

MINISTERSTVO DOPRAVY ČESKÉ REPUBLIKY
Zpracovatel: Úřad pro civilní letectví

LETECKÝ PŘEDPIS

PRAVIDLA LÉTÁNÍ

L 2

Uveřejněno pod číslem jednacím: 153/2014-220.

**KONTROLNÍ SEZNAM STRAN
PŘEDPIS PRAVIDLA LÉTÁNÍ (L 2)**

Strana	Datum	Strana	Datum
i až viii	4.12.2014	Dod. 5 - 1 až Dod. 5 - 4	4.12.2014
1 - 1 až 1 - 8	4.12.2014	Dopl. A - 1 až Dopl. A - 4	4.12.2014
2 - 1	4.12.2014	Dopl. B - 1	4.12.2014
3 - 1 až 3 - 11	4.12.2014	Dopl. N - 1 až Dopl. N - 6	4.12.2014
4 - 1 / 4 - 2	4.12.2014	Dopl. O - 1 až Dopl. O - 5	4.12.2014
5 - 1 / 5 - 2	4.12.2014	Dopl. P - 1 / Dopl. P - 2	4.12.2014
Dod. 1 - 1 až Dod. 1 - 19	4.12.2014	Dopl. Q - 1 až Dopl. Q - 6	4.12.2014
Dod. 2 - 1 / Dod. 2 - 2	4.12.2014	Dopl. R - 1 až Dopl. R - 6	4.12.2014
Dod. 3 - 1 až Dod. 3 - 4	4.12.2014	Dopl. S - 1	4.12.2014
Dod. 4 - 1 / Dod. 4 - 2	4.12.2014	Dopl. X - 1 až Dopl. X - 6	4.12.2014

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:

PRAVIDLA LÉTÁNÍ

L 2

1. Účelem tohoto předpisu je stanovit úplnou a přehlednou formou pravidla létání, a to na základě standardů a doporučených postupů (SARPs) Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO) a v souladu s přímo použitelnými předpisy EU.

V tomto leteckém předpisu je použito textu dvou dokumentů, a to:

ICAO Annex 2, Rules of the Air (mezinárodní standardy);

prováděcí nařízení Komise (EU) č. 923/2012 ze dne 26. září 2012, kterým se stanoví společná pravidla létání a provozní předpisy týkající se služeb a postupů v oblasti letecké navigace a kterým se mění prováděcí nařízení (ES) č. 1035/2011 a nařízení (ES) č. 1265/2007, (ES) č. 1794/2006, (ES) č. 730/2006, (ES) č. 1033/2006 a (EU) č. 255/2010 (EU standardy).

2. Tam, kde dokumenty neobsahují určení adresátů jednotlivých pravidel (práv a povinností) a nositelů pravomocí, jsou tyto adresáti a nositelé pravomocí uvedeni ve vlastním textu leteckého předpisu. Rovněž v případech, kdy se to jeví žádoucím, je vlastní text leteckého předpisu opatřen dalším textem.
3. 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.
4. Tento předpis je závazný pro všechny civilní subjekty zúčastněné na organizování a poskytování letových provozních služeb a provádění letů ve vzdušném prostoru České republiky.
5. Použitelnost pravidel létání je upravena v Hlavě 2, ust. 2.1 tohoto předpisu. Podle teritoriální použitelnosti jsou požadavky tohoto předpisu z praktických důvodů rozlišeny následovně:
 - a) označením „EU:“ jsou uvozeny a šedým podbarvením zvýrazněny požadavky stanovené příslušnými právními předpisy EU odlišné od regulačního rámce SARPs ICAO;
 - b) označením „ICAO:“ jsou uvozeny a šedým podbarvením zvýrazněny ty části předpisu, které vychází ze SARPs ICAO, které je z hlediska bezpečnosti a mezinárodní harmonizace žádoucí respektovat při letech ve vzdušném prostoru, kde se pravidla pro jednotné evropské nebe neuplatňují a byly v ČR přijaty po vstupu příslušných pravidel EU v platnost;
 - c) označením „ČR:“ jsou uvozeny a šedým podbarvením zvýrazněny dodatečné národní požadavky doplňující SARPs ICAO, nebo požadavky stanovené odlišné od regulačního rámce SARPs ICAO.

Poznámka: Ty části předpisu, které vychází ze SARPs ICAO, a byly v ČR přijaty před vstupem v platnost příslušných pravidel EU, nejsou žádným z uvedených způsobů zvýrazněny.

Upozornění: Ustanovení tohoto předpisu, neoznačená „ICAO“ a „ČR“, jsou předmětem úpravy přímo použitelným předpisem EU, který má vždy aplikační přednost. V případě přímého rozporu tohoto předpisu a příslušného přímo použitelného předpisu Evropské unie má komunitární úprava aplikační přednost, nejedná-li se o využití ustanovení o pružnosti dle Čl. 14 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Evropské agentury pro bezpečnost letectví, kterým se ruší směrnice Rady 91/670 EHS, nařízení (ES) č. 1592/2002 a směrnice 2004/36/ES, ve znění pozdějších předpisů.

6. Pokud se v tomto předpise vyskytuje slovo „mezinárodní“, platí příslušná ustanovení rovněž pro vnitrostátní podmínky, není-li uvedeno jinak.
7. Význam zkratek použitých v tomto předpisu je uveden v leteckém předpisu L 8400, Zkratky a kódy.

Datum účinnosti tohoto předpisu je: 4. 12. 2014.

Datem účinnosti tohoto předpisu se nahrazuje, včetně pozdějších změn a oprav, letecký předpis L 2 – Pravidla létání, který byl schválen opatřením Ministerstva dopravy č. j. 25344/99-220 ze dne 28.6.1999.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

ÚČINNOST PŘEDPISU, ZMĚN A OPRAV

[illegible]

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

OBSAH

KONTROLNÍ SEZNAM STRAN

ÚVODNÍ USTANOVENÍ			i
ÚČINNOST PŘEDPISU, ZMĚN A OPRAV			ii
OBSAH			iii
Hlava 1	Definice		1 - 1
Hlava 2	Použitelnost pravidel létání		2 - 1
	2.1	Teritoriální použitelnost pravidel létání	2 - 1
	2.2	Dodržování pravidel létání	2 - 1
	2.3	Odpovědnost za dodržování pravidel létání	2 - 1
	2.4	Pravomoc velitele letadla	2 - 1
	2.5	Problematické požívání psychoaktivních látek	2 - 1
Hlava 3	Všeobecná pravidla		3 - 1
	3.1	Ochrana osob a majetku	3 - 1
	3.2	Vyhýbání se srážkám	3 - 2
	3.3	Letové plány	3 - 6
	3.4	Signály	3 - 7
	3.5	Čas	3 - 7
	3.6	Služba řízení letového provozu	3 - 8
	3.7	Protiprávní čin	3 - 10
	3.8	Zakročování	3 - 10
	3.9	Minima VMC dohlednosti a vzdálenosti od oblačnosti	3 - 11
Hlava 4	Pravidla pro let za viditelnosti		4 - 1
Hlava 5	Pravidla pro let podle přístrojů		5 - 1
	5.1	Platná pravidla pro všechny lety IFR	5 - 1
	5.2	Pravidla platná pro lety IFR v řízeném vzdušném prostoru	5 - 1
	5.3	Pravidla platná pro lety IFR mimo řízený vzdušný prostor	5 - 1
Dodatek 1	Signály		Dod. 1 - 1
	1.	Tísňové a pilnostní signály	Dod. 1 - 1
	2.	Signály používané v případě zakročování	Dod. 1 - 2
	3.	Vizuální signály používané k varování letadla, které bez povolení letí nebo vletne do omezeného, zakázaného nebo nebezpečného prostoru	Dod. 1 - 4

