</b>	European Organization for Civil Aviation Electronics Evropská organizace pro leteckou civilní elektroniku
<b>FDAU</b>	Flight data acquisition unit Jednotka sběru letových údajů
<b>FDR</b>	Flight data recorder Zapisovač letových údajů
<b>FL</b>	Flight level Letová hladina
<b>FM</b>	Frequency modulation Kmitočtová modulace
<b>ft</b>	Foot Stopa (měrová jednotka)
<b>g</b>	Normal acceleration Normálové zrychlení
<b>GCAS</b>	Ground collision avoidance system Pozemní protisrážkový systém
<b>GNSS</b>	Global navigation satellite system Globální navigační satelitní systém
<b>GPWS</b>	Ground proximity warning system Systém signalizace nebezpečného přiblížení k zemi

<b>hPa</b>	Hectopascal Hektopascal
<b>IAOPA</b>	International Council of Aircraft Owner and Pilot Association
<b>IBAC</b>	International Business Aviation Council
<b>IFR</b>	Instrument flight rules Pravidla pro let podle přístrojů
<b>ILS</b>	Instrument landing system Systém pro přesné přiblížení a přistání
<b>IMC</b>	Instrument meteorological conditions Meteorologické podmínky pro let podle přístrojů
<b>INS</b>	Inertial navigation systems Inerční navigační systémy
<b>kg</b>	Kilogram Kilogram
<b>km</b>	Kilometre Kilometr
<b>km/h</b>	Kilometres per hour Kilometry za hodinu
<b>kt</b>	Knot Uzel
<b>m</b>	Metre Metr
<b>MDA</b>	Minimum descent altitude Minimální nadmořská výška pro klesání
<b>MDA/H</b>	Minimum descent altitude/height Minimální nadmořská výška / výška pro klesání
<b>MDH</b>	Minimum descent height Minimální výška pro klesání
<b>MEL</b>	Minimum equipment list Seznam minimálního vybavení
<b>MHz</b>	Megahertz Megahertz
<b>MLS</b>	Microwave landing system Mikrovlnný přistávací systém
<b>MMEL</b>	Master minimum equipment list Základní seznam minimálního vybavení
<b>MNPS</b>	Minimum navigation performance specification Specifikace minimální navigační výkonnosti
<b>MOPS</b>	Minimum operation performance specification Specifikace minimální provozní výkonnosti
<b>NAV</b>	Navigation Navigace
<b>NM</b>	Nautical mile Námořní míle (1,853 km)
<b>N<sub>1</sub></b>	High pressure turbine speed; fan speed (three-stage compressor) Rychlost otáčení vysokotlaké turbíny; rychlost otáčení dmyhadla (třístupňový kompresor)
<b>N<sub>2</sub></b>	High pressure compressor speed (two-stage compressor); intermediate pressure compressor (three-stage compressor) Rychlost otáčení vysokotlakého kompresoru (dvoustupňový kompresor); středotlakého kompresoru (třístupňový kompresor)
<b>N<sub>3</sub></b>	High pressure compressor speed (three-stage compressor) Rychlost otáčení vysokotlakého kompresoru (třístupňový kompresor)

<b>OCA</b>	Obstacle clearance altitude Bezpečná nadmořská výška nad překážkami
<b>OCA/H</b>	Obstacle clearance altitude/height Bezpečná nadmořská výška / výška nad překážkami
<b>OCH</b>	Obstacle clearance height Bezpečná výška nad překážkami
<b>PBN</b>	Performance-based navigation Navigace založená na výkonnosti
<b>RNAV</b>	Area Navigation Prostorová navigace
<b>RNP</b>	Required navigation performance Požadovaná navigační výkonnost
<b>RNPSOR</b>	Required navigation performance and special operational requirements Požadovaná navigační výkonnost a zvláštní provozní požadavky
<b>RVR</b>	Runway visual range Dráhová dohlednost
<b>RVSM</b>	Reduced vertical separation minima Snížené minimum vertikálního rozstupu
<b>SI</b>	International System of Units Mezinárodní soustava měrových jednotek
<b>SICASP</b>	Secondary Surveillance Radar Improvements and Collision Avoidance Systems Panel ICAO Panel na zlepšení činnosti sekundárního přehledového radaru a protisrážkového systému (vybavení letounů odpovídací hlásícími tlakovou nadmořskou výšku)
<b>SOP</b>	Standard operation procedures Normalizované provozní postupy
<b>TAWS</b>	Terrain awareness warning system Systém výstrahy nebezpečné blízkosti terénu
<b>TCAS</b>	Traffic alert and collision avoidance system Provozní výstražný protisrážkový systém
<b>TLA</b>	Thrust lever angle Úhel páky řízení tahu
<b>TLS</b>	Target level of safety Cílová úroveň bezpečnosti
<b>TVE</b>	Total vertical error Celková vertikální chyba
<b>UTC</b>	Universal co-ordinated time Světový koordinovaný čas
<b>V<sub>D</sub></b>	Design diving speed Návrhová rychlost strmého sestupného letu
<b>VFR</b>	Visual flight rules Pravidla pro let za viditelnosti
<b>VMC</b>	Visual meteorological condition Meteorologické podmínky pro let za viditelnosti
<b>VOR</b>	VHF omnidirectional radio range VKV všesměrový radiomaják
<b>VSM</b>	Vertical separation minima Minimální vertikální rozstupy
<b>V<sub>So</sub></b>	Stalling speed or the minimum steady flight speed in the landing configuration Pádová rychlost nebo minimální rychlost ustáleného letu v přistávací konfiguraci
<b>WXR</b>	Weather radar Meteorologický radar



**Symboly**

°C	Degrees Celsius Stupně celsia
%	Per cent Procenta

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

## DÍL 1 – VŠEOBECNĚ

## HLAVA 1.1 – DEFINICE

Když jsou následující výrazy použity v tomto předpisu, mají následující význam:

**Bezpečná nadmořská výška nad překážkami (OCA) nebo bezpečná výška nad překážkami (OCH) (Obstacle clearance altitude (OCA) or obstacle clearance height (OCH))**

Nejnižší nadmořská výška nebo nejnižší výška nad úrovní příslušného prahu dráhy nebo nad úrovní letiště stanovená k tomu, aby byla splněna kritéria bezpečné výšky nad překážkami.

*Poznámka 1: Bezpečná nadmořská výška nad překážkami se vztahuje ke střední hladině moře a bezpečná výška nad překážkami se vztahuje k výšce prahu dráhy nad mořem, nebo v případě postupů nepřesného přístrojového přiblížení k výšce letiště nad mořem nebo výšce prahu dráhy nad mořem, jestliže je více než 2 m (7 ft) níže, než výška letiště nad mořem. Bezpečná výška nad překážkami pro postup přiblížení okruhem se vztahuje k výšce letiště nad mořem.*

*Poznámka 2: Jsou-li použity oba pojmy, lze je s výhodou psát ve tvaru bezpečná nadmořská výška/výška nad překážkami a zkracovat „OCA/H“.*

**Celková vertikální chyba (TVE) (Total vertical error)**

Vertikální geometrický rozdíl mezi skutečnou tlakovou nadmořskou výškou, ve které letadlo letí, a jeho přidělenou tlakovou nadmořskou výškou (letovou hladinou).

**Cílová úroveň bezpečnosti (TLS) (Target level of safety)**

Všeobecný výraz představující úroveň rizika, která je považována za určitých okolností za přijatelnou.

**Člen letové posádky (Flight crew member)**

Člen posádky s průkazem způsobilosti, pověřený povinnostmi nezbytnými pro provoz letadla během doby letové služby.

**Doba letu – letouny (Flight time – aeroplanes)**

Celková doba od okamžiku, kdy se dá letoun poprvé do pohybu s cílem vzletět, do okamžiku, kdy naposled zastaví na konci tohoto letu.

*Poznámka: Doba letu tak, jak je zde definována, odpovídá času „od špalku ke špalku“, který se běžně používá a který se měří od okamžiku, kdy se letoun poprvé dá do pohybu s cílem vzletět, do okamžiku, kdy naposled zastaví na konci tohoto letu.*

**Dráhová dohlednost (RVR) (Runway visual range)**

Vzdálenost, na kterou může pilot letadla nacházejícího se na ose RWY vidět denní dráhové značení nebo návěstidla ohraničující RWY nebo vyznačující její osu.

**Konečné přiblížení stálým klesáním (CDFA) (Continuous descent final approach)**

Technika, odpovídající postupům stabilizovaného přiblížení, pro let v úseku konečného přiblížení postupem nepřesného přístrojového přiblížení stálým klesáním, bez přechodu do horizontálního letu, z nadmořské výšky/výšky fixu konečného přiblížení nebo vyšší, do bodu přibližně 15 m (50 ft) nad prahem dráhy pro přistání nebo do bodu, kde by pro daný typ letadla měl začít manévr podrovnání.

**Letadlo (Aircraft)**

Zařízení schopné vyvozovat síly nesoucí jej v atmosféře z reakcí vzduchu, které nejsou reakcemi vůči zemskému povrchu.

**Letecké práce (Aerial work)**

Provoz letadla, při kterém se letadla používá pro zvláštní služby jako pro zemědělství, stavebnictví, snímkování, zeměměřičství, leteckou reklamu, pozorování a hlídování, pátrání a záchranu, atd.

**Letiště (Aerodrome)**

Vymezená plocha na zemi nebo na vodě (včetně budov, zařízení a vybavení), určená buď zcela nebo z části pro přelety, odlety a pozemní pohyby letadel.

**Letištní provozní minima (Aerodrome operating minima)**

Meze použitelnosti letiště pro:

- vzlet, vyjádřené dráhovou dohledností a/nebo dohledností a, je-li to nezbytné podmínkami oblačnosti;
- přistání při 2D přiblížení podle přístrojů, vyjádřené dohledností a/nebo dráhovou dohledností a minimální nadmořskou výškou/výškou pro klesání (MDA/H) a, je-li to nezbytné, podmínkami oblačnosti;
- přistání při 3D přiblížení podle přístrojů, vyjádřené dohledností a/nebo dráhovou dohledností a nadmořskou výškou rozhodnutí/výškou rozhodnutí (DA/H) odpovídající druhu a/nebo kategorii provozu.

**Letoun (Aeroplane)**

Letadlo těžší než vzduch s pohonem, vyvozující vztlak za letu hlavně z aerodynamických sil na plochách, které za daných podmínek letu zůstávají vůči letadlu nepohyblivé.

**Letová příručka (Flight manual)**

Průvodní doklad k osvědčení letové způsobilosti obsahující omezení, v jejichž rozsahu je letadlo považováno za způsobilé. Dále obsahuje pokyny a informace nezbytné pro členy letové posádky k bezpečnému provozu letadla.

**Letově způsobilý (Airworthy)**

Stav letadla, motoru, vrtule nebo letadlové části, kdy vyhovuje svému schválenému návrhu a je ve stavu pro bezpečný provoz.

**Letový plán (Flight plan)**

Předepsané informace vztahující se k zamýšlenému letu letadla nebo jeho části, poskytované stanovištěm řízení letového provozu.

**Letový zapisovač (Flight recorder)**

Jakýkoliv typ zapisovače zastavěný v letadle pro účely získání údajů k doplnění vyšetřování nehod nebo událostí.

**Meteorologická informace (Meteorological information)**

Meteorologická zpráva, analýza, předpověď a jakákoli jiná zpráva o stávajících nebo očekávaných meteorologických podmínkách.

**Meteorologické podmínky pro let podle přístrojů (IMC) (Instrument meteorological conditions)**

Meteorologické podmínky vyjádřené dohledností, vzdáleností od oblačnosti a výškou základny nejnižší význačné oblačné vrstvy<sup>1</sup>, které jsou horší než předepsaná minima meteorologických podmínek pro let za viditelnosti.

*Poznámka:* Stanovená minima pro meteorologické podmínky pro let za viditelnosti jsou obsažena v Hlavě 4 Předpisu L 2.

<sup>1</sup> Dle definice v Předpisu L 2.

**Meteorologické podmínky pro let za viditelnosti (VMC) (Visual meteorological conditions)**

Meteorologické podmínky vyjádřené dohledností, vzdáleností od oblačnosti a výškou základny nejnižší význačné oblačné vrstvy<sup>2</sup>, které jsou stejné nebo lepší než předepsaná minima.

*Poznámka:* Stanovená minima pro meteorologické podmínky pro let za viditelnosti jsou obsažena v Hlavě 4 Předpisu L 2.

<sup>2</sup> Dle definice v Předpisu L 2.

**Minimální nadmořská výška pro klesání (MDA) nebo minimální výška pro klesání (MDH) (Minimum descent altitude (MDA) or minimum descent height (MDH))**

Stanovená nadmořská výška nebo výška při 2D přiblížení podle přístrojů nebo při přiblížení okruhem, pod kterou se nesmí klesat bez požadované vizuální reference.

*Poznámka 1:* Minimální nadmořská výška pro klesání (MDA) je vztahena ke střední hladině moře a minimální výška pro klesání (MDH) je vztahena k výšce letiště nad mořem nebo k výšce prahu dráhy nad mořem, jestliže je práh dráhy více než 2 m (7 ft) níže, než je výška letiště nad mořem. Minimální výška pro klesání pro přiblížení okruhem je vztahena k výšce letiště nad mořem.

*Poznámka 2:* Požadovanou vizuální referencí se rozumí, že pilot vidí dostatečně dlouho takovou část vizuálních prostředků nebo prostoru pro přiblížení, aby mohl stanovit polohu letadla vůči zamýšlené dráze

letu a rychlost její změny. V případě přiblížení okruhem je požadovanou vizuální referencí viditelnost dráhy a jejího okolí.

*Poznámka 3:* Jsou-li použity oba pojmy, lze je pro zjednodušení psát ve tvaru minimální nadmořská výška /výška pro klesání "MDA/H".

**Motor (Engine)**

Motor použitý nebo určený k použití pro pohon letadla. Skládá se přinejmenším ze součástí a vybavení nutných pro jeho funkci a řízení, ale nezahrnuje vrtuli/nosné rotory (jsou-li použity).

**Nadmořská výška rozhodnutí nebo výška rozhodnutí (Decision altitude (DA) or decision height (DH))**

Stanovená nadmořská výška nebo výška při 3D přiblížení podle přístrojů, ve které musí být zahájen postup nezdařeného přiblížení, nebylo-li dosaženo požadované vizuální reference pro pokračování v přiblížení.

*Poznámka 1:* Nadmořská výška rozhodnutí (DA) je vztahena ke střední hladině moře a výška rozhodnutí DH je vztahena k výšce prahu dráhy nad mořem.

*Poznámka 2:* Požadovanou vizuální referencí se rozumí, že pilot by měl vidět po dostatečnou dobu tu část vizuálních prostředků nebo přibližovacího prostoru, aby vyhodnotil polohu letadla a rychlost její změny ve vztahu k požadované dráze letu. Při provozu III. Kategorie, při výšce rozhodnutí, je požadovaná vizuální reference ta, která se stanovuje pro příslušný postup a provoz.

*Poznámka 3:* V případech, kdy se používají oba výrazy, mohou být popisovány ve formě nadmořská výška rozhodnutí/výška rozhodnutí a zkracovány „DA/H“.

**Náhradní letiště (Alternate aerodrome)**

Letiště, na které letadlo může pokračovat, když přistání na letišti zamýšleného přistání nebo pokračování v letu na toto letiště není možné nebo žádoucí. Náhradní letiště zahrnují následující:

**Náhradní letiště při vzletu (Take-off alternate)**

Náhradní letiště, na kterém může letadlo přistát, je-li to nezbytné krátce po vzletu, a není možné použít letiště vzletu.

**Náhradní letiště na trati (En-route alternate)**

Letiště, na kterém letadlo bude moci přistát, jestliže se na trati dostane do mimořádné nebo nouzové situace.

**Náhradní letiště určení (Destination alternate)**

Náhradní letiště, na kterém bude letadlo moci přistát, jestliže přistání na letišti určení není možné nebo žádoucí.

*Poznámka:* Letiště odletu může být pro daný let i náhradním letištem na trati nebo náhradním letištem určení.

**Navigace založená na výkonnosti (PBN)  
(Performance-based navigation)**

Prostorová navigace založená na výkonnostních požadavcích pro letadla provozovaná na tratích ATS, na postupech přiblížení podle přístrojů nebo ve stanoveném vzdušném prostoru.

*Poznámka: Výkonnostní požadavky jsou vyjádřeny navigačními specifikacemi (specifikace RNAV, specifikace RNP) ve vztahu k přesnosti, integritě, spojitosti, dostupnosti a funkčnosti, nezbytné pro navrhovaný provoz v souvislosti s příslušným konceptem vzdušného prostoru.*

**Navigační specifikace (Navigation specification)**

Soubor požadavků pro letadlo a letovou posádku nezbytných k podpoře provozu s navigací založenou na výkonnosti ve stanoveném vzdušném prostoru. Existují dva druhy navigačních specifikací:

*Specifikace požadované navigační výkonnosti (RNP). Navigační specifikace založená na prostorové navigaci, která zahrnuje požadavky na sledování výkonnosti a varování, označovaná zkratkou RNP, např. RNP 4, RNP APCH.*

*Specifikace prostorové navigace (RNAV). Navigační specifikace založená na prostorové navigaci, která nezahrnuje požadavky na sledování výkonnosti a varování, označovaná zkratkou RNAV, např. RNAV 5, RNAV 1.*

*Poznámka 1: Performance-based Navigation (PBN) Manual (Doc 9613), Volume II obsahuje podrobný návod pro navigační specifikace.*

*Poznámka 2: Výraz RNP, který byl dříve definován jako „vyhlášení navigační výkonnosti nezbytné pro provoz v definovaném vzdušném prostoru“, byl z tohoto Předpisu odstraněn, jelikož byl koncept RNP nahrazen konceptem PBN. Výraz RNP je nyní v tomto předpisu používán výhradně v souvislosti s navigačními specifikacemi, které vyžadují sledování výkonnosti a varování. Např. RNP 4 se vztahuje k letadlu a provozním požadavkům, které obsahují požadavek na výkonnost v příčném směru 4 NM s palubním sledováním výkonnosti a varováním, které jsou podrobně popsány v PBN Manual (Doc 9613).*

**Nebezpečné zboží (Dangerous goods)**

Předměty nebo látky, které jsou schopné ohrožovat zdraví, bezpečnost, majetek nebo životní prostředí a které jsou uvedeny na seznamu nebezpečného zboží v technických instrukcích nebo které jsou takto v instrukcích klasifikovány.

*Poznámka: Třídění nebezpečného zboží je uvedeno v Předpisu L 18, Hlavě 3.*

**Noc (Night)**

Doba mezi koncem občanského soumraku a začátkem občanského svítání nebo jiný podobný časový úsek mezi západem a východem slunce, který může stanovit příslušný úřad.

*Poznámka: Občanský soumrak končí večer, když střed slunečního disku je 6 stupňů pod horizontem, a občanské svítání začíná ráno, když střed slunečního disku je 6 stupňů pod horizontem.*

**Obchodní letecká doprava (Commercial air transport operation)**

Provoz letadla zahrnující dopravu cestujících, nákladu nebo pošty za náhradu nebo náhradu nájmu.

**Oborové sbírky pravidel (Industry codes of practice)**

Poradenský materiál vytvořený oborovým sdružením pro konkrétní odvětví leteckého průmyslu tak, aby splňoval standardy a doporučené postupy ICAO, další požadavky letové bezpečnosti a nejlepší postupy považované za vhodné.

*Poznámka: Některé státy přijímají a odkazují se na oborové sbírky pravidel při vytváření směrnic ke splnění požadavků Předpisu L 6/II a zpřístupňují zdroje oborových sbírek pravidel a způsob jak je získat.*

**Oprava (Repair)**

Obnova výrobku letadlové techniky do stavu letové způsobilosti, který zajišťuje, že dané letadlo vyhovuje navrhovaným hlediskům příslušných požadavků letové způsobilosti na jeho konstrukci, použitým pro vydání Typového osvědčení příslušného typu letadla poté, co byl výrobek letadlové techniky poškozen nebo opotřeben.

**Palubní průvodčí (Cabin crew member)**

Člen posádky pověřený provozovatelem nebo velitelem letadla povinnostmi v zájmu bezpečnosti cestujících, který však nesmí být členem letové posádky.

**Polohový maják nehody (Emergency locator transmitter (ELT))**

Obecný pojem popisující zařízení vysílající charakteristické signály na přidělených kmitočtech, která lze podle použití uvádět do činnosti samočinně, nárazem nebo ručně. ELT může být kterýkoliv z dále uvedených:

**Automatický pevný polohový maják nehody (ELT(AF)) (Automatic fixed ELT)**

ELT pevně zabudovaný do letadla, uváděný do činnosti automaticky.

**Automatický přenosný polohový maják nehody (ALT(AP)) (Automatic portable ELT)**

ELT automaticky uváděný do činnosti, pevně zabudovaný do letadla, který lze snadno vyjmout z daného letadla.

**Polohový maják nehody samočinně uváděný do pracovní polohy (ELT(AD)) (Automatic deployable ELT)**

ELT pevně zabudovaný do letadla, který se automaticky uvede do pracovní polohy a činnosti nárazem a v některých případech také hydrostatickými snímači. Ruční uvedení do pracovní polohy je rovněž možné.

**Záchranný polohový maják nehody (ELT(S)) (Survival ELT)**

ELT, který lze vyjmout z letadla, uložený tak, aby usnadňoval použití v případě nouze a ruční uvedení do činnosti osobami, které přežily nehodu.

**Požadovaná komunikační výkonnost (RCP)  
(Required communication performance)**

Vyhlášené požadavky na výkonnost pro provozní komunikaci k podpoře specifických funkcí ATM.

**Postup přiblížení podle přístrojů (IAP) (Instrument approach procedure)**

Řada předem stanovených manévrů s orientací podle letových přístrojů, které zajišťují výškovou ochranu od překážek při letu od fixu počátečního přiblížení nebo, kde je to použitelné, od počátku stanovené příletové tratě k bodu, ze kterého může být provedeno přistání nebo jestliže není možno dokončit přistání, do polohy, ve které se aplikují kritéria bezpečných výšek nad překážkami pro vyčkávání nebo při letu na trati. Postupy přiblížení podle přístrojů jsou klasifikovány takto:

**Postup nepřesného přístrojového přiblížení  
(Non-precision approach (NPA) procedure)**

Postup přiblížení podle přístrojů navržený pro 2D přiblížení podle přístrojů druhu A.

*Poznámka: Postup nepřesného přístrojového přiblížení může používat techniku konečného přiblížení stálým klesáním (CDFA). CDFA s poradním vedením VNAV vypočítaným palubním vybavením (viz Předpis L 8168, Část I, Díl 4, Hlava 1, ust. 1.8.1) je považováno za 3D přiblížení podle přístrojů. CDFA s manuálním výpočtem požadované rychlosti klesání je považováno za 2D přiblížení podle přístrojů. Pro více informací o CDFA viz Předpis L 8168 Část I, Díl 4, Hlava 1, ust. 1.7 a 1.8.*

**Postup přesného přiblížení (Precision approach (PA) procedure)**

Postup přiblížení podle přístrojů založený na navigačních systémech (ILS, MLS, GLS a SBAS Kategorie I) navržený pro 3D přiblížení podle přístrojů druhu A nebo B.

**Postup přiblížení s vertikálním vedením (APV)  
(Approach procedure with vertical guidance)**

Postup přiblížení podle přístrojů vycházející z navigace založené na výkonnosti (PBN) navržený pro 3D přiblížení podle přístrojů druhu A.

*Poznámka: Druhy přiblížení podle přístrojů viz ust. 2.2.2.2.1.*

**Prodloužené lety nad vodou (Extended flight over water)**

Lety prováděné při obvyklé cestovní rychlosti nad vodou ve vzdálenosti větší než 93 km (50 NM) nebo 30 min, podle toho co je menší, od pevniny vhodné k provedení nouzového přistání.

**Program údržby (Maintenance programme)**

Dokument, který popisuje stanovené úkoly pravidelné údržby a jejich lhůty splnění a s tím spojené postupy, stejně tak program spolehlivosti nezbytný k bezpečnému provozu letadla, kterého se týká.

**Prostorová navigace (RNAV) (Area navigation)**

Způsob navigace, který umožňuje letadlu provést let po jakékoliv požadované letové dráze v dosahu pozemního nebo kosmického navigačního

zařízení nebo v rozsahu možnosti vlastního vybavení letadla nebo kombinací obojího.

*Poznámka: Prostorová navigace zahrnuje navigaci založenou na výkonnosti, stejně tak jako jiné činnosti, které nespĺňují definici navigace založené na výkonnosti.*

**Protiprávní činy (Acts of unlawful interference)**

Činy nebo pokusy o činy, které ohrožují bezpečnost civilního letectví a letecké dopravy, tj.:

- protiprávní zmocnění se letadla za letu,
- protiprávní zmocnění se letadla na zemi,
- držení rukojmích na palubě letadla, na letišti nebo v prostoru leteckých zařízení,
- násilné vniknutí na palubu letadla, na letiště nebo do prostoru leteckých zařízení,
- držení zbraně nebo nebezpečného zařízení nebo materiálu s úmyslem jeho nezákonného použití na palubě letadla nebo na letišti,
- takové sdělení nebo klamná informace, které ohrožují bezpečnost letadla za letu nebo na zemi, cestujících, posádky, pozemního personálu nebo široké veřejnosti na letišti nebo v prostoru leteckých zařízení.

**Provoz služebních letadel (Corporate aviation operation)**

Neobchodní provoz nebo využití letadla společností pro přepravu cestujících nebo nákladu pro podporu obchodní činnosti společnosti, které je řízené kvalifikovaným(-i) pilotem(piloty) zaměstnaným(-i) za tímto účelem.

**Provoz všeobecného letectví (General aviation operation)**

Provoz letadel jiný než obchodní letecká doprava nebo letecké práce.

**Provozní letový plán (Operational flight plan)**

Plán provozovatele pro bezpečné provedení letu založený na výkonnosti letounu, provozních omezeních, významných očekávaných podmínkách na trati, která má být dodržena a letišťích souvisejících s letem.

**Provozní příručka (Operations manual)**

Příručka obsahující postupy, pokyny a směrnice pro výkon povinností provozních pracovníků.

**Provozní řízení (Operational control)**

Uplatňování pravomoci na zahájení, pokračování, odklonění nebo ukončení letu v zájmu bezpečnosti letadla, pravidelnosti a efektivnosti letu.

**Provozní základna (Operating base)**

Místo, z něhož se vykonává provozní řízení.

*Poznámka: Provozní základna je obvykle místo, kde pracuje personál zapojený do provozu letounu a kde jsou uloženy záznamy související s provozem.*

Provozní základna má vyšší míru stálosti než obvyklé kontaktní místo.

#### Provozovatel (Operator)

Osoba, organizace nebo podnik provozující letadla nebo nabízející jejich provoz.

*Poznámka: V souvislosti s Předpisem L 6/II není provozovatel zapojen do dopravy cestujících, nákladu nebo pošty za úhradu nebo náhradu nájmů.*

#### Průhledový zobrazovač (Head-up display)

Zobrazovací systém, který předává letové informace na přední část vnějšího zorného pole pilota.

#### Přiblížení podle přístrojů (Instrument approach operations)

Přiblížení a přistání využívající přístroje pro navigační vedení letadla založené na postupu přiblížení podle přístrojů. Pro provedení přiblížení podle přístrojů existují dvě metody:

- dvojrozměrné (2D) přiblížení podle přístrojů s využitím pouze směrového vedení; a
- trojrozměrné (3D) přiblížení podle přístrojů s využitím směrového a vertikálního vedení.

*Poznámka: Směrové a vertikální vedení se vztahuje k vedení zajišťovanému buď:*

- pozemními radionavigačními prostředky; nebo
- počítačem generovanými navigačními daty z pozemních navigačních zařízení, z kosmických navigačních zařízení nebo z vlastního vybavení letadla nebo jejich kombinací.

#### Psychoaktivní látky (Psychoactive substances)

Alkohol, opiáty, kanabinoidy, sedativa a hypnotika, kokain, další psychostimulanty, halucinogeny a těkavá rozpouštědla, kdežto káva a tabák se nezahrnují.

#### Stát zápisu do rejstříku (State of registry)

Stát, v jehož rejstříku je letadlo zapsáno.

*Poznámka: V případě registrace letadla mezinárodní letecké společností na jiném než národním základě jsou státy, které ustavily tuto společnost, povinny společně a nerozdílně převzít závazky státu zápisu do rejstříku, vyplývající z Úmluvy o mezinárodním civilním letectví.*

#### Systém pro zlepšení viditelnosti (Enhanced Vision System (EVS))

Systém zobrazující elektronicky obrazy vnější scény v reálném čase prostřednictvím zobrazovacích snímačů.

#### Systémová chyba výškoměru (Altimetry system error (ASE))

Rozdíl mezi nadmořskou výškou udávanou výškoměrem za předpokladu správného barometrického nastavení výškoměru, a tlakovou nadmořskou výškou odpovídající ustálenému vnějšímu atmosférickému tlaku.

#### Typ RCP (RCP type)

Označení (label) (např. RCP 240), které vyjadřuje hodnoty přiřazené k parametrům RCP pro dobu komunikační transakce, kontinuitu, použitelnost a integritu.

#### Údržba (Maintenance)

Provádění úkonů potřebných k zajištění zachování letové způsobilosti letadla, zahrnující kteroukoliv z následujících činností nebo jejich kombinací: generální opravu, prohlídku, výměnu dílů, odstranění závady a provedení modifikace nebo opravy.

#### Úsek konečného přiblížení (FAS) (Final approach segment)

Takový úsek postupu přiblížení podle přístrojů, ve kterém je dokončeno přivedení letadla do směru přistání a klesání na přistání.

#### Uvolnění do provozu (Maintenance release)

Dokument, který obsahuje osvědčení potvrzující, že k němu vztahované práce údržby byly ukončeny uspokojivým způsobem, ve shodě se schválenými údaji a postupy, popsány v Příručce postupů organizace údržby nebo jiným rovnocenným systémem.

#### Velitel letadla (Pilot-in-command)

Pilot určený provozovatelem nebo vlastníkem k velení a pověřený provedením bezpečného letu.

#### Velký letoun (Large aeroplane)

Letoun s maximální vzletovou hmotností větší než 5 700 kg.

#### Zachování letové způsobilosti (Continuing airworthiness)

Soubor postupů, jejichž prostřednictvím letadlo, motor, vrtule nebo součást vyhovuje platným požadavkům letové způsobilosti a zůstává ve stavu pro bezpečný provoz po celou dobu své provozní životnosti.

#### Zařízení pro výcvik pomocí letové simulace (Flight simulation training device)

Kterýkoliv ze tří uvedených druhů, na němž lze na zemi simulovat podmínky letu.

**Letový simulátor (Flight simulator)**, který věrně znázorňuje pilotní prostor určitého typu letadla tím, že realisticky napodobuje indikace a ovládací činnosti mechanických, elektrických, elektronických a jiných palubních soustav, obvyklé prostředí členů letové posádky, letové výkony a vlastnosti daného typu letadla.

**Trenažér letových postupů (Flight procedures trainer)**, který znázorňuje prostředí pilotního prostoru a napodobuje odezvy přístrojů, jednoduché ovládací činnosti mechanických, elektrických, elektronických a jiných palubních soustav, letové výkony a vlastnosti letadla určité kategorie.

**Trenažér základů letu podle přístrojů (Basic instrument flight trainer)**, který je vybaven vhodnými přístroji a napodobuje prostředí pilotního prostoru letadla při letu podle přístrojů.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO



## HLAVA 1.2 – PŮSOBNOST

1.2.1 Pro provoz všeobecného letectví prováděný letouny platí požadavky předpisu L 6, Části II tak, jak jsou předepsány v Dílu 2 a Dílu 3. Pro provoz letadel všeobecného letectví jiných než vrtulníků se přiměřeně použijí ustanovení předpisu L 6, Část II. Pro provoz všeobecného letectví prováděný vrtulníky platí požadavky předpisu L 6, Části III, Oddílu III.

*Poznámka 1: Pro provoz letounů provozovateli oprávněnými k provádění obchodní letecké dopravy platí nařízení Komise (EU) č. 965/2012 ze dne 5. října 2012, kterým se stanoví technické požadavky a správní postupy týkající se letového provozu podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008, ve znění pozdějších změn a doplnění, a Hlava Q Přílohy III k nařízení Rady (EHS) č. 3922/91 ze dne 16. prosince 1991 o harmonizaci technických požadavků a správních postupů v oblasti*

*civilního letectví, ve znění pozdějších změn a doplnění.*

*Poznámka 2: Pro provoz vrtulníků provozovateli oprávněnými k provádění obchodní letecké dopravy platí nařízení Komise (EU) č. 965/2012 ze dne 5. října 2012, kterým se stanoví technické požadavky a správní postupy týkající se letového provozu podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008, ve znění pozdějších změn a doplnění, a Dodatek B Předpisu L 6/III.*

*Poznámka 3: Díl 2 předpisu L 6, Části II platí pro provoz všech letounů všeobecného letectví, jakož i pro ty letouny, jejichž provoz je upraven Dílem 3. Díl 3 obsahuje doplňkové požadavky pro velké a proudové letouny a pro provoz služebních letadel.*

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

## DÍL 2 – PROVOZ VŠEOBECNÉHO LETECTVÍ

## HLAVA 2.1 – VŠEOBECNĚ

*Poznámka 1: Ačkoliv Úmluva o mezinárodním civilním letectví přiděluje Státu zápisu do rejstříku určité činnosti, které je tento Stát oprávněn vykonávat, popřípadě zavázán vykonávat, uznalo Shromáždění ICAO v rámci Rezoluce A23-13, že Stát zápisu do rejstříku tyto odpovědnosti nemusí být schopen přiměřeně plnit v případech, kdy je u letadel proveden(a) provozovatelem jiného Státu nájem (lease), nájem kapacity (charter) nebo záměna letadla (interchange), zejména bez posádky, a že v takových případech nemusí Úmluva dostatečně určovat práva a závazky Státu provozovatele až do doby nabytí platnosti článku 83 bis Úmluvy. Proto Rada ICAO vybídla, aby Stát zápisu do rejstříku ve výše uvedených případech, kdy se zjistí, že není schopen přiměřeně plnit uložené činnosti podle Úmluvy, pověřil Stát provozovatele, za předpokladu souhlasu tohoto Státu, výkonem těch činností Státu zápisu do rejstříku, které mohou být přiměřeně plněny Státem provozovatele. Rozumí se, že do nabytí platnosti článku 83 bis Úmluvy může být tato záležitost otázkou pouze praktické vhodnosti a nemůže ovlivnit jednotlivá ustanovení Chicagské Úmluvy, předepisující povinnosti Státu zápisu do rejstříku nebo jiného třetího Státu. Nicméně protože článek 83 bis Úmluvy nabyl platnosti dne 20. června 1997, takovému převodní dohody vstoupí v platnost u těch Smluvních států, které již mají schválený příslušný Protokol (ICAO Doc. 9318) při splnění podmínek stanovených v článku 83 bis.*

*Poznámka 2: V případě mezinárodního provozu společně prováděného s letouny, které nejsou ve všech případech zapsány v rejstříku stejného Smluvního státu, žádné ustanovení této Části nebrání dotyčným Státům v uzavření dohody o společném výkonu činností původně přidělených Státu zápisu do rejstříku ve smyslu ustanovení příslušných Příloh.*

### 2.1.1 Vyhovění zákonům, předpisům a postupům

2.1.1.1 Velitel letadla musí dodržovat zákony, předpisy a postupy těch Států, ve kterých je provoz prováděn.

*Poznámka: Informace pro piloty o parametrech postupů za letu a provozních postupech je obsažena v Předpise L 8168. Kritéria pro skladbu postupů pro let za viditelnosti a podle přístrojů jsou uvedena v PANS-OPS, Svazek II. Kritéria pro bezpečnou výšku nad překážkami a používané postupy se mohou v určitých státech lišit od PANS-OPS a znalost těchto rozdílů je z důvodů bezpečnosti důležitá.*

2.1.1.2 Velitel letadla musí být seznámen se zákony, předpisy a postupy vztahujícími se k výkonu jeho povinností, předepsanými pro přelétávané oblasti, vztahujícími se k používaným letištím a k tomu příslušným navigačním prostředkům. Velitel letadla musí zajistit, že ostatní členové letové posádky jsou seznámeni s takovými zákony, předpisy a postupy, které se vztahují k výkonu jim přidělených povinností při provozu letounu.

2.1.1.3 Velitel letadla musí odpovídat za provozní řízení.

*Poznámka: Práva a povinnosti Státu ve vztahu k provozu letounů zapsaných v rejstříku tohoto Státu nejsou tímto ustanovením dotčena.*

2.1.1.4 Vynutí-li si nouzová situace, při níž je ohrožena bezpečnost nebo ochrana letadla nebo osob, použití opatření, kterými se poruší předpisy nebo postupy, uvědomí o tom velitel letadla okamžitě příslušný místní úřad. Je-li to Státem, ve kterém došlo k události, požadováno, musí velitel letadla předložit hlášení o jakémkoliv takovém porušení příslušnému úřadu tohoto Státu; v tomto případě musí velitel letadla předat také kopii tohoto hlášení Státu zápisu do rejstříku daného letounu. Taková hlášení musí být předložena jakmile je to možné a obvykle do 10 dnů.

2.1.1.5 Velitel letadla by měl mít na palubě letadla dostupné základní informace týkající se služeb pátrání a záchrany v oblastech, které mají být přelétávány.

2.1.1.6 Velitel letadla musí zajistit, že členové letové posádky prokážou schopnost mluvit a porozumět jazyku používanému pro leteckou radiotelefonní komunikaci, jak je stanoveno v Předpisu L 1.

### 2.1.2 Nebezpečné zboží

*Poznámka 1: Ustanovení k přepravě nebezpečného zboží jsou obsažena v Předpisu L 18.*

*Poznámka 2: Článek 35 Úmluvy odkazuje k určeným třídám omezení nákladu.*

### 2.1.3 Užívání psychoaktivních látek

*Poznámka: Ustanovení vztahující se k užívání psychoaktivních látek jsou obsažena v Předpisu L 1, ust. 1.2.7 a Předpisu L 2, ust. 2.5.*

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

## HLAVA 2.2 – LETOVÝ PROVOZ

## 2.2.1 Provozní zařízení

Velitel letadla musí zajistit, že let nebude zahájen, pokud nebylo dostupnými přiměřenými prostředky zjištěno, že pozemní a/nebo vodní zařízení, včetně komunikačních zařízení a navigačních prostředků dostupných a přímo požadovaných pro tento let a pro bezpečný provoz letounu, jsou dostačující pro druh provozu, podle kterého má být let proveden.

*Poznámka: „Přiměřeným prostředkem“ se v tomto odstavci rozumí využití informací dostupných veliteli letadla v místě odletu buď prostřednictvím oficiálních informací publikovaných leteckou informační službou nebo informací okamžitě dostupných z jiných zdrojů.*

## 2.2.2 Provozní řízení

## 2.2.2.1 Provozní pokyny – všeobecně

Letoun nesmí pojíždět po pohybové ploše letiště, jestliže osoba, která jej řídí, není příslušně kvalifikovaný pilot nebo:

- nemá platné oprávnění vydané provozovatelem nebo v případě pronájmu letounu nájemcem a nebo určeným zástupcem,
- není plně kvalifikovaná pro pojiždění s letounem,
- nemá kvalifikaci pro použití radiostanice, pokud je požadována radiotelefonní komunikace, a
- neobdržela instrukce od kompetentní osoby, týkající se plánu letiště, a je-li to použitelné, trati pojiždění, značek, světelných návěstidel, signálů a pokynů Řízení letového provozu (ATC), frazeologie a postupů a není schopna se řídit požadovanými provozními požadavky pro bezpečný pohyb letounu na letišti.

## 2.2.2.2 Letištní provozní minima

2.2.2.2.1 Přiblížení podle přístrojů je na základě navržených nejnižších provozních minim, pod kterými musí přiblížení pokračovat pouze s požadovanou vizuální referencí, klasifikováno takto:

- Druh A: s minimální výškou pro klesání nebo výškou rozhodnutí 75 m (250 ft) nebo vyšší; a
- Druh B: s výškou rozhodnutí nižší než 75 m (250 ft). Přiblížení podle přístrojů druhu B je kategorizováno takto:
  - I. kategorie (CAT I): s výškou rozhodnutí nejméně 60 m (200ft) a buď s dohledností nejméně 800 m, nebo dráhovou dohledností nejméně 550 m;
  - II. kategorie (CAT II): s výškou rozhodnutí menší než 60 m (200 ft), ale nejméně 30 m (100 ft) a dráhovou dohledností nejméně 300 m;

- IIIA. kategorie (CAT IIIA): s výškou rozhodnutí menší než 30 m (100 ft) nebo bez výšky rozhodnutí a s dráhovou dohledností nejméně 175 m;
- IIIB. kategorie (CAT IIIB): s výškou rozhodnutí menší než 15 m (50 ft) nebo bez výšky rozhodnutí a s dráhovou dohledností menší než 175 m, ale nejméně 50 m.
- IIIC. kategorie (CAT IIIC): bez jakýchkoliv omezení výšky rozhodnutí a dráhové dohlednosti.

*Poznámka 1: V případech, kdy výška rozhodnutí (DH) a dráhová dohlednost (RVR) spadají do různých kategorií přiblížení, mělo by být přiblížení podle přístrojů provedeno v souladu s požadavky kategorie požadující přísnější požadavky (např. provoz s DH v rozsahu provozu IIIA. kategorie, ale s RVR IIIB. kategorie je považován za přiblížení IIIB. kategorie nebo provoz s DH v rozsahu II. kategorie a RVR v rozsahu I. kategorie je pokládán za přiblížení II. kategorie.*

*Poznámka 2: Požadovanou vizuální referenci se rozumí, že pilot by měl vidět po dostatečnou dobu tu část vizuálních prostředků nebo přiblížovacího prostoru, aby vyhodnotil polohu letadla a rychlost její změny ve vztahu k požadované dráze letu. Při přiblížení okruhem je požadovanou vizuální referencí viditelnost dráhy a jejího okolí.*

*Poznámka 3: Poradenský materiál ke klasifikaci přiblížení a jejímu vztahu k přiblížení podle přístrojů, postupům, dráhovým a navigačním systémům je uveden v dokumentu All Weather Operations Manual (Doc 9365).*

2.2.2.2.2 Provozní minima pro 2D přiblížení podle přístrojů, které využívá postupy přiblížení podle přístrojů, musí být určena stanovením minimální nadmořské výšky pro klesání (MDA) nebo minimální nadmořské výšky pro klesání (MDH), minimální dohlednosti a, je-li to nezbytné, podmínek oblačnosti.

*Poznámka: Poradenský materiál k využívání techniky konečného přiblížení stálým klesáním (CDFA) pro postupy nepřesného přístrojového přiblížení je uveden v Předpisu L 8168, Díl 1.7.*

2.2.2.2.3 Provozní minima pro 3D přiblížení podle přístrojů, které využívá postupy přiblížení podle přístrojů, musí být určena stanovením nadmořské výšky rozhodnutí (DA) nebo výšky rozhodnutí (DH) a minimální dohlednosti nebo RVR.

2.2.2.2.4 Velitel letadla nesmí provádět lety na nebo z letiště za použití provozních minim nižších než jsou ta, která mohou být předepsaná pro toto letiště

Státem, v němž se nachází, s výjimkou toho, kdy tento Stát udělil zvláštní schválení.

*Poznámka 1: V některých Státech je praxe taková, že se pro účely plánování vyhlásí pro letiště, které je určeno jako náhradní, vyšší minima než pro stejné letiště, které je plánované jako letiště určení.*

*Poznámka 2: Použití průhledového zobrazovače (HUD) nebo systému pro zlepšení viditelnosti (EVS) může umožnit provoz s dohlednostmi nižšími, než jsou normálně spojeny s letištními provozními minimy.*

### 2.2.2.3 Cestující

2.2.2.3.1 Velitel letadla musí zajistit, že cestující byli seznámeni s umístěním a použitím:

- bezpečnostních pásů,
- nouzových východů,
- záchranných vest, jsou-li předepsány,
- kyslíkových dýchacích přístrojů, a
- dalšího nouzového vybavení určeného k individuálnímu použití, včetně karet s nouzovými pokyny pro cestující.

2.2.2.3.2 Velitel letadla musí zajistit, že všechny osoby na palubě jsou seznámeny s umístěním a všeobecným způsobem použití hlavního nouzového vybavení přepravovaného pro společné použití.

2.2.2.3.3 V případě nouze za letu musí velitel letadla zajistit, že cestující jsou informováni o nouzovém postupu odpovídajícímu daným okolnostem.

2.2.2.3.4 Velitel letadla musí zajistit, aby během vzletu a přistání a kdykoliv to považuje za nutné z důvodu turbulence nebo výskytu jakékoliv nouzové situace během letu, byli všichni cestující na palubě

- prostudování dostupných aktuálních meteorologických hlášení a předpovědí, a
- plánování alternativního postupu pro případ, že let nemůže být dokončen, jak bylo plánováno, kvůli meteorologickým podmínkám.

*Poznámka: Požadavky pro letové plány jsou obsaženy v Předpisu L 2 – Pravidla létání a Předpisu L 4444 – Postupy pro letové navigační služby uspořádání letového provozu.*

### 2.2.3.4 Meteorologické podmínky

2.2.3.4.1 Let, který má být proveden v souladu s pravidly pro let za viditelnosti, nesmí být zahájen, pokud aktuální meteorologická hlášení nebo kombinace těchto hlášení a předpovědí nenaznačují, že meteorologické podmínky na trati nebo na té části trati, na níž má být let proveden podle pravidel letu za viditelnosti, budou v příslušném čase takové, aby bylo umožněno splnění těchto pravidel.

2.2.3.4.2 Let, který má být proveden v souladu s pravidly pro let podle přístrojů, nesmí být zahájen, pokud nejsou dostupné informace, které naznačují, že podmínky na letišti plánovaného přistání, nebo pokud je požadováno náhradní letiště určení, na alespoň

letounu upoutání ve svých sedadlech pomocí dvou nebo vícebodových bezpečnostních pásů.

### 2.2.3 Příprava letu

2.2.3.1 Let nesmí být zahájen, dokud se velitel letadla nepřesvědčil, že:

- letoun je způsobilý k letu, řádně zapsán v leteckém rejstříku, a že na palubě letounu jsou příslušná osvědčení s tím související,
- přístroje a vybavení zastavěné v letounu jsou dostačující s přihlédnutím k očekávaným podmínkám letu,
- byla provedena jakákoliv nutná údržba v souladu s Hlavou 2.6,
- hmotnost letounu a poloha těžiště jsou takové, že let může být proveden bezpečně s přihlédnutím k očekávaným podmínkám letu,
- jakýkoliv náklad je řádně uložen a bezpečně zajištěn, a
- provozní omezení letounu, obsažená v letové příručce nebo rovnocenném dokumentu, nebudou překročena.

2.2.3.2 Velitel letadla by měl mít dostatečné informace o výkonnosti při stoupání se všemi pracujícími motory, aby mohl určit gradient stoupání, jehož může dosáhnout během fáze odletu pro dané podmínky vzletu a očekávané technice vzletu.

### 2.2.3.3 Plánování letu

Před zahájením letu se musí velitel letadla seznámit se všemi dostupnými meteorologickými informacemi, které souvisejí s plánovaným letem. Příprava na let z místa odletu a pro každý let podle pravidel letu podle přístrojů, musí zahrnovat:

jednom náhradním letišti určení, budou v čase očekávaného přiletu stejné nebo lepší než provozní minima tohoto letiště.

*Poznámka: V některých Státech je taková praxe, kdy se pro účely plánování vyhlásí vyšší minima pro letiště, které je určeno jako náhradní, než pro stejné letiště, které je plánované jako letiště určení.*

2.2.3.4.3 Let, který má být proveden ve skutečných nebo očekávaných podmínkách námrazy nesmí být zahájen, pokud není letoun certifikován a vybaven tak, aby tyto podmínky zvládl.

2.2.3.4.4 Let, jehož provedení je naplánováno nebo očekáváno v předpokládaných nebo skutečných podmínkách námrazy na zemi nesmí být zahájen, pokud nebyl zkontrolován stav námrazy na letounu a je-li to nezbytné, nebylo provedeno vhodné odmrazování nebo ochrana proti námraze. Nahromadění ledu nebo jiné přirozeně se vyskytující znečištění se musí odstranit, aby se zachovaly podmínky letové způsobilosti letounu před vzletem.

*Poznámka: Poradenský materiál je poskytnut v Manual of Aircraft Ground De-icing/Anti-icing Operations (Doc 9640).*

## 2.2.3.5 Náhradní letiště

*Náhradní letiště určení*

Pro let, který má být proveden v souladu s pravidly pro let podle přístrojů, se musí vybrat a v letovém plánu uvést alespoň jedno náhradní letiště určení, pokud:

- a) doba letu a převládající meteorologické podmínky nejsou takové, že existuje přiměřená jistota, že v čase očekávaného přiletu na letiště plánovaného přistání a po přiměřenou dobu před a po tomto čase, může být přiblížení a přistání provedeno za meteorologických podmínek pro let za viditelnosti.
- b) není letiště plánovaného přistání osamocené a nemá vhodné náhradní letiště určení, a pokud
  - 1) není pro letiště plánovaného přistání předepsáno standardní přiblížení podle přístrojů, a
  - 2) dostupné platné meteorologické informace nenaznačují, že se budou dvě hodiny před časem přiletu vyskytovat následující meteorologické podmínky:
    - i) základna oblačnosti alespoň 300 m (1000 ft) nad minimem spojeným s postupem přiblížení, a
    - ii) dohlednost alespoň 5,5 km nebo o 4 km větší než minimum spojené s daným postupem.

## 2.2.3.6 Zásoba paliva a oleje

Let se nesmí zahájit, vezmou-li se v úvahu jak meteorologické podmínky, tak jakákoliv zpoždění, která se za letu očekávají, pokud letoun nemá evakuaci letounu nejvýhodnějšími a nejrychlejšími dostupnými prostředky.

2.2.3.7.2 Pokud probíhá plnění paliva, když cestující nastupují, jsou na palubě nebo vystupují, měla by být udržována obousměrná komunikace pomocí palubního komunikačního systému nebo jiného vhodného prostředku mezi pozemním personálem dohlížejícím na plnění paliva a velitelem letadla nebo jinou kvalifikovanou osobou požadovanou ust. 2.2.3.7.1.

*Poznámka 1: Ust. 2.2.3.7.1 nezbytně nevyžaduje při plnění paliva vysunutí vestavěných schodů letadla nebo otevření nouzových východů.*

*Poznámka 2: Ustanovení vztahující se k plnění paliva jsou obsažena v Předpisu L 14 a návod na metody bezpečného plnění paliva je obsažen v Airport Service Manual, Part 1 and 8 (Doc 9137).*

*Poznámka 3: Další bezpečnostní opatření se požaduje tehdy, jestliže se plní palivo jiné než letecký kerosen nebo pokud dojde při plnění paliva ke smíchání leteckého kerosenu s jinými palivy pro turbínové motory nebo pokud je používána otevřená plnicí linka.*

dostatečné množství paliva a oleje k zajištění bezpečného dokončení letu. Množství paliva v letounu musí dovolit:

- a) let na letiště plánovaného přistání a potom alespoň 45 minut letu v obvyklé cestovní nadmořské výšce, pokud je let prováděn v souladu s pravidly letu podle přístrojů a náhradní letiště určení není požadováno v souladu s ust. 2.2.3.5.1, nebo
- b) let z letiště plánovaného přistání na náhradní letiště určení a potom alespoň 45 minut letu v obvyklé cestovní nadmořské výšce, pokud je let prováděn v souladu s pravidly letu podle přístrojů a náhradní letiště určení je požadováno, nebo
- c) let na letiště plánovaného přistání a potom alespoň 30 minut letu v obvyklé cestovní nadmořské výšce, pokud je let prováděn v souladu s pravidly letu za viditelnosti ve dne, nebo
- d) let na letiště plánovaného přistání a potom alespoň 45 minut letu v obvyklé cestovní nadmořské výšce, pokud je let prováděn v souladu s pravidly letu za viditelnosti v noci.

*Poznámka: Nic z ust. 2.2.3.6 nebrání změnit letový plán za letu za účelem přeplánování letu na jiné letiště, za předpokladu, že požadavky ust. 2.2.3.6 mohou být splněny z místa, kde došlo k přeplánování letu.*

## 2.2.3.7 Plnění paliva s cestujícími na palubě

2.2.3.7.1 Letoun by neměl být plněn palivem, jestliže cestující nastupují, jsou na palubě nebo vystupují, není-li na palubě přítomen velitel letadla nebo jiný kvalifikovaný personál připravený zahájit a řídit

## 2.2.3.8 Dodávka kyslíku

Velitel letadla musí zajistit, že dostatečné množství kyslíku k dýchání je dostupné členům posádky a cestujícím, při všech letech, v takových nadmořských výškách, kde by nedostatek kyslíku mohl vést ke ztrátě pracovní schopnosti členů posádky nebo k nevratnému poškození cestujících.

*Poznámka 1: Poradenský materiál pro zásobu a použití kyslíku je obsažen v Dodatku 2.A.*

*Poznámka 2: Přibližné nadmořské výšky ve Standardní atmosféře, odpovídající hodnotám absolutního tlaku uvedeným v Dodatku 2.A, jsou následující:*

Absolutní tlak	metry	ft
700 hPa	3 000	10 000
620 hPa	4 000	13 000
376 hPa	7 600	25 000

## 2.2.4 Postupy za letu

## 2.2.4.1 Letištní provozní minima

2.2.4.1.1 Let nesmí pokračovat na letiště plánovaného přistání, pokud poslední dostupné informace nenaznačují, že v očekávané době přiletu může být přistání uskutečněno na tomto letišti nebo alespoň na jednom náhradním letišti určené, při splnění provozních minim stanovených v souladu s ust. 2.2.2.2.

2.2.4.1.2 Přiblížení podle přístrojů nesmí pokračovat pod výškou 300 m (1000 ft) nad letištěm nebo do úseku konečného přiblížení, jestliže hlášená dohlednost nebo rozhodující RVR neodpovídají letištní provozním minimům nebo nejsou lepší.

*Poznámka: Kritéria pro úsek konečného přiblížení jsou obsažena v dokumentu PANS-OPS (Doc 8168, Volume II).*

2.2.4.1.3 Pokud po vstupu do úseku konečného přiblížení nebo po sestupu pod 300 m (1000 ft) nad letištěm klesla hlášená dohlednost nebo rozhodující RVR pod stanovená minima, může přiblížení pokračovat do DA/H nebo MDA/H. V žádném případě nesmí letoun pokračovat v přiblížení na přistání za bod, v němž by byly překročeny limity letištních provozních minim.

*Poznámka: Rozhodující RVR (controlling RVR) znamená hlášené hodnoty jednoho nebo více pozorovacích stanovišť RVR (dotykové zóny, střední a koncové části dráhy) použitých k určení toho, zda provozní minima jsou nebo nejsou splněna. Tam, kde je použito RVR, se za rozhodující RVR (controlling RVR) považuje RVR dotykové zóny, pokud Stát nestanovil jiná kritéria.*

#### 2.2.4.2 Meteorologická hlášení provedená piloty

Jestliže jsou zjištěny meteorologické podmínky, které pravděpodobně ovlivní bezpečnost jiných letadel, měly by se hlásit co možná nejdříve.

*Poznámka: Postupy pro provádění meteorologických pozorování z paluby letadla za letu a pro jejich zaznamenávání a ohlašování jsou obsaženy v Předpisu L 3, Předpisu L 4444 a Předpisu L 7030.*

#### 2.2.4.3 Nebezpečné podmínky za letu

Nebezpečné podmínky, s nimiž se letoun setká, vyjma těch, které jsou spojeny s meteorologickými podmínkami za letu, by se měly hlásit příslušné letecké úřadovně co možná nejdříve. Tato hlášení by měla obsahovat takové podrobnosti, které by mohly být důležité pro bezpečnost jiných letadel.

#### 2.2.4.4 Pracovní místa členů letových posádek

2.2.4.4.1 *Vzlet a přistání.* Všichni členové letových posádek, kteří mají plnit povinnosti v pilotním prostoru, musí být na svých pracovních místech.

2.2.4.4.2 *Na trati.* Všichni členové letových posádek, kteří mají plnit povinnosti v pilotním prostoru, musí zůstat na svých pracovních místech, kromě případu, kdy je jejich nepřítomnost nezbytná kvůli výkonu povinností ve spojitosti s provozem letounu nebo kvůli fyziologickým potřebám.

2.2.4.4.3 *Dvoubodové bezpečnostní pásy.* Všichni členové letových posádek, pokud sedí na svých pracovních místech, musí být připoutáni dvoubodovými bezpečnostními pásy.

2.2.4.4.4 *Vícebodové bezpečnostní pásy.* Pokud jsou vícebodové bezpečnostní pásy k dispozici, musí být každý člen letové posádky na pilotním sedadle připoután tímto pásem během vzletu a přistání. Všichni další členové letové posádky musí být připoutáni tímto pásem během vzletu a přistání, pokud jim ramenní popruhy nevadí při výkonu jejich povinností. V takovém případě mohou být ramenní popruhy rozepnuty, ale dvoubodový bezpečnostní pás musí zůstat zapnutý.

*Poznámka: Vícebodové bezpečnostní pásy jsou vybaveny ramenními popruhy a dvoubodovými bezpečnostními pásy, které se mohou používat samostatně.*

#### 2.2.4.5 Použití kyslíku

Všichni členové letových posádek, pokud vykonávají své povinnosti nezbytné pro bezpečný provoz letounu za letu, musí nepřetržitě používat kyslíkové přístroje, kdykoliv převládají okolnosti, pro které je dodávka kyslíku předepsána v ust. 2.2.3.8.

2.2.4.6 Ochrana palubních průvodčích a cestujících v letounech s přetlakovou kabinou v případě ztráty přetlaku

Palubní průvodčí by měl být chráněn tak, aby byla zajištěna přiměřená pravděpodobnost, že nedojde ke ztrátě jeho vědomí během jakéhokoli nouzového sestupu, který může být nezbytný při ztrátě přetlaku a navíc by měl mít takové ochranné prostředky, které mu umožní podat první pomoc cestujícím během ustáleného letu bezprostředně po nouzovém stavu. Cestující by měli být chráněni takovými zařízeními nebo provozními postupy, aby byla zajištěna přiměřená pravděpodobnost, že přežijí účinky hypoxie v případě ztráty přetlaku.

*Poznámka: Nepředpokládá se, že palubní průvodčí bude vždy schopen poskytnout pomoc cestujícím během nouzového sestupu vyžadovaného v případě ztráty přetlaku.*

#### 2.2.4.7 Postupy přiblížení podle přístrojů

2.2.4.7.1 Pro každou přístrojovou dráhu nebo letiště, využitelné pro lety podle přístrojů, musí být pro podporu přiblížení podle přístrojů schválen a vyhlášen Státem jeden nebo více postupů přiblížení podle přístrojů.

2.2.4.7.2 Letouny provozované v souladu s pravidly letu podle přístrojů musí dodržovat postupy přiblížení podle přístrojů, které byly schváleny Státem.

*Poznámka 1: Klasifikace přiblížení podle přístrojů je uvedena v ust. 2.2.2.2.1.*

*Poznámka 2: Informace pro piloty o parametrech postupů za letu a provozních postupech jsou obsaženy v Předpisu L 8168. Kritéria pro skladbu postupů pro let za viditelnosti a podle přístrojů jsou*



uvedena v PANS-OPS, Svazek II. Kritéria pro bezpečnou výšku nad překážkami a používané postupy se mohou v určitých státech lišit od PANS-OPS a znalost těchto rozdílů je z důvodů bezpečnosti důležitá.

### 2.2.5 Povinnosti velitele letadla

2.2.5.1 Velitel letadla musí být odpovědný za provoz, bezpečnost a ochranu letounu a za bezpečnost všech členů posádky, cestujících a nákladu na palubě.

2.2.5.2 Velitel letadla musí být odpovědný za zajištění toho, že let:

- a) nebude zahájen, jestliže u kteréhokoliv člena letové posádky došlo ke ztrátě schopnosti vykonávat své povinnosti z jakéhokoliv důvodu jako je zranění, nevolnost, únava, účinek jakékoliv psychoaktivní látky, a

- b) nebude pokračovat za nejbližší vhodné letiště, pokud schopnost členů letové posádky vykonávat své úkoly je významně omezena z důvodů jako je únava, nevolnost nebo nedostatek kyslíku.

2.2.5.3 Velitel letadla musí být odpovědný za to, že nejbližšímu úřadu oznámí nejrychlejšími dostupnými prostředky jakoukoliv leteckou nehodu týkající se letounu, která vede k těžkému zranění nebo smrti jakékoliv osoby nebo významnému poškození letounu nebo majetku.

*Poznámka: Definice pojmu „těžké zranění“ je obsažena v Předpisu L 13.*

### 2.2.6 Příruční zavazadla (vzlet a přistání)

Velitel letadla musí zajistit, že všechna zavazadla přepravovaná na palubě letounu a odnesená do kabiny cestujících jsou bezpečně uložena.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

**HLAVA 2.3 – PROVOZNÍ OMEZENÍ DANÁ VÝKONNOSTÍ LETOUNU****2.3.1 Všeobecně**

2.3.1.1 Letoun musí být provozován:

- a) v souladu s podmínkami osvědčení letové způsobilosti nebo rovnocenného schváleného dokumentu,
- b) v mezích provozních omezení předepsaných osvědčujícím úřadem Státu zápisu do rejstříku, a
- c) je-li to použitelné, v mezích hmotnostních omezení, při nichž bylo prokázáno splnění použitelných standardů hlukové způsobilosti podle Předpisu L 16/I, ledaže oprávněný úřad

Státu, v němž takové letiště leží, stanovil jinak za výjimečných okolností pro určité letiště nebo dráhu, kde neexistuje žádný problém hlukového zatížení.

2.3.1.2 Štítky, nápisy, označení přístrojů nebo jejich kombinace, s viditelným vyjádřením takových provozních omezení, která jsou předepsána osvědčujícím úřadem Státu zápisu do rejstříku, musí být v letounu viditelně umístěny.