4.	Signály pro letištní provoz	Dod. 1 - 4
5.	Signály k řízení na odbavovací ploše	Dod. 1 - 6
6.	Standardní nouzové ruční signály	Dod. 1 - 17
Dodatek 2	Zakročování proti civilním letadlům	Dod. 2 - 1
1.	Zásady, které musí státy dodržovat	Dod. 2 - 1
2.	Činnost letadla, proti kterému se zakročuje	Dod. 2 - 1
3.	Rádiové spojení během zakročování	Dod. 2 - 1
Dodatek 3	Tabulky cestovních hladin	Dod. 3 - 1
Dodatek 4	Systémy dálkově řízeného letadla	Dod. 4 - 1
1.	Všeobecná pravidla provozu	Dod. 4 - 1
2.	Osvědčení a vydávání průkazů způsobilosti	Dod. 4 - 1
3.	Žádost o povolení	Dod. 4 - 1
Dodatek 5	Volné balóny bez pilota na palubě se zátěží	Dod. 5 - 1
1.	Klasifikace volných balónů bez pilota na palubě se zátěží	Dod. 5 - 1
2.	Všeobecná pravidla provozu	Dod. 5 - 1
3.	Provozní omezení a požadavky na vybavení	Dod. 5 - 2
4.	Ukončení provozu	Dod. 5 - 3
5.	Oznámení o letu	Dod. 5 - 3
6.	Záznam polohy a její hlášení	Dod. 5 - 4
Doplněk A	Zakročování proti civilním letadlům	Dopl. A - 1
1.		Dopl. A - 1
2.	Všeobecně	Dopl. A - 1
3.	Manévry při zakročování	Dopl. A - 2
4.	Vedení letadla, proti němuž se zakročuje	Dopl. A - 2
5.	Činnost letadla, proti němuž se zakročuje	Dopl. A - 3
6.	Vizuální signály letadlo – letadlo	Dopl. A - 3
7.	Rádiové spojení mezi stanovištěm řídícím zakročování nebo zakročujícím letadlem a letadlem, proti němuž se zakročuje	Dopl. A - 3
8.	Zdržení se použití zbraní	Dopl. A - 3
9.	Koordinace mezi stanovišti řídícími zakročování a stanovišti letových provozních služeb	Dopl. A - 4
Doplněk B	Protiprávní čin	Dopl. B - 1
1.	Všeobecně	Dopl. B - 1
2.	Postupy	Dopl. B - 1

Doplněk N	Pravidla pro výsadkové lety	Dopl. N - 1
	1. Definice	Dopl. N - 1
	2. Provádění a publikování výsadkové činnosti	Dopl. N - 1
	3. Povinnosti velitele výsadkového letadla vůči složkám ATC	Dopl. N - 2
	4. Povinnosti osob provádějících a zajišťujících výsadky	Dopl. N - 3
	5. Signály na doskokové ploše	Dopl. N - 6
Doplněk O	Podmínky pro VFR lety při provádění leteckých prací, akrobatických letů, leteckých veřejných vystoupení, leteckého výcviku a přezkušovacích letů	Dopl. O - 1
	1. Letecké práce	Dopl. O - 1
	2. Akrobatické lety	Dopl. O - 2
	3. Letecká veřejná vystoupení	Dopl. O - 3
	4. Výcvikové a přezkušovací lety	Dopl. O - 4
Doplněk P	Pravidla letu pro kluzáky	Dopl. P - 1
	1. Létání v termice	Dopl. P - 1
	2. Létání v dlouhé vlně	Dopl. P - 1
	3. Létání na svahu	Dopl. P - 1
Doplněk Q	Pravidla pro vlečení	Dopl. Q - 1
	1. Definice	Dopl. Q - 1
	2. Aerovleky - obecně	Dopl. Q - 1
	3. Vleky kluzáků	Dopl. Q - 1
	4. Vleky transparentů	Dopl. Q - 4
	5. Aerovleky prováděné pomocí ULL	Dopl. Q - 5
Doplněk R	Podmínky pro provoz balónů bez pilota na palubě	Dopl. R - 1
	1. Základní pojmy a kategorizace	Dopl. R - 1
	2. Pravidla platná pro všechny balóny bez pilota na palubě	Dopl. R - 1
	3. Pravidla platná pro volné balóny bez pilota na palubě	Dopl. R - 2
	4. Pravidla platná pro upoutané balóny bez pilota na palubě	Dopl. R - 3
Doplněk S	Doplňující podmínky pro lety VFR v noci	Dopl. S - 1
	1. Rozdělení letů podle druhu činnosti	Dopl. S - 1
	2. Doplnující podmínky pro letištní lety	Dopl. S - 1
	3. Doplnující podmínky pro traťové lety	Dopl. S - 1
	4. Letiště	Dopl. S - 1

Doplněk X	Bezpilotní systémy	Dopl. X - 1
1.	Definice	Dopl. X - 1
2.	Rozsah působnosti	Dopl. X - 1
3.	Bezpečnost	Dopl. X - 1
4.	Dohled pilota	Dopl. X - 1
5.	Odpovědnost	Dopl. X - 1
6.	Ukončení letu	Dopl. X - 2
7.	Prostory	Dopl. X - 2
8.	Ochranná pásma	Dopl. X - 3
9.	Meteorologická minima	Dopl. X - 3
10.	Nebezpečný náklad	Dopl. X - 3
11.	Shazování nákladu	Dopl. X - 3
12.	Pohyb pilota	Dopl. X - 3
13.	Letecká veřejná vystoupení	Dopl. X - 3
14.	Ostatní legislativa	Dopl. X - 3
15.	Pohon	Dopl. X - 3
16.	Další podmínky pro provoz bezpilotního letadla	Dopl. X - 3
17.	Hlášení událostí	Dopl. X - 4

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

HLAVA 1 - DEFINICE

Poznámka 1: V celém textu tohoto dokumentu se výrazu „služba“ používá jako abstraktního pojmu k označení činnosti nebo vykonávaných služeb; výrazu „stanoviště“ se používá k označení pracovišť vykonávajících službu.

Poznámka 2: Označení (RR) v těchto definicích určuje definici, která byla získána z Radiokomunikačního řádu Mezinárodní telekomunikační unie (ITU) (viz Příručka požadavků na radiové kmitočtové spektrum pro civilní letectví včetně prohlášení schválené politiky ICAO (Doc 9718)).

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

ADS-C dohoda (ADS-C agreement)

Plán hlášení, který stanoví podmínky hlášení údajů ADS-C (tj. údaje požadované stanovištěm letových provozních služeb a četnost hlášení ADS-C, která musí být dohodnuta před použitím ADS-C při poskytování letových provozních služeb).

Poznámka: Položky dohody budou vyměňovány mezi pozemním systémem a letadly prostřednictvím kontraktu nebo sérií kontraktů.

Automatický závislý přehledový systém - vysílání (ADS-B) (Automatic dependent surveillance - broadcast)

Prostředek, kterým letadla, letištní mobilní prostředky a další objekty mohou automaticky vysílat a/nebo přijímat údaje, jako jsou identifikace, poloha a další, podle vhodnosti, ve vysílacím módu pomocí datového spoje.

Automatický závislý přehledový systém - kontrakt (ADS-C) (Automatic dependent surveillance - contract)

Prostředek, kterým budou pomocí datového spoje vyměňovány položky ADS-C dohody mezi pozemním systémem a letadlem určující, za jakých podmínek by měla být zahájena hlášení ADS-C a jaké údaje by tato hlášení měla obsahovat.

Poznámka: Zkrácený výraz „ADS kontrakt“ je běžně užíván při odkazu na ADS kontrakt událost, ADS kontrakt požadavek, ADS periodický kontrakt nebo na nouzový mód.

EU:**Akrobatický let (Acrobatic flight)**

Úmyslně prováděné manévry s letadlem za letu, zahrnující náhlé změny polohy, neobvyklé polohy nebo neobvyklé změny rychlosti, které nejsou nutné pro normální let nebo pro výcvik za účelem získání osvědčení nebo kvalifikací jiných než kvalifikace pro akrobacii.

Bod přechodu (Changeover point)

Bod, ve kterém se od letadla letícího na úseku tratě ATS vyznačeném zařízením VOR očekává, že změní navigační vedení letadla pomocí zařízení za letadlem na navigační vedení letadla pomocí nejbližšího zařízení VOR před letadlem.

Poznámka: Body přechodu se zřizují pro poskytování optimálních podmínek s přihlédnutím k síle a jakosti signálu mezi dvěma radionavigačními zařízeními VOR ve všech používaných hladinách a k zajištění společného zdroje směrového vedení pro všechna letadla letící na stejné části úseku trati.

Celková vypočítaná doba letu (Total estimated elapsed time)

Pro lety podle IFR vypočítaná doba letu od vzletu do přiletu nad stanovený bod vymezený ve vztahu k radionavigačnímu prostředku, z něhož se předpokládá zahájení postupu přiblížení podle přístrojů nebo, není-li bod vyznačen radionavigačním prostředkem na letišti určení, doba přiletu nad letiště určení. Pro lety podle VFR vypočítaná doba od vzletu do přiletu nad letiště určení.

Cestovní hladina (Cruising level)

Hladina dodržovaná letadlem během značné části letu.

Člen letové posádky (Flight crew member)

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

ICAO:**Dálkově řídicí pilot (Remote pilot)**

Osoba pověřená provozovatelem povinnostmi nezbytnými pro provoz dálkově řízeného letadla, která ovládá systémy řízení během doby letu.

ICAO:**Dálkově řídicí stanice (Remote pilot station)**

Součást systému dálkově řízeného letadla obsahující vybavení k řízení dálkově řízeného letadla.

ICAO:**Dálkově řízené letadlo (RPA) (Remotely piloted aircraft)**

Bezpilotní letadlo, které je řízeno z dálkově řídicí stanice.

ICAO:**Detekce a vyhnutí (Detect and avoid)**

Schopnost vidět, vnímat nebo detekovat konfliktní provoz nebo jiná nebezpečí a přijmout vhodné opatření.

Dohlednost (Visibility)

Pro letecké účely je za dohlednost považována většinou z:

- a) největší vzdálenosti, na kterou je možno spolehlivě vidět a rozeznat na světlém pozadí černý předmět vhodných rozměrů, umístěný u země; a
- b) největší vzdálenosti, na kterou je možno spolehlivě rozeznat na neosvětleném pozadí světla o svítivosti přibližně 1000 cd.

Poznámka 1: Tyto dvě vzdálenosti jsou odlišné v atmosférických podmínkách charakterizovaných stejným koeficientem zeslabení (extinction coefficient). Vzdálenost b) kolísá v závislosti na intenzitě osvětlení pozadí. Vzdálenost a) objektivizuje meteorologický optický dosah (meteorological optical range (MOR)).

Poznámka 2: Definice se aplikuje na pozorování dohlednosti v místních pravidelných a mimořádných meteorologických zprávách, na pozorování převládající a minimální dohlednosti uváděné ve zprávách METAR a SPECI a na pozorování přízemní dohlednosti.

Dráha (Runway)

Vymezená pravoúhlá plocha na pozemním letišti, upravená pro přistání a vzlety letadel.

Hladina (Level)

Všeobecný výraz používaný k vyjádření vertikální polohy letadla, znamenající buď výšku, nadmořskou výšku nebo letovou hladinu.

Hlásný bod (Reporting point)

Stanovené zeměpisné místo, vzhledem k němuž se může hlásit poloha letadla.

IFR

Symbol používaný k označení pravidel pro let podle přístrojů.

IMC

Symbol používaný k označení meteorologických podmínek pro let podle přístrojů.

Informace o provozu (Traffic information)

Informace vydaná stanovištěm letových provozních služeb, kterou se pilot upozorňuje na jiný známý nebo pozorovaný letový provoz, který se může nacházet v blízkosti polohy letadla nebo jeho zamýšlené trati, a která má pilotovi pomoci vyhnout se srážce.

Komunikace datovým spojem (Data link communications)

Forma spojení používaná pro výměnu zpráv prostřednictvím datového spoje.

Komunikace datovým spojem mezi řídícím a pilotem (CPDLC) (Controller - pilot data link communications)

Způsob spojení mezi řídícím a pilotem, používající datový spoj pro ATC komunikaci.

Koncová řízená oblast (Terminal control area)

Řízená oblast ustanovená obvykle v místech, kde se tratě letových provozních služeb sbíhají v blízkosti jednoho nebo více hlavních letišť.

Kurz (Heading)

Směr, do něhož směřuje podélná osa letadla, vyjádřený ve stupních od severu (zeměpisného, magnetického, kompasového nebo síťového).

Let IFR (IFR flight)

Let prováděný v souladu s pravidly pro let podle přístrojů.

Let VFR (VFR flight)

Let prováděný v souladu s pravidly pro let za viditelnosti.

Letadlo (Aircraft)

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

ČR:

Pro účely tohoto předpisu se za letadlo považuje i sportovní létající zařízení, vyjma sportovního padáku. Výraz „letadlo“ používaný v kontextu tohoto předpisu může mít také význam pilot, velitel letadla, letadlo nebo let.

Letecká informační příručka (AIP) (Aeronautical Information Publication)

Příručka vydaná státem nebo pověřenou organizací, obsahující letecké informace trvalého charakteru, důležité pro letecký provoz.

Letecká stanice (RR S1.81) (Aeronautical station)

Pozemní stanice letecké pohyblivé služby. V některých případech může být letecká stanice umístěna např. na palubě lodi nebo na umělé plošině na moři.

Letiště (Aerodrome)

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

Letištní provoz (Aerodrome traffic)

Veškerý provoz na provozní ploše letiště a všechna letadla letící v blízkosti letiště.

Poznámka: Letadlo je v blízkosti letiště, když je na letištním okruhu, vstupuje do něj nebo jej opouští.

Letištní provozní zóna - ATZ (Aerodrome traffic zone)

Vzdušný prostor stanovených rozměrů, který slouží k ochraně letištního provozu.

ČR:

Letištní provozní zóna je zřízena na letištích, kde není poskytována služba řízení letového provozu. Je vymezena horizontálně kružnicí (nebo její částí) o poloměru 3 NM (5,5 km) od vztažného bodu letiště a vertikálně zemským povrchem a nadmořskou výškou 4 000 ft (1200 m), pokud ÚCL nestanoví jinak. Zasahuje-li vertikálně nebo horizontálně do takto vymezeného prostoru vzdušný prostor třídy C nebo D,

nebo zakázaný prostor, tvoří hranice ATZ hranice těchto prostorů.

Letištní řídicí věž (Aerodrome control tower)

Stanoviště ustanovené k poskytování služby řízení letového provozu letištnímu provozu.

Letištní služba řízení (Aerodrome control service)

Služba řízení letového provozu pro letištní provoz.

Letoun (Aeroplane)

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

Letová cesta (Airway)

Řízená oblast nebo její část, zřízená ve formě koridoru, vybavená radionavigačními zařízeními.

Letová dohlednost (Flight visibility)

Dohlednost dopředu z kabiny letadla za letu.

Letová hladina (FL) (Flight level)

Hladina konstantního atmosférického tlaku, vztažená ke stanovenému základnímu údaji tlaku 1013,2 hektopascalů (hPa) a oddělená od ostatních takových hladin stanovenými tlakovými intervaly.

Poznámka 1: Tlakoměrný výškoměr je kalibrován podle standardní atmosféry:

- a) *když je nastaven na QNH, ukazuje nadmořskou výšku;*
- b) *když je nastaven na QFE, ukazuje výšku nad referenčním bodem QFE; a*
- c) *když je nastaven na tlak 1013,2 hektopascalů (hPa), může být použit k indikaci letových hladin.*

Poznámka 2: Výrazy „výška“ a „nadmořská výška“, které jsou použity v Poznámce 1, se vztahují k tlakovým a nikoliv ke geometrickým výškám nad terénem či nad mořem.

Letová informační oblast (Flight information region)

Vzdušný prostor stanovených rozměrů, v němž se poskytuje letová informační služba a pohotovostní služba.

Letová informační služba (Flight information service)

Služba poskytovaná za účelem podávání rad a informací k bezpečnému a účinnému provádění letů.

Letová poradní služba (Air traffic advisory service)

Služba poskytovaná v letovém poradním vzdušném prostoru k zajištění rozstupů, pokud je to proveditelné, mezi letadly, která letí podle letových plánů IFR.

ČR:

Neaplikuje se.

Letová provozní služba (Air traffic service)

Výraz zahrnující letovou informační službu, pohotovostní službu, letovou poradní službu a službu řízení letového provozu (oblastní službu řízení, přiblížovací službu řízení nebo letištní službu řízení).

Letové informační středisko (Flight information centre)

Stanoviště zřízené k poskytování letové informační služby a pohotovostní služby.

Letové povolení (Air traffic control clearance)

Oprávnění, vydané veliteli letadla provést let nebo v letu pokračovat za podmínek určených stanovištěm řízení letového provozu.

Poznámka 1: Výraz „letové povolení“ se obvykle zkracuje na „povolení“, použije-li se v příslušných souvislostech.

Poznámka 2: Zkrácenému výrazu „povolení“ může předcházet „pouštění“, „vzletu“, „odletu“, „traťové“, „přiblížení“ nebo „přistání“, k označení příslušné části letu, ke které se povolení vztahuje.

Letový plán (Flight plan)

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

Letový provoz (Air traffic)

Všechna letadla za letu nebo pohybující se na provozní ploše letiště.

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

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

Poznámka: Stanovená minima pro meteorologické podmínky za viditelnosti obsahuje Hlava 4.

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

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

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

Mez povolení (Clearance limit)

Bod, ke kterému bylo letadlu uděleno letové povolení.

Nadmořská výška (Altitude)

Vertikální vzdálenost hladiny, bodu nebo předmětu považovaného za bod, měřená od střední hladiny moře (MSL).