2.3.1.3 Velitel letadla musí rozhodnout o tom, že výkonnost letounu umožní bezpečné provedení vzletu a odletu.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

## HLAVA 2.4 – PŘÍSTROJE, VYBAVENÍ A LETOVÁ DOKUMENTACE LETOUNU

*Poznámka: podrobná ustanovení o navigačním a komunikačním vybavení letounu jsou uvedena v Hlavě 2.5.*

## 2.4.1 Všeobecně

K minimálnímu vybavení nutnému pro vydání osvědčení letové způsobilosti musí být navíc v letounech zastavěny nebo přepravovány, dle vhodnosti, přístroje, vybavení a letová dokumentace předepsané v následujících odstavcích, a to podle použití letounu a okolností, za nichž má být let proveden. Předepsané přístroje a vybavení, včetně jejich zástavby, musí být přijatelné pro Stát zápisu do rejstříku.

## 2.4.2 Letouny při všech letech

2.4.2.1 Letouny musí být vybaveny takovými přístroji, které letové posádce umožní udržovat dráhu letu letounu, provést jakékoliv požadované obraty v souladu s postupy a sledovat provozní omezení letounu v očekávaných provozních podmínkách.

2.4.2.2 Letouny musí být při všech letech vybaveny:

- a) přístupnou soupravou první pomoci,
- b) přenosnými hasicími přístroji takového typu, které při použití nezpůsobí nebezpečné znečištění vzduchu uvnitř letounu. Alespoň jeden musí být umístěn:
  - 1) v pilotním prostoru, a
  - 2) v každém prostoru pro cestující, který je oddělen od pilotního prostoru a není snadno přístupný veliteli letadla nebo druhému pilotovi,

*Poznámka: Pro informace týkající se hasicích látek v hasicích přístrojích viz ust. 2.4.2.3.*

- c)
  - 1) sedadlem nebo lůžkem pro každou osobu starší dvou let,
  - 2) dvoubodovým bezpečnostním pásem pro každé sedadlo nebo zádržnými pásy pro každé lůžko,
- d) následujícími příručkami, mapami a informacemi:
  - 1) letovou příručku nebo další dokumentaci nebo informacemi, které obsahují jakákoliv provozní omezení předepsaná pro letoun osvědčujícím úřadem Státu zápisu do rejstříku, požadovanými pro uplatňování Hlavy 2.3,
  - 2) platnými a vhodnými mapami pro tratě zamýšleného letu a pro všechny tratě, u kterých lze očekávat, že na ně let může být přeměrován,

- 3) postupy, předepsanými v Předpisu L 2, pro velitele letadel, proti kterým se zakročuje,
- 4) vizuálními signály, uvedenými v Předpisu L 2, používanými zakročujícím letadlem a letadlem, proti kterému se zakročuje,
- 5) palubním deníkem letounu,

**ČR: 6) osvědčením o zápisu do leteckého rejstříku,**

**7) osvědčením letové způsobilosti nebo jiným dokumentem osvědčujícím letovou způsobilost,**

**8) osvědčením hlukové způsobilosti, pokud je pro daný letoun požadováno Předpisem L 16/I,**

**9) povolením ke zřízení a provozování palubní radiostanice, pokud je součástí vybavení letounu,**

**10) dokladem o pojištění zákonné odpovědnosti,**

**11) podaným letovým plánem, pokud je jeho podání předepsáno,**

**12) potvrzením o údržbě, je-li požadováno příslušným postupem.**

*Poznámka: Účelem ust. ČR 2.4.2.2 d) 6) až d) 12) je poskytnout ucelený přehled dokumentace, která je požadována příslušnými ustanoveními tohoto Předpisu a dalšími souvisejícími předpisy.*

2.4.2.2.1 Vlastník letounu<sup>1</sup> odpovídá za platnost dokladů, stejně jako za úplnost a správnost záznamů do palubního deníku, není-li dále stanoveno jinak.

2.4.2.2.2 Vlastník letounu<sup>1</sup> odpovídá za vedení palubního deníku způsobem a v rozsahu stanoveném v pokynech Úřadu. Tyto pokyny jsou nedílnou součástí palubního deníku.

2.4.2.2.3 Velitel letadla odpovídá za záznamy o provedených letech a závadách letounu zjištěných za letu. Tyto záznamy musí být provedeny a potvrzeny podpisem velitele letadla po každém letu.

2.4.2.2.4 Vlastník letounu<sup>1</sup> odpovídá za to, že záznamy potvrzující letovou způsobilost jsou podepsány osobou, která je držitelem platného průkazu opravňujícího osvědčit způsobilost

<sup>1</sup> Vlastník letounu může shora uvedené odpovědnosti převést na nájemce letounu za předpokladu, že rozsah a podmínky převzetí odpovědnosti byly dohodnuty a je o tom písemný doklad, podepsaný vlastníkem i nájemcem.

### letounu k letu, vydaného nebo uznaného za platný v souladu s požadavky Předpisu L 1.

- e) náhradními elektrickými pojistkami vhodných jmenovitých hodnot pro výměnu v případě, že jsou letouny vybaveny pojistkami, které jsou přístupné za letu.

2.4.2.3 Jakákoliv hasicí látka používaná v zastavěných hasicích přístrojích u každé nádoby na toaletách určené k likvidaci použitých ručníků, papíru nebo odpadu v letounu, jehož individuální osvědčení letové způsobilosti bylo poprvé vydáno 31. prosince 2011 nebo později, a jakákoliv hasicí látka používaná v přenosných hasicích přístrojích v letounu, jehož individuální osvědčení letové způsobilosti bylo poprvé vydáno 31. prosince 2016 nebo později:

- a) musí splňovat požadavky Státu zápisu do rejstříku na minimální použitelnou výkonnost; a
- b) nesmí být druhu uvedeného na seznamu ve skupině II přílohy A Montrealského protokolu o látkách, které poškozují ozonovou vrstvu, 8. vydání z roku 2009.

*Poznámka: Informace týkající se hasicích látek jsou uvedeny v technické nótě UNEP Halons Technical Options Committee Technical Note No. 1 (New Technology Halon Alternatives) a ve zprávě FAA Report No. DOT/FAA/AR-99-63 (Options to the Use of Halons for Aircraft Fire Suppression Systems).*

2.4.2.4 Letouny při všech letech by měly být vybaveny signálními kódy pro spojení letadlo-země pro účely pátrání a záchran.

2.4.2.5 Letouny při všech letech by měly být vybaveny vícebodovými pásy pro každé sedadlo člena letové posádky.

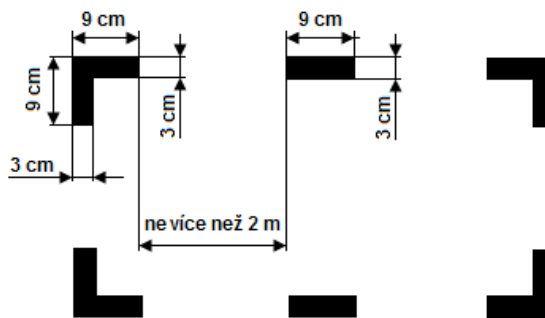
*Poznámka: Vícebodové bezpečnostní pásy jsou vybaveny ramenními popruhy a dvoubodovými bezpečnostními pásy, které se mohou používat nezávisle.*

2.4.2.6 Označení míst pro vniknutí do trupu letounu

2.4.2.6.1 Jsou-li na trupu letadla označena místa vhodná pro vniknutí záchranných oddílů v případě nouze, musí být taková místa označena způsobem uvedeným níže (viz následující obrázek). Barva označení musí být červená nebo žlutá a je-li to nezbytné, musí mít z důvodu kontrastu s podkladem bílý obrys.

2.4.2.6.2 Je-li vzdálenost mezi rohovými značkami větší než 2 m, musí být mezi ně vloženy další značky o rozměru 9 x 3 cm tak, aby vzdálenost mezi sousedními značkami nebyla větší než 2 m.

*Poznámka: Tato ustanovení nevyžadují, aby měl každý letoun místa pro vniknutí do trupu.*



OZNAČENÍ MÍST PRO VNIKnutí DO TRUPU LETOUNU  
(viz ust. 2.4.2.6)

### 2.4.3 Letouny při letech VFR

2.4.3.1 Letouny při letech VFR musí být:

- a) vybaveny prostředky pro měření a zobrazování:
- 1) magnetického kurzu;
  - 2) tlakové nadmořské výšky;
  - 3) indikované rychlosti letu.
- b) vybaveny nebo mít na palubě prostředky pro měření a zobrazování času v hodinách, minutách a sekundách; a
- c) vybaveny dodatečným vybavením, které může být předepsáno příslušným úřadem.

2.4.3.2 Pro řízené lety VFR by měly být letouny vybaveny v souladu s ust. 2.4.7.

### 2.4.4 Letouny při letech nad vodou

2.4.4.1 Vodní letouny

Vodní letouny musí být při všech letech vybaveny:

- a) jednu záchrannou vestou nebo rovnocenným individuálním záchranným prostředkem pro každou osobu na palubě; tyto musí být uloženy v poloze přímo dostupné ze sedadla nebo lůžka,
- b) vybavením pro vysílání zvukových signálů předepsaných v Mezinárodních pravidlech pro zabránění srážkám na moři, je-li to použitelné,
- c) kotvou, a
- d) vlečnou kotvou, pokud je to nezbytné k pomoci při manévrování.

*Poznámka: „Vodní letouny“ zahrnují také obojživelné letouny provozované jako vodní letouny.*

2.4.4.2 Pozemní letouny

2.4.4.2.1 Jednomotorové pozemní letouny

Všechny pozemní letouny:

- a) létající na trati nad vodou ve vzdálenosti větší, než ze které mohou dosáhnout pobřeží klouzavým letem, nebo

- b) vzletající nebo přistávající z/na letiště, na němž, podle mínění velitele letadla, dráha vzletu nebo přiblížení vede nad vodou tak, že by v případě nehody bylo pravděpodobné nouzové přistání na vodě,

by měly být vybaveny jednou záchrannou vestou nebo rovnocenným individuálním záchranným prostředkem pro každou osobu na palubě, uloženými tak, aby byly snadno dostupné ze sedadla nebo lůžka osoby, pro jejíž použití je určena.

*Poznámka: „Pozemní letouny“ zahrnují také obojživelné letouny provozované jako pozemní letouny.*

#### 2.4.4.3 Letouny při dálkových letech nad vodou

2.4.4.3.1 Všechny letouny provozované při dálkových letech nad vodou musí být vybaveny alespoň jednou záchrannou vestou nebo rovnocenným individuálním záchranným prostředkem pro každou osobu na palubě, uloženými tak, aby byly snadno dostupné ze sedadla nebo lůžka osoby, pro jejíž použití je určena.

2.4.4.3.2 Velitel letounu musí při dálkovém letu nad vodou určit rizika spojená s přežitím cestujících v letounu pro případ nouzového přistání na vodě. Velitel letounu musí brát v úvahu provozní prostředí a podmínky, ale neomezující se pouze na ně, jako jsou stav moře, teplota vzduchu a moře, vzdálenost od pevniny vhodné pro provedení nouzového přistání a dostupnost zařízení pátrání a záchrany. Na základě zhodnocení těchto rizik musí velitel letounu navíc k vybavení požadovanému v ust. 2.4.4.3.1 zajistit, že letoun je vybaven:

- a) záchrannými čluny v dostatečném počtu pro všechny osoby na palubě, uloženými tak, aby bylo usnadněno jejich přímé použití v případě nouze, vybavenými takovým záchranným vybavením, včetně prostředků pro zachování života vhodných pro let, který má být proveden, a
- b) vybavením pro vysílání tísňových signálů popsaných v Předpisu L 2.

#### 2.4.5 Letouny při letech nad označenými zemskými oblastmi

Letouny provozované nad zemskými oblastmi, které byly zúčastněným Státem označeny jako oblasti, kde by byly pátrání a záchrana zvláště obtížné, musí být vybaveny takovými signalizačními zařízeními a záchranným vybavením (včetně prostředků pro zachování života), které mohou být vhodné pro přelétávané oblasti.

#### 2.4.6 Letouny při letech ve velkých nadmořských výškách

2.4.6.1 Letouny uvažované pro lety ve velkých nadmořských výškách musí být vybaveny zásobníky kyslíku a dýchacími přístroji, které zajistí množství a dodávku kyslíku požadovanou v ust. 2.2.3.8.

2.4.6.2 Letouny, kterým bylo individuální osvědčení letové způsobilosti poprvé vydáno 1. ledna 1990 nebo později

Letouny s přetlakovou kabinou uvažované pro lety v nadmořských výškách, v nichž je atmosférický tlak nižší než 376 hPa, musí být vybaveny zařízením, které posádce poskytuje spolehlivou signalizaci o jakémkoliv nebezpečné ztrátě přetlaku.

2.4.6.3 Letouny, kterým bylo individuální osvědčení letové způsobilosti poprvé vydáno před 1. ledna 1990

Letouny s přetlakovou kabinou uvažované pro lety v nadmořských výškách, v nichž je atmosférický tlak nižší než 376 hPa, by měly být vybaveny zařízením, které posádce poskytuje spolehlivou signalizaci o jakémkoliv nebezpečné ztrátě přetlaku.

#### 2.4.7 Letouny provozované v souladu s pravidly letu podle přístrojů

2.4.7.1 Letouny, jsou-li provozované v souladu s pravidly letu podle přístrojů nebo za podmínek, při nichž se letoun nemůže udržet v požadované letové poloze bez údajů jednoho nebo více letových přístrojů, musí být:

- a) vybaveny prostředky pro měření a zobrazování:
  - 1) magnetického kurzu;
  - 2) tlakové nadmořské výšky;
  - 3) indikované rychlosti letu, společně s prostředky, které zabraňují selhávání buď kvůli kondenzaci nebo námraze;
  - 4) zatáčky a skluzu;
  - 5) letové polohy; a
  - 6) stabilizovaného kurzu letadla;

*Poznámka: Požadavky bodů 4), 5) a 6) mohou být splněny kombinací přístrojů nebo sdruženými letovými povelovými systémy za předpokladu, že bude zachována stejná ochrana před úplným selháním, jaká je vlastní třem samostatným přístrojům.*

- 7) dostatečné dodávky energie pro gyroskopické přístroje;
  - 8) teploty vnějšího vzduchu;
  - 9) rychlosti stoupání a klesání;
- b) vybaveny nebo mít na palubě prostředky pro měření a zobrazování času v hodinách, minutách a sekundách; a
  - c) vybaveny dalšími doplňkovými přístroji nebo vybavením, které může být předepsáno příslušným úřadem.

**2.4.8 Letouny, jsou-li provozovány v noci**

Letouny, jsou-li provozovány v noci, musí být vybaveny:

- a) vybavením stanoveným v ust. 2.4.7, a
- b) světly požadovanými Předpisem L 2 pro letouny za letu nebo při provozu na pohybové ploše letiště,

*Poznámka: Specifikace pro světla, která splňují požadavky Předpisu L 2 pro polohová světla, jsou obsaženy v Doplňku 2.1. Obecné charakteristiky světél jsou stanoveny v Předpisu L 8. Podrobné specifikace pro světla, která splňují požadavky Předpisu L 2 pro letadla za letu nebo při provozu na pohybové ploše letiště, jsou obsaženy v Airworthiness Manual (Doc 9760).*

- c) přistávacím světlem,
- d) osvětlením všech letových přístrojů a vybavení používaných letovou posádkou, které jsou nezbytné pro bezpečný provoz letounu,
- e) světly ve všech prostorech pro cestující, a
- f) samostatnou přenosnou svítilnou pro každé pracovní místo člena posádky.

**2.4.9 Letouny splňující požadavky hlukové způsobilosti dle Předpisu L 16/I**

Na palubě letounu musí být dokument osvědčující hlukovou způsobilost.

*Poznámka: Osvědčení může být obsaženo v jakékoliv dokumentaci na palubě schválené Státem zápisu do rejstříku.*

**2.4.10 Ukazatel Machova čísla**

Letouny s omezením rychlosti vyjádřené z hlediska Machova čísla musí být vybaveny prostředkem zobrazujícím Machovo číslo.

**2.4.11 Letouny, u nichž se vyžaduje vybavení systémy signalizace nebezpečného přiblížení k zemi (GPWS)**

2.4.11.1 Všechny letouny s turbínovými motory, jejichž maximální schválená vzletová hmotnost je větší než 5 700 kg nebo jsou schváleny pro přepravu více než 9 cestujících, musí být vybaveny systémem signalizace nebezpečného přiblížení k zemi s funkcí dopředného sledování a vyhýbání se terénu.

2.4.11.2 Všechny letouny s turbínovými motory, jejichž maximální schválená vzletová hmotnost je 5700 kg nebo nižší a jsou schváleny pro přepravu více než 5, ale ne více než 9 cestujících, by měly být vybaveny systémem signalizace nebezpečného přiblížení k zemi s funkcí dopředného sledování a vyhýbání se terénu.

2.4.11.3 Všechny letouny s pístovými motory, jejichž maximální schválená vzletová hmotnost je větší než

5700 kg nebo jsou schváleny pro přepravu více než 9 cestujících, by měly být vybaveny systémem signalizace nebezpečného přiblížení k zemi s funkcí dopředného sledování a vyhýbání se terénu.

2.4.11.4 Systém signalizace nebezpečného přiblížení k zemi musí letové posádce poskytnout automaticky včasnou a nezaměnitelnou výstrahu, pokud se letoun nachází v potenciálně nebezpečné blízkosti zemského povrchu.

2.4.11.5 Systém signalizace nebezpečného přiblížení k zemi musí poskytnout varování alespoň při těchto okolnostech:

- a) nadměrné rychlosti klesání,
- b) nadměrné ztrátě nadmořské výšky po vzletu nebo při průletu,
- c) nebezpečné výšce nad terénem.

2.4.11.6 Systém signalizace nebezpečného přiblížení k zemi by měl poskytnout varování alespoň při těchto okolnostech:

- a) nadměrné rychlosti klesání,
- b) nadměrné rychlosti přibližování k terénu,
- c) nadměrné ztrátě nadmořské výšky po vzletu nebo při průletu, a
- d) nebezpečné výšce nad terénem, přičemž letoun není v přistávací konfiguraci,

1) podvozek není vysunut,

2) vztlakové klapky nejsou v přistávací poloze,

- e) nadměrném klesání pod přístrojovou sestupovou rovinou.

2.4.11.7 Systém signalizace nebezpečného přiblížení k zemi zastavěný v letounech s turbínovými motory, jejichž maximální schválená vzletová hmotnost je větší než 5 700 kg nebo jsou schváleny pro přepravu více než 9 cestujících a kterým bylo poprvé vydáno individuální osvědčení letové způsobilosti po 1. lednu 2011, musí poskytnout varování alespoň při těchto okolnostech:

- a) nadměrné rychlosti klesání,
- b) nadměrné rychlosti přibližování k terénu,
- c) nadměrné ztrátě nadmořské výšky po vzletu nebo při průletu, a
- d) nebezpečné výšce nad terénem, přičemž letoun není v přistávací konfiguraci,
- 1) podvozek není vysunut,
- 2) vztlakové klapky nejsou v přistávací poloze,
- e) nadměrném klesání pod přístrojovou sestupovou rovinou.



**2.4.12 Polohový maják nehody (ELT)**

2.4.12.1 Všechny letouny by měly být vybaveny automatickým ELT.

2.4.12.2 Kromě podmínek stanovených v ust. 2.4.12.3 musí být od 1. července 2008 všechny letouny vybaveny alespoň jedním polohovým majákem ELT jakéhokoli typu.

2.4.12.3 Všechny letouny, kterým bylo individuální osvědčení letové způsobilosti poprvé vydáno po 1. červenci 2008, musí být vybaveny alespoň jedním automatickým ELT.

2.4.12.4 Polohové majáky nehody musí vyhovovat požadavkům Předpisu L 10/III, Části II, Hlavy 5 a Doplňku 1 k Hlavě 5, aby byly splněny požadavky ust. 2.4.12.1, 2.4.12.2 a 2.4.12.3.

*Poznámka: Uvážlivý výběr počtu polohových majáků nehody, jejich typu a umístění na letadle a souvisejících plovoucích podpůrných systémů pro přežití, zajistí v případě nehody největší šanci na aktivaci ELT pro letadla provozovaná nad vodou nebo zemí, včetně oblastí obzvláště těžko přístupných pro pátrání a záchranu. Umístění jednotek vysílače je rozhodující faktor při zajištění optimální ochrany proti nárazu a ohni. Pro potřebu rychlého zjištění neúmyslné aktivace a praktického ručního vypnutí členy posádky by se mělo brát také v úvahu umístění řídicích a spínacích zařízení (aktivačních monitorů) pevných automatických polohových majáků nehody a s nimi související provozní postupy.*

**2.4.13 Letouny, u nichž se vyžaduje vybavení odpovídačem hlásícím tlakovou nadmořskou výšku**

2.4.13.1 Letouny musí být vybaveny odpovídačem hlásícím tlakovou nadmořskou výšku, který pracuje v souladu s příslušnými ustanoveními Předpisu L 10/IV.

2.4.13.2 Pokud příslušný úřad nestanoví jinak, musí být letouny provádějící lety podle pravidel VFR vybaveny odpovídačem hlásícím tlakovou nadmořskou výšku, který pracuje v souladu s příslušnými ustanoveními Předpisu L 10/IV.

*Poznámka: Tato ustanovení jsou určena k podpoře účinnosti ACAS (palubního protisrážkového systému) a také ke zlepšení účinnosti letových provozních služeb.*

**2.4.14 Mikrofony**

Při letu podle pravidel IFR pod převodní hladinou/nadmořskou výškou by měli všichni členové letové posádky ve službě v pilotním prostoru komunikovat přes ramínkový nebo hrdelní mikrofon.

**2.4.15 Letouny vybavené průhledovými zobrazovači (HUD) a systémy pro zlepšení viditelnosti (EVS)**

V případě, že jsou letouny vybaveny systémy HUD a EVS, musí být používání takových systémů

k získání provozních výhod schváleno Státem provozovatele.

*Poznámka: Poradenský materiál k systémům HUD a EVS je obsažen v Předpise L 6/I, Dodatku I.*

**2.4.16 Letové zapisovače**

*Poznámka 1: Letové zapisovače chráněné před nárazem tvoří jeden nebo větší počet z následujících systémů: zapisovač letových údajů (FDR), zapisovač hlasu v pilotním prostoru (CVR), zapisovač obrazu pilotního prostoru (AIR) a/nebo zapisovač komunikace datovým spojem (DLR). Informace o obrazu pilotního prostoru a komunikaci datovým spojem mohou být zapisovány buď zapisovačem CVR nebo FDR.*

*Poznámka 2: Lehké letové zapisovače tvoří jeden nebo větší počet z následujících systémů: systém záznamu údajů letadla (ADRS), systém záznamu zvuku v pilotním prostoru (CARS), systém záznamu obrazu pilotního prostoru (AIRS) a/nebo systém záznamu komunikace datovým spojem (DLRS). Informace o obrazu pilotního prostoru a komunikaci datovým spojem mohou být zaznamenány buď systémem CARS nebo ADRS.*

*Poznámka 3: Podrobný poradenský materiál k letovým zapisovačům obsahuje Doplňk 2.3.*

2.4.16.1 Zapisovače letových údajů (FDR) a systémy záznamu údajů letadla (ADRS)

*Poznámka 1: Požadavky na výkonnost FDR a AIR jsou obsaženy v dokumentu EUROCAE ED-112 Minimum Operational Performance Specification (MOPS) for Crash Protected Airborne Recorder Systems nebo rovnocenných dokumentech.*

*Poznámka 2: Požadavky na výkonnost ADRS jsou obsaženy v dokumentu EUROCAE ED-155 Minimum Operational Performance Specification (MOPS) for Lightweight Flight Recorder Systems nebo rovnocenných dokumentech.*

*Poznámka 3: Parametry, které mají být zaznamenávány, jsou uvedeny v Tabulce 2.3-1 a 2.3-2 v Doplňku 2.3.*

2.4.16.1.1 Typy

2.4.16.1.1.1 FDR Typu I a IA musí zaznamenat parametry požadované k přesnému určení dráhy letu, rychlosti, letové polohy, výkonu motorů, konfigurace a režimu letu.

2.4.16.1.1.2 FDR Typu II musí zaznamenat parametry požadované k přesnému určení dráhy letu, rychlosti, letové polohy, výkonu motorů, konfigurace zařízení pro změnu vztlaku a odporu.

2.4.16.1.2 Používání

*Poznámka: Klasifikace zapisovačů obrazu pilotního prostoru (AIR) je definována v ust. 4.1 Doplňku 2.3.*

2.4.16.1.2.1 Všechny letouny s turbínovými motory o maximální schválené vzletové hmotnosti 5 700 kg

nebo menší, jejichž typové osvědčení bylo poprvé vydáno 1. ledna 2016 nebo později, by měly být vybaveny:

- a) FDR Typu II; nebo
- b) AIR Třídy C, schopným zaznamenávat parametry dráhy a rychlosti letu zobrazované pilotovi (pilotům); nebo
- c) ADRS, schopným zaznamenávat základní parametry uvedené v Tabulce 2.3-3 v Doplnku 2.3.

2.4.16.1.2.2 Všechny letouny, jejichž žádost o typové osvědčení byla smluvnímu státu podána 1. ledna 2016 nebo později a u nichž je požadováno vybavení FDR, musí zaznamenávat následující parametry s maximálním intervalem záznamu 0,125 sekundy:

- zásahy pilota a/nebo polohu hlavních řídicích ploch primárního řízení (klopení, klonění, zatáčení).

*Poznámka 1: Pro letouny se systémy řízení, kde se pohyb řídicích ploch přenáší zpět do pilotova řízení, platí „nebo“. Pro letouny se systémy řízení, kde se pohyb řídicích ploch nepřenáší zpět do pilotova řízení, platí „a“. U letounů s autonomními pohybovými plochami je nutné zaznamenávat parametry každé plochy odděleně. U letounů s autonomními zásahy pilota do primárního řízení je nutné zaznamenávat každý pilotův zásah na primárním řízení odděleně.*

*Poznámka 2: Výraz „žádost o typové osvědčení byla smluvnímu státu podána“ se vztahuje k datu podání žádosti o prvotní „typového osvědčení“ pro daný typ letounu, ne k datu certifikace příslušných variant letounu nebo odvozených modelů.*

#### 2.4.16.1.3 Ukončení používání

2.4.16.1.3.1 Používání zapisovačů letových údajů se záznamem rytým do kovové fólie musí být ukončeno.

2.4.16.1.3.2 Nepoužije se.

2.4.16.1.3.3 Používání analogových zapisovačů letových údajů používajících kmitočtové modulace (FM) musí být ukončeno k 1. lednu 2012.

2.4.16.1.3.4 Používání zapisovačů letových údajů se záznamem na fotografický film musí být ukončeno.

2.4.16.1.3.5 Používání zapisovačů letových údajů používajících magnetické pásky by mělo být ukončeno k 1. lednu 2011.

2.4.16.1.3.6 Používání zapisovačů letových údajů používajících magnetické pásky musí být ukončeno k 1. lednu 2016.

#### 2.4.16.1.4 Doba záznamu

Všechny zapisovače letových údajů musí být schopny uchovávat informace zaznamenané alespoň za posledních 25 hodin svého provozu.

2.4.16.2 Zapisovače hlasu v pilotním prostoru (CVR) a systémy záznamu zvuku v pilotním prostoru (CARS)

*Poznámka 1: Požadavky na výkonnost CVR jsou obsaženy EUROCAE ED-112 Minimum Operational Performance Specification (MOPS) for Crash Protected Airborne Recorder Systems nebo rovnocenných dokumentech.*

*Poznámka 2: Požadavky na výkonnost CARS jsou obsaženy v dokumentu EUROCAE ED-155 Minimum Operational Performance Specification (MOPS) for Lightweight Flight Recorder Systems nebo rovnocenných dokumentech.*

#### 2.4.16.2.1 Používání

2.4.16.2.1.1 Všechny letouny s turbínovými motory o maximální schválené vzletové hmotnosti 5 700 kg nebo nižší, jejichž individuální osvědčení letové způsobilosti bylo poprvé vydáno 1. ledna 2016 nebo později a u nichž je požadováno, aby byly provozovány s více než jedním pilotem, by měly být vybaveny buď CVR nebo CARS.

#### 2.4.16.2.2 Ukončení používání

2.4.16.2.2.1 Používání CVR používajících magnetické a kovové pásky musí být ukončeno k 1. lednu 2016.

2.4.16.2.2.2 Používání CVR používajících magnetické a kovové pásky by mělo být ukončeno k 1. lednu 2011.

#### 2.4.16.2.3 Doba záznamu

2.4.16.2.3.1 Všechny CVR musí být schopny uchovávat informace zaznamenané alespoň za posledních 30 minut svého provozu.

2.4.16.2.3.2 Od 1. ledna 2016 musí být CVR schopny uchovat informace zaznamenané nejméně během posledních 2 hodin svého provozu.

2.4.16.2.3.3 Všechny letouny, jejichž osvědčení letové způsobilosti bylo poprvé vydáno 1. ledna 1990 nebo později, a u nichž je vybavení CVR požadováno, by měly být vybaveny CVR schopným uchovat informace zaznamenané nejméně během posledních 2 hodin svého provozu.

#### 2.4.16.3 Zapisovač komunikace datovým spojem (DLR)

*Poznámka: Požadavky na výkonnost DLR jsou obsaženy v dokumentu EUROCAE ED-112 Minimum Operational Performance Specification (MOPS) for Crash Protected Airborne Recorder Systems nebo rovnocenných dokumentech.*

#### 2.4.16.3.1 Použitelnost

2.4.16.3.1.1 Všechny letouny, jejichž individuální osvědčení letové způsobilosti je poprvé vydáno 1. ledna 2016 nebo později, využívající jakoukoliv aplikaci pro komunikaci datovým spojem uvedenou v ust. 5.1.2 v Doplnku 2.3, a u nichž je požadováno

vybavení zapisovačem hlasu v pilotním prostoru (CVR), musí zaznamenat na zapisovač letových údajů všechny zprávy z komunikace datovým spojem.

2.4.16.3.1.2 Všechny letouny, které budou 1. ledna 2016 nebo později modifikovány prostřednictvím zástavby a používání jakékoliv aplikace pro komunikaci datovým spojem uvedené v ust. 5.1.2 v Doplňku 2.3, a u nichž je požadováno vybavením CVR, musí zaznamenat na zapisovač letových údajů všechny zprávy z komunikace datovým spojem.

*Poznámka 1: Komunikace datovým spojem v současnosti provozují buď letadla využívající ATN nebo letadla vybavená FANS 1/A.*

*Poznámka 2: Zapisovač obrazu pilotního prostoru (AIR) třídy B by mohl být prostředkem pro zaznamenávání zpráv aplikací pro komunikaci datovým spojem do a z letounu v případě, že záznam těchto zpráv na FDR nebo CVR není praktický nebo je spojený s vysokými finančními náklady.*

2.4.16.3.2 Doba záznamu

Minimální doba záznamu by měla odpovídat době záznamu CVR.

2.4.16.3.3 Vzájemný vztah (korelace)

Záznam komunikace datovým spojem musí být ve vzájemném vztahu se zaznamenaným zvukem v pilotním prostoru.

2.4.16.4 Letové zapisovače – všeobecně

2.4.16.4.1 Konstrukce a zástavba

Letové zapisovače musí být konstruovány, umístěny a zastavěny tak, aby byla zajištěna největší prakticky možná ochrana záznamů a aby bylo možné zaznamenané informace uchovat, obnovit a přepsat. Letové zapisovače musí splňovat předepsané požadavky na odolnost proti nárazu a ochranu proti ohni.

*Poznámka 1: Specifikace průmyslu pro odolnost proti nárazu a ochranu proti ohni pro FDR, CVR, AIR a DLR jsou obsaženy v dokumentu EUROCAE ED-112 Minimum Operational Performance Specification (MOPS) for Crash Protected Airborne Recorder Systems nebo rovnocenných dokumentech.*

*Poznámka 2: Specifikace průmyslu pro odolnost proti nárazu a ochranu proti ohni pro ADRS a CARS jsou obsaženy v dokumentu EUROCAE ED-155 Minimum Operational Performance Specification (MOPS) for Lightweight Flight Recorder Systems nebo rovnocenných dokumentech.*

2.4.16.4.2 Používání

2.4.16.4.2.1 Letové zapisovače nesmí být během letu vypnuty.

2.4.16.4.2.2 Pro zachování záznamů letového zapisovače se musí zapisovač vypnout po ukončení letu, během kterého došlo k letecké nehodě nebo incidentu. Letové zapisovače nesmí být znovu uvedeny do činnosti před jejich předáním v souladu s Předpisem L 13.

*Poznámka 1: Potřebu vyjmutí záznamů letového zapisovače z letadla určí úřad Státu, který provádí odborné zjišťování příčin leteckých nehod a incidentů s patřičným zřetelem k závažnosti události a daným okolnostem, včetně dopadu na provoz.*

*Poznámka 2: Odpovědnosti velitele letadla vztahující se k uchování záznamů letového zapisovače jsou obsaženy v ust. 2.4.16.4.3.*

2.4.16.4.3 Záznamy letového zapisovače

Velitel letadla a/nebo vlastník/provozovatel musí v případě, že byl letoun zapojen do letecké nehody nebo incidentu, zajistit v možném rozsahu zachování všech souvisejících záznamů letového zapisovače a je-li to nezbytné i s tím spojených letových zapisovačů a jejich uchování v bezpečném stavu až do jejich předání, které je určeno v souladu s Předpisem L 13.

2.4.16.4.4 Zachování provozuschopnosti

Aby bylo zajištěno zachování provozuschopnosti, musí být prováděny provozní kontroly a vyhodnocování záznamů ze systémů letových zapisovačů.

*Poznámka: Postupy prohlídek systémů letových zapisovačů jsou uvedeny v Doplňku 2.3.*

2.4.16.4.5 Elektronická dokumentace záznamů letového zapisovače

Dokumentace týkající se parametrů zaznamenaných FDR a ADRS, předkládaná provozovatelem úřadům zjišťujícím příčiny letecké nehody, by měla být v elektronické podobě a měla by odpovídat specifikacím průmyslu.

*Poznámka: Specifikace průmyslu pro dokumentaci týkající se parametrů zaznamenaných letovými zapisovači lze nalézt v dokumentu ARINC 647A Flight Recorder Electronic Documentation nebo rovnocenném dokumentu.*

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

## HLAVA 2.5 – KOMUNIKAČNÍ A NAVIGAČNÍ VYBAVENÍ LETOUNU

## 2.5.1 Komunikační vybavení

2.5.1.1 Letoun, který bude provozován v souladu s pravidly letu podle přístrojů (IFR) nebo v noci, musí být vybaven rádiovým komunikačním vybavením. Takové vybavení musí umožnit obousměrnou komunikaci s takovými leteckými stanicemi a na takových kmitočtech, které jsou předepsané ministerstvem dopravy.

*Poznámka: Požadavky ust. 2.5.1.1 se považují za splněné, pokud se prokáže, že komunikace stanovené v tomto ustanovení může být dosaženo za obvyklých podmínek šíření rádiových vln na dané trati.*

2.5.1.2 Vyžaduje-li splnění požadavků ust. 2.5.1.1 zajištění více než jedné jednotky komunikačního vybavení, musí být každá z nich vzájemně nezávislá tak, aby selhání jedné nezpůsobilo selhání jakékoliv jiné.

2.5.1.3 Letoun, který bude provozován podle pravidel letu za viditelnosti (VFR), ale jako řízený let, musí být, pokud nebyla příslušným úřadem udělena výjimka, vybaven rádiovým komunikačním vybavením umožňujícím obousměrnou komunikaci kdykoliv během letu s takovými leteckými stanicemi a na takových kmitočtech, které jsou předepsané ministerstvem dopravy.

2.5.1.4 Letoun, který bude provozován na letech, na které se vztahují ust. 2.4.4.3.1 nebo 2.4.5, musí být, pokud nebyla příslušným úřadem udělena výjimka, vybaven rádiovým komunikačním vybavením umožňujícím obousměrnou komunikaci kdykoliv během letu s takovými leteckými stanicemi a na takových kmitočtech, které jsou předepsané ministerstvem dopravy.

2.5.1.5 Rádiové komunikační vybavení požadované v souladu s ust. 2.5.1.1 až 2.5.1.4 musí zajistit komunikaci na leteckém tísňovém kmitočtu 121,5 MHz.

2.5.1.6 Pro lety v definovaných částech vzdušného prostoru nebo na tratích, kde byl předepsán typ RCP, musí být letoun, navíc k požadavkům stanoveným v ust. 2.5.1.1 až 2.5.1.5:

- a) vybaven komunikačním vybavením, které umožní jeho provoz v souladu s předepsaným(i) typem(typy) RCP; a
- b) schválen Státem zápisu do rejstříku pro provoz v takovém vzdušném prostoru.

*Poznámka: Informace o RCP a souvisejících postupech a návod, který se týká schvalovacího procesu, jsou obsaženy v dokumentu Manual on Required Communication Performance (RCP) (Doc 9869). Tento dokument obsahuje také odkazy na další dokumenty vytvořené Státy a mezinárodními orgány, které se týkají komunikačních systémů a RCP.*

## 2.5.2 Navigační vybavení

2.5.2.1 Letoun musí být vybaven navigačním vybavením, které mu umožní let:

- a) v souladu s letovým plánem; a
- b) v souladu s požadavky letových provozních služeb,

s výjimkou toho, není-li to předem vyloučeno příslušným úřadem, kdy je navigace pro lety podle pravidel letu za viditelnosti (VFR) dosaženo pomocí srovnávací navigace podle orientačních bodů na zemi.

2.5.2.2 Pro provoz, pro který byly předepsány navigační specifikace pro navigaci založenou na výkonnosti, musí letoun navíc k požadavkům stanoveným v ust. 2.5.2.1:

- a) mít navigační vybavení, které umožní provoz podle předepsané(ých) navigační(ch) specifikace(i); a
- b) být schválen Státem zápisu do rejstříku pro takový provoz.

*Poznámka: Informace o navigaci založené na výkonnosti (PBN) a návod týkající se procesu zavádění a schvalování provozu, jsou obsaženy v Performance-based Navigation Manual (Doc 9613). Tento dokument obsahuje rovněž úplný seznam odkazů na další dokumenty vytvořené Státy a mezinárodními organizacemi ohledně navigačních systémů.*

2.5.2.3 Pro lety v definovaných částech vzdušného prostoru, kde jsou na základě regionálních postupů ICAO předepsány specifikace minimální navigační výkonnosti (MNPS), musí být letoun vybaven navigačním vybavením, které:

- a) průběžně poskytuje letové posádce indikaci dodržování tratě nebo odchýlení od tratě s požadovaným stupněm přesnosti v jakémkoliv bodě na trati; a
- b) bylo schváleno Státem zápisu do rejstříku pro provoz s MNPS.

*Poznámka: Předepsané specifikace minimální navigační výkonnosti a postupy určující jejich použití jsou publikovány v Předpisu L 7030.*

2.5.2.4 Pro lety v definovaných částech vzdušného prostoru, kde jsou na základě regionálních postupů ICAO používána snížená minima vertikálních rozstupů (RVSM) 300 m (1 000 ft) mezi letovými hladinami FL 290 a FL 410 včetně, musí být letoun:

- a) vybaven vybavením schopným:
  - 1) indikovat letové posádce hladinu letu, v níž letoun letí;

- 2) automaticky udržovat zvolenou hladinu letu;
  - 3) poskytnou letové posádce výstrahu při odchylce od zvolené letové hladiny. Prahová hodnota výstrahu nesmí přesáhnout  $\pm 90$  m (300 ft); a
  - 4) automaticky hlásit tlakovou nadmořskou výšku;
- b) schválen Státem zápisu do rejstříku pro provoz v daném prostoru; a
  - c) prokázat vertikální navigační výkonnost v souladu s Doplňkem 2.2.

2.5.2.5 Před udělením oprávnění RVSM v souladu s ust. 2.5.2.4 b) musí být Státu doloženo, že:

- a) možnosti vertikální navigační výkonnosti letounu splňují požadavky stanovené v Doplňku 2.2;
- b) vlastník/provozovatel zpracoval příslušné postupy vzhledem k obvyklým metodám a programům zachování letové způsobilosti (údržba a oprava); a
- c) vlastník/provozovatel zpracoval příslušné postupy letové posádky pro provoz ve vzdušném prostoru s RVSM.

*Poznámka:* Oprávnění RVSM je platné globálně pod podmínkou, že jakékoliv provozní postupy pro určitý region budou stanoveny v Provozní příručce nebo příslušné směrnici posádky.

2.5.2.6 Stát zápisu do rejstříku musí zajistit, že s ohledem na letouny uvedené v ust. 2.5.2.4 existují dostatečná opatření pro:

- a) obdržení hlášení o výkonnosti ve vztahu k udržování výšky letu vydaných sledujícími stanovišti zřízenými v souladu s Předpisem L 11, ust. 3.3.5.1; a
- b) přijetí okamžitého nápravného opatření pro jednotlivá letadla nebo skupiny typů letadel rozpoznávaných v těchto hlášeních jako letadla, která nedodržují požadavky na udržování výšky letu pro provoz ve vzdušném prostoru, kde se používá RVSM.

2.5.2.7 Stát provozovatele, který vydal provozovateli povolení RVSM, musí stanovit požadavky, které zajistí, že alespoň u dvou letounů z každé typové skupiny provozované provozovatelem je monitorována schopnost udržet stanovenou výšku alespoň jednou každé dva roky nebo v rámci intervalu 1 000 letových hodin, podle toho, jaké období je delší. Jestliže skupina typů letadel provozovaná provozovatelem zahrnuje jediný letoun, musí být

monitorování u tohoto letounu provedeno v rámci předepsaného období.

*Poznámka:* Pro splnění tohoto požadavku mohou být použity údaje o monitorování z jakéhokoliv regionálního monitorovacího programu stanoveného v souladu s Předpisem L 11, ust. 3.3.5.2.

2.5.2.8 Všechny Státy, které jsou odpovědné za vzdušný prostor, v němž byla zavedena RVSM nebo vydaly oprávnění RVSM vlastníkům/provozovatelům na jejich území, musí stanovit předpisy a postupy, které zajistí, že bude přijato příslušné opatření vůči letadlům a vlastníkům/provozovatelům, u nichž bylo zjištěno, že provádějí provoz ve vzdušném prostoru s RVSM bez platného oprávnění RVSM.

*Poznámka 1:* Je potřebné, aby se tyto předpisy a postupy vztahovaly jak na situaci, kdy bylo dotazované letadlo provozováno bez povolení v prostoru Státu, tak na situaci, kdy je zjištěno, že provozovatel, za kterého má Stát odpovědnost regulačního dozoru, provozoval svá letadla bez požadovaného povolení ve vzdušném prostoru jiného Státu.

*Poznámka 2:* Poradní materiál týkající se oprávnění pro provoz ve vzdušném prostoru, kde se používají snížená minima vertikálních rozstupů (RVSM), obsahuje Manual on Implementation of a 300 m (1 000 ft) Vertical Separation Minimum Between FL 290 and FL 410 Inclusive (Doc 9574).

2.5.2.9 Letoun musí být vybaven takovým navigačním vybavením, aby v případě poruchy některé jeho části, v kterémkoliv okamžiku letu, umožňoval zbytek vybavení pokračovat letounu v letu podle ust. 2.5.2.1 a je-li to požadováno i ust. 2.5.2.2, 2.5.2.3 a 2.5.2.4.

*Poznámka 1:* Tento požadavek lze splnit i jiným způsobem než zdvojnásobným vybavením.

*Poznámka 2:* Informační materiál týkající se vybavení letadel nezbytného pro lety ve vzdušném prostoru, kde se používají snížená minima vertikálních rozstupů (RVSM), obsahuje Manual on Implementation of a 300 m (1 000 ft) Vertical Separation Minimum between FL 290 and FL 410 Inclusive (Doc 9574).

2.5.2.10 Při letech, u nichž se uvažuje přistání za meteorologických podmínek pro let podle přístrojů (IMC), musí být letoun vybaven rádiovým vybavením způsobilým přijímat signály, které poskytují letounu navedení do bodu, z něhož může být provedeno přistání za podmínek letu za viditelnosti. Toto vybavení musí být schopné takové vedení zajišťovat na všech letištích, kde se uvažuje přistání za meteorologických podmínek pro let podle přístrojů a na všech stanovených náhradních letištích.

## HLAVA 2.6 – ÚDRŽBA LETOUNU

*Poznámka 1: Pro účely této hlavy výraz „letoun“ zahrnuje: pohonné jednotky, vrtule, letadlové celky, agregáty, přístroje, vybavení a zařízení, včetně nouzového vybavení.*

*Poznámka 2: Poradní materiál k požadavkům na zachování letové způsobilosti je obsažen v Airworthiness Manual (Doc 9760).*

*Poznámka 3: Státům se doporučuje, aby provedly zhodnocení rizika, jestliže schválení programu údržby není založeno na doporučeních pro údržbu zpracovaných držitelem typového osvědčení.*

**2.6.1 Odpovědnosti vlastníka za údržbu**

2.6.1.1 Vlastník, nebo v případě pronájmu nájemce, musí zajistit, že v souladu s postupy přijatelnými pro Stát zápisu do rejstříku:

- je letoun udržován ve stavu letové způsobilosti,
- provozní a nouzové vybavení nezbytné pro zamýšlený let je provozuschopné, a
- Osvědčení letové způsobilosti letounu je stále platné.

2.6.1.2 Vlastník nebo nájemce nesmí provozovat letoun, pokud není udržován a uvolňován do provozu podle systému, který je přijatelný pro Stát zápisu do rejstříku.

2.6.1.3 Pokud není uvolnění do provozu vydáno schválenou organizací k údržbě v souladu s Předpisem L 6/I, ust. 8.7, musí být osoba podepisující uvolnění do provozu držitelem průkazu způsobilosti vydaným v souladu s Předpisem L 1.

2.6.1.4 Vlastník nebo nájemce musí zajistit, že údržba letounu je prováděna v souladu s programem údržby, který je přijatelný pro Stát zápisu do rejstříku.

**2.6.2 Záznamy údržby**

2.6.2.1 Vlastník letounu, nebo v případě pronájmu nájemce, musí zajistit, že po období uvedená v ust. 2.6.2.2 jsou uchovávány následující záznamy:

- celkové doby provozu letounu (hodiny, kalendářní dny a cykly, dle vhodnosti) a všech letadlových celků s omezenou životností,
- aktuálního stavu vyhovění všem závazným informacím pro zachování letové způsobilosti,
- příslušných podrobností o modifikacích a opravách,
- doby provozu (hodiny, kalendářní dny a cykly, dle vhodnosti) od poslední generální opravy letounu nebo jeho letadlových celků podléhajících závazné životnosti do generální opravy,

- aktuálního stavu vyhovění letounu požadavkům programu údržby, a
- podrobných záznamů údržby, které prokazují, že byly splněny všechny požadavky pro podepsání uvolnění do provozu.

2.6.2.2 Záznamy uvedené v ust. 2.6.2.1 a) až e) musí být uchovávány nejméně 90 dnů od doby, kdy byla jednotka, k níž se vztahují, trvale vyřazena z provozu a záznamy uvedené v ust. 2.6.2.1 f) alespoň jeden rok po podepsání uvolnění do provozu.

2.6.2.3 V případě dočasné změny vlastníka nebo nájemce musí být záznamy zpřístupněny novému vlastníkovi nebo nájemci. V případě každé trvalé změny vlastníka nebo nájemce musí být záznamy převedeny na nového vlastníka nebo nájemce.

*Poznámka 1: Záznamy údržby a související dokumentace, jiné než platné osvědčení letové způsobilosti, není třeba mít během letu na palubě.*

*Poznámka 2: To, co by se v kontextu ust. 2.6.2.3 mělo posoudit jako dočasná změna vlastníka nebo nájemce, závisí na Státu zápisu do rejstříku, vzhledem k potřebě provádět kontroly záznamů, které budou závislé na jejich zpřístupnění a možnosti provádět jejich aktualizaci.*

**2.6.3 Modifikace a opravy**

Všechny modifikace a opravy musí vyhovět požadavkům na letovou způsobilost, které jsou přijatelné pro Stát zápisu do rejstříku. Musí být stanoveny postupy, které zajistí uchování zásadních údajů podporujících vyhovění požadavkům na letovou způsobilost.

**2.6.4 Uvolnění do provozu**

2.6.4.1 Uvolnění do provozu musí být vyplněno a podepsáno způsobem předepsaným Státem zápisu do rejstříku, aby se osvědčilo, že provedené práce údržby byly dokončeny uspokojivě a v souladu s údaji a postupy přijatelnými pro Stát zápisu do rejstříku.

2.6.4.2 Uvolnění do provozu musí obsahovat osvědčení, včetně:

- základních informací o provedené údržbě,
- datum dokončení provedené údržby,
- je-li to použitelné, identifikace schválené organizace k údržbě, a
- totožnosti oprávněné osoby nebo oprávněných osob, které podepisují uvolnění do provozu.

ČR:

jednotlivého letounu znovu určena vážením,  
jestliže došlo ke:

## 2.6.5 Periodické určování hmotnosti

Od 1.1.2010 musí být u každého jednotlivého letounu před prvním uvedením do provozu a dále v pravidelných intervalech 6 let určována hmotnost a poloha těžiště vážením. Kromě toho musí být hmotnost a poloha těžiště každého

- a) změně prázdné hmotnosti o více než 0,5 % maximální vzletové hmotnosti,
- b) změna polohy těžiště prázdného letounu o více než 0,5 % SAT.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO



## HLAVA 2.7 – LETOVÁ POSÁDKA LETOUNU

**2.7.1 Složení letové posádky**

Počet a složení členů letové posádky nesmí být menší, než je stanoveno v Letové příručce nebo jiném dokumentu souvisejícím s osvědčením letové způsobilosti.

**2.7.2 Kvalifikace****2.7.2.1 Velitel letadla se musí:**

- a) ujistit, že každý člen letové posádky je držitelem platného průkazu způsobilosti vydaného Státem zápisu do rejstříku nebo je-li vydán jiným smluvním státem ICAO, má uznanou platnost Státem zápisu do rejstříku,
- b) ujistit, že členové posádky jsou náležitě kvalifikováni,
- c) přesvědčit o tom, že si členové letové posádky udržují svou způsobilost.

2.7.2.2 Velitel letadla vybaveného palubním protisrážkovým systémem (ACAS II) musí zajistit, že každý člen letové posádky absolvoval odpovídající výcvik ke kvalifikaci v používání vybavení ACAS II a vyhýbání se srážkám.

*Poznámka 1: Postupy pro používání vybavení ACAS II jsou stanoveny v Předpisu L 8168, Poradní informace pro výcvik pilotů jsou obsaženy v Předpisu L 8168, Dodatku A k Části III, Dílu 3, Hlavě 3 „ACAS II metodika výcviku pilotů“.*

*Poznámka 2: Vhodný výcvik, který je přijatelný pro Stát a který se týká kvalifikace v používání vybavení ACAS II a vyhýbání se srážkám, může být prokázán, například:*

- a) *držením typové kvalifikace na letoun vybavený systémem ACAS II, v případě, že jsou provoz a používání systému ACAS II zahrnuty do osnovy pro výcvik typové kvalifikace; nebo*
- b) *držením dokumentu vydaného organizací pro výcvik a nebo osobou oprávněnou Státem k provádění pilotního výcviku v používání systému ACAS II, který prokazuje, že držitel absolvoval výcvik v souladu s poradními informacemi uvedenými v Poznámce 1 výše; nebo*
- c) *obsáhlou předletovou instruktáží provedenou pilotem, který absolvoval výcvik v používání systému ACAS II v souladu s poradními informacemi uvedenými v Poznámce 1.*

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

## HLAVA 2.8 – PŘÍRUČKY, DENÍKY A ZÁZNAMY

*Poznámka: Následující dokumentace souvisí s tímto Předpisem, ale není uvedena v této hlavě: Záznamy údržby – viz ust. 2.6.2.*

**2.8.1 Letová příručka**

*Poznámka: Letová příručka letounu obsahuje informace stanovené Předpisem L 8.*

Letová příručka letounu musí být aktualizována začleněním změn, které Stát zápisu do rejstříku určil jako závazné.

**2.8.2 Palubní deník**

2.8.2.1 Palubní deník ve kterém jsou zapsány podrobnosti o letounu, jeho posádce a každém letu, musí být udržován pro každý letoun.

2.8.2.2 Palubní deník letounu by měl obsahovat následující položky:

- a) státní příslušnost letounu a poznávací značku,
- b) datum,

- c) jména členů posádky a přidělené funkce,
- d) místa a časy odletu a přistání,
- e) účel letu,
- f) poznámky vztahující se k letu, a
- g) podpis velitele letadla.

**2.8.3 Záznamy o přepravovaném nouzovém vybavení a vybavení pro přežití**

Vlastník letounu nebo v případě pronájmu nájemce, musí mít pro okamžitou komunikaci se středisky koordinujícími záchranné práce pokaždé dostupné seznamy, které obsahují informace o nouzovém vybavení a vybavení pro přežití přepravovaném na palubě letounu. Informace musí zahrnovat, je-li to použitelné, počet, barvu a druh záchranných člunů a pyrotechniky, podrobnosti o zásobách nouzových zdravotnických prostředků, zásobě vody a druhu a kmitočtech přenosného nouzového radiového vybavení.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

**HLAVA 2.9 – BEZPEČNOST – OCHRANA PŘED PROTIPRÁVNÍMI ČINY****2.9.1 Ochrana před protiprávními činy**

Velitel letadla musí být odpovědný za ochranu letadla před protiprávními činy během jeho provozu.

*Poznámka: V souvislosti s touto hlavou je výraz „security (bezpečnost – ochrana před protiprávními činy)“ použit ve smyslu prevence protiprávních činů proti civilnímu letectví.*

**2.9.2 Hlášení protiprávních činů**

Velitel letadla musí, následně po protiprávním činu, podat o tomto činu hlášení určenému místnímu úřadu.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

## DOPLNĚK 2.1 – SVĚTELNÉ VYZNAČOVÁNÍ LETOUNŮ

(Viz ust. 2.4.8)

**1. Názvosloví**

Výrazy uvedené v tomto Doplněku mají následující význam:

**Brázdění vody (Making way)**

Letoun na hladině vody brázdí vodu, když pluje vůči ní určitou rychlostí.

**Horizontální rovina (Horizontal plane)**

Rovina procházející podélnou osou letounu a kolmá k rovině souměrnosti letounu.

**Ovladatelnost (Under command)**

Letoun je na hladině vody ovladatelný, když je schopen provádět obraty požadované Mezinárodními pravidly pro zabránění srážkám na moři, za účelem vyhnutí se dalšímu plavidlu.

**Plavba (Under way)**

Letoun na hladině vody pluje, jestliže neuváznuje na dně nebo není upoután k nějakému pevnému předmětu na zemi nebo na vodě.

**Podélná osa letounu (Longitudinal axis of the aeroplane)**

Zvolená osa rovnoběžná se směrem letu při normální cestovní rychlosti procházející těžištěm letounu.

**Úhly krytí (Angles of coverage)**

- Úhel krytí A je tvořen dvěma protínajícími se vertikálními rovinami svírajícími úhly  $70^\circ$  doprava a  $70^\circ$  doleva, s vertikální rovinou procházející podélnou osou při pohledu na zád' letounu ve směru podélné osy.
- Úhel krytí F je tvořen dvěma protínajícími se vertikálními rovinami svírajícími úhly  $110^\circ$  doprava a  $110^\circ$  doleva, s vertikální rovinou procházející podélnou osou při pohledu na před' letounu ve směru podélné osy.
- Úhel krytí L je tvořen dvěma protínajícími se vertikálními rovinami, z nichž jedna je rovnoběžná s podélnou osou letounu a druhá s ní svírá úhel  $110^\circ$  doleva od první při pohledu na před' letounu ve směru podélné osy.
- Úhel krytí R je tvořen dvěma protínajícími se vertikálními rovinami, z nichž jedna je rovnoběžná s podélnou osou letounu a druhá s ní svírá úhel  $110^\circ$  doprava od první při pohledu na před' letounu ve směru podélné osy.

**Vertikální roviny (Vertical planes)**

Roviny kolmé k horizontální rovině.

**Viditelný (Visible)**

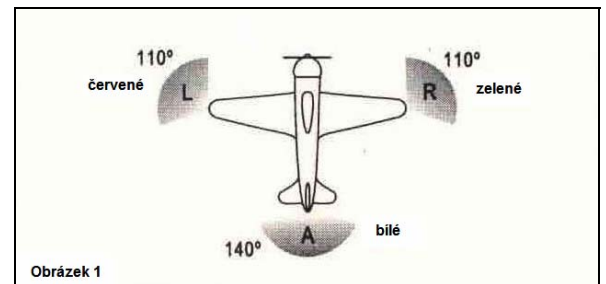
Viditelný za tmavé noci při jasném ovzduší.

**2. Vyznačení polohovými světly za letu**

*Poznámka:* níže uvedená světla jsou určena ke splnění požadavků Předpisu L 2 pro polohová světla.

Následující necloněná polohová světla musí být viditelná tak, jak je znázorněno na Obrázku 1:

- červeným světlem vyzařovaným nad a pod horizontální rovinu v úhlu krytí L,
- zeleným světlem vyzařovaným nad a pod horizontální rovinu v úhlu krytí R,
- bílým světlem vyzařovaným nad a pod horizontální rovinu dozadu v úhlu krytí A.

**3. Vyznačení světly na vodě****3.1 Všeobecně**

*Poznámka:* zde uvedená světla jsou určena ke splnění požadavků Předpisu L 2 pro světelné vyznačení letounů na vodě.

Mezinárodní pravidla pro zabránění srážkám na moři požadují, aby byla za následujících okolností rozsvícena různá světla:

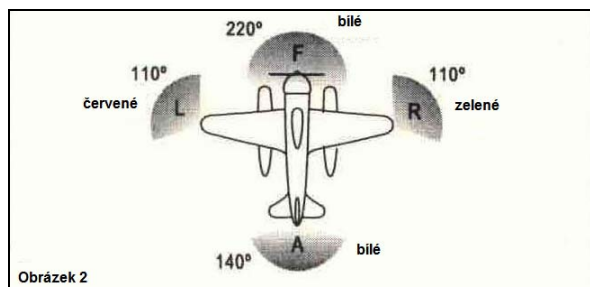
- při plavbě,
- při vlečení jiného plavidla nebo letounu,
- je-li letoun vlečen,
- není-li ovladatelný a nebrázdí-li vodu,
- brázdí-li vodu, ale není-li ovladatelný,
- kotví-li,
- při uváznutí na dně.

Dále jsou popsána světla požadovaná pro letouny v jednotlivých případech.

**3.2 Při plavbě**

Letoun musí být vyznačen necloněnými světly stálé intenzity tak, jak je znázorněno na Obrázku 2:

- červeným světlem vyzařovaným nad a pod horizontální rovinu v úhlu krytí L,
- zeleným světlem vyzařovaným nad a pod horizontální rovinu v úhlu krytí R,
- bílým světlem vyzařovaným nad a pod horizontální rovinu dozadu v úhlu krytí A, a
- bílým světlem vyzařovaným v úhlu krytí F.

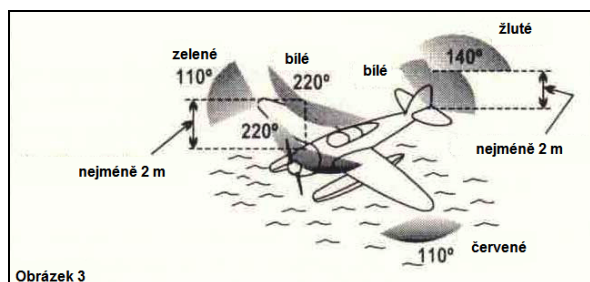


Světla popsaná v bodech a), b) a c) by měla být viditelná na vzdálenost nejméně 3,7 km (2 NM). Světlo popsané v bodě d) by mělo být viditelné na vzdálenost nejméně 9,3 km (5 NM), pokud je upevněno na letounu o délce 20 m nebo větší nebo viditelné na vzdálenost nejméně 5,6 km (3 NM), pokud je upevněno na letounu o délce menší než 20 m.

### 3.3 Při vlečení jiného plavidla nebo letounu

Letoun musí být vyznačen necloněnými světly stálé intenzity tak, jak je znázorněno na Obrázku 3:

- světly popsanými v ust. 3.2,
- druhým světlem majícím stejnou charakteristiku jako světlo popsané v ust. 3.2 d) a upevněné svisle nejméně 2 m nad nebo pod ním,
- žlutým světlem majícím jinak stejnou charakteristiku jako světlo popsané v ust. 3.2 c) a upevněné nejméně 2 m svisle nad ním.

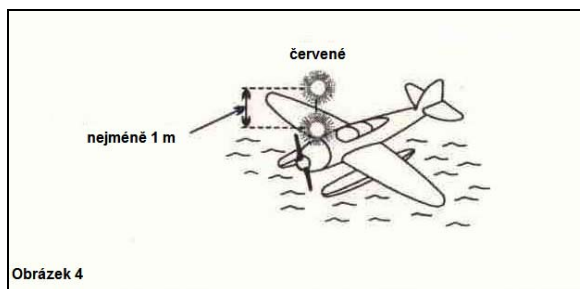


### 3.4 Je-li letoun vlečen

Necloněná světla stálé intenzity popsaná v ust. 3.2 a), b) a c).

### 3.5 Není-li ovladatelný a nebrzdí-li vodu

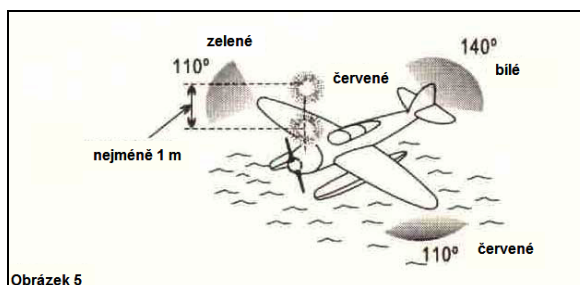
Jak je znázorněno na Obrázku 4, dvě červená světla stálé intenzity umístěná na nejlépe viditelném místě, svisle nad sebou a alespoň 1 m od sebe vzdálená a takové povahy, aby byla viditelná ve všech směrech do vzdálenosti nejméně 3,7 km (2 NM).