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, kdy 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 na trati ETOPS (ETOPS en-route alternate)

Vhodné a přiměřené náhradní letiště, na kterém může letoun přistát po zjištění selhání motoru nebo jestliže se dostane v provozu na trati ETOPS 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 letištěm na trati nebo náhradním letištěm letiště určení.

Návěstní plocha (Signal area)

Plocha na letišti používaná k vystavení pozemních návěstí.

Nebezpečný prostor (Danger area)

Vzdušný prostor vymezených rozměrů, ve kterém mohou v určité době probíhat činnosti nebezpečné pro let letadla.

ČR:**Neřízené letiště (Uncontrolled aerodrome)**

Letiště, na kterém se neposkytuje služba ATC.

EU:**Noc (Night)**

Doba mezi koncem občanského soumraku a začátkem občanského svítání. Občanský soumrak končí večer, když se střed slunečního disku nachází 6° pod horizontem, a občanské svítání začíná ráno, když je střed slunečního disku 6° pod horizontem.

Oblastní služba řízení (Area control service)

Služba řízení letového provozu pro řízené lety v řízených oblastech.

Oblastní středisko řízení (Area control centre)

Stanoviště, ustavené k poskytování služby řízení letového provozu řízeným letům v řízených oblastech pod jeho pravomocí.

Odbavovací plocha (Apron)

Vymezená plocha na pozemním letišti určená k umístění letadel pro nastupování a vystupování cestujících, pro nakládání a vykládání pošty nebo zboží, pro jejich plnění pohonnými hmotami a parkování nebo údržbu.

Ohlašovna letových provozních služeb (Air traffic services reporting office)

Stanoviště zřízené k přijímání hlášení týkajících se letových provozních služeb a letových plánů předkládaných před odletem.

Poznámka: Ohlašovna letových provozních služeb může být zřízena jako samostatné stanoviště nebo ve spojení s jiným stanovištěm, jako např. se stanovištěm řízení letového provozu nebo se stanovištěm letecké informační služby.

Omezený prostor (Restricted area)

Vzdušný prostor vymezených rozměrů nad pevninou nebo teritoriálními vodami státu, ve kterém je let letadla omezen v souladu se stanovenými podmínkami.

Palubní protisrážkový systém (ACAS) (Airborne collision avoidance system)

Palubní systém založený na signálech odpovídače sekundárního přehledového radaru (SSR), který pracuje nezávisle na pozemním zařízení a poskytuje pilotovi upozornění na možné nebezpečí srážky letadel, která jsou vybavena odpovídači SSR.

Personál ovlivňující bezpečnost (Safety - sensitive personnel)

Osoby, které by mohly ohrozit bezpečnost letectví, jestliže neplní řádně své povinnosti a funkce, včetně členů posádek, personálu zajišťujícího údržbu letadel a řídících letového provozu.

ČR:**Pilot**

Pilotem letadla se pro účel tohoto předpisu rozumí též uživatel sportovního létacího zařízení (SLZ).

Platný letový plán (Current flight plan)

Letový plán zahrnující změny, pokud k nim došlo později vydanými povoleními.

Podaný letový plán (Filed flight plan)

Letový plán, tak jak je podán stanovišti ATS pilotem nebo určeným zástupcem bez následných změn.

Pohotovostní služba (Alerting service)

Služba poskytovaná za účelem vyrozumívání příslušných organizací o letadlech, kterým se má poskytnout pátrací a záchranná služba a asistence těmto organizacím podle potřeby.

Pohybová plocha (Movement area)

Část letiště určená pro vzlety, přistání a pojíždění letadel, sestávající z provozní plochy a odbavovací plochy (ploch).

Pojezdová dráha (TWY) (Taxiway)

Vymezený pás na pozemním letišti, zřízený pro pojíždění letadel a určený ke spojení jedné části letiště s druhou, zahrnující:

a) Pojezdový pruh

Část odbavovací plochy, určená jako pojezdová dráha a umožňující přístup letadel pouze ke stáním.

- b) Pojezdová dráha na odbavovací ploše
Část systému pojezdových drah, umístěná na odbavovací ploše, umožňující průjezd odbavovací plochou.
- c) Pojezdová dráha pro rychlé odbočení
Pojezdová dráha připojená k RWY v ostrém úhlu a projektovaná tak, aby umožnila přistávajícím letounům odbočit při vyšších rychlostech, než jaké dosahují na jiných výjezdech na pojezdové dráhy, a tím snížit na minimum dobu obsazení RWY.

Pojíždění (Taxiing)

Pohyby letadel na povrchu letiště s použitím vlastní síly, s výjimkou vzletu a přistání.

Pojíždění za letu (Air-taxiing)

Pohyby vrtulníků/VTOL nad povrchem letiště s přízemním účinkem při rychlostech obvykle nižších než 37km/h (20 kt).

Poznámka: Skutečná výška může být různá a některé vrtulníky mohou požadovat pojíždění za letu nad 8 m (25 ft) AGL, aby snížily turbulenci způsobenou přízemním účinkem nebo umožnily vydání povolení s podvěšeným nákladem.

Poradní trať (Advisory route)

Stanovená trať, kde je dostupná letová poradní služba.

ČR:

Neaplikuje se.

Poradní vzdušný prostor (Advisory airspace)

Vzdušný prostor stanovených rozměrů nebo označená trať, kde je dostupná letová poradní služba.

ČR:

Neaplikuje se.

ICAO:

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 trati k bodu, ze kterého může být provedeno přistání, nebo jestliže není možné 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 (Approach procedure with vertical guidance (APV))

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 Předpis L 6.

ICAO:

Pozorovatel RPA (RPA observer)

Způsobilá osoba, která absolvovala výcvik, určená provozovatelem, aby pomocí vizuálního pozorování dálkově řízeného letadla napomáhala dálkově řídicímu pilotovi při bezpečném provedení letu.

Problematické užívání psychoaktivních látek (Problematic use of substances)

Užívání jedné nebo více psychoaktivních látek leteckým personálem způsobem, který:

- představuje přímé nebezpečí pro daného uživatele nebo ohrožuje životy, zdraví nebo pohodu ostatních a/nebo
- způsobí nebo zhorší profesní, společenské, duševní nebo fyzické problémy nebo potíže.

Prostorová navigace (RNAV) (Area navigation)

Způsob navigace, který umožňuje letadlu provést let po jakémkoliv 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 nesplňují definici navigace založené na výkonnosti.

ICAO:

Provoz ve vizuálním dohledu (VLOS) (Visual line-of-sight operation)

Provoz, při němž dálkově řídicí pilot nebo pozorovatel RPA udržuje přímý vizuální kontakt s dálkově řízeným letadlem.

Provozní plocha (Manoeuvring area)

Část letiště určená pro vzlety, přistání a pojíždění letadel, s výjimkou odbavovacích ploch.

Provozovatel (Operator)

Právnícká nebo fyzická osoba, která provozuje letadlo nebo zaměstnává osoby k jeho provozu.

Poznámka: V souvislosti s dálkově řízenými letadly zahrnuje provoz letadla systém dálkově řízeného letadla.

Předpokládaný čas přiblížení (Expected approach time)

Čas, ve kterém ATC očekává, že přilétávající letadlo po zdržení opustí vyčkávací fix k dokončení svého přiblížení na přistání.

Poznámka: Skutečný čas opuštění vyčkávacího fixu závisí na povolení přiblížení.

Předpokládaný čas příletu (Estimated time of arrival)

Pro lety IFR čas, ve kterém se předpokládá, že letadlo přiletí nad stanovený bod, který je vymezen ve vztahu k radionavigačním prostředkům a z kterého se předpokládá zahájení přiblížení podle přístrojů nebo není-li bod vyznačen radionavigačním prostředkem pro dané letiště, čas příletu letadla nad letiště. Pro lety VFR čas, ve kterém se předpokládá, že letadlo přiletí nad letiště.

Předpokládaný čas zahájení poježdění (Estimated off-block time)

Předpokládaný čas, ve kterém letadlo zahájí pohyb související s odletem.

Převodní nadmořská výška (Transition altitude)

Nadmořská výška, ve které nebo pod níž se vertikální poloha letadla řídí nadmořskými výškami.

ICAO:

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:

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

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

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

Přiblížovací služba řízení (Approach control service)

Služba řízení letového provozu pro řízené lety přilétávajících a odlétávajících letadel.

Přiblížovací stanoviště řízení (Approach control unit)

Stanoviště ustanovené k poskytování služby řízení letového provozu řízeným letům letadel, přilétávajících

na jedno nebo na více letišť nebo odlétávajících z nich.

Příslušný úřad (Appropriate Authority)

- a) pokud jde o let nad volným mořem, příslušný úřad státu zápisu do rejstříku,
- b) pokud jde o let jiný, než nad volným mořem, příslušný úřad státu, se svrchovaností nad přelétávaným územím.

Příslušný úřad ATS (Appropriate ATS Authority)

Příslušný úřad určený (pověřený) státem, odpovědný za poskytování letových provozních služeb v příslušném vzdušném prostoru.

Přistávací plocha (Landing area)

Část pohybové plochy, určená pro přistání nebo vzlety letadel.

Přízemní dohlednost (Ground visibility)

Dohlednost na letišti hlášená oprávněným pozorovatelem nebo automatickými systémy.

Psychoaktivní látky (Psychoactive substances)

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

Rada k vyhnutí se provozu (Traffic avoidance advice)

Rada poskytnutá stanovištěm letových provozních služeb, určující manévry pomáhající pilotovi vyhnout se srážce.

Radiotelefonie (Radiotelephony)

Způsob radiového spojení určeného pro výměnu informací hlasem.

ICAO:

Řídicí a kontrolní spoj (C2) (Command and control link)

Datový spoj mezi dálkově řízeným letadlem a dálkově řídicí stanicí za účelem řízení letu.

ČR:

Řídicí odbavovací plochy

Řídicím odbavovací plochy se pro účel tohoto předpisu rozumí osoba zajišťující službu řízení provozu na odbavovací ploše v souladu s Předpisem L 14, ust. 9.5.

Řídicí radiová stanice letadlo - země (Air-ground control radio station)

Letecká telekomunikační stanice, která primárně odpovídá za organizaci spojení, týkajících se provozu a řízení letadel v daném prostoru.

Řízená oblast (Control area)

Řízený vzdušný prostor sahající nahoru od stanovené výšky nad zemí.

Řízené letiště (Controlled aerodrome)

Letiště, na kterém je letištnímu provozu poskytována služba řízení letového provozu.

Poznámka: Výraz "řízené letiště" naznačuje, že letištnímu provozu se poskytuje služba řízení letového provozu. To však nemusí nutně znamenat existenci řízeného okrsku.

Řízený let (Controlled flight)

Jákykoliv let, který je předmětem letového povolení.

Řízený okresek (Control zone)

Řízený vzdušný prostor, sahající od povrchu země do stanovené výšky.

Řízený vzdušný prostor (Controlled airspace)

Vymezený vzdušný prostor, ve kterém se poskytuje služba řízení letového provozu v souladu s klasifikací vzdušného prostoru.

Poznámka: Řízený vzdušný prostor je všeobecný výraz, který zahrnuje vzdušné prostory letových provozních služeb tříd A, B, C, D a E, jak je uvedeno v Předpisu L 11, 2.6.

ČR:

Signalista

Signalistou se pro účel tohoto předpisu rozumí pověřená osoba, která pomocí signálů organizuje letecký provoz mimo odbavovací plochu.

Služba řízení letového provozu (Air traffic control service)

Služba poskytovaná za účelem:

- a) zabráňovat srážkám
 - 1) mezi letadly a
 - 2) na provozní ploše mezi letadly a překážkami, a
- b) udržovat rychlý a spořádaný tok letového provozu.

Stálý letový plán (RPL) (Repetitive flight plan)

Letový plán, vztahující se k sérii často se opakujících, pravidelně prováděných jednotlivých letů, s totožnými základními charakteristikami, předávaný provozovatelem pro uchování a opakované použití stanovišti ATS.

ČR:

Stanoviště AFIS (AFIS unit)

Stanoviště, které poskytuje letištní letovou informační a pohotovostní službu na neřízeném letišti a v ATZ.

Stanoviště letových provozních služeb (Air traffic services unit)

Výraz zahrnující stanoviště řízení letového provozu, letové informační středisko nebo ohlašovnu letových provozních služeb.

Stanoviště řízení letového provozu (Air traffic control unit)

Výraz, zahrnující oblastní středisko řízení, přibližovací stanoviště řízení a letištní řídicí věž.

Stoupání v cestovním režimu (Cruise climb)

Postup cestovního letu letounu, vedoucí k čistému přírůstku nadmořské výšky s úbytkem hmotnosti letounu.

ICAO:

Systém dálkově řízeného letadla (RPAS) (Remotely piloted aircraft system)

Dálkově řízené letadlo, příslušná(é) dálkově řídicí stanice, nezbytné řídicí a kontrolní spoje a jakékoliv další součásti uvedené v typovém návrhu.

Tlaková nadmořská výška (Pressure - altitude)

Atmosférický tlak vyjádřený nadmořskou výškou, která odpovídá tomuto tlaku ve standardní atmosféře.*

* dle definice v Předpisu L 8

Trať (Track)

Průmět dráhy letu letadla na povrch země, jehož směr se v kterémkoliv bodě obvykle vyjadřuje ve stupních, měřených od severu (zeměpisného, magnetického nebo síťového).

Trať ATS (ATS route)

Stanovená trať určená k usměrňování toku letového provozu pro potřeby poskytování letových provozních služeb.

Poznámka 1: Výraz „trať ATS“ zahrnuje letovou cestu, poradní trať v řízeném nebo neřízeném prostoru, příletovou nebo odletovou trať apod.

Poznámka 2: Trať ATS je specifikace trati, která zahrnuje označení tratě ATS, trať k nebo od význačných bodů (bodů na trati), vzdálenost mezi význačnými body, požadavky na hlášení a nejnižší bezpečnou nadmořskou výšku jak je stanoveno příslušným úřadem ATS.

Velitel letadla (Pilot-in-command)

Pilot určený provozovatelem nebo, v případě všeobecného letectví, vlastníkem k velení a pověřený provedením bezpečného letu.

VFR

Symbol používaný k označení pravidel letu za viditelnosti.

VMC

Symbol používaný k označení meteorologických podmínek pro let za viditelnosti.

Volný balón bez pilota na palubě (Unmanned free balloon)

Nepoháněné letadlo bez pilota na palubě, lehčí než vzduch, ve volném letu.

Poznámka: Volné balóny bez pilota na palubě se klasifikují v souladu se specifikacemi uvedenými v Dodatku 5 a Doplňku R.

Vyčkávací místo dráhy (Runway - holding position)

Stanovené místo určené k ochraně dráhy, překážkové plochy nebo kritického/citlivého ILS/MLS prostoru, ve kterém pojíždějící letadla a mobilní prostředky musí zastavit a vyčkávat, pokud jim není letištní řídicí věž povoleno jinak.

Poznámka: V radiotelefonní frazeologii výraz „vyčkávací bod“ obvykle označuje vyčkávací místo dráhy.

Výška (Height)

Vertikální vzdálenost hladiny, bodu nebo předmětu považovaného za bod, měřená od stanovené roviny.

Výška základny nejnižší význačné oblačné vrstvy (Ceiling)

Výška základny nejnižší vrstvy oblačnosti nad zemí nebo nad vodou pod 6 000 m (20 000 ft), pokrývající více než polovinu oblohy.

Vzdušné prostory letových provozních služeb (Air traffic services airspace)

Abecedně označené vzdušné prostory stanovených rozměrů, uvnitř kterých mohou být prováděny určité druhy letů a pro které jsou vymezeny letové provozní služby a pravidla provozu.

Poznámka: Vzdušné prostory ATS se klasifikují jako třídy A až G.

Zakázaný prostor (Prohibited area)

Vzdušný prostor vymezených rozměrů nad pevninou nebo nad teritoriálními vodami státu, ve kterém jsou lety letadel zakázány.

Zvláštní let VFR (Special VFR flight)

Let VFR, kterému vydala služba řízení letového provozu povolení k letu v řízeném okrsku v meteorologických podmínkách horších než VMC.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

HLAVA 2 – POUŽITELNOST PRAVIDEL LÉTÁNÍ

2.1 Teritoriální použitelnost pravidel létání

2.1.1 Tato pravidla létání se použijí na letadla s národním označením a poznávacími značkami smluvního státu, ať se nachází kdekoli, v rozsahu, který není v rozporu s pravidly publikovanými daným státem, který má pravomoc nad přelétávaným teritoriem. Navíc:

- a) **EU:** uživatelé vzdušného prostoru EU, letadla provozovaná v rámci všeobecného letového provozu provádějící lety do EU, v rámci EU a z EU, letadla se značkami státní příslušnosti a poznávacími značkami členského státu EU a letadla provádějící lety v jakémkoli vzdušném prostoru v rozsahu, který není v rozporu s pravidly zveřejněnými zemí, která má pravomoc nad přelétávaným územím, dále příslušné úřady členských států EU, poskytovatelé letových navigačních služeb a příslušný pozemní personál podílející se na provozu těchto letadel se musí řídit prováděcím nařízením Komise (EU) č. 923/2012 ze dne 26. září 2012, kterým se stanoví společná pravidla létání a provozní předpisy týkající se služeb a postupů v oblasti letecké navigace, v platném znění; a
- b) **ČR:** ve vzdušném prostoru České republiky dodatečnými národními požadavky, které doplňují standardy a doporučené postupy ICAO v těch oblastech pravidel létání, které nejsou předmětem úpravy příslušnými právními předpisy EU.