### 3.6 Brzdí-li vodu, ale není-li ovladatelný

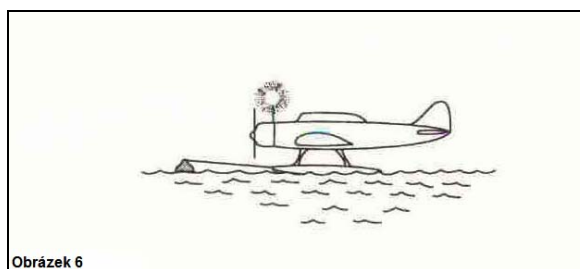
Jak je znázorněno na Obrázku 5, světla popsaná v ust. 3.5 a navíc světla popsaná v ust. 3.2 a), b) a c).

*Poznámka:* Označení světly předepsané v ust. 3.5 a 3.6 musí být považováno ostatními letadly za signály, že letoun, který je jimi označen, není ovladatelný a nemůže se tedy vyhnout. Tato světla nejsou signály letounů v tísni, vyžadujících pomoc.

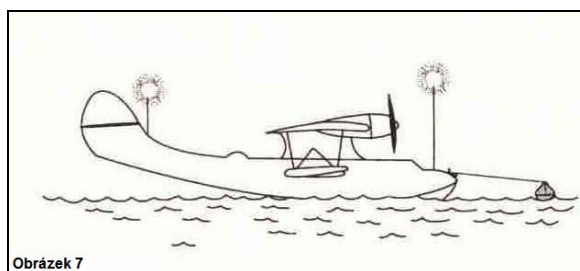


### 3.7 Kotví-li

- Bílé světlo stálé intenzity (Obrázek 6) viditelné ze všech směrů ve vzdálenosti nejméně 3,7 km (2 NM) a umístěné tak, aby bylo nejlépe vidět, jestliže je celková délka menší než 50 m.



- Bílé přední světlo stálé intenzity a bílé zadní světlo stálé intenzity (Obrázek 7) viditelná ze všech směrů ve vzdálenosti nejméně 5,6 km (3 NM) a umístěná tak, aby byla nejlépe vidět, jestliže je celková délka rovná nebo větší než 50 m.





- c) Bílé světlo stálé intenzity na každé straně (Obrázek 8 a 9) k označení maximálního rozpětí, viditelné, pokud je to proveditelné, ze všech směrů do vzdálenosti nejméně 1,9 km (1 NM), je-li rozpětí letounu 50 m nebo větší.



### 3.8 Uvázne-li na dně

Světla předepsaná v ust. 3.7 a dále dvě červená světla stálé intenzity ve svislé řadě, nejméně 1 m od sebe umístěná tak, aby byla viditelná všemi směry.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

**DOPLNĚK 2.2 – POŽADAVKY NA VÝKONNOST SYSTÉMU MĚŘENÍ VÝŠKY PRO PROVOZ VE VZDUŠNÉM PROSTORU, KDE SE POUŽÍVÁ SNÍŽENÉ MINIMUM VERTIKÁLNÍCH ROZSTUPŮ (RVSM)**

(Viz ust. 2.5.2.5)

1. Vzhledem ke skupinám letounů, které jsou formálně shodného návrhu a konstrukce, s ohledem na všechny podrobnosti, jež by mohly ovlivnit výkonnost letadla týkající se dodržování přesnosti výšky letu, musí být schopnost této výkonnosti taková, že celková vertikální chyba (TVE) pro skupinu letounů musí mít střední hodnotu ne větší než 25 m (80 ft) a musí mít standardní odchylku ne větší než  $28 - 0.013z^2$  pro  $0 \leq z \leq 25$ , kdy  $z$  je hodnota střední TVE v metrech, nebo  $92 - 0.004z^2$  pro  $0 \leq z \leq 80$ , kde  $z$  je hodnota ve stopách (ft). Navíc, složky TVE musí mít následující charakteristiky:

- a) střední chyba systému měření výšky (ASE) skupiny nesmí přesáhnout hodnotu 25 m (80 ft);
- b) součet absolutních hodnot střední ASE a třech standardních odchylek ASE nesmí přesáhnout 75 m (245 ft); a
- c) rozdíly mezi přesně danou letovou hladinou a indikovanou tlakovou nadmořskou výškou, kterou letoun právě letí, musí být souměrně okolo hodnoty 0 m, se standardní odchylkou ne

větší než 13,3 m (43,7 ft) a navíc, úbytek v četnosti odchylek s rostoucí hodnotou odchylky musí být alespoň exponenciální.

2. Vzhledem k letounům, pro které jsou charakteristiky draku a zastavěného systému měření výšky jedinečné a nemohou tak být klasifikovány jako letouny patřící do skupiny letounů odpovídající odstavci 1, musí být schopnost této výkonnosti týkající se dodržování přesnosti výšky letu taková, že složky TVE letounu mají následující charakteristiky:

- a) chyba systému měření výšky (ASE) nesmí přesáhnout hodnotu 60 m (200 ft) za všech podmínek letu; a
- b) rozdíly mezi přesně danou letovou hladinou a indikovanou tlakovou nadmořskou výškou, kterou letoun právě letí, musí být souměrně okolo hodnoty 0 m, se standardní odchylkou ne větší než 13,3 m (43,7 ft) a navíc, úbytek v četnosti odchylek s rostoucí hodnotou odchylky musí být alespoň exponenciální.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

**DOPLNĚK 2.3 – LETOVÉ ZAPISOVAČE**

(Poznámka – Viz Hlava 2.4, ust. 2.4.16)

Text tohoto doplňku obsahuje pokyny pro zástavbu letových zapisovačů na letounech. Letové zapisovače chráněné před nárazem tvoří jeden nebo větší počet z následujících systémů: zapisovače letových údajů (FDR), zapisovač hlasu v pilotním prostoru (CVR), zapisovač obrazu pilotního prostoru (AIR) a/nebo zapisovač komunikace datovým spojem (DLR). Lehké letové zapisovače tvoří jeden nebo větší počet z následujících systémů: systém záznamu údajů letadla (ADRS), systém záznamu zvuku v pilotním prostoru (CARS), systém záznamu obrazu pilotního prostoru (AIRS) a/nebo systém záznamu komunikace datovým spojem (DLRS).

**1. Všeobecné požadavky**

1.1 Schránky systémů letových zapisovačů musí:

- a) být opatřeny výraznou oranžovou nebo žlutou barvou;
- b) být opatřeny reflexním materiálem k usnadnění určení její polohy; a
- c) mít bezpečně připojeno automaticky aktivované zařízení pro určení polohy pod vodou.

1.2 Systémy letových zapisovačů musí být zastavěny tak, aby:

- a) pravděpodobnost poškození záznamů byla minimální;
- b) byly napájeny elektrickou energií ze sběrnice, která poskytuje maximální spolehlivost pro činnost systémů letových zapisovačů, aniž by byla ohrožena dodávka hlavním a nouzovým systémům;
- c) existovaly zvukové nebo vizuální prostředky ověřující správnou činnost systémů letových zapisovačů při předletové kontrole; a
- d) se zabránilo uvedení mazacího zařízení během letu nebo nárazem při nehodě, mají-li systémy letových zapisovačů zařízení na vymazávání záznamu.

1.3 Systémy letových zapisovačů musí při zkouškách metodami schválenými příslušným osvědčujícím úřadem prokázat způsobilost pracovat v extrémních podmínkách prostředí, pro které jsou navrženy.

1.4 Musí být zajištěny prostředky pro přesnou časovou synchronizaci záznamů systémů letových zapisovačů.

1.5 Výrobce systémů letových zapisovačů musí příslušnému osvědčujícímu úřadu poskytnout následující informace:

- a) provozní instrukce výrobce, omezení vybavení a postupy pro zástavbu; a
- b) zkušební protokoly výrobce.

**2. Zapisovač letových údajů (FDR)**

2.1 Zapisovač letových údajů musí začít zapisovat údaje dříve než se letoun začne pohybovat vlastní silou a musí je průběžně zaznamenávat až do chvíle, kdy už se letoun pohybovat vlastní silou nemůže.

2.2 Zaznamenávané parametry

2.2.1 Zapisovače letových údajů musí být, v závislosti na počtu zaznamenávaných parametrů, klasifikovány jako Typ I, Typ IA a Typ II.

2.2.2 Parametry, které splňují požadavky na FDR jsou uvedeny v následujících odstavcích. Počet zaznamenávaných parametrů závisí na složitosti letounu. Parametry uvedené bez hvězdičky (\*) jsou závazné parametry, které musí být zaznamenány bez ohledu na složitost letounu. Navíc, parametry označené hvězdičkou (\*) musí být zaznamenány, jestliže je zdroj informačních údajů využíván systémy letounu nebo letovou posádkou pro jeho provoz. Tyto parametry mohou být nicméně nahrazeny jinými s ohledem na typ letounu a charakteristiky záznamového vybavení.

2.2.2.1 Následující parametry musí splnit požadavky pro dráhu letu a rychlost:

- Tlaková nadmožská výška
- Indikovaná rychlost nebo kalibrovaná rychlost letu,
- Poloha vzduch-země a snímač polohy vzduch-země na každé noze podvozku, je-li to možné,
- Celková teplota vzduchu nebo teplota venkovního vzduchu
- Kurz (základní informace letové posádky)
- Normálové zrychlení
- Příčné zrychlení
- Podélné zrychlení (hlavní osy)
- Čas nebo vztažný počet časových hodnot
- Navigační údaje\*: úhel snosu, rychlost větru, směr větru, zemská šířka/zemská délka
- Traťová rychlost \*
- Výška podle radiovýškoměru \*

2.2.2.2 Následující parametry musí splnit požadavky pro letovou polohu:

- Podélný sklon
- Příčný náklon

- Úhel azimutu nebo úhel skluzu \*
- Úhel náběhu \*

2.2.2.3 Následující parametry musí splnit požadavky pro výkon motoru:

- Tah motoru/výkon: Hnací tah/výkon na každém motoru, poloha páky ovládní tahu/výkonu v pilotním prostoru
- Stav obraceče tahu \*
- Povel pro změnu tahu motoru \*
- Požadovaný tah motoru \*
- Poloha odběrového (přepouštěcího) ventilu motoru \*
- Doplnující parametry motoru: EPR,  $N_1$ , indikovaná hladina vibrací,  $N_2$ , EGT, TLA, palivový průtokoměr, poloha ovladače uzavření paliva,  $N_3$  \*

2.2.2.4 Následující parametry musí splnit požadavky pro konfiguraci:

- Polohy trimu kormidel podélného sklonu
- Klapky\*: Poloha klapky na odtokové hraně, poloha ovladače v pilotním prostoru
- Sloty\*: Poloha klapky na náběžné hraně (sloty), poloha ovladače v pilotním prostoru
- Přistávací zařízení\*: Poloha přistávacího zařízení, ovladače přistávacího zařízení
- Poloha trimu směrového kormidla \*
- Poloha trimu příčného náklonu \*
- Vstupní poloha nastavení palubního ovladače trimu kormidel pro podélný sklon \*
- Vstupní poloha nastavení palubního ovladače trimu kormidel pro příčný náklon \*
- Vstupní poloha nastavení palubního ovladače trimu směrového kormidla \*
- Spoiler a aerodynamická brzda \* : Poloha spoileru, nastavení ovladače spoileru, poloha aerodynamické brzdy, nastavení ovladače aerodynamické brzdy
- Nastavení systému odmrazování a/nebo systému proti námraze \*
- Hydraulický tlak (každý systém) \*
- Množství paliva ve vyvažovací nádrži v těžišti \*
- Funkční stav AC sběrnice elektrické energie \*
- Funkční stav DC sběrnice elektrické energie \*
- Poloha přepouštěcího ventilu APU \*
- Vypočtená poloha těžiště \*

2.2.2.5 Následující parametry musí splnit požadavky pro provozní úkony:

- Výstrahy
- Primární polohy kormidel a primární zásahy pilota do řízení pro: klopení, klonění, zatáčení
- Přelety polohových návěstidel
- Nastavení kmitočtu každého navigačního přijímače
- Ruční klíčování rádiového vysílání a synchronizačního vztahu CVR/FDR
- Autopilot/Automatický tah/AFCS režim a funkční stav zapnutí \*
- Nastavení na tlakovém výškoměru: první a druhý pilot \*
- Nastavená nadmořská výška (všechny pilotem volitelné režimy provozu) \*
- Nastavená rychlost (všechny pilotem volitelné režimy provozu) \*
- Nastavení Machova čísla (všechny pilotem volitelné režimy provozu) \*
- Nastavená vertikální rychlost (všechny pilotem volitelné režimy provozu) \*
- Nastavený kurz (všechny pilotem volitelné režimy provozu) \*
- Nastavená dráha letu (všechny pilotem volitelné režimy provozu); Kurz/DSTRK, úhel dráhy letu \*
- Nastavená výška rozhodnutí \*
- Režim zobrazení na EFIS (elektronický systém letových přístrojů): První a druhý pilot \*
- Režim zobrazení na multifunkčním/motorovém/ signalizačním displeji \*
- GPWS/TAWS/GCAS funkční stav: Nastavení režimu zobrazení terénu, včetně funkčního pokrytí stavu, výstražného hlášení terénu, obojího varování výstrah a návěstí, poloh zapnuto/vypnuto \*
- Výstražná soustava nízkého tlaku: Hydraulického tlaku, pneumatického tlaku \*
- Porucha počítače \*
- Ztráta přetlaku v kabině \*
- TCAS/ACAS (protisrážkový systém / palubní protisrážkový systém) \*
- Detekce námrazy \*
- Výstraha vibrací u každého motoru \*
- Výstraha na překročení teplot u každého motoru \*

- Výstraha na nízký tlak oleje u každého motoru \*
- Výstraha na překročení otáček u každého motoru \*
- Výstraha na stříh větru \*
- Ochrana proti přetažení, mechanický signalizátor přetažení a aktivace potlačení \*
- Všechny síly působící na řídicí v pilotním prostoru: Volant řízení, sloupek řízení, pedály směrového kormidla \*
- Vertikální odchylky: ILS sestupové dráhy, výšky MLS, dráhy přiblížení GNSS \*
- Horizontální odchylky: ILS kurzového majáku, azimutu MLS, dráhy přiblížení GNSS \*
- Vzdálenosti DME 1 a 2 \*
- Údaje základních navigačních systémů\*; GNSS, INS, VOR/DME, MLS, Loran C, ILS
- Brzdy\*: Tlak v levé a pravé brzdě, poloha levého a pravého brzdového pedálu
- Časové údaje \*
- Značka pro označení události \*
- Použití HUD \*
- Zapnutí/vypnutí průhledového zobrazovače \*

*Poznámka 1: Poradenský materiál související s parametry, včetně rozsahu, vzorkování, přesnosti a rozlišení, je obsažen v EUROCAE ED-112 Minimum Operational Performance Specification (MOPS) for Crash Protected Airborne Recorder Systems nebo rovnocenných dokumentech.*

*Poznámka 2: Není třeba, aby letouny, jimž bylo individuální osvědčení letové způsobilosti vydáno před 1. lednem 2016, byly modifikovány tak, aby splňovaly poradenský materiál pro rozsah, vzorkování, přesnost a rozlišení, obsažený v tomto Doplněku.*

2.2.2.6 FDR Typ IA. Tento FDR musí být u příslušného letounu schopen zaznamenávat alespoň 78 parametrů z Tabulky 2.3-1.

2.2.2.7 FDR Typ I. Tento FDR musí být schopen zaznamenat u příslušného letounu alespoň prvních 32 parametrů uvedených z Tabulky 2.3-1.

2.2.2.8 FDR Typ II. Tento FDR musí být schopen zaznamenat u příslušného letounu alespoň prvních 15 parametrů uvedených z Tabulky 2.3-1.

2.2.2.9 Parametry, které splňují požadavky pro dráhu letu a rychlost a jsou zobrazovány pilotovi(pilotům), jsou uvedeny níže. Parametry uvedené bez hvězdičky (\*) jsou závazné parametry, které musí být zaznamenány. Parametry označené hvězdičkou (\*) musí být navíc zaznamenány, jestliže je zdroj informačních údajů pro parametry zobrazován pilotovi a je praktické je zaznamenat:

- Tlaková nadmořská výška
- Indikovaná vzdušná rychlost nebo kalibrovaná vzdušná rychlost
- Kurz (základní informace letové posádce)
- Podélný sklon
- Příčný náklon
- Tah motoru/výkon
- Poloha přistávacího zařízení \*
- Celková teplota vzduchu nebo teplota venkovního vzduchu \*
- Čas \*
- Navigační údaje: úhel snosu, rychlost větru, směr větru, zemská šířka/zemská délka \*
- Výška podle radiovýškoměru \*

### 2.3 Doplnující informace

2.3.1 FDR Typu II musí z důvodu cejchování navíc k 30minutové době záznamu, uchovat dostatečnou informaci z předchozího vzletu.

2.3.2 Měřící rozsah, interval záznamu a přesnost parametrů na zastaveném vybavení musí být ověřovány metodami schválenými příslušným osvědčujícím úřadem.

2.3.3 Dokumentace vztahující se k rozdělení parametrů, převodním rovnicím, pravidelnému cejchování a dalším informacím o provozuschopnosti/údržbě musí být udržována provozovatelem/vlastníkem. Dokumentace musí být vedena dostatečně, aby se zajistilo, že úřady zjišťující příčiny letecké nehody budou mít nezbytné informace pro čtení údajů v technických jednotkách.

## 3. Zapisovač hlasu v pilotním prostoru (CVR) a systém záznamu zvuku v pilotní prostoru (CARS)

### 3.1 Zaznamenávané signály

CVR a CARS musí začít zaznamenávat údaje dříve než se letoun začne pohybovat vlastní silou a musí je průběžně zaznamenávat až do chvíle, kdy už se letoun nemůže vlastní silou pohybovat. Navíc musí, v závislosti na dostupnosti elektrické energie, začít CVR a CARS zaznamenávat jakmile je to možné během kontrol v pilotním prostoru před tím, než jsou na začátku letu spuštěny motory, až do chvíle, kdy probíhají kontroly v pilotním prostoru, následované bezprostředně po vypnutí motorů na konci letu.

3.1.1 CVR musí na 4 nebo více samostatných kanálech zaznamenávat alespoň:

- a) hlasovou komunikaci vysílanou nebo přijímanou z/v letounu pomocí radiostanice;
- b) zvukové prostředí v pilotním prostoru;

- c) hlasovou komunikaci členů letové posádky v pilotním prostoru prostřednictvím systému palubního telefonu letounu, je-li zastavěn;
- d) hlasové nebo akustické signály označující prostředky pro navigaci nebo přiblížení, vedené do náhlavní soupravy nebo reproduktoru; a
- e) digitální komunikaci s letovou provozní službou (ATS), pokud není zaznamenávána FDR.

3.1.2 CARS musí na 2 nebo více samostatných kanálech zaznamenávat alespoň:

- a) hlasovou komunikaci vysílanou nebo přijímanou z/v letounu pomocí radiostanice;
- b) zvukové prostředí v pilotním prostoru; a
- c) hlasovou komunikaci letové posádky v pilotním prostoru, která používá systém palubního telefonu, je-li zastavěn;

3.1.3 CVR musí být schopen zaznamenávat nejméně na 4 kanálech současně, s výjimkou CVR uvedeného v ust. 3.6.3.2.1.4. U CVR se záznamem na pásku musí CVR k zajištění přesné časové synchronizace mezi kanály zaznamenávat ve spřaženém režimu. Jestliže je používáno obousměrné uspořádání, musí být zachován spřažený režim a přidělení kanálů v obou směrech.

3.1.4 Kanály se musí přednostně přidělit takto:

- Kanál 1 - náhlavní souprava a raménkový mikrofon druhého pilota
- Kanál 2 - náhlavní souprava a raménkový mikrofon velitele letadla
- Kanál 3 - prostorový mikrofon
- Kanál 4 - časová reference a třetí a čtvrtá náhlavní souprava s raménkovým mikrofonem člena posádky, jsou-li použity.

*Poznámka 1: Kanál 1 je umístěn nejbližší ke spodní části záznamové hlavy.*

*Poznámka 2: Přednostní přidělování kanálů předpokládá použití běžných konvenčních mechanismů posuvu magnetické pásky a je to takto stanoveno, protože je větší nebezpečí poškození vnějších okrajů pásky než středu. Záměrem není vyloučit alternativní záznamová media, kde se taková omezení nemusejí použít.*

#### 4. Zapisovač obrazu pilotního prostoru (AIR)

##### 4.1 Třídy

4.1.1 AIR Třídy A snímá celkový obraz pilotního prostoru, aby poskytl doplňující údaje k obvykle používaným letovým zapisovačům.

*Poznámka 1: Aby bylo respektováno soukromí pilotů, měl by být snímán obraz pilotního prostoru, pokud je to proveditelné, navržen tak, aby nesnímal hlavu*

*a ramena členů letové posádky, sedících v obvyklé pracovní pozici.*

*Poznámka 2: Tento předpis neobsahuje žádnou právní úpravu pro AIR Třídy A.*

4.1.2 AIR Třídy B snímá zobrazovač zpráv z komunikace datovým spojem.

4.1.3 AIR Třídy C snímá přístroje a ovládací panely.

*Poznámka: AIR Třídy C může být uvažován jako prostředek pro zaznamenávání letových údajů v případě, že není záznam na FDR proveditelný nebo je spojený s nepřiměřenými finančními náklady, nebo v případě, že FDR není požadován.*

4.1.4 AIR musí začít zaznamenávat údaje dříve než se letoun začne pohybovat vlastní silou a musí je průběžně zaznamenávat až do chvíle, kdy už se letoun nemůže vlastní silou pohybovat. Navíc, v závislosti na dostupnosti elektrické energie, musí AIR začít zaznamenávat co nejdříve je to možné během kontrol v pilotním prostoru před tím, než jsou na začátku letu spuštěny motory, až do chvíle, kdy probíhají kontroly v pilotním prostoru, následované bezprostředně po vypnutí motorů na konci letu.

#### 5. Zapisovač komunikace datovým spojem (DLR)

##### 5.1 Zaznamenávané aplikace

5.1.1 Je-li na dráze letu letadla povoleno používání zpráv datovým spojem nebo je jejich prostřednictvím tato dráha řízena, musí být všechny zprávy datovým spojem zaznamenávány, a to jak vzestupným (do letadla), tak sestupným spojem (z letadla). Pokud je to proveditelné, musí být zaznamenán čas zobrazení zpráv letové posádce a odezev.

*Poznámka: Dostatečné informace k získání obsahu zpráv komunikace datovým spojem a čas zobrazení zpráv letové posádce jsou nutné k určení správného sledu událostí na palubě letadla.*

5.1.2 Musí být zaznamenány zprávy aplikací uvedených níže. Aplikace uvedené bez hvězdičky (\*) jsou závazné aplikace, které musí být zaznamenány s ohledem na složitost systému. Aplikace označené hvězdičkou (\*) musí být zaznamenány pouze je-li to proveditelné vzhledem ke struktuře systému.

- Schopnost zahájení přenosu údajů datovým spojem
- Komunikace datovým spojem mezi řídicím a pilotem
- Letecká informační služba – datovým spojem
- Automatický závislý přehledový systém – kontrakt
- Automatický závislý přehledový systém – vysílání \*
- Letecké provozní řízení \*



*Poznámka: Popis aplikací je uveden v Tabulce 2.3-2.*

## 6. Systém záznamu údajů letadla (ADRS)

### 6.1 Zaznamenávané parametry

ADRS musí být u příslušného letounu schopen zaznamenávat alespoň základní (E) parametry uvedené v Tabulce 2.3-3.

### 6.2 Doplnující informace

6.2.1 Měřicí rozsah, interval záznamu a přesnost parametrů na zastavěném vybavení jsou obvykle ověřovány metodami schválenými příslušným osvědčujícím úřadem.

6.2.2 Dokumentace vztahující se k rozdělení parametrů, převodním rovnicím, pravidelnému cejchování a dalším informacím o provozuschopnosti/údržbě musí být udržována provozovatelem/vlastníkem. Dokumentace musí být vedena dostatečně, aby se zajistilo, že úřady zjišťující příčinu letecké nehody budou mít nezbytné informace pro čtení údajů v technických jednotkách.

## 7. Prohlídky systémů letových zapisovačů

7.1 Před první letem daného dne musí být sledovány pomocí manuálních a/nebo automatických kontrol prvky vestavěné kontroly pro letové zapisovače a jednotku sběru letových údajů (FDAU), je-li zastavěna.

7.2 Roční prohlídky musí být provedeny takto:

- a) rozbor zaznamenaných údajů letových zapisovačů musí zajistit, že zapisovač pracuje správně po stanovenou dobu záznamu;
- b) rozbor FDR musí vyhodnotit jakost zaznamenaných údajů k určení toho, zda je podíl bitových chyb (včetně těch způsobených zapisovačem, jednotkou pro sběr údajů, zdrojem údajů na letounu a prostředky pro získání údajů ze zapisovače) v přijatelných mezích a určit povahu a rozložení chyb;
- c) záznamy z FDR za celý let musí být přezkoumány v technických jednotkách z důvodu vyhodnocení platnosti všech zaznamenaných parametrů. Zvláštní pozornost musí být věnována parametrům z jednoúčelových senzorů FDR. Parametry snímané ze sběrního elektrického systému letadla se nemusí

ověřovat, jestliže jejich provozuschopnost může být zjištěna jinými systémy letadla;

- d) odečítací zařízení musí mít nezbytné programové vybavení k věrnému převedení zaznamenaných hodnot do technických jednotek a k určení stavu časově nespojitých signálů;
- e) roční přezkoušení zaznamenaných signálů na CVR musí být provedeno přehráním záznamů CVR. Je-li zastavěn v letadle, musí CVR zaznamenat zkušební signály z každého zdroje v letadle a z příslušných vnějších zdrojů, aby se zajistilo, že všechny požadované signály splňují standardy srozumitelnosti;
- f) je-li to možné, musí být během roční prohlídky, z důvodu prokázání přijatelné srozumitelnosti signálu, přezkoušen vzorek záznamů CVR z letu; a
- g) roční přezkoušení zaznamenaných obrazů na AIR musí být provedeno přehráním záznamů AIR. Je-li zastavěn v letadle, musí AIR zaznamenat zkušební obrazy z každého zdroje v letadle a z příslušných vnějších zdrojů, aby se zajistilo, že všechny požadované obrazy splňují standardy pro jakost záznamu;

7.3 Systémy letových zapisovačů musí být považovány za neschopné provozu, jestliže dochází ke špatné jakosti údajů ve významném časovém úseku, k nesrozumitelnosti signálů nebo pokud je jeden nebo více povinných parametrů zaznamenáno nesprávně.

7.4 Zpráva z roční prohlídky musí být z důvodů sledování na požádání zpřístupněna regulačním úřadům.

### 7.5 Cejchování systému FDR:

- a) pro parametry, které jsou zaznamenány snímači určenými pouze pro FDR a nejsou kontrolovány jinými prostředky, musí být opětovné cejchování provedeno alespoň každých pět let nebo v souladu s doporučeními výrobce snímačů, k určení všech rozporů ve standardních technických postupech pro závazné parametry a k zajištění toho, že parametry jsou zaznamenávány v mezích cejchovacích tolerancí; a
- b) jsou-li parametry nadmořské výšky a rychlosti letu získávány z jednoúčelových senzorů FDR, musí být znovu cejchovány podle doporučení výrobce senzorů nebo nejméně každé dva roky.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

**Tabulka 2.3-1**  
**Poradenský materiál k parametrům zapisovaných zapisovači letových údajů**

Poř. číslo	Parametr	Rozsah měření	Maximální interval vzorkování a záznamu [s]	Meze přesnosti (vstup na snímači v porovnání s přepisem FDR)	Záznamové rozlišení
1	Čas (UTC, je-li dostupný, jinak vypočtený relativní čas nebo synchronizovaný čas GPS)	24 hodin	4	± 0,125 % za hod	1 s
2	Tlaková nadmořská výška	- 300 m (- 1000 ft) do maximálního schváleného dostupu letadla + 1500 m (+ 5000 ft)	1	± 30 m až ± 200 m (± 100 ft až ± 700 ft)	1,5 m (5 ft)
3	Indikovaná nebo kalibrovaná rychlost letu	95 km/h (50 kt) do maximální $v_{SO}$ (Pozn. 1) $v_{SO}$ do $\frac{1}{2} v_d$ (Pozn. 2)	1	± 5 % ± 3 %	1 kt (0,5 kt doporučeno)
4	Kurz (základní reference zobrazená letové posádce)	360°	1	± 2°	0,5°
5	Normálové zrychlení (Pozn. 3)	- 3 g až + 6 g	0,125	± 1 % maximálního rozsahu kromě chyby výchozího údaje ± 5 %	0,004 g
6	Podélný sklon	± 75° nebo použitelný rozsah, podle toho co je větší	0,25	± 2°	0,5°
7	Příčný sklon	± 180°	0,25	± 2°	0,5°
8	Klíčování rádiového vysílání	zapnuto-vypnuto (1 diskrétní)	1		
9	Výkon každého motoru (Pozn. 4)	celý rozsah	1 (na každý motor)	± 2 %	0,2 % celého rozsahu nebo rozlišení požadované pro provoz letadla
10*	Klapka na odtokové hraně a nastavení ovladače v pilotním prostoru	celý rozsah nebo každá diskrétní poloha	2	± 5 % nebo jako ukazatel pilota	0,5 % celého rozsahu nebo rozlišení požadované pro provoz letadla
11*	Klapka na náběžné hraně a nastavení ovladače v pilotním prostoru	celý rozsah nebo každá diskrétní poloha	2	± 5 % nebo jako ukazatel pilota	0,5 % celého rozsahu nebo rozlišení požadované pro provoz letadla
12*	Poloha obraceče tahu	zastavený, mezipoloha při přestavování a revers	1 (na každý motor)		
13*	Výběr rušiče vzlaku / aerodynamických brzd (výběr a poloha)	celý rozsah nebo každá diskrétní poloha	1	± 2 % pokud není výhradně požadována větší přesnost	0,2 % celého rozsahu
14	Teplota venkovního vzduchu	rozsah snímače	2	± 2 °C	0,3 °C
15*	Režim a stav zapojení autopilotu/ automatického tahu/ AFCS	vhodné kombinace diskrétních hodnot	1		
<i>Poznámka: Předchozích 15 parametrů splňuje požadavky pro FDR Typu II.</i>					
16	Podélné zrychlení (Pozn. 3)	± 1 g	0,25	± 0,015 g maximální rozsahu kromě 0,05 g chyby výchozího údaje	0,004 g
17	Příčné zrychlení (Pozn. 3)	± 1 g	0,25	± 0,015 g maximální rozsahu kromě 0,05 g chyby výchozího údaje	0,004 g
18	Zásahy pilota a/nebo poloha řídicích ploch – hlavní řídicí (klopení, klonění, zatáčení) (Pozn. 5) (Pozn. 3)	celý rozsah	0,25	± 2 % pokud není požadována větší přesnost	0,2 % celého rozsahu nebo dle zástavby
19	Poloha trimu klopení	celý rozsah	1	± 3 % pokud není požadována větší přesnost	0,3 % celého rozsahu nebo dle zástavby
20*	Výška podle radiovýškoměru	- 6 m do 750 m (- 20 ft do 2500 ft)	1	± 0,6 m (± 2 ft) nebo ± 3 % podle toho co je větší pod 150 m (500 ft) a ± 5 % nad 150 m (500 ft)	0,3 m (1 ft) pod výškou 150 m (500 ft) 0,3 m (1 ft) + 0,5 % celého rozsahu nad výškou 150 m (500 ft)