Poznámka: Rada Mezinárodní organizace pro civilní letectví při schvalování Přílohy 2 v dubnu 1948 a změny č. 1 k této Příloze v listopadu 1951 rozhodla, že Příloha stanovuje pravidla týkající se letů a pohybů letadel ve smyslu článku 12 Úmluvy. Tato pravidla se proto aplikují bez výjimky i nad volným mořem.

2.1.2 Jestliže smluvní stát neoznámí Mezinárodní organizaci pro civilní letectví svůj nesouhlas, předpokládá se, že pokud se týká letadel jeho registrace, souhlasí s následujícím:

Při letu nad těmi částmi volného moře, nad nimiž převzal smluvní stát v souladu s regionálními leteckými dohodami odpovědnost za poskytování letových provozních služeb, „příslušný úřad ATS“ uvedený v Příloze 2 je tím příslušným úřadem pověřeným daným státem, který nese odpovědnost za poskytování těchto služeb.

Poznámka: Výraz „regionální letecká dohoda“ se vztahuje k dohodě, schválené Radou ICAO, běžně po doporučení regionálního leteckého zasedání.

2.2 Dodržování pravidel létání

Provoz letadel za letu nebo na pohybové ploše letiště musí být v souladu s všeobecnými pravidly a navíc pokud jde o provoz za letu v souladu:

- a) s pravidly letu za viditelnosti; nebo
- b) s pravidly letu podle přístrojů.

Poznámka 1: Informace, které se týkají služeb poskytovaných letadlům letícím jak podle pravidel letu za viditelnosti, tak i pravidel letu podle přístrojů v sedmi třídách vzdušného prostoru ATS, jsou obsaženy v ust. 2.6.1 a ust. 2.6.3 Předpisu L 11.

Poznámka 2: Za meteorologických podmínek pro let za viditelnosti se pilot může rozhodnout provést let podle přístrojů nebo to tak smí vyžadovat příslušný úřad ATS.

2.3 Odpovědnost za dodržování pravidel létání**2.3.1 Odpovědnost velitele letadla**

Velitel letadla, bez ohledu na to, ať už řídí-li letadlo či nikoli, odpovídá za daný let v souladu s pravidly létání, vyjma případů, kdy velitel letadla se smí odchýlit od těchto pravidel za absolutně nezbytných okolností v zájmu bezpečnosti.

2.3.2 Předletová příprava

Před zahájením letu je velitel letadla povinen seznámit se se všemi dostupnými informacemi, které se týkají zamýšleného letu. Předletová příprava pro lety mimo letištní okruh a pro všechny lety IFR musí zahrnovat pečlivé prostudování dostupných aktuálních meteorologických zpráv a předpovědí, s uvážením požadavku na palivo a určení náhradního postupu pro případ, že nebude možné let dokončit tak, jak byl plánován.

2.4 Pravomoc velitele letadla

Velitel letadla musí mít s konečnou platností právo rozhodnout o provedení letu.

2.5 Problematické požívání psychoaktivních látek

Kterákoli osoba ve funkci, která je rozhodující pro bezpečnost letectví (personál ovlivňující bezpečnost) nesmí tuto funkci vykonávat, pokud je pod vlivem jakýchkoli psychoaktivních látek snižujících schopnost k výkonu funkce. Takováto osoba se musí vyvarovat jakéhokoli problematického požívání těchto látek.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

HLAVA 3 – VŠEOBECNÁ PRAVIDLA

3.1 Ochrana osob a majetku**3.1.1 Nedbalé nebo neopatrné zacházení s letadlem**

S letadlem se nesmí zacházet nedbalým nebo neopatrným způsobem, který by ohrozil život nebo majetek jiných.

3.1.2 Minimální výšky

S výjimkou, kdy je to nezbytné pro vzlet nebo přistání, nebo s výjimkou, kdy tak povolil příslušný úřad, letadlo nesmí letět nad hustě zastavěnými místy (města, vesnice a jiná obydlená místa) nebo nad shromážděním osob na volném prostranství, pokud není ve výšce, která by v případě vzniklé nouze umožnila přistání bez ohrožení osob nebo majetku na povrchu země.

Poznámka: Viz ust. 4.6 pro minimální výšky pro lety VFR a ust. 5.1.2 pro minimální hladiny pro lety IFR.

3.1.3 Cestovní hladiny

Cestovní hladiny, ve kterých se má let nebo jeho část provést, musí být vyjádřeny jako:

- a) letové hladiny u letů v nejnižší použitelné letové hladině nebo nad ní nebo nad převodní nadmořskou výškou, pokud se převodní nadmořská výška uplatňuje;
- b) nadmořské výšky při letech pod nejnižší použitelnou letovou hladinou nebo v převodní nadmořské výšce nebo pod ní, pokud se převodní nadmořská výška uplatňuje;

ČR:

- c) výšky nad zemí při traťových letech prováděných do 300 m (1000 ft) nad zemí.

Poznámka: Systém letových hladin je předepsán v Předpisu L 8168.

3.1.4 Shazování a rozprašování

Z letadla za letu se nesmí nic shazovat nebo rozprašovat, s výjimkou dodržení podmínek předepsaných příslušným úřadem (ÚCL) nebo v souladu s příslušnou oznámenou informací, radou a/nebo povolením vydaným příslušným stanovištěm letových provozních služeb.

3.1.5 Vlečení

Letadlo nesmí vléci jiné letadlo nebo jiný předmět, s výjimkou dodržení podmínek předepsaných příslušným úřadem (ÚCL) nebo v souladu s příslušnou informací, radou a/nebo povolením

vydaným příslušným stanovištěm letových provozních služeb.

ČR:

Pravidla pro vlečení jsou stanovena v Doplňku Q tohoto předpisu.

3.1.6 Sestupy padákem

Sestupy padákem jiné než nouzové se nesmí provádět, s výjimkou dodržení podmínek předepsaných příslušným úřadem (ÚCL) nebo v souladu s příslušnou informací, radou a/nebo povolením vydaným příslušným stanovištěm letových provozních služeb.

ČR:

Pravidla pro výsadkové lety jsou stanovena v Doplňku N tohoto předpisu.

3.1.7 Akrobatický let

S žádným letadlem se nesmí provádět akrobatický let, s výjimkou dodržení podmínek předepsaných příslušným úřadem (ÚCL) nebo v souladu s příslušnou informací, radou a/nebo povolením vydaným příslušným stanovištěm letových provozních služeb.

ČR:

Pravidla pro akrobatické lety jsou stanovena v Doplňku P tohoto předpisu.

3.1.8 Skupinové lety

Letadla nesmí provádět skupinový let, s výjimkou předchozí dohody mezi veliteli letadel účastnících se letu, přičemž při skupinovém letu v řízeném vzdušném prostoru se musí dodržet podmínky předepsané příslušným úřadem (úřady) ATS. Tyto podmínky zahrnují následující:

- a) s ohledem na navigaci a hlášení poloh se skupina považuje za jediné letadlo;
- b) za rozstupy mezi letadly při daném letu odpovídá vedoucí skupiny a velitelé ostatních letadel ve skupině. Tato odpovědnost zahrnuje i fáze, kdy letadla manévrují pro potřeby dosažení vlastního rozstupu ve skupině při jejím shromažďování a rozchodu;
- c) každé letadlo musí udržovat vzdálenost, která nepřesahuje bočně a podélně 1 km (0,5 NM) a vertikálně 30 m (100 ft) od vedoucího skupiny.

ICAO:**3.1.9 Dálkově řízená letadla**

Dálkově řízené letadlo se musí provozovat způsobem, který minimalizuje nebezpečí pro osoby, majetek nebo

jiná letadla a musí být provozováno v souladu s podmínkami uvedenými v Dodatku 4.

ČR:

Bezpilotní systém, který je přílohou II nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 v platném znění vyňat z kompetence EASA a ponechán v národní kompetenci, musí být provozován v souladu s podmínkami uvedenými v Doplnku X tohoto Předpisu, není-li pro určité kategorie bezpilotních systémů v této Hlavě předepsáno jinak.