Poř. číslo	Parametr	Rozsah měření	Maximální interval vzorkování a záznamu [s]	Meze přesnosti (vstup na snímači v porovnání s přepisem FDR)	Záznamové rozlišení
21*	Odchylka od vertikálního paprsku (ILS/GPS/GLS sestupová rovina, MLS nadmořská výška, IRNAV/IAN vertikální odchylka)	rozsah signálu	1	± 3 %	0,3 % celého rozsahu
22*	Odchylka od horizontálního paprsku (kurzový maják ILS/GPS/GLS, MLS azimut, IRNAV/IAN odchylka v příčném směru)	rozsah signálu	1	± 3 %	0,3 % celého rozsahu
23	Přelet návěstidla	diskrétní	1		
24	Hlavní výstraha	diskrétní	1		
25	Nastavení kmitočtu každého NAV přijímače (Pozn. 6)	celý rozsah	4	v závislosti na zástavbě	
26*	Údaj o vzdálenosti DME 1 a DME 2 (včetně vzdálenosti k prahu dráhy (DLS) a vzdálenosti k bodu nezdařeného přiblížení (IRNAV/IAN)) Pozn. 6 a 7)	0 – 370 km (0 – 200 NM)	4	v závislosti na zástavbě	1852 m (1 NM)
27	Stav vzduch/země	diskrétní	1		
28*	Stav GPWS/TAWS/GCAS (výběr módu zobrazení terénu, včetně pop-up zobrazení) a (výstrahy při přiblížení k terénu, a to jak upozornění, tak varování a povely) a (poloha spínače zapnuto/vypnuto)	diskrétní	1		
29*	Úhel náběhu	celý rozsah	0,5	v závislosti na zástavbě	0,3 % celého rozsahu
30*	Hydraulika, každý systém (nízký tlak)	diskrétní	2		0,5 % celého rozsahu
31*	Navigační údaje (zeměpisná šířka/délka, traťová rychlost a úhel snosu) (Pozn. 8)	v závislosti na zástavbě	1	v závislosti na zástavbě	
32*	Poloha přístávacího zařízení a jeho ovladače	diskrétní	4	v závislosti na zástavbě	
<i>Poznámka: Předchozích 32 parametrů splňuje požadavky pro FDR Typu I.</i>					
33*	Traťová rychlost	v závislosti na zástavbě	1	údaje by měly být odečítány z nejpřesnějšího systému	1 kt
34	Brzdy (brzdý tlak v levé a pravé brzdě, poloha levého a pravého brzdového pedálu)	maximální měřitelný rozsah brzd, diskretní nebo celý rozsah	1	± 5 %	2 % celého rozsahu
35*	Doplňující parametry motoru (EPR, N <sub>1</sub> , indikovaná hladina vibrací, N <sub>2</sub> , EGT, TLA, průtok paliva, poloha ovladače uzavření paliva, N <sub>3</sub> )	v závislosti na zástavbě	Každý motor, každou sekundu	v závislosti na zástavbě	2 % celého rozsahu
36*	TCAS/ACAS (Provozní/Palubní výstražný protisrážkový systém)	diskrétně	1	v závislosti na zástavbě	
37*	Výstraha na stříh větru	diskrétně	1	v závislosti na zástavbě	
38*	Nastavení barometrického výškoměru (velitel letadla a druhý pilot)	v závislosti na zástavbě	64	v závislosti na zástavbě	0,1 mb (0,01 in-Hg)
39*	Nastavení nadmořské výšky (všechny pilotem volitelné provozní režimy)	v závislosti na zástavbě	1	v závislosti na zástavbě	dostatečné k tomu, aby se určilo nastavení posádkou
40*	Nastavení rychlosti (všechny pilotem volitelné provozní režimy)	v závislosti na zástavbě	1	v závislosti na zástavbě	dostatečné k tomu, aby se určilo nastavení posádkou
41*	Nastavení Machova čísla (všechny pilotem volitelné provozní režimy)	v závislosti na zástavbě	1	v závislosti na zástavbě	dostatečné k tomu, aby se určilo nastavení posádkou
42*	Nastavení vertikální rychlosti (všechny pilotem volitelné provozní režimy)	v závislosti na zástavbě	1	v závislosti na zástavbě	dostatečné k tomu, aby se určilo nastavení posádkou
43*	Nastavení kurzu (všechny pilotem volitelné provozní režimy)	v závislosti na zástavbě	1	v závislosti na zástavbě	dostatečné k tomu, aby se určilo nastavení posádkou

Poř. číslo	Parametr	Rozsah měření	Maximální interval vzorkování a záznamu [s]	Meze přesnosti (vstup na snímači v porovnání s přepisem FDR)	Záznamové rozlišení
44*	Nastavení dráhy letu (všechny pilotem volitelné provozní režimy) (kurz/DSTRK, úhel dráhy letu, dráha konečného přiblížení (IRNAV/IAN))		1	v závislosti na zástavbě	v závislosti na zástavbě
45*	Nastavení výšky rozhodnutí	v závislosti na zástavbě	64	v závislosti na zástavbě	dostatečné k tomu, aby se určilo nastavení posádkou
46*	Režim zobrazení EFIS (velitel letadla a druhý pilot)	diskrétní	4	v závislosti na zástavbě	
47*	Režim zobrazení na multifunkčním/motorovém/ signalizačním displeji	diskrétní	4	v závislosti na zástavbě	
48*	Funkční stav AC sběrnice elektrické energie	diskrétní	4	v závislosti na zástavbě	
49*	Funkční stav DC sběrnice elektrické energie	diskrétní	4	v závislosti na zástavbě	
50*	Poloha odpouštěcího ventilu motoru	diskrétní	4	v závislosti na zástavbě	
51*	Poloha odpouštěcího ventilu APU	diskrétní	4	v závislosti na zástavbě	
52*	Porucha počítače	diskrétní	4	v závislosti na zástavbě	
53*	Ovládání tahu motoru	v závislosti na zástavbě	2	v závislosti na zástavbě	2 % celého rozsahu
54*	Požadovaný tah motoru	v závislosti na zástavbě	4	v závislosti na zástavbě	2 % celého rozsahu
55*	Vypočtená poloha těžiště	v závislosti na zástavbě	64	v závislosti na zástavbě	1 % celého rozsahu
56*	Množství paliva ve vyvažovací nádrži v těžišti	v závislosti na zástavbě	64	v závislosti na zástavbě	1 % celého rozsahu
57*	Použití HUD	v závislosti na zástavbě	4	v závislosti na zástavbě	
58*	Zapnutí/vypnutí průhledového zobrazovače	v závislosti na zástavbě	1	v závislosti na zástavbě	
59*	Ochrana proti přetažení, mechanický vibrátor a aktivace potlačení	v závislosti na zástavbě	1	v závislosti na zástavbě	
60*	Údaje základních navigačních systémů (GNSS, INS, VOR/DME, MLS, Loran C, ILS)	v závislosti na zástavbě	4	v závislosti na zástavbě	
61*	Detekce námrazy	v závislosti na zástavbě	4	v závislosti na zástavbě	
62*	Výstraha vibrací u každého motoru	v závislosti na zástavbě	1	v závislosti na zástavbě	
63*	Výstraha na překročení teplot u každého motoru	v závislosti na zástavbě	1	v závislosti na zástavbě	
64*	Výstraha na nízký tlak oleje u každého motoru	v závislosti na zástavbě	1	v závislosti na zástavbě	
65*	Výstraha na překročení otáček u každého motoru	v závislosti na zástavbě	1	v závislosti na zástavbě	
66*	Poloha trimu směrového kormidla	celý rozsah	2	± 3 %, pokud není výhradně požadována vyšší přesnost	0,3 % celého rozsahu
67*	Poloha trimu příčného náklonu	celý rozsah	2	± 3 %, pokud není výhradně požadována vyšší přesnost	0,3 % celého rozsahu
68*	Úhel azimutu nebo úhel snosu	celý rozsah	1	± 5 %	0,5°
69*	Nastavení systému odmrazování a/nebo systému proti námraze	diskrétní	4		
70*	Hydraulický tlak (každý systém)	celý rozsah	2	± 5 %	100 psi
71*	Ztráta přetlaku v kabině	diskrétní	1		
72*	Vstupní poloha nastavení palubního ovladače trimu kormidel pro podélný sklon	celý rozsah	1	± 5 %	0,2 % celého rozsahu nebo dle zástavby
73*	Vstupní poloha nastavení palubního ovladače trimu kormidel pro příčný náklon	celý rozsah	1	± 5 %	0,2 % celého rozsahu nebo dle zástavby

Poř. číslo	Parametr	Rozsah měření	Maximální interval vzorkování a záznamu [s]	Meze přesnosti (vstup na snímači v porovnání s přepisem FDR)	Záznamové rozlišení
74*	Vstupní poloha nastavení palubního ovladače trimu směrového kormidla	celý rozsah	1	± 5 %	0,2 % celého rozsahu nebo dle zástavby
75*	Všechny síly působící na řídicí prvky v pilotním prostoru (volant řízení, sloupek řízení, pedály směrového kormidla)	celý rozsah (± 311 N (± 70 lbf), ± 378 N (± 85 lbf), ± 734 N (± 165 lbf))	1	± 5 %	0,2 % celého rozsahu nebo dle zástavby
76*	Značka pro označení události	diskrétní	1		
77*	Časové údaje	365 dní	64		
78*	ANP nebo EPE nebo EPU	v závislosti na zástavbě	4	v závislosti na zástavbě	

Poznámka: Předchozích 78 parametrů splňuje požadavky pro FDR Typu IA.

**Poznámky:**

- $V_{So}$  pádová rychlost nebo minimální rychlost ustáleného letu v přistávací konfiguraci; je uvedena v části „Zkratky a symboly“.
- $V_D$  návrhová rychlost strmého sestupného letu.
- Viz ust. 3.6.3.1.2.5, které navyšuje požadavky na zaznamenávané parametry.
- Zaznamenávat dostatečné vstupní údaje k určení výkonu.
- Pro letouny se systémy řízení, kde se pohyb řídicích ploch přenáší zpět do pilotova řízení, platí „nebo“. Pro letouny se systémy řízení, kde se pohyb řídicích ploch nepřenáší zpět do pilotova řízení, platí „a“. Pro letouny s rozdělenými řídicími plochami je přijatelná vhodná kombinace vstupů, místo zaznamenávání každé plochy odděleně.
- Je-li signál dostupný v digitálním formátu.
- Upřednostňovanou možností je záznam zeměpisné šířky a délky z INS nebo jiného navigačního systému.
- Jsou-li signály snadno dostupné.

Jestliže je k dispozici dodatečná záznamová kapacita, mělo by být zváženo zaznamenání následujících doplňkových informací:

a) provozní informace z elektronických zobrazovacích systémů jako jsou systém elektronických letových přístrojů (EFIS), elektronický centrální monitor letadla (ECAM) a indikace motoru a výstražný systém posádky (EICAS). Podle následujícího pořadí důležitosti:

- 1) parametry zvolené letovou posádkou týkající se požadované dráhy letu, např. nastavení barometrického tlaku, zvolené nadmořské výšky, zvolené rychlosti letu, výšky rozhodnutí a signalizace režimu a

připojení systému automatického řízení letu, pokud nejsou zaznamenávány z jiného zdroje;

- 2) volba/stav systému zobrazování, např.: SEKTOR, PLÁN, RŮŽICE, NAV, WXR, SDRUŽENÉ, KOPIE, atd.;
- 3) výstrahy a varování;
- 4) označení stránek zobrazovaných nouzových postupů a seznamů kontrol;

b) informace o zpomalení, včetně použití brzd pro účely vyšetřování vyjetí z dráhy při přistání nebo přerušených vzletů.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

**TABULKA 2.3-2**  
**Popis aplikací pro komunikaci datovým spojem**

Poř. číslo	Typ aplikace	Popis aplikace	Zaznamenávaný obsah
1	Schopnost zahájení přenosu údajů datovým spojem	Zahrnuje jakoukoliv aplikaci používanou pro přihlášení ke službě přenosu údajů datovým spojem nebo jeho zahájení. V rámci FANS-1/A a ATN (letecká telekomunikační síť) se využívají AFN (oznámení týkající se zařízení ATS) a aplikace „context management (CM)“, v uvedeném pořadí.	C
2	Komunikace datovým spojem mezi řídícím a pilotem	Zahrnuje jakoukoliv aplikaci používanou k výměně požadavků, letových povolení, pokynů a zpráv mezi letovou posádkou a řídícími letového provozu na zemi. V rámci FANS-1/A a ATN to zahrnuje aplikaci CPDLC. Zahrnuje také aplikace používané pro výměnu oceánských letových povolení (OCL) a povolení odletu (DCL), stejně jako pro doručení povolení k poždění pomocí datového spoje.	C
3	Přehled - adresný	Zahrnuje jakoukoliv přehledovou aplikaci, v které tvoří základ kontrakty pro doručování přehledových údajů. V rámci FANS-1/A a ATN to zahrnuje aplikaci automatického závislého přehledového systému (ADS-C). Pokud jsou údaje o zapisovaných parametrech hlášeny v rámci zprávy, musí být zaznamenány, pokud nejsou údaje ze stejného zdroje zapisovány zapisovačem letových údajů (FDR).	C
4	Letecké informace	Zahrnuje jakoukoliv službu používanou pro doručování leteckých informací ke konkrétnímu letadlu. To zahrnuje například informace D-METAR, D-ATIS, D-NOTAM a další textové údaje přenášené službou přenosu datovým spojem.	C
5	Přehled – letadlové rozhlasové vysílání	Zahrnuje systémy základního a zdokonaleného přehledu, stejně jako výstupní údaje ADS-B. Pokud jsou údaje o zapisovaných parametrech vysílaných z letounu hlášeny v rámci zprávy, musí být zaznamenány, pokud nejsou údaje ze stejného zdroje zapisovány FDR.	M *
6	Letecké provozní řízení (AOC)	Zahrnuje jakoukoliv aplikaci pro přenos nebo příjem údajů použitých pro účely AOC (v souladu s ICAO definicí AOC).	M *

Legenda:

C – zaznamenává se úplný obsah.

M – informace, které umožňují vzájemný vztah s jakýmkoliv souvisejícími záznamy uloženými mimo letoun.

\* – aplikace mají být zaznamenány pouze, je-li to proveditelné vzhledem ke struktuře systému.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

**TABULKA 2.3-3**  
**Poradenský materiál k parametrům zapisovaných systémy záznamu údajů letadla**

Poř. číslo	Název parametru	Kategorie parametru	Minimální rozsah záznamu	Maximální interval záznamu [s]	Minimální přesnost záznamu	Minimální rozlišení záznamu	Poznámky
1	Kurz (magnetický nebo skutečný)	R*	± 180°	1	± 2°	0,5°	* není-li dostupný, zaznamenejte rychlosti
2	Podélný sklon	E*	± 90°	0,25	± 2°	0,5°	* není-li dostupný, zaznamenejte rychlosti
3	Příčný náklon	E*	± 180°	0,25	± 2°	0,5°	* není-li dostupný, zaznamenejte rychlosti
4	Rychlost zatáčení	E*	± 300°/s	0,25	± 1 % + snos 360°/hod.	2°/s	* povinný, není-li dostupný kurz
5	Rychlost klopení	E*	± 300°/s	0,25	± 1 % + snos 360°/hod.	2°/s	* povinný, není-li dostupný podélný sklon
6	Rychlost klonění	E*	± 300°/s	0,25	± 1 % + snos 360°/hod.	2°/s	* povinný, není-li dostupný příčný náklon
7	Navigační systém: zeměpisná šířka/délka	E	Šířka: ± 90° Délka: ± 180°	2 (1 je-li to možné)	v závislosti na zástavbě (doporučeno 0,00015°)	0,00005°	
8	Navigační systém: odhadovaná chyba	E*	Dostupný rozsah	2 (1 je-li to možné)	v závislosti na zástavbě	v závislosti na zástavbě	* je-li dostupný
9	Navigační systém: nadmořská výška	E	-300 m (-1000 ft) až maximální schválená nadmořská výška dosažitelná letounem + 1500 m (5000 ft)	2 (1 je-li to možné)	v závislosti na zástavbě (doporučeno ± 15 m (± 50 ft))	1,5 m (5 ft)	
10	Navigační systém: Čas*	E	24 hodin	1	± 0,5 s	0,1 s	* je-li dostupný, upřednostňuje se UTC
11	Navigační systém: traťová rychlost	E	0 – 1000 kt	2 (1 je-li to možné)	v závislosti na zástavbě (doporučeno ± 5 kt)	1 kt	
12	Navigační systém: pásmo	E	0 – 360°	2 (1 je-li to možné)	v závislosti na zástavbě (doporučeno ± 2°)	0,5°	
13	Normálové zrychlení	E	- 3 g až + 6 g (*)	0,25 (0,125 je-li to možné)	v závislosti na zástavbě (doporučeno ± 0,09 g, kromě ± 0,45 g referenční chyby)	0,004 g	
14	Podélné zrychlení	E	± 1 g (*)	0,25 (0,125 je-li to možné)	v závislosti na zástavbě (doporučeno ± 0,015 g, kromě ± 0,05 g referenční chyby)	0,004 g	
15	Příčné zrychlení	E	± 1 g (*)	0,25 (0,125 je-li to možné)	v závislosti na zástavbě (doporučeno ± 0,015 g, kromě ± 0,05 g referenční chyby)	0,004 g	
16	Vnější statický tlak (nebo tlaková nadmořská výška)	R	34,4 mb (3,44 in-Hg) až 310,2 mb (31,02 in-Hg) nebo dostupný rozsah snímače	1	v závislosti na zástavbě (doporučeno ± 1 mb (0,1 in-hg) nebo ± 30 m (± 100 ft) až ± 210 m (±	0,1 mb (0,01 in-hg) nebo 1,5 m (5 ft)	

Poř. číslo	Název parametru	Kategorie parametru	Minimální rozsah záznamu	Maximální interval záznamu [s]	Minimální přesnost záznamu	Minimální rozlišení záznamu	Poznámky
					700 ft))		
17	Teplota vnějšího vzduchu (nebo celková teplota vzduchu)	R	- 50 °C až + 90 °C nebo dostupný rozsah snímače	2	v závislosti na zástavbě (doporuč. $\pm 2$ °C)	1 °C	
18	Indikovaná rychlost letu	R	V závislosti na zastavěném zobrazovacím měřicím systému pilota nebo dostupném rozsahu snímače	1	v závislosti na zástavbě (doporučeno $\pm 3$ %)	1 kt (doporuč. 0,5 kt)	
19	Otáčky motoru	R	Celý rozsah, včetně režimu překročení otáček	každý motor, každou sekundu	v závislosti na zástavbě	0,2 % celého rozsahu	
20	Tlak oleje v motoru	R	Celý rozsah	každý motor, každou sekundu	v závislosti na zástavbě (doporučeno 5 % celého rozsahu)	2 % celého rozsahu	
21	Teplota oleje v motoru	R	Celý rozsah	každý motor, každou sekundu	v závislosti na zástavbě (doporučeno 5 % celého rozsahu)	2 % celého rozsahu	
22	Průtok nebo tlak paliva	R	Celý rozsah	každý motor, každou sekundu	v závislosti na zástavbě	2 % celého rozsahu	
23	Plnicí tlak	R	Celý rozsah	každý motor, každou sekundu	v závislosti na zástavbě	0,2 % celého rozsahu	
24	Tah motoru/ výkon/ parametry kroučícího momentu požadované k určení hnacího (celkového) tahu/výkonu*	R	Celý rozsah	každý motor, každou sekundu	v závislosti na zástavbě	0,1 % celého rozsahu	* musí být zaznamenány dostatečné parametry, např. kompresní poměr/N1 nebo kroučící moment/Np, co je vhodné, aby se určil výkon jak při normálním, tak obráceném tahu. Měly by být stanoveny tolerance pro překročení otáček motoru.
25	Otáčky generátoru plynu (Ng)	R	0 – 150 %	každý motor, každou sekundu	v závislosti na zástavbě	0,2 % celého rozsahu	
26	Otáčky volné turbíny (Nf)	R	0 – 150 %	každý motor, každou sekundu	v závislosti na zástavbě	0,2 % celého rozsahu	
27	Teplota chladicí kapaliny	R	Celý rozsah	1	v závislosti na zástavbě (doporučeno $\pm 5$ °C)	1 °C	
28	Základní napětí	R	Celý rozsah	každý motor, každou sekundu	v závislosti na zástavbě	1 V	
29	Teplota hlavy válce	R	Celý rozsah	každý válec, každou sekundu	v závislosti na zástavbě	2 % celého rozsahu	
30	Nastavení vztlakových klapek	R	Celý rozsah nebo každá samostatná poloha	2	v závislosti na zástavbě	0,5°	
31	Nastavení hlavních řídicích ploch	R	Celý rozsah	0,25	v závislosti na zástavbě	0,2 % celého rozsahu	



Poř. číslo	Název parametru	Kategorie parametru	Minimální rozsah záznamu	Maximální interval záznamu [s]	Minimální přesnost záznamu	Minimální rozlišení záznamu	Poznámky
32	Množství paliva	R	Celý rozsah	4	v závislosti na zástavbě	1 % celého rozsahu	
33	Teplota výstupních plynů	R	Celý rozsah	každý motor, každou sekundu	v závislosti na zástavbě	2 % celého rozsahu	
34	Záložní napětí	R	Celý rozsah	každý motor, každou sekundu	v závislosti na zástavbě	1 V	
35	Nastavení vyvažovací plošky	R	Celý rozsah nebo každá samostatná poloha	1	v závislosti na zástavbě	0,3 % celého rozsahu	
36	Poloha přistávacího zařízení	R	Každá samostatná poloha*	každá část přistávacího zařízení, každé 2 s	v závislosti na zástavbě		* je-li to možné, zaznamenat polohu zasunuté a polohu vyjštěně a polohu vysunuté a zajištěně
37	Nové/ unikátní vlastnosti letadla	R	Dle požadavků	dle požadavků	dle požadavků	dle požadavků	

## Legenda:

E – základní parametry.

R – doporučené parametry.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

## DODATEK 2.A – ZÁSoba A POUŽITÍ KYSLÍKU

(Doplňující ust. 2.2.3.8)

**Úvod**

Výkonnost členů posádky a dobrý stav cestujících během letů v těch nadmořských výškách, kde nedostatek kyslíku může způsobit zhoršení schopností, mají zásadní význam. Výzkumy provedené ve výškových komorách nebo vystavení horským výškám ukazují, že lidská snášenlivost by se mohla vztahovat k dané nadmořské výšce a době vystavení. Tímto tématem se podrobně zabývá *Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984)*. Vzhledem k výše uvedenému a potřebě poskytnout veliteli letadla další pomoc při zajišťování dodávky kyslíku určené ust. 2.2.3.8 tohoto Předpisu, se považují za důležité následující pokyny, které berou v úvahu požadavky stanovené už v Předpisu L 6/I.

**1. Dodávka kyslíku**

1.1 Let v nadmořských výškách, v nichž bude atmosférický tlak v prostorech pro osoby na palubě nižší než 700 hPa, by neměl být zahájen, jestliže není na palubě přepravována dostatečná zásoba kyslíku k dýchání pro:

- a) všechny členy posádky a alespoň 10 % cestujících po jakémkoliv časové období přesahující 30 minut, kdy bude tlak v prostorech, kde se nacházejí, mezi 700 hPa a 620 hPa, a
- b) všechny členy posádky a cestující po jakémkoliv časové období, kdy bude tlak v prostorech, kde se nacházejí, nižší než 620 hPa.

1.2 Let letounu s přetlakovou kabinou by neměl být zahájen, pokud není na palubě přepravováno dostatečné množství kyslíku k dýchání odpovídající okolnostem prováděného letu, pro dodávku všem členům posádky a cestujícím v případě ztráty

přetlaku, a to po jakémkoliv časové období, kdy by byl atmosférický tlak v prostorech, kde se nacházejí, nižší než 700 hPa. Navíc, je-li letoun provozován v nadmořských výškách, v nichž je atmosférický tlak nižší než 376 hPa nebo je-li provozován ve výškách, v nichž je atmosférický tlak vyšší než 376 hPa a nemůže během 4 minut provést bezpečně sestup do nadmořské výšky, v níž je atmosférický tlak roven 620 hPa, musí zásoba kyslíku na palubě poskytnout dodávku kyslíku osobám v prostoru pro cestující po dobu nejméně 10 minut.

**2. Použití kyslíku**

2.1 Všichni členové letové posádky zapojení do výkonu povinností zásadních pro bezpečný provoz letounu za letu, by měli nepřetržitě používat kyslík k dýchání, kdykoliv převažují okolnosti, které nezbytně vyžadují dodávku kyslíku v souladu s ust. 1.1 nebo 1.2.

2.2 Všichni členové letové posádky letounu s přetlakovou kabinou, který je provozován nad nadmořskou výškou, v níž je atmosférický tlak nižší než 376 hPa, by měli mít na svém pracovním místě dostupný takový druh dýchací masky, která umožňuje rychlé nasazení a která bude připravena okamžitě dodávat kyslík.

*Poznámka: Přibližné nadmořské výšky ve Standardní atmosféře, které odpovídají hodnotám absolutního tlaku uvedeným v tomto textu, jsou následující:*

Absolutní tlak	metry	ft
700 hPa	3 000	10 000
620 hPa	4 000	13 000
376 hPa	7 600	25 000

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

## DÍL 3 – VELKÉ A PROUDOVÉ LETOUNY

## HLAVA 3.1 – PŮSOBNOST

3.1.1 Požadavky Dílu 2 a současně Dílu 3 tohoto předpisu platí pro provoz všeobecného letectví prováděný:

- a) letouny s maximální schválenou vzletovou hmotností větší než 5 700 kg; nebo
- b) letouny vybavenými jedním nebo více proudovými motory.

3.1.2 Provoz, do kterého je zapojen letoun s konfigurací s počtem sedadel pro cestující větším než 9, by měl být prováděn v souladu s Dílem 3.

*Poznámka: Působnost ust. 3.1 nebrání provozovateli všeobecného letectví v uplatňování požadavků Dílu 3, pokud to pro něho může být prospěšné.*

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

**HLAVA 3.2 – PROVOZ SLUŽEBNÍCH LETADEL**

Provoz služebních letadel, do něhož jsou zapojena tři letadla nebo více, která jsou řízena piloty zaměstnanými za účelem létání s těmito letadly, by se měl provádět v souladu s Dílem 3.

*Poznámka: Výraz „letadlo“ je použit proto, aby se naznačilo, že provoz služebních letadel, který využívá letouny i vrtulníky, by podléhal tomuto ustanovení za předpokladu, že se do něj zapojil alespoň jeden letoun.*

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO



## HLAVA 3.3 – VŠEOBECNĚ

**3.3.1 Vyhovění zákonům, předpisům a postupům**

3.3.1.1 Provozovatel musí zajistit, že všichni zaměstnanci vědí o tom, že musí dodržovat zákony, předpisy a postupy těch Států, v nichž je provoz prováděn.

*Poznámka: Informace pro piloty o parametrech postupů za letu a provozních postupech je obsažena v Předpisu L 8168. Kritéria pro skladbu postupů pro let za viditelnosti a podle přístrojů jsou uvedena v PANS-OPS, Svazek II. Kritéria pro bezpečnou výšku nad překážkami a postupy používané v určitých státech se mohou lišit od PANS-OPS a znalost těchto rozdílů je z důvodů bezpečnosti důležitá.*

3.3.1.2 Provozovatel musí zajistit, že všichni piloti jsou seznámeni se zákony, předpisy a postupy, které se vztahují k výkonu jejich povinností, předepsanými pro oblasti, které mají být přelétávány, letiště, která mají být používána a k tomu určená zařízení pro leteckou navigaci. Provozovatel musí zajistit, aby byli ostatní členové letové posádky seznámeni s těmi zákony, předpisy a postupy, které se vztahují k výkonu jim přidělených povinností při provozu letounu.

3.3.1.3 Velitel letadla je odpovědný za provozní řízení. Provozovatel musí popsat systém provozního řízení v Provozní příručce a určit funkce a odpovědnosti osob zapojených do tohoto systému.

*Poznámka: Práva a povinnosti Státu nejsou ve vztahu k provozu letounů zapsaných v rejstříku tohoto Státu tímto ustanovením dotčena.*

3.3.1.4 Provozovatel musí zajistit, že velitel letadla má na palubě letounu dostupné všechny nezbytné informace týkající se středisek pátrání a záchrany v oblasti, přes kterou bude letoun přelétávat.

*Poznámka: Tyto informace mohou být pilotovi zpřístupněny pomocí Provozní příručky nebo jiným vhodným způsobem.*

3.3.1.5 Provozovatel musí zajistit, aby všichni členové letové posádky prokázali schopnost hovořit a rozumět jazyku používanému při letecké radiotelefonní komunikaci, jak je stanoveno v Předpisu L 1.

**3.3.2 Systém řízení bezpečnosti**

*Poznámka: Předpis L 19 obsahuje ustanovení o řízení bezpečnosti pro provozovatele zapojené do provozu všeobecného letectví prováděný velkými nebo proudovými letouny. Další poradenský materiál je uveden v dokumentu Safety Management Manual (SMM) (Doc 9859).*

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

## HLAVA 3.4 – LETOVÝ PROVOZ

## 3.4.1 Provozní zařízení

Provozovatel musí zajistit, že let nebude zahájen, dokud nebylo přiměřenými prostředky zjištěno, že pozemní a/nebo vodní zařízení, včetně komunikačních zařízení a navigačních prostředků dostupných a přímo vyžadovaných pro bezpečný provoz letounu pro takový let, odpovídají druhu provozu, podle něhož má být let proveden.

*Poznámka: "Přiměřenými prostředky" se v tomto ustanovení rozumí využití informací, které jsou provozovateli k dispozici v místě odletu, buď prostřednictvím informací publikovaných leteckou informační službou nebo z jiných dosažitelných zdrojů.*

## 3.4.2 Organizace provozu

## 3.4.2.1 Oznamovací povinnost provozovatele

3.4.2.1.1 Pokud má provozovatel provozní základnu v jiném Státu než je Stát zápisu do rejstříku, musí provozovatel oznámit, ve kterém Státu je provozní základna umístěna.

3.4.2.1.2 Následně po oznámení v souladu s ust. 3.4.2.1.1 musí být dozor nad bezpečností a ochranou civilního letectví koordinován mezi Státem, ve kterém je umístěna provozní základna a Státem zápisu do rejstříku.

## 3.4.2.2 Provozní příručka

Provozovatel musí zúčastněnému personálu poskytnout k užívání a jako návod Provozní příručku obsahující všechny pokyny a informace nezbytné pro provozní personál, aby mohl vykonávat své povinnosti. Provozní příručka musí být změnována a opravována jakmile je to nutné, aby se zajistilo, že informace v ní obsažené jsou aktuální. Všechny tyto změny a opravy musí být předány veškerému personálu, který je povinen tuto příručku používat.

*Poznámka 1: Státy mohou doporučit schválené a přijaté oborové sbírky pravidel jako základ pro vytvoření Provozní příručky.*

*Poznámka 2: Dodatek 3.A obsahuje návod na členění a obsah Provozní příručky.*

## 3.4.2.3 Provozní pokyny – všeobecně

3.4.2.3.1 Provozovatel musí zajistit, aby byl veškerý provozní personál řádně seznámen se svými povinnostmi a odpovědnostmi a se vztahem těchto povinností k provozu jako celku.

3.4.2.3.2 Provozovatel by měl vydat provozní pokyny a poskytnout informace o výkonnosti letounu při stoupání, které umožní veliteli letadla určit gradient stoupání, jehož může být dosaženo během fáze odletu pro dané podmínky vzletu a uvažované technice vzletu. Tyto informace by měly být obsaženy v Provozní příručce.

## 3.4.2.4 Simulace nouzových situací za letu

Provozovatel musí zajistit, aby za letu s cestujícími nebyly simulovány nouzové nebo neobvyklé situace.

## 3.4.2.5 Kontrolní seznamy

Letová posádka musí před, během a po všech fázích provozu a při stavu nouze používat kontrolní seznamy, jimiž je vybavena, aby se zajistilo, že vyhoví provozním postupům, které jsou obsaženy v příručce pro provoz letounu a letové příručce letounu nebo další dokumentaci související s osvědčením letové způsobilosti jiné než je provozní příručka. Návrh a použití kontrolních seznamů musí sledovat zásady lidských činitelů.

*Poznámka: Poradenský materiál o použití zásad lidských činitelů je možné nalézt v Human Factors Training Manual (Doc 9683).*

## 3.4.2.6 Minimální nadmořské výšky letu

Provozovatel musí pro lety, které mají být prováděny v souladu s pravidly pro let podle přístrojů, určit metodu stanovování bezpečných nadmořských výšek nad překážkou.

## 3.4.2.7 Letištní provozní minima

Provozovatel musí zajistit, že žádný velitel letadla neprovádí lety na nebo z letiště za použití provozních minim nižších než jsou ta, která mohou být předepsaná pro toto letiště Státem, v němž se nachází, s výjimkou toho, kdy tento Stát udělil zvláštní schválení.

*Poznámka 1: V některých Státech je praxe taková, že se pro účely plánování vyhlásí pro letiště, které je určeno jako náhradní, vyšší minima než pro stejné letiště, které je plánované jako letiště určení.*

*Poznámka 2: Použití průhledového zobrazovače (HUD) nebo systému pro zlepšení viditelnosti (EVS) může umožnit provoz s dohlednostmi nižšími, než jsou normálně spojeny s letištními provozními minimy.*

## 3.4.2.8 Program zvládání únavy

Provozovatel musí vytvořit a zavést program zvládání únavy, který zajišťuje, že veškerý personál provozovatele zapojený do provozu a údržby letadla nevykonává své povinnosti, pokud je unavený. Program se musí zaměřit na doby letu a služby a musí být obsažen v Provozní příručce.

## 3.4.2.9 Cestující

3.4.2.9.1 Provozovatel musí zajistit, že cestující byli seznámeni s umístěním a použitím:

- bezpečnostních pásů,
- nouzových východů,
- záchranných vest, jsou-li předepsány,
- kyslíkových dýchacích přístrojů, jsou-li pro použití cestujících předepsány, a

- e) dalšího nouzového vybavení určeného k individuálnímu použití, včetně karet s nouzovými pokyny pro cestující.

3.4.2.9.2 Provozovatel musí zajistit, že všechny osoby na palubě jsou seznámeny s umístěním a všeobecným způsobem použití hlavního nouzového vybavení přepravovaného pro společné použití.

3.4.2.9.3 V případě nouze za letu musí provozovatel zajistit, že jsou cestující instruováni o nouzovém postupu odpovídajícímu daným okolnostem.

3.4.2.9.4 Provozovatel musí zajistit, aby během vzletu a přistání a kdykoliv to považuje za nutné, z důvodu výskytu turbulence nebo jakékoliv nouzové situace během letu, byli všichni cestující na palubě letounu upoutáni ve svých sedadlech pomocí dvou nebo vícebodových bezpečnostních pásů.

### 3.4.3 Příprava letu

3.4.3.1 Provozovatel musí vytvořit postupy, které zajistí, že let není zahájen, pokud:

- letoun není způsobilý k letu, řádně zapsán v leteckém rejstříku a pokud nejsou příslušná osvědčení s tím související na palubě letounu,
- nejsou přístroje a vybavení zastavěné v letounu dostačující s přihlédnutím k očekávaným podmínkám letu,
- nebyla provedena jakákoliv nutná údržba v souladu s Hlavou 3.8,
- hmotnost letounu a poloha těžiště nejsou takové, aby let mohl být proveden bezpečně, s přihlédnutím k očekávaným podmínkám letu,
- jakýkoliv náklad není řádně uložen a bezpečně zajištěn, a
- nebudou překročena provozní minima letounu obsažená v Letové příručce nebo rovnocenném dokumentu.

3.4.3.2 Provozovatel by měl zpřístupnit dostatečné informace o výkonnosti při stoupání se všemi pracujícími motory, které umožní určit gradient stoupání, jehož může být dosaženo během fáze odletu pro dané podmínky vzletu a uvažované technice vzletu.

#### 3.4.3.3 Provozní plánování letu

Provozovatel musí stanovit postupy pro plánování letu za účelem jeho bezpečného provedení založeného na posouzení výkonnosti letounu, jiných provozních omezení a příslušných očekávaných podmínek na trati a dotčeného letiště. Tyto postupy musí být obsaženy v Provozní příručce.

#### 3.4.3.4 Náhradní letiště

##### 3.4.3.4.1 Náhradní letiště při vzletu

3.4.3.4.1.1 Náhradní letiště při vzletu musí být zvoleno a uvedeno v letovém plánu, jestliže na letišti

odletu budou letištní provozní minima na stejné úrovni nebo nižší než použitelná letištní provozní minima nebo nebude-li možný návrat na letiště vzletu z jiných důvodů.

3.4.3.4.1.2 Náhradní letiště při vzletu nesmí být vzdáleno více než:

- hodinu letu cestovní rychlostí s jednou pracující pohonnou jednotkou, co se týká letounů se dvěma pohonnými jednotkami,
- dvě hodiny letu cestovní rychlostí s jednou nepracující pohonnou jednotkou, co se týká letounů se třemi a více pohonnými jednotkami.

3.4.3.4.1.3 Dostupné informace o letišti, které bude zvoleno jako náhradní letiště při vzletu, musí ukazovat, že v předpokládaném čase použití budou podmínky stejné nebo lepší než letištní provozní minima pro takový let.

#### 3.4.3.5 Plnění paliva s cestujícími na palubě

3.4.3.5.1 Letoun nesmí být plněn palivem, pokud cestující nastupují, jsou na palubě nebo vystupují, není-li na palubě přítomen kvalifikovaný personál připravený zahájit a řídit evakuaci letounu nejvýhodnějšími a nejrychlejšími dostupnými prostředky.

3.4.3.5.2 Pokud probíhá plnění paliva, když cestující nastupují, jsou na palubě nebo vystupují, musí být udržována obousměrná komunikace pomocí palubního komunikačního systému nebo jiného vhodného prostředku mezi pozemním personálem dohlížejícím na plnění paliva a velitelem letadla nebo jinou kvalifikovanou osobou na palubě letounu.

*Poznámka 1: Ust. 3.4.3.5.1 nezbytně nevyžaduje při plnění paliva vysunutí vestavěných schodů letounu nebo otevření nouzových východů.*

*Poznámka 2: Ustanovení vztahující se k plnění paliva jsou obsažena v Předpisu L 14 a návod na metody bezpečného plnění paliva je obsažen v Airport Service Manual, Part 1 and 8 (Doc 9137).*

*Poznámka 3: Další bezpečnostní opatření se požadují tehdy, pokud se plní palivo jiné než letecký kerosen nebo pokud dojde při plnění paliva ke smíchání leteckého kerosenu s jinými palivy pro turbínové motory nebo pokud je používána otevřená plnicí linka.*

#### 3.4.3.6 Dodávka kyslíku

3.4.3.6.1 Let v nadmořských výškách, v nichž bude atmosférický tlak v prostorech pro osoby na palubě nižší než 700 hPa, nesmí být zahájen, pokud není na palubě přepravována dostatečná zásoba kyslíku k dýchání pro:

- všechny členy posádky a alespoň 10 % cestujících po jakékoliv časové období přesahující 30 minut, kdy bude tlak v prostorech, kde se nacházejí, mezi 700 hPa a 620 hPa, a

- b) všechny členy posádky a cestující po jakékoliv časové období, kdy bude tlak v prostorech, kde se nacházejí, nižší než 620 hPa.

3.4.3.6.2 Let letounu s přetlakovou kabinou nesmí být zahájen, pokud není na palubě přepravováno dostatečné množství kyslíku k dýchání odpovídající okolnostem prováděného letu, pro dodávku všem členům posádky a cestujícím v případě ztráty přetlaku, a to po jakékoliv časové období, kdy by byl atmosférický tlak v prostorech, kde se nacházejí, nižší než 700 hPa. Navíc, je-li letoun provozován v nadmořských výškách, v nichž je atmosférický tlak nižší než 376 hPa nebo je-li provozován ve výškách, v nichž je atmosférický tlak vyšší než 376 hPa a nemůže během 4 minut provést bezpečně sestup do nadmořské výšky, v níž je atmosférický tlak roven 620 hPa, musí zásoba kyslíku na palubě poskytnout dodávku kyslíku osobám v prostoru pro cestující po dobu nejméně 10 minut.

### 3.4.4 Postupy za letu

#### 3.4.4.1 Přiblížení podle přístrojů

3.4.4.1.1 Provozovatel by měl do příručky pro provoz letounu zahrnout provozní postupy pro provádění přiblížení podle přístrojů, jak je doporučeno v ust. 3.6.1.2.

#### 3.4.4.2 Použití kyslíku

3.4.4.2.1 Všichni členové letové posádky, kteří jsou zapojeni do výkonu povinností nezbytných pro bezpečný provoz letounu za letu, musí nepřetržitě používat kyslík k dýchání, kdykoliv převažují okolnosti, pro které byla dodávka kyslíku určena v ust. 3.4.3.6.1 nebo 3.4.3.6.2.

3.4.4.2.2 Všichni členové letové posádky letounu s přetlakovou kabinou, který je provozován nad nadmořskou výškou, v níž je atmosférický tlak nižší než 376 hPa, musí mít na pracovních místech dostupný takový druh dýchací masky, která umožňuje rychlé nasazení a která bude připravena okamžitě dodávat kyslík.

#### 3.4.4.3 Provozní postupy letounu pro omezení hluku

3.4.4.3.1 Provozní postupy letounu pro omezení hluku by měly splňovat ustanovení Předpisu L 8168, Části I, Dílu 7, Hlavy 3.

3.4.4.3.2 Postupy pro omezení hluku, stanovené provozovatelem pro jakýkoliv typ letounu, by měly být stejné pro všechna letiště.

*Poznámka: Jeden postup nemůže splňovat požadavky na více letištích.*

3.4.4.4 Provozní postupy letounu pro rychlosti stoupání a klesání

Pokud není pokynem stanoviště řízení letového provozu stanoveno jinak, měl by pilot, je-li si vědom jiného letadla v přilehlé nadmořské výšce nebo letové hladině nebo pokud se k ní přibližuje, zvážit použití příslušných postupů k zajištění toho, že posledních 300 m (1 000 ft) stoupání nebo klesání do přidělené nadmořské výšky nebo letové hladiny se uskuteční při rychlosti menší než 8 m/s nebo 1 500 ft/min (v závislosti na dostupném přístrojovém vybavení). Tím se vyvaruje přijetí zbytečné Rady k vyhnutí podle palubního protisrážkového systému (ACAS II), jestliže se nachází v této přilehlé nadmořské výšce nebo se k ní přibližuje.

*Poznámka: Materiál týkající se vytvoření těchto postupů je obsažen v Předpisu L 8168, Části III, Dílu 3, Hlavě 3.*

### 3.4.5 Povinnosti velitele letadla

3.4.5.1 Velitel letadla musí zajistit, aby kontrolní seznamy stanovené v ust. 3.4.2.5 byly plněny do všech podrobností.

3.4.5.2 Velitel letadla musí být odpovědný za to, že nejbližšímu příslušnému úřadu oznámí nejrychlejšími dostupnými prostředky jakoukoliv leteckou nehodu týkající se letounu, která vede k těžkému zranění nebo smrti jakékoliv osoby nebo významnému poškození letounu nebo majetku. V případě, že u velitele letadla dojde ke ztrátě pracovní schopnosti, musí provozovatel přijmout opatření pro předání funkce velitele letadla.

*Poznámka: Definice pojmu „těžké zranění“ je obsažena v Předpisu L 13.*

3.4.5.3 Velitel letadla musí být odpovědný za to, že po ukončení letu podá hlášení o všech známých závadách letounu nebo podezření o závadách.

3.4.5.4 Velitel letadla musí být odpovědný za vedení palubního deníku nebo všeobecné deklarace, které obsahují informace uvedené v ust. 2.8.2.

*Poznámka: Na základě Rezoluce A10-36 desátého zasedání Shromáždění ICAO (Caracas, červen-červenec 1956) může být „všeobecná deklarace“ (popsaná v Předpisu L 9), pokud je připravena tak, aby obsahovala všechny informace požadované článkem 34 (Úmluvy o mezinárodním civilním letectví) s ohledem na palubní deník, považována smluvními státy za přijatelnou formu palubního deníku letounu.*

### 3.4.6 Příruční zavazadla (vzlet a přistání)

Provozovatel musí zajistit, že všechna zavazadla přepravovaná na palubě letounu a odnesená do kabiny cestujících jsou bezpečně uložena.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

## HLAVA 3.5 – PROVOZNÍ OMEZENÍ DANÁ VÝKONNOSTÍ LETOUNU

## 3.5.1 Všeobecně

Pro letouny, na které se neuplatňují požadavky Částí IIIA a IIIB Předpisu L 8 kvůli výjimce poskytnuté podle článku 41 Úmluvy, by měl Stát zápisu do rejstříku zajistit, aby se splnila, bude-li to možné, úroveň výkonnosti stanovená v ust. 3.5.2.

## 3.5.2 Požadavky použitelné na letouny certifikované podle Částí IIIA a IIIB Předpisu L 8

3.5.2.1 Požadavky obsažené v ust. 3.5.2.2 až 3.5.2.9 včetně, jsou použitelné na letouny, pro které se uplatňují Části IIIA a IIIB Předpisu L 8.

*Poznámka: Požadavky Předpisu L 8 – Letová způsobilost letadel, Části IIIA a IIIB se uplatňují na všechny letouny s maximální schválenou vzletovou hmotností větší než 5 700 kg, které jsou určeny pro přepravu cestujících nebo nákladu nebo pošty.*

3.5.2.2 Letoun musí být provozován v souladu s podmínkami v Osvědčení letové způsobilosti a v rámci schválených provozních omezení uvedených v Letové příručce.

3.5.2.3 Stát zápisu do rejstříku musí přijmout taková opatření, která jsou v jeho možnostech, aby zajistil dodržení všeobecné míry bezpečnosti podle těchto ustanovení za všech očekávaných provozních podmínek, včetně těch, které nejsou zvlášť pokryty ustanoveními této Hlavy.

3.5.2.4 Let nesmí být zahájen, pokud informace o výkonnosti uvedené v Letové příručce nenaznačují, že při letu, který má být proveden, lze dodržet požadavky ust. 3.5.2.5 až 3.5.2.9.

3.5.2.5 Při plnění ustanovení této Hlavy se musí brát v úvahu všechny faktory, které mají podstatný vliv na výkonnost letounu (jako je hmotnost, provozní postupy, tlaková nadmořská výška odpovídající výšce letiště, teplota, vítr, sklon letištní dráhy a stav povrchu dráhy, tj. rozbředlý sníh, voda a nebo led pro pozemní letouny, podmínky vodní hladiny pro vodní letouny). Takové faktory musí být vzaty v úvahu vždy, buď přímo jako provozní parametry nebo nepřímo pomocí tolerancí nebo mezí, které mohou být uvedeny při sestavování údajů o výkonnosti nebo v úplném a podrobném předpisu o výkonnosti, podle něhož se letoun provozuje.

## 3.5.2.6 Omezení hmotnosti

a) Hmotnost letounu při zahájení vzletu nesmí být větší než hmotnost, při níž jsou splněny požadavky ust. 3.5.2.7, ani větší než hmotnost, při níž jsou splněny požadavky ust. 3.5.2.8 a 3.5.2.9 se započtením očekávaných snížení hmotnosti v průběhu letu a vypouštění paliva předpokládaného při uplatnění ust. 3.5.2.8 a 3.5.2.9, resp. 3.5.2.6 c) a 3.5.2.9 pro náhradní letiště,

b) V žádném případě nesmí hmotnost při zahájení vzletu přesahovat maximální vzletovou hmotnost stanovenou v Letové příručce pro tlakovou nadmořskou výšku odpovídající výšce letiště a všechny jiné místní atmosférické podmínky, jsou-li použity jako parametry k určení maximální vzletové hmotnosti,

c) V žádném případě nesmí odhadovaná hmotnost pro předpokládanou dobu přistání na letišti zamýšleného přistání a na kterémkoliv náhradním letišti určení překročit maximální přistávací hmotnost stanovenou v Letové příručce pro tlakovou nadmořskou výšku odpovídající výšce těchto letišť a pro všechny jiné místní atmosférické podmínky, jsou-li použity jako parametry k určení maximální přistávací hmotnosti,

d) V žádném případě nesmí hmotnost letounu při zahájení vzletu nebo v předpokládané době přistání na letišti zamýšleného přistání a na kterémkoliv náhradním letišti překročit maximální hmotnost, při níž byla prokázána hluková způsobilost podle příslušných ustanovení Předpisu L 16/I, ledaže oprávněný úřad státu, kde takové letiště leží, stanovil jinak za výjimečných okolností pro určité letiště nebo přistávací dráhu, kde neexistuje problém hlukového zatížení.

## 3.5.2.7 Vzlet

Letoun musí být v případě selhání kritické pohonné jednotky schopen v kterémkoliv bodě při vzletu buď přerušit vzlet a zastavit v mezích použitelné délky přerušného vzletu (nebo délky dráhy) nebo pokračovat ve vzletu a přeletět v bezpečné výšce všechny překážky na dráze letu, dokud letoun není schopen vyhovět ust. 3.5.2.8.

*Poznámka: "Bezpečná výška" zmíněná v tomto ust. je popsána v příslušných příkladech v Dodatku C Předpisu L 6/I.*

3.5.2.7.1 Dochází-li ke ztrátě délky dráhy při vyrovnávání letadla do osy před vzletem, musí být tato ztráta započítána při stanovení použitelné délky dráhy.

## 3.5.2.8 Na trati - Selhání jedné pohonné jednotky

Při selhání kritické pohonné jednotky kdekoliv na trati nebo na plánovaných odchylkách od trati, musí být letoun schopen pokračovat v letu na letiště, které mu umožní přistát v souladu s ust. 3.5.2.9, aniž letoun sestoupí pod minimální bezpečnou výšku nad překážkami v jakémkoliv bodě.

## 3.5.2.9 Přistání

Letoun musí být schopen přeletět v bezpečné výšce všechny překážky na dráze letu při přiblížení a přistání na letišti zamýšleného přistání nebo na kterémkoliv náhradním letišti s jistotou, že zastaví v mezích použitelné délky přistání na daném letišti nebo pro

vodní letouny, že dostatečně sníží rychlost v mezích použitelné délky přistání. Při zjišťování, je-li splnění tohoto ustanovení možné, je třeba vzít v úvahu předvídané odchylky v technice přiblížení a přistání, jestliže k těmto odchylkám nebylo přihlédnuto při stanovení údajů o výkonnosti.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO



## HLAVA 3.6 – PŘÍSTROJE, VYBAVENÍ A LETOVÁ DOKUMENTACE LETOUNU

*Poznámka: Podrobná ustanovení o navigačním a komunikačním vybavení letounu jsou uvedena v Hlavě 3.7.*

**3.6.1 Všeobecně**

3.6.1.1 Je-li pro daný typ letadla vytvořen Základní seznam minimálního vybavení (MMEL), musí provozovatel zařadit do Provozní příručky Seznam minimálního vybavení (MEL) schválený Státem zápisu do rejstříku letounu, který umožní veliteli letadla rozhodnout, zda let může zahájit nebo v něm pokračovat z jakéhokoliv místa mezipřistání, pokud jakýkoliv přístroj, vybavení nebo systémy přestanou plnit svoji funkci.

*Poznámka: Dodatek 3.B obsahuje návod pro Seznam minimálního vybavení.*

3.6.1.2 Provozovatel by měl provoznímu personálu a letové posádce poskytnout příručku pro provoz letounu, pro každý provozovaný typ, která obsahuje normální, mimořádné a nouzové postupy vztahující se k provozu letadla. Příručka by měla být v souladu s Letovou příručkou letadla a kontrolními seznamy, které mají být používány. Návrh příručky by měl věnovat pozornost zásadám lidských činitelů.

*Poznámka: Poradenský materiál o použití zásad lidských činitelů je možné nalézt v Human Factors Training Manual (Doc 9683).*

**3.6.2 Letouny při všech letech**

3.6.2.1 Kromě požadavků obsažených v ust. 2.4.2.2 musí být letoun vybaven:

a) přístupnými a přiměřenými zdravotnickými prostředky, jež odpovídají počtu cestujících, pro který je letoun schválen,

b) zdravotnickými prostředky, které by měly zahrnovat jednu nebo více souprav první pomoci,

*Poznámka: Návod pro druhy, počet, umístění a obsah zdravotnických prostředků je dán Dodatkem B k Předpisu L 6/I.*

c) vícebodovými bezpečnostními pásy pro každé sedadlo člena letové posádky. Vícebodový bezpečnostní pás musí být vybaven zařízením, které automaticky zadrží tělo sedící osoby v případě prudkého snížení rychlosti,

d) vícebodovým bezpečnostním pásem se zařízením, které by zabránilo zásahu do řízení letu při náhlé ztrátě pracovní schopnosti pilota.

*Poznámka: Vícebodové bezpečnostní pásy jsou vybaveny ramenními popruhy a dvoubodovými bezpečnostními pásy, které se mohou používat nezávisle.*

e) prostředky umožňujícími předávat cestujícím následující informace a pokyny:

- 1) kdy mají být zapnuty bezpečnostní pásy,
- 2) kdy a jak se má použít kyslíkové vybavení, pokud je vyžadována dodávka kyslíku,
- 3) o zákazu kouření,
- 4) o umístění a použití záchranných vest nebo rovnocenných individuálních záchranných prostředcích, pokud se jejich přeprava vyžaduje,
- 5) o umístění nouzového vybavení, a
- 6) o umístění a způsobu otevření nouzových východů.

3.6.2.2 Letoun musí mít na palubě:

- a) Provozní příručku předepsanou v ust. 3.4.2.2 nebo ty její části, které se vztahují k letovému provozu,
- b) Letovou příručku letounu nebo další dokumentaci, která obsahuje údaje o výkonnosti požadované ustanoveními Hlavy 3.5 a ostatní informace nutné pro provoz letounu v rozsahu podmínek osvědčení letové způsobilosti, jestliže tyto údaje nejsou součástí Provozní příručky, a
- c) kontrolní seznamy uvedené v ust. 3.4.2.5.

**3.6.3 Letové zapisovače**

3.6.3.1 Zapisovače letových údajů (FDR)

3.6.3.1.1 Používání

3.6.3.1.1.1 Všechny letouny o maximální schválené vzletové hmotnosti větší než 5 700 kg, jejichž individuální osvědčení letové způsobilosti bylo poprvé vydáno 1. ledna 2005 nebo později, musí být vybaveny zapisovačem letových údajů Typu IA.

3.6.3.1.1.2 Všechny letouny o maximální schválené vzletové hmotnosti od 27 000 kg, jejichž individuální osvědčení letové způsobilosti bylo poprvé vydáno 1. ledna 1989 nebo později, musí být vybaveny zapisovačem letových údajů Typu I.

3.6.3.1.1.3 Všechny letouny o maximální schválené vzletové hmotnosti od 5 700 kg do 27 000 kg včetně, jejichž individuální osvědčení letové způsobilosti bylo poprvé vydáno 1. ledna 1989 nebo později, by měly být vybaveny zapisovačem letových údajů Typu II.

### 3.6.3.2 Zapisovače hlasu v pilotním prostoru (CVR)

#### 3.6.3.2.1 Používání

3.6.3.2.1.1 Všechny letouny s turbínovými motory o maximální schválené vzletové hmotnosti od 5 700 kg, jejichž žádost o typové osvědčení byla poprvé podána smluvnímu státu 1. ledna 2016 nebo později a u nichž je požadováno, aby byly provozovány s více než jedním pilotem, musí být vybaveny CVR.

3.6.3.2.1.2 Všechny letouny o maximální schválené vzletové hmotnosti od 27 000 kg, jejichž individuální osvědčení letové způsobilosti bylo poprvé vydáno 1. ledna 1987 nebo později, musí být vybaveny CVR.

3.6.3.2.1.3 Všechny letouny o maximální schválené vzletové hmotnosti od 5 700 kg do 27 000 kg včetně, jejichž individuální osvědčení letové způsobilosti bylo poprvé vydáno 1. ledna 1987 nebo později, by měly být vybaveny CVR.

#### 3.6.3.3 Kombinované zapisovače

Všechny letouny o maximální schválené vzletové hmotnosti od 5 700 kg, u nichž je požadováno, aby byly vybaveny CVR a FDR, mohou být alternativně vybaveny dvěma kombinovanými zapisovači (FDR/CVR).

#### 3.6.3.4 Letouny při dálkových letech nad vodou

3.6.3.4.1 Provozovatel letounu, který je provozován při dálkových letech nad vodou, musí určit rizika spojená s přežitím osob na palubě letounu v případě nouzového přistání na vodě. Provozovatel musí brát v úvahu provozní prostředí a podmínky, aniž by se na ně omezoval, jako jsou stav moře, teplota vzduchu a moře, vzdálenost od země vhodné pro provedení nouzového přistání a dostupnost zařízení pátrání a záchrany. Na základě zhodnocení těchto rizik musí provozovatel, navíc k vybavení požadovanému v ust. 2.4.4.3, zajistit, že letoun je vybaven:

- záchrannými čluny v dostatečném počtu k přepravě všech osob na palubě, uloženými tak, aby se usnadnilo jejich přímé použití v případě nouze, vybavenými takovým záchranným vybavením, včetně prostředků pro zachování života vhodných pro let, který má být proveden, a
- vybavením pro vysílání tísňových signálů popsaných v Předpisu L 2.

3.6.3.4.2 Každá záchranná vesta a rovnocenný individuální záchranný prostředek, pokud je na palubě v souladu s ust. 2.4.4.3, musí být vybaveny prostředky elektrického osvětlení pro usnadnění určení polohy osob, kromě případu, kdy je požadavek ust. 2.4.4.3.1

splněn zajištěním jiného individuálního záchranného prostředku, než je záchranná vesta.

3.6.3.5 Letouny, kterým bylo individuální osvědčení letové způsobilosti poprvé vydáno před 1. lednem 1990

3.6.3.5.1 Letouny s přetlakovou kabinou, jejichž provoz má být prováděn v nadmořských výškách, v nichž bude atmosférický tlak nižší než 376 hPa, musí být vybaveny zařízením, které letové posádce poskytuje spolehlivou signalizaci o jakékoliv nebezpečné ztrátě přetlaku.

3.6.3.5.2 Letoun, jehož provoz má být prováděn v nadmořských výškách, v nichž bude atmosférický tlak v prostorech pro osoby na palubě nižší než 700 hPa, musí být vybaven zásobou kyslíku a dýchacími přístroji schopnými uchovávat a dodávat zásobu kyslíku požadovanou v ust. 3.4.3.6.1.

3.6.3.5.3 Letoun, jehož provoz má být prováděn v nadmořských výškách, v nichž bude atmosférický tlak nižší než 700 hPa, ale který je vybaven prostředky, které udržují přetlak vyšší než 700 hPa, musí být vybaven zásobou kyslíku a dýchacími přístroji schopnými uchovávat a dodávat zásobu kyslíku požadovanou v ust. 3.4.3.6.2.

#### 3.6.4 Letouny v podmínkách námrazy

Letouny musí být vybaveny vhodnými zařízeními pro odmrazování a/nebo ochranu proti námraze, jsou-li provozovány za okolností, při nichž jsou hlášeny podmínky námrazy nebo se očekává jejich výskyt.

#### 3.6.5 Letouny provozované v souladu s pravidly letu podle přístrojů

3.6.5.1 Letouny, jsou-li provozovány v souladu s pravidly letu podle přístrojů nebo pokud letoun nemůže být udržován v požadované poloze, bez ohledu na údaje jednoho nebo více letových přístrojů, musí být, navíc k požadavkům obsaženým v ust. 2.4.7, vybaveny dvěma nezávislými systémy měření a zobrazování nadmořské výšky.

3.6.5.2 Letouny nad 5 700 kg – Nouzové elektrické napájení pro přístroje ukazující letovou polohu

3.6.5.2.1 Letouny, které byly nově zavedeny do provozu po 1. lednu 1975 a jejichž maximální schválená vzletová hmotnost je větší než 5 700 kg, musí být vybaveny nouzovým zdrojem elektrické energie, nezávislým na hlavním systému elektrické energie, který bude minimálně po dobu 30 minut zajišťovat napájení a osvětlení přístroje ukazujícího letovou polohu (umělý horizont) a umístěného v zorném poli pilota. Nouzový zdroj elektrické energie musí být uveden do chodu automaticky po úplném selhání hlavního systému elektrické energie a na přístrojové desce musí být poskytnuta jasná indikace toho, že ukazatel letové polohy je napájen z nouzového zdroje.

3.6.5.2.2 Letouny s pokročilými automatizovanými systémy v pilotním prostoru (pilotní prostor vybavený elektronickými displeji – *glass cockpit*) by měly mít systém zálohování, který poskytne letové posádce informace týkající se letové polohy, kurzu, rychlosti

a nadmořské výšky letu v případě selhání hlavního systému nebo displeje.

3.6.5.2.3 Přístroje, které používá kterýkoliv z pilotů, musí být uspořádány tak, aby pilot mohl vidět jejich údaje přímo z pracovního místa a aby se při tom co nejméně odchýlil od své polohy a směru výhledu, které obvykle zaujímá, dívá-li se vpřed ve směru letu.

### 3.6.6 Letouny s přetlakovou kabinou přepravující cestující – vybavení pro zjišťování meteorologických jevů

Letouny s přetlakovou kabinou přepravující cestující musí být vybaveny funkčním vybavením pro zjišťování meteorologických jevů, schopným zjišťování bouřek, kdykoliv jsou tyto letouny provozovány v oblastech, v nichž se může vyskyt těchto podmínek očekávat na trati, buď při letu v noci, nebo podle meteorologických podmínek pro let podle přístrojů.

### 3.6.7 Letouny při letech ve výšce nad 15000 m (49 000 ft) – ukazatel záření

Letouny, jejichž provoz má být prováděn převážně ve výšce nad 15 000 m (49 000 ft), by měly mít na palubě vybavení, které průběžně měří a zobrazuje intenzitu dávky celkového kosmického záření, jemuž je letoun vystaven (to je součet ionizačního a neutronového záření galaktického a solárního původu) a úhrnné dávky za každý let. Displej tohoto vybavení musí být snadno viditelný pro členy letové posádky.

*Poznámka: Vybavení je cejchováno na základě předpokladů přijatelných pro příslušné národní úřady.*

### 3.6.8 Letouny, u nichž se vyžaduje vybavení systémy signalizace nebezpečného přiblížení k zemi (GPWS)

Všechny letouny musí být vybaveny v souladu s ust. 2.4.11.