3.1.10 Volné balóny bez pilota na palubě se zátěží

Volný balón bez pilota na palubě se zátěží se musí provozovat způsobem, který minimalizuje nebezpečí pro osoby, majetek nebo jiná letadla, a musí být provozován v souladu s podmínkami uvedenými v Dodatku 5.

3.1.11 Zakázané a omezené prostory

Letadlo nesmí letět v zakázaném nebo omezeném prostoru, který byl řádně publikován, s výjimkou dodržení podmínek omezení nebo se souhlasem státu, nad jehož územím jsou tyto prostory zřízeny.

ČR:

3.1.12 Volné balóny bez pilota na palubě bez zátěže a upoutané balóny bez pilota na palubě

Volný balón bez pilota na palubě bez zátěže, a upoutaný balón bez pilota na palubě se musí provozovat způsobem, který minimalizuje nebezpečí pro osoby, majetek nebo jiná letadla, a musí být provozován v souladu s podmínkami uvedenými v Doplnku R.

3.2 Vyhýbání se srážkám

Nic z těchto pravidel nezbavuje velitele letadla odpovědnosti provést opatření, včetně manévru pro vyhnutí se srážce, které jsou založeny na radách k vyhnutí, poskytovaných zařízeními ACAS, aby se co nejlépe zabránilo srážce.

Poznámka 1: Je důležité udržovat na palubě letadla bdělost, aby bylo možné zjistit potenciální srážky, bez ohledu na druh letu nebo třídu vzdušného prostoru, ve kterém letadlo letí, a když je provozováno na pohybové ploše letiště.

Poznámka 2: Provozní postupy pro používání ACAS poskytující podrobné informace o odpovědnostech velitele letadla jsou obsaženy v Předpisu L 8168, Část VIII, Hlava 3.

Poznámka 3: Požadavky na vybavení letadel zařízeními ACAS jsou uvedeny v Předpisech L 6/I, Hlava 6 a L 6/II, Hlava 6.

3.2.1 Blížkost

Letadlo nesmí letět v takové blízkosti jiného letadla, která by vytvářela nebezpečí srážky.

3.2.2 Právo přednosti

Letadlo, které má právo přednosti, musí udržovat kurz a rychlost.

EU:

Letadlo, které si je vědomo, že manévrovací schopnost jiného letadla je narušena, musí dát tomuto letadlu přednost.

3.2.2.1 Letadlo, které je podle následujících pravidel povinno dát přednost jinému letadlu, jej nesmí nadlétnout, podlétnout nebo předlétnout, ledaže by se vyhnulo v dostatečné vzdálenosti a byl zohledněn vliv turbulence v úplavu za letadly.

3.2.2.2 Čelní přibližování

Přibližují-li se dvě letadla čelně nebo přibližně čelně a existuje-li nebezpečí srážky, každé letadlo se musí vyhnout změnou kurzu doprava.

3.2.2.3 Sbíhající se tratě

Sbíhají-li se tratě dvou letadel přibližně ve stejné hladině, má přednost to letadlo, které přilétává zprava, s výjimkou následujícího:

- motorová letadla těžší vzduchu musí dát přednost vzducholodím, kluzákům a balónům;
- vzducholodě musí dát přednost kluzákům a balónům;
- kluzáky musí dát přednost balónům;
- motorová letadla musí dát přednost letadlům, které mají ve vleku jiná letadla nebo předměty.

3.2.2.4 Předlétávání

Předlétávající je to letadlo, které se k druhému přibližuje zezadu po trati, svírající s podélnou osou druhého letadla úhel menší než 70 stupňů, je tedy v takové poloze vůči předlétávanému letadlu, že by v noci nemohlo vidět ani levá, ani pravá polohová světla předlétávaného letadla. Předlétávané letadlo má přednost a předlétávající letadlo bez ohledu na to, zda stoupá, klesá nebo je ve vodorovném letu, se musí druhému letadlu vyhnout změnou kurzu vpravo. Žádná následující změna ve vzájemných polohách obou letadel nezbavuje předlétávající letadlo povinnosti vyhnout se, dokud letadlo nemine v dostatečné vzdálenosti.

EU:

3.2.2.4.1 Předlétávání kluzáků

Kluzák předlétávající jiný kluzák se smí vyhnout změnou kurzu doprava nebo doleva.

3.2.2.5 Přistání

3.2.2.5.1 Letadlo za letu nebo pohybující se po zemi nebo vodě musí dát přednost letadlu, které přistává nebo je v poslední fázi přiblížení na přistání.

3.2.2.5.2 Přibližují-li se dvě nebo více letadel těžších vzduchu k letišti za účelem přistání, musí letadlo ve vyšší hladině dát přednost letadlu v nižší

hladině, ale letadlo v nižší hladině nesmí využít tohoto pravidla k tomu, aby se zařadilo před letadlo, které je v poslední fázi přiblížení na přistání, nebo aby takové letadlo předletělo. Motorová letadla těžší vzduchu však musí dát přednost kluzákům.

3.2.2.5.3 Nouzové přistání. Letadlo, kterému je známo, že jiné letadlo je nuceno přistát, musí dát tomuto letadlu přednost.

3.2.2.6 Vzlet. Letadlo pojiždějící na provozní ploše letiště musí dát přednost letadlu, které vzlétá nebo se chystá vzlétět.

3.2.2.7 Pohyby letadel po zemském povrchu

3.2.2.7.1 V případě nebezpečí srážky mezi dvěma letadly pojiždějícími po pohybové ploše letiště se musí uplatňovat následující:

- a) přibližují-li se dvě letadla čelně nebo přibližně čelně, obě musí zastavit nebo, je-li to proveditelné, vyhnout se doprava tak, aby byla mezi nimi zajištěna dostatečná vzdálenost;
- b) sbíhají-li se dráhy dvou letadel, přednost má letadlo pojiždějící zprava;
- c) letadlo předjížděné jiným letadlem má přednost a předjíždějící letadlo musí udržovat dostatečnou vzdálenost od předjížděného letadla.

Poznámka: Postup pro předlétávající letadlo viz ust. 3.2.2.4.

EU:

3.2.2.7.2 Pokud letištní řídicí věž nepovolí jinak, musí letadlo, které pojíždí po provozní ploše, zastavit a čekat na všech vyčkávacích místech dráhy do té doby, než obdrží od letištní řídicí věže výslovné povolení k vjezdu na dráhu nebo k jejímu křížování.

Poznámka: Označení vyčkávacích míst dráhy a jejich značky viz Předpis L 14, ust. 5.2.10 a 5.4.2.

3.2.2.7.3 Letadlo, které pojíždí po provozní ploše, musí zastavit a čekat na všech rozsvícených stop příčkách a smí pokračovat až po zhasnutí světél.

3.2.3 Rozsvěcování světél na letadle

Poznámka 1: Charakteristiky světél, která mají splňovat požadavky ust. 3.2.3 pro letouny, jsou stanoveny v Předpisu L 8. Specifikace pro polohová světla letounů obsahují Dodatky k Předpisu L 6/I a L 6/II. Podrobné technické specifikace světél letounů obsahuje *Airworthiness Manual* (ICAO Doc 9760), Volume II, Part A, Chapter IV a světél vrtulníků Chapter V téhož dokumentu.

Poznámka 2: Z kontextu ust. 3.2.3.2 c) a 3.2.3.4 a) je zřejmé, že letadlo je v provozu tehdy, když pojíždí nebo je taženo nebo dočasně zastaveno během pojiždění nebo tažení.

Poznámka 3: Pro letadla na vodě viz ust. 3.2.6.

3.2.3.1 Všechna letadla za letu v době mezi západem a východem slunce nebo v jiném období

předepsaném příslušným úřadem (ÚCL) musí s výjimkou podle ust. 3.2.3.5 rozsvítit:

- a) protisrážková světla určená k upoutání pozornosti na dané letadlo; a
- b) polohová světla vyznačující příslušný směr letadla vůči pozorovateli a jiná světla, pokud by mohla být zaměněna s těmito světly, nesmí být rozsvícena.

EU:

- c) v případě balonů polohová světla.

Poznámka: Světla určená k jiným účelům, jako jsou přistávací světla a osvětlení trupu letadla, mohou být použita spolu s protisrážkovými světly, stanovenými v *Airworthiness Manual* (ICAO Doc 9760), Volume II, ke zvýraznění letadla.

3.2.3.2 S výjimkou případu uvedeného v 3.2.3.5 mezi západem a východem slunce nebo v jiném období předepsaném příslušným úřadem (ÚCL):

- a) všechna letadla pohybující se po pohybové ploše letiště musí mít rozsvícena polohová světla vyznačující příslušný směr letadla vůči pozorovateli a jiná světla, pokud by mohla být zaměněna s těmito světly, nesmí být rozsvícena,

b) EU:

všechna letadla na pohybové ploše letiště, je-li to proveditelné, musí mít rozsvícena světla označující okraje jejich konstrukce, pokud nejsou trvale nebo jinak přiměřeně osvětlena,

- c) všechna letadla pohybující se na pohybové ploše letiště musí mít rozsvícena světla, kterými na sebe upoutají pozornost, a

- d) všechna letadla na pohybové ploše letiště s běžícími motory musí mít rozsvícena světla vyznačující tuto skutečnost.

Poznámka: Jestliže jsou na letadle vhodně umístěna polohová světla uvedená v ust. 3.2.3.1 b), mohou také vyhovět požadavkům ust. 3.2.3.2 b). Červená protisrážková světla vyhovující požadavkům ust. 3.2.3.1 a), mohou také splňovat požadavky ust. 3.2.3.2 c) a d), za předpokladu, že pozorovatele neoslňují.

3.2.3.3 S výjimkou případu uvedeného v ust. 3.2.3.5 musí všechna letadla za letu vybavená protisrážkovými světly vyhovujícími požadavkům ust. 3.2.3.1 a) mít rozsvícena taková světla i mimo dobu stanovenou v ust. 3.2.3.1.

3.2.3.4 S výjimkou případu uvedeného v 3.2.3.5 musí všechna letadla:

- a) pohybující se po pohybové ploše letiště a vybavená protisrážkovými světly vyhovujícími požadavkům ust. 3.2.3.2 c); nebo
- b) na pohybové ploše letiště a vybavená světly vyhovujícími požadavkům ust. 3.2.3.2 d);

mít taková světla rozsvícena i mimo dobu stanovenou v ust. 3.2.3.2.

ČR:

Je-li letadlo taženo, nahrazuje tuto povinnost zábleskové světlo tažného zařízení.

3.2.3.5 Pilotovi se musí povolit vypnutí nebo snížení intenzity kteréhokoli ze zábleskových světél splňujícího požadavky ust. 3.2.3.1, 3.2.3.2, 3.2.3.3 a 3.2.3.4, jestliže:

- a) nepříznivě ovlivňuje nebo by mohlo nepříznivě ovlivnit uspokojivý výkon povinností; nebo
- b) oslňuje nebo by mohlo oslnit vnějšího pozorovatele.

3.2.4 Simulované lety podle přístrojů

Letadlo nesmí provádět cvičné lety v simulovaných podmínkách podle přístrojů, pokud:

- a) není v letadle instalováno plně funkční dvojí řízení; a
- b) na pilotním sedadle není kvalifikovaný pilot působící jako bezpečnostní pilot pro osobu letící za simulovaných podmínek podle přístrojů. Tento bezpečnostní pilot musí mít přiměřený výhled dopředu a na obě strany letadla nebo musí být ve spojení se způsobilým pozorovatelem, který v letadle zaujímá takové místo, že jeho zorné pole vhodně doplňuje výhled bezpečnostního pilota.

EU:

3.2.5 Provoz na letišti a v jeho blízkosti

Letadlo pohybující se na letišti a v jeho blízkosti musí:

- a) pozorovat ostatní letištní provoz za účelem vyhnutí se srážce;
- b) zařadit se do letového provozu tvořeného ostatními letadly v provozu nebo se mu vyhnout;

ČR:

- c) řídit se publikovanými postupy a v řízeném okruhu instrukcemi ATC;

Poznámka 1: Viz ust. 3.6.5.1 tohoto předpisu.

EU:

- d) s výjimkou balónů provádět všechny zatáčky doleva při přiblížení na přistání a po vzletu, pokud informace nebo instrukce od ATC nestanoví jinak;
- e) s výjimkou balónů přistávat a vzletat proti směru větru, pokud bezpečnost, konfigurace dráhy nebo zájmy letového provozu neurčují, že je preferován jiný směr.

ČR:

3.2.5.1 Letadlo, které přilétává na neřízené letiště nebo z něho odlétává, je povinno používat pro vzlet a přistání dráhu podle následujícího:

a) v provozní době letiště:

- i) podle informace získané od stanoviště AFIS nebo od stanoviště poskytování informací známému provozu;
- ii) pilot musí žádat stanoviště AFIS nebo stanoviště poskytování informací známému provozu o souhlas se změnou dráhy, nevyhovuje-li mu určená dráha v používání. Pilot letadla v nouzi musí oznámit úmysl použít jinou dráhu, než je dráha v používání, umožňují-li to okolnosti.

Poznámka: Stanovištěm poskytování informací známému provozu se rozumí stanoviště dle Dodatku S k Předpisu L 11.

b) mimo provozní dobu letiště:

EU:

- i) viz ust. 3.2.5 e) tohoto předpisu; a/nebo

ČR:

- ii) podle předcházející domluvy s provozovatelem letiště; a/nebo
- iii) podle informací publikovaných v příslušné publikaci Letecké informační služby (LIS).

ČR:

3.2.5.2 Letadlo, které je vybaveno radiostanicí, musí na neřízeném letišti a v ATZ, bez ohledu na to, zda se poskytuje AFIS nebo je zajištěno poskytování informací známému provozu, hlásit na příslušném kmitočtu přiděleném a publikovaném pro jednotlivá letiště svojí polohu, nadmořskou výšku a zamýšlenou letovou nebo pozemní činnost způsobem a v rozsahu, který je uveden dále. Jiná letadla, nacházející se na neřízeném letišti nebo v ATZ, musí být na poslechu na příslušném kmitočtu a musí využít těchto informací k vyhnutí se srážkám. Letadla musí hlásit:

a) Odlétávající letadla

- i) zahájení pojíždění a činnost po vzletu;
- ii) úmysl křížovat dráhu nebo pojíždět zpět po dráze (i neaktivní);
- iii) vstup na dráhu;
- iv) vzlet;

(Piloti vrtulníků, kteří provádějí vzlet z místa stání, a piloti kluzáků na místě vzletu na dráze hlásí jen připravenost ke vzletu).

- v) místo opuštění okruhu;
- vi) místo opuštění ATZ.

b) Přilétávající letadla

- i) letiště vzletu (není-li totožné s letištěm přistání);
- ii) polohu letadla před vstupem do ATZ;

- iii) místo zamýšleného vstupu do letištního okruhu;
- iv) polohu po větru;
- v) polohu před poslední zatáčkou (base leg);

(Na požadavek stanoviště AFIS nebo stanoviště poskytování informací známému provozu mohou piloti vynechat hlášení poloh po větru a před poslední zatáčkou případně hlásit jiné polohy v ATZ. Polohy po větru a před poslední zatáčkou se nehlásí, provádí-li letadlo přímé přiblížení.)

- vi) polohu na konečném přiblížení – finále;
- vii) nezdařené přiblížení (opakování okruhu);
- viii) úmysl křížovat dráhu nebo pojíždět zpět po dráze (i neaktivní);
- ix) uvolnění dráhy v noci, nebo je-li další známý provoz ve fázi konečného přiblížení – finále.

c) Letadla prolétávající ATZ

- i) místo a nadmořskou výšku zamýšleného vstupu do ATZ a výstupu z ATZ; nebo
- ii) vzdálenost, zeměpisný směr od letiště, trať a nadmořskou výšku, která má být letěna uvnitř ATZ.

Pouze ve výjimečných případech nemusí státní letadlo hlásit údaje uvedené pod bodem 3.2.5.2 c), a to když by tím pilot z důvodu rychlosti letu, složitosti pilotáže či uspořádání vzdušného prostoru ohrozil vlastní bezpečnost nebo neplnil povinnosti vůči stanovištím ATC, nebo v případě, kdy by byla činnost projednána s příslušným stanovištěm AFIS nebo se stanovištěm poskytování informací známému provozu. Povinnost pilota zabráňovat srážkám není tímto dotčena.

3.2.5.3 Vertikální poloha letadla v ATZ, musí být vyjádřena nadmořskou výškou podle nastavení výškoměru na letištní QNH. Letadlo, které přilétává do ATZ mimo provozní dobu letiště, nastavuje výškoměr na regionální QNH. Vertikální poloha letadla prolétávajícího ATZ může být vyjádřena nadmořskou výškou podle nastavení výškoměru na regionální QNH.

3.2.5.4 Pilot letadla, provádějící let v noci, letový výcvik k získání průkazu způsobilosti pilota v rámci místní letové činnosti, výsadky nebo navijákový vzlet na neřízeném letišti, smí provádět takovou činnost pouze v případě, že se na tomto letišti a v příslušné ATZ poskytuje AFIS nebo je zajištěno poskytování informací známému provozu. Ustanovení o