### 3.6.9 Letouny s cestujícími na palubě – sedadla palubních průvodčích

3.6.9.1 Letouny, kterým bylo individuální osvědčení letové způsobilosti poprvé vydáno 1. ledna 1981 nebo později

Letouny musí být vybaveny sedadlem umístěným ve směru nebo proti směru letu (s odchylkou do 15° od podélné osy letounu), které je opatřeno vícebodovým bezpečnostním pásem pro použití každým palubním průvodčím vyžadovaným ke splnění požadavku ust. 3.12.1 z hlediska nouzové evakuace.

3.6.9.2 Letouny, kterým bylo individuální osvědčení letové způsobilosti poprvé vydáno před 1. lednem 1981

3.6.9.2.1 Letouny by měly být vybaveny sedadlem umístěným ve směru nebo proti směru letu (s odchylkou do 15° od podélné osy letounu), které je

opatřeno vícebodovým bezpečnostním pásem pro použití každým palubním průvodčím vyžadovaným ke splnění požadavku ust. 3.12.1 z hlediska nouzové evakuace.

*Poznámka: Vícebodové bezpečnostní pásy jsou vybaveny ramenními popruhy a dvoubodovými bezpečnostními pásy, které se mohou používat nezávisle.*

3.6.9.2.2 Sedadla palubních průvodčích uvedená v ust. 3.6.9.1 a 3.6.9.2 musí být umístěna blízko nouzových východů při úrovni podlahy a dalších nouzových východů požadovaných Státem zápisu do rejstříku z důvodu nouzové evakuace.

### 3.6.10 Letouny, u nichž se vyžaduje vybavení palubním protisrážkovým systémem (ACAS)

3.6.10.1 Všechny letouny s turbínovým motorem, jejichž maximální schválená vzletová hmotnost je větší než 15000 kg nebo jsou schváleny k přepravě více než 30 cestujících, přičemž jim bylo individuální osvědčení letové způsobilosti poprvé vydáno po 24. listopadu 2005, by měly být vybaveny palubním protisrážkovým systémem (ACAS II).

3.6.10.2 Všechny letouny s turbínovým motorem, jejichž maximální schválená vzletová hmotnost je větší než 15 000 kg nebo jsou schváleny k přepravě více než 30 cestujících, přičemž jim bylo individuální osvědčení letové způsobilosti poprvé vydáno po 1. lednu 2007, musí být vybaveny palubním protisrážkovým systémem (ACAS II).

3.6.10.3 Všechny letouny s turbínovým motorem, jejichž maximální schválená vzletová hmotnost je větší než 5 700 kg ale nepřekračuje 15 000 kg nebo jsou schváleny k přepravě více než 19 cestujících, přičemž jim bylo individuální osvědčení letové způsobilosti poprvé vydáno po 1. lednu 2008, by měly být vybaveny palubním protisrážkovým systémem (ACAS II).

### 3.6.11 Letouny, u nichž se vyžaduje vybavení odpovídačem hlásícím tlakovou nadmořskou výšku

3.6.11.1 Letouny musí být vybaveny odpovídačem hlásícím tlakovou nadmořskou výšku, který pracuje v souladu s příslušnými ustanoveními Předpisu L 10/IV.

*Poznámka: Toto ustanovení je určeno k tomu, aby zlepšilo účinnost letových provozních služeb a rovněž tak účinnost palubních protisrážkových systémů.*

### 3.6.12 Mikrofony

Při letu pod převodní hladinou/nadmořskou výškou musí všichni členové letové posádky ve službě v pilotním prostoru komunikovat přes ramínkový nebo hrdeční mikrofon.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

## HLAVA 3.7 – KOMUNIKAČNÍ A NAVIGAČNÍ VYBAVENÍ LETOUNU

**3.7.1 Komunikační vybavení**

Letoun musí být vybaven, navíc k požadavkům ust. 2.5.1.1 až 2.5.1.5, vybavením pro rádiovou komunikaci, které je schopné:

- a) zajistit obousměrnou komunikaci pro účely letištního řízení,
- b) přijímat meteorologické informace kdykoliv během letu, a
- c) zajistit obousměrnou komunikaci kdykoliv během letu alespoň s jednou leteckou stanicí a s dalšími takovými leteckými stanicemi a na takových kmitočtech, které jsou předepsány ministerstvem dopravy.

*Poznámka: Požadavky ust. 3.7.1 se považují za splněné, jestliže se prokáže, že komunikace stanovené v tomto ustanovení může být dosaženo za obvyklých podmínek šíření rádiových vln na dané trati.*

**3.7.2 Zástavba**

Zástavba vybavení musí být taková, aby závada jakékoliv jedné jednotky sloužící ke komunikaci nebo

navigaci nebo oběma účelům nezpůsobila závadu jiné jednotky sloužící ke komunikaci nebo navigaci.

**3.7.3 Řízení elektronických navigačních údajů**

3.7.3.1 Provozovatel nesmí používat produkty zpracovávající elektronické navigační údaje, které byly vytvořeny pro použití ve vzduchu a na zemi, pokud Stát zápisu do rejstříku neschválil postupy provozovatele, které zajistí, že použitá metoda a dodané produkty splňují přijatelné standardy jednotnosti a že jsou produkty slučitelné s plánovanou funkcí vybavení, které je bude používat. Stát zápisu do rejstříku musí zajistit to, že provozovatel průběžně sleduje jak metodu, tak produkty.

*Poznámka: Informační materiál týkající se metod, kterým se mohou dodavatelé údajů řídit, je obsažen v RTCA DO-200A/EUROCAE ED-76 a RTCA DO-201A/EUROCAE ED-77.*

3.7.3.2 Provozovatel musí zavést postupy, které zajistí včasné doručení a vložení platných a nezměněných elektronických navigačních údajů do všech letadel, která to vyžadují.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

## HLAVA 3.8 – ÚDRŽBA LETOUNU

**3.8.1 Odpovědnosti provozovatele za údržbu**

3.8.1.1 Provozovatel musí splnit požadavky ust. 2.6.1.

3.8.1.2 Provozovatel by měl zajistit, aby veškerý personál údržby absolvoval počáteční a pokračovací výcvik, který je přiměřený jemu přiděleným úkolům a odpovědnostem a který je přijatelný pro Stát zápisu do rejstříku. Tento výcvik by měl obsahovat zásady lidských činitelů a součinnost s dalším personálem údržby a letovou posádkou.

*Poznámka: Poradenský materiál o použití zásad lidských činitelů může být nalezen v Human Factors Training Manual (Doc 9683).*

**3.8.2 Příručka provozovatele pro řízení údržby**

Provozovatel by měl poskytnout příručku pro řízení údržby, stanovenou v ust. 3.11.1, a to pro použití a vedení údržby a provozní personál.

*Poznámka: Státy mohou poskytnout poradenský materiál uvedený v ust. 3.11.2 nebo odkazy na oborové sbírky pravidel.*

**3.8.3 Program údržby**

3.8.3.1 Pro použití a vedení údržby a zapojený provozní personál musí provozovatel zajistit program údržby přijatelný pro Stát zápisu do rejstříku, který obsahuje informace požadované ust. 3.11.2. Návrh a používání programu údržby provozovatele musí dodržovat zásady lidských činitelů podle poradenského materiálu Státu zápisu do rejstříku.

*Poznámka: Poradenský materiál o použití zásad lidských činitelů může být nalezen v Human Factors Training Manual (Doc 9683).*

3.8.3.2 Kopie všech změn do programu údržby musí být neprodleně poskytnuty všem organizacím nebo osobám, pro které byl program údržby vydán.

**3.8.4 Informace o zachování letové způsobilosti**

Provozovatel letounu, jehož maximální schválená vzletová hmotnost je větší než 5 700 kg, musí zajistit,

jak je předepsáno Státem zápisu do rejstříku, že informace vyplývající z údržby a provozních zkušeností ve vztahu k zachování letové způsobilosti jsou předávány tak, jak to požaduje Předpis L 8, Část II, ust. 4.2.3 f) a 4.2.4.

**3.8.5 Uvolnění do provozu**

3.8.5.1 Uvolnění do provozu musí být vyplněno a podepsáno, jak je předepsáno Státem zápisu do rejstříku, aby se osvědčilo, že práce týkající se údržby byly provedeny v souladu s programem údržby nebo s údaji a postupy přijatelnými pro Stát zápisu do rejstříku.

3.8.5.2 Uvolnění do provozu musí obsahovat osvědčení, včetně:

- a) základních podrobností o provedené údržbě,
- b) data dokončení údržby,
- c) je-li to použitelné, identifikace schválené organizace k údržbě, a
- d) totožnosti oprávněné osoby nebo oprávněných osob, které podepisují uvolnění do provozu.

ČR:

**3.8.6 Periodické určování hmotnosti**

**Od 1. 1. 2010 musí být u každého jednotlivého letounu před prvním uvedením do provozu a dále v pravidelných intervalech 6 let určována hmotnost a poloha těžiště vážením. Kromě toho musí být hmotnost a poloha těžiště každého jednotlivého letounu znovu určena vážením, jestliže došlo ke:**

- a) změně prázdné hmotnosti o více než 0,5 % maximální vzletové hmotnosti,
- b) změně polohy těžiště prázdného letounu o více než 0,5 % SAT.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO



## HLAVA 3.9 – LETOVÁ POSÁDKA LETOUNU

**3.9.1 Složení letové posádky****3.9.1.1 Jmenování velitele letadla**

Provozovatel musí pro každý let jmenovat pilota, který bude vykonávat funkci velitele letadla.

**3.9.1.2 Palubní inženýr**

Pokud je v návrhu letounu začleněno samostatné pracovní místo palubního inženýra, musí letová posádka zahrnovat alespoň jednoho palubního inženýra, zvláště určeného pro toto pracovní místo, pokud nemohou být povinnosti spojené s tímto pracovním místem uspokojivě vykonávány jiným členem letové posádky, který je držitelem průkazu způsobilosti palubního inženýra, aniž by byly ovlivněny jeho řádné povinnosti.

**3.9.2 Povinnosti členů letové posádky v případě nouze**

Provozovatel musí pro každý typ letounu určit všem členům letové posádky povinnosti, které musí každý člen splnit v případě nouze nebo v případě nouzové evakuace. Opakovací výcvik ve vykonávání těchto povinností musí být zahrnut do programu výcviku provozovatele a musí obsahovat pokyny pro používání veškerého nouzového vybavení a vybavení pro přežití, které se požaduje na palubě, jakož i pro nácvik nouzové evakuace letounu.

**3.9.3 Programy výcviku členů letové posádky**

3.9.3.1 Provozovatel musí zpracovat a udržovat program výcviku, jehož návrh by měl zajistit, aby osoby, které absolvují výcvik si získaly a udržely schopnost vykonávat přidělené povinnosti, včetně dovedností vztahujících se k lidské výkonnosti. Programy výcviku na zemi a za letu musí být zpracovány buď prostřednictvím vnitřních programů nebo pomocí poskytovatele výcvikových služeb a musí se zahrnout do provozní příručky společnosti nebo se do ní musí učinit odkaz na osnovu těchto programů výcviku. Program výcviku musí zahrnovat výcvik v používání veškerého zastavěného vybavení.

3.9.3.2 Pro počáteční a roční opakovací výcvik by se měly v maximálním možném rozsahu používat letové simulátory.

**3.9.4 Kvalifikace****3.9.4.1 Průkaz způsobilosti člena letové posádky****3.9.4.1.1 Provozovatel musí:**

- zajistit, že každý člen letové posádky ve službě je držitelem platného průkazu způsobilosti, který je vydán Státem zápisu do rejstříku nebo je-li vydán jiným smluvním Státem, má uznanou platnost Státem zápisu do rejstříku,
- zajistit, že členové posádky jsou náležitě kvalifikováni, a
- přesvědčit se o tom, že členové letové posádky jsou způsobilí k vykonávání přidělených povinností.

3.9.4.1.2 Provozovatel letounu vybaveného palubním protisrážkovým systémem (ACAS II) musí zajistit, že každý člen letové posádky absolvoval odpovídající výcvik ke kvalifikaci v používání vybavení ACAS II a vyhýbání se srážkám.

*Poznámka 1: Postupy použití vybavení ACAS II jsou stanoveny v Předpisu L 8168. Poradní informace pro výcvik pilotů jsou obsaženy v Předpisu L 8168, Dodatku A k Části III, Dílu 3, Hlavě 3 „ACAS II metodika výcviku pilotů“.*

*Poznámka 2: Vhodný výcvik přijatelný pro Stát, ke kvalifikaci v používání vybavení ACAS II a vyhýbání se srážkám, může být prokázán, například:*

- získáním typové kvalifikace na letoun vybavený systémem ACAS II, v případě, že provoz a používání systému ACAS II jsou zahrnuty do osnovy pro výcvik typové kvalifikace; nebo
- získáním dokumentu vydaným organizací pro výcvik a nebo osobou oprávněnou Státem k provádění pilotního výcviku v používání systému ACAS II, který prokazuje, že držitel absolvoval výcvik v souladu s poradními informacemi uvedenými v Poznámce 1 výše; nebo
- obsáhlou předletovou instruktáží provedenou pilotem, který absolvoval výcvik v používání systému ACAS II v souladu s poradními informacemi uvedenými v Poznámce 1.

**3.9.4.2 Nedávná praxe – velitel letadla**

Provozovatel nesmí pilotovi přidělit funkci velitele letadla, pokud tento pilot neprovedl alespoň 3 vzlety a přistání v předchozích 90 dnech na stejném typu letounu nebo na letovém simulátoru schváleném pro tento účel.

**3.9.4.3 Nedávná praxe – druhý pilot**

Provozovatel nesmí určit druhého pilota, aby řídil letoun během vzletu a přistání, pokud tento pilot neprovedl alespoň 3 vzlety a přistání v předchozích 90 dnech na stejném typu letounu nebo na letovém simulátoru schváleném pro tento účel.

**3.9.4.4 Přezkoušení odborné způsobilosti**

Provozovatel musí zajistit, že se pravidelně přezkoušuje technika pilotáže a schopnost vykonávat nouzové postupy, a to takovým způsobem, aby se prokázala způsobilost pilota. V případě, že může být provoz prováděn podle pravidel letu podle přístrojů, musí provozovatel zajistit, že způsobilost pilota splnit tato pravidla je prokázána buď přezkušujícím pilotovi provozovatele nebo zástupci Státu, který vydal průkaz způsobilosti.

*Poznámka: Pravidelnost přezkoušení uvedených v ust. 3.9.4.4 závisí na složitosti letounu i provozu.*

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

**HLAVA 3.10 – REFERENT PRO LETOVÝ PROVOZ/LETOVÝ DISPEČER**

Provozovatel by měl zajistit, aby každá osoba určená jako referent pro letový provoz/letový dispečer absolvovala výcvik a nepřetržitě se seznamovala se

všemi charakteristikami letového provozu, které se vztahují k jeho povinnostem, včetně znalostí a dovedností vztahujících se k lidské výkonnosti.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

## HLAVA 3.11 – PŘÍRUČKY, DENÍKY A ZÁZNAMY

*Poznámka: Následující dokumentace je spojena s tímto Předpisem, ale není obsažena v této Hlavě:*

*Provozní letový plán: viz ust. 3.4.3.3*

**3.11.1 Příručka provozovatele pro řízení údržby**

Příručka provozovatele pro řízení údržby stanovena v ust. 3.8.2, která může být vydána v samostatných částech, by se měla zpracovat v souladu s oborovými sbírkami pravidel nebo poradenským materiálem Státu zápisu do rejstříku a měla by obsahovat alespoň informace o:

- a) prostředcích pro splnění postupů požadovaných v ust. 3.8.1.1,
- b) prostředcích pro zaznamenávání jmen a povinností osoby nebo osob požadovaných v ust. 3.8.1.1,
- c) programu údržby požadovaném v ust. 3.8.3.1,
- d) metodách používaných pro sběr a uchování záznamů údržby provozovatele požadovaných v ust. 3.8.5,
- e) postupech pro splnění požadavků na hlášení provozních informací podle Předpisu L 8, Části II, ust. 4.2.3 f) a 4.2.4,
- f) postupech pro zavedení činnosti vyplývající ze závazných informací o zachování letové způsobilosti,
- g) systému rozborů a průběžného sledování výkonnosti a účinnosti programu údržby, aby se mohly odstranit jakékoliv nedostatky v tomto programu,
- h) typech letadla a verzích, na které se příručka uplatňuje,
- i) postupech zajišťujících to, že případy neprovoznosti, které ovlivňují letovou způsobilost, jsou zaznamenány a napraveny, a

- j) postupech pro oznamování významných událostí v provozu Státu zápisu do rejstříku.

**3.11.2 Program údržby**

3.11.2.1 Program údržby pro každý letoun, požadovaný podle ust. 3.8.3, musí obsahovat následující informace:

- a) úkoly údržby a jejich intervaly, ve kterých se mají provést a které berou v úvahu očekávané vytížení letounu,
- b) program zachování konstrukční celistvosti, je-li to použitelné,
- c) postupy pro změny a odchylky od výše uvedených bodů a) a b), jsou-li schválené Státem zápisu do rejstříku,
- d) je-li to použitelné a schválené Státem zápisu do rejstříku, popisy programu sledování stavu a programu spolehlivosti pro letadlové systémy, letadlové celky a pohonné jednotky.

3.11.2.2 Úkoly údržby a intervaly, které byly stanoveny jako závazné ve schválení typového návrhu nebo schválené změny do programu údržby, musí být jako takové označeny.

3.11.2.3 Program údržby by měl být založen na informacích o programu údržby zpřístupněných Státem projekce nebo organizací odpovědnou za typový návrh a na jakýkoliv dalších použitelných zkušenostech.

**3.11.3 Záznamy letových zapisovačů**

Vlastník letounu nebo v případě pronájmu nájemce musí v případě, že byl letoun zapojen do letecké nehody nebo incidentu, zajistit v největším možném rozsahu zachování všech souvisejících záznamů letového zapisovače a je-li to nutné, i s tím spojených letových zapisovačů, a jejich bezpečnou úschovu až do jejich předání, které je určeno v souladu s Předpisem L 13.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

## HLAVA 3.12 – PALUBNÍ PRŮVODČÍ

**3.12.1 Přidělení povinností při stavu nouze**

Tento požadavek pro palubní průvodčí, založený na počtu sedadel nebo počtu cestujících na palubě, musí být stanoven provozovatelem pro každý typ letounu, k úspěšnému provedení bezpečné a rychlé evakuace letounu a nezbytných úkolů, které mají být provedeny ve stavu nouze nebo v situaci vyžadující nouzovou evakuaci. Provozovatel musí přidělit tyto úkoly pro každý typ letounu.

**3.12.2 Pracovní místa palubních průvodčí při nouzové evakuaci**

Pokud úřad daného Státu požaduje palubní průvodčí, musí každý palubní průvodčí, kterému byly přiděleny povinnosti při stavu nouze obsadit pracovní místo stanovené v souladu s ust. 3.6.9 během vzletu a přistání a kdykoliv tak rozhodne velitel letadla.

**3.12.3 Ochrana palubních průvodčí během letu**

Každý palubní průvodčí musí během vzletu a přistání a kdykoliv tak rozhodne velitel letadla, sedět se

zapnutým dvoubodovým, nebo je-li dostupný, vícebodovým bezpečnostním pásem.

**3.12.4 Výcvik**

3.12.4.1 Provozovatel musí zajistit, že všechny osoby dokončí výcvikový program ještě před tím, než jsou zařazeny do funkce palubního průvodčího.

3.12.4.2 Provozovatel by měl zpracovat a udržovat program výcviku palubních průvodčí, jehož návrh by měl zajistit, aby osoba absolvující výcvik získala způsobilost k vykonávání jí přidělených povinností. Program výcviku se musí zahrnout do Provozní příručky společnosti nebo se do ní musí učinit odkaz na osnovu tohoto programu výcviku. Program výcviku by měl zahrnovat výcvik v oblasti lidských činitelů.

*Poznámka: Poradenský materiál o použití zásad lidských činitelů je možné nalézt v Human Factors Training Manual (Doc 9683).*

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO



**HLAVA 3.13 – BEZPEČNOST – OCHRANA PŘED PROTIPRÁVNÍMI ČINY****3.13.1 Program bezpečnosti – ochrany před protiprávními činy**

Každý Smluvní stát ICAO by měl zajistit, aby každá entita provádějící provoz všeobecného letectví, včetně provozu služebních letadel, při němž je použito letadlo s maximální schválenou vzletovou hmotností větší než 5 700 kg, zpracovala, zavedla a udržovala písemný program bezpečnosti provozovatele – ochrany před

protiprávními činy, který bude splňovat Národní bezpečnostní program ochrany civilního letectví před protiprávními činy daného Státu.

*Poznámka: Schválené oborové sbírky pravidel se mohou použít jako základ pro vytvoření písemného programu bezpečnosti – ochrany před protiprávními činy.*

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

**DODATEK 3.A – PROVOZNÍ PŘÍRUČKA SPOLEČNOSTI**

(Doplňující ust. 3.4.2.2)

Následující text je navrhovaným obsahem Provozní příručky společnosti. Příručka může být vydána v samostatných částech, které odpovídají specifickým aspektům provozu. Příručka by měla obsahovat pokyny a informace nezbytné k tomu, aby byl zapojený personál schopen vykonávat své povinnosti bezpečně, přičemž musí obsahovat alespoň následující informace:

- a) obsah,
- b) kontrolní seznam změn a seznam platných stran, pokud není celý dokument vydáván znovu s každou změnou a dokument nemá datum účinnosti;
- c) povinnosti, odpovědnosti a nadřízenost řídicího a provozního personálu,
- d) systém řízení bezpečnosti provozovatele,
- e) systém provozního řízení,
- f) postupy MEL (je-li to použitelné)
- g) běžný letový provoz,
- h) standardní provozní postupy (SOPs),
- i) meteorologická omezení,
- j) omezení letové doby a doby ve službě,
- k) provoz ve stavu nouze,
- l) postupy pro případ letecké nehody/incidentu,
- m) kvalifikace a výcvik personálu,
- n) uchování záznamů,
- o) popis systému řízení údržby,
- p) postupy bezpečnosti – ochrany před protiprávními činy (je-li to použitelné),
- q) provozní omezení daná výkonností,
- r) použití/ochrana záznamů FDR/CVR (je-li to použitelné), a
- s) nakládání s nebezpečným zbožím.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

**DODATEK 3.B – SEZNAM MINIMÁLNÍHO VYBAVENÍ (MEL)**

(Doplňující ust. 3.6.1.1)

1. Jestliže při certifikaci letadla nebyly povoleny žádné odchylky od požadavků daného Státu, letadlo by nemohlo létat, pokud nejsou všechny systémy a vybavení provozuschopné. Zkušenosti ukázaly, že neprovozuschopnost některého zařízení může být po krátkou dobu přijatelná, pokud zbývající fungující systémy a vybavení zajistí pokračování bezpečného letu.

2. Státy by měly prostřednictvím schválení seznamu minimálního vybavení určit ty systémy a položky vybavení, které nemusí pracovat za určitých podmínek letu, s tím záměrem, že žádný let nemůže být proveden s nepracujícími systémy a vybavením, vyjma těch, které byly takto stanoveny.

3. Seznam minimálního vybavení (dále jen MEL), schválený Státem provozovatele, je proto nezbytný pro každé letadlo a je založen na základním seznamu minimálního vybavení, který vypracovala pro typ letadla organizace odpovědná za typový návrh společně se Státem projekce.

4. Stát provozovatele by měl od provozovatele požadovat, aby připravil takový návrh MEL, který umožní provoz letadla s určitými nepracujícími systémy nebo vybavením za předpokladu, že bude udržena přijatelná úroveň bezpečnosti.

5. MEL není určen k tomu, aby zajistil provoz letadla po neomezenou dobu s nepracujícími systémy nebo vybavením. Základní účel MEL je povolit bezpečný provoz letadla s nepracujícími systémy nebo vybavením v rámci řízeného a spolehlivého programu oprav a výměny součástí.

6. Provozovatelé mají zajistit, že žádný let nebude zahájen s vícenásobnými nepracujícími položkami

MEL, aniž by se zjistilo, zda jakýkoliv vzájemný vztah mezi nepracujícími systémy nebo letadlovými celky nezpůsobí nepřijatelné snížení úrovně bezpečnosti a/nebo nepatřičné zvýšení pracovní zátěže letové posádky.

7. Při určování toho, zda je udržována přijatelná úroveň bezpečnosti, by se mělo také uvažovat s aspektem dalšího selhání během pokračujícího provozu s nepracujícími systémy nebo vybavením. MEL se nesmí odchýlit od požadavků oddílu omezení v Letové příručce, nouzových postupů nebo dalších požadavků pro letovou způsobilost Státu zápisu do rejstříku nebo Státu provozovatele, pokud příslušný úřad pro letovou způsobilost nebo Letová příručka nestanoví jinak.

8. Systémy nebo vybavení, u nichž je přijatelné, že jsou za letu mimo provoz, by měly být vhodně označeny (např. štítkem) a všechny tyto položky zaznamenány v technickém deníku letadla, aby o nepracujících systémech nebo vybavení byla informována letová posádka a personál údržby.

9. Pro konkrétní systém nebo položku vybavení, u nichž je přijatelné, že jsou za letu mimo provoz, může být nezbytné provést před zahájením letu úkoly údržby týkající se odpojení nebo izolování daného systému nebo vybavení. Stejně tak může být nezbytné připravit vhodný provozní postup pro letovou posádku.

10. Odpovědnosti velitele letadla, který přejímá letoun do provozu se závadami v souladu s MEL, jsou stanoveny v ust. 2.2.3.1.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

ČR:

**DODATEK N - PROVOZ LETADEL SE ZVLÁŠTNÍM OSVĚDČENÍM LETOVÉ ZPŮSOBILOSTI (ZOLZ)  
V KATEGORII EXPERIMENTÁLNÍ A KATEGORII PRO OMEZENÉ POUŽITÍ**

**1. Provoz letadel se ZOLZ v kategorii experimentální**

**1.1 Provozní omezení**

1.1.1 Provoz letadel se ZOLZ v kategorii experimentální se omezuje na:

- a) zkoušení nových koncepcí, nového vybavení, nových zástaveb, nových provozních metod, nebo nového použití letadla schváleného typu;
- b) průkaz plnění požadavků předpisu letové způsobilosti, včetně letů k průkazu plnění požadavků pro vydání typového osvědčení, letů k ověření větších změn konstrukce, letů k průkazu požadavků předpisu letové způsobilosti na funkci a spolehlivost;
- c) výcvik posádek žadatele;
- d) předvádění letadla, včetně přeletů k předvádění a zpět;
- e) účast na leteckých závodech, včetně přeletů k závodům a zpět;
- f) průzkum trhu; a
- g) provoz amatérsky postavených letadel užívaných pouze pro vlastní vzdělání a rekreaci.

1.1.2 Letadlo se nesmí provozovat:

- a) k jinému účelu, než vyznačenému v jeho ZOLZ;
- b) k žádnému obchodnímu provozu;
- c) mimo prostor pro zkušební lety, určený Úřadem pro civilní letectví (dále jen ÚCL), dokud mu nebylo prokázáno splnění požadavků uvedených v ust. 1.1.4;
- d) nad hustě osídlenými prostory nebo v letových cestách s hustým provozem, pokud ÚCL na základě žádosti provozovatele nestanoví jinak;
- e) v noci, pokud ÚCL na základě žádosti provozovatele nestanoví jinak;
- f) podle pravidel IFR, pokud ÚCL na základě žádosti provozovatele nestanoví jinak;
- g) na publikovaných tratích letových provozních služeb, pokud ÚCL na základě žádosti provozovatele nestanoví jinak; a
- h) bez štítku označujícího výrazně jeho experimentální povahu.

1.1.3 ÚCL může předepsat další omezení, shledá-li to nezbytným opatřením z hlediska zajištění a dodržení úrovně bezpečnosti provozu stanovené tímto předpisem.

1.1.4 Provoz letadla musí být omezen na prostor pro zkušební lety určený ÚCL, pokud nebylo prokázáno výsledky zkušebních letů podle programu schváleného ÚCL, že:

- a) letadlo je plně ovladatelné v celém rozsahu svých provozních rychlostí a povolených obrátů;
- b) letadlo nemá žádné nebezpečné provozní vlastnosti nebo znaky konstrukce.

1.1.5 ÚCL nepovolí provoz letadla mimo vymezený prostor pro zkušební lety, pokud:

- a) nebylo prokázáno splnění požadavků ust. 1.1.4;
- b) letadlo nenalétalo nejméně 25 hodin, bylo-li k zástavbě použito spojení motoru a vrtule, jejichž letová způsobilost byla ověřena na základě vydaných typových osvědčení; a
- c) letadlo nenalétalo nejméně 40 hodin, nebyl-li splněn požadavek ust. 1.1.4 b).

**1.2 Povinnosti velitele letadla**

1.2.1 Velitel letadla je povinen:

- a) informovat před letem každou osobu na palubě o experimentální povaze letadla; a
- b) informovat letištní řídicí věž o experimentální povaze letadla před odletem nebo při přiletu na letiště, kde je takové stanoviště ATS v provozu.

**2. Provoz letadel se ZOLZ v kategorii pro omezené použití**

**2.1 Provozní omezení**

2.1.1 Provoz letadel se ZOLZ v kategorii pro omezené použití se omezuje na:

- a) lety za účelem ověření letové způsobilosti;
- b) lety za účelem přeškolení na typ posádek žadatele;
- c) lety za účelem udržování kvalifikace a přezkoušení posádek;

- d) předvádění letadla, včetně přeletů k předvádění a zpět;
- e) účast na leteckých závodech, včetně přeletů k závodům a zpět; a
- f) další lety, vymezené ve Zvláštní specifikaci letové způsobilosti vydané ÚCL.

#### 2.1.2 Letadlo se nesmí provozovat:

- a) k jinému účelu, než vyznačenému v jeho ZOLZ;
- b) k žádnému obchodnímu provozu, pokud na základě žádosti provozovatele ÚCL nestanoví jinak;
- c) mimo prostor určený ÚCL k provozování letadla, byl-li omezen;
- d) nad hustě osídlenými prostory nebo nad shromážděním osob, pokud na základě žádosti provozovatele ÚCL nestanoví jinak;
- e) v noci, pokud na základě žádosti provozovatele ÚCL nestanoví jinak;
- f) podle pravidel IFR, pokud na základě žádosti provozovatele ÚCL nestanoví jinak;

- g) na publikovaných tratích letových provozních služeb, pokud na základě žádosti provozovatele ÚCL nestanoví jinak;
- h) v rozporu s dalšími omezeními stanovenými v ZOLZ; a
- i) bez štítku označujícího jeho zvláštní kategorii letové způsobilosti.

2.1.3 ÚCL může předepsat další omezení, shledá-li to nezbytným opatřením z hlediska zajištění a dodržení úrovně bezpečnosti provozu stanovené tímto předpisem.

## 2.2 Povinnosti velitele letadla

### 2.2.1 Velitel letadla je povinen:

- a) informovat před letem každou osobu na palubě o zvláštní kategorii letové způsobilosti letadla; a
- b) informovat letištní řídicí věž o zvláštní kategorii letové způsobilosti letadla před odletem nebo při příletu na letiště, kde je takové stanoviště ATS v provozu.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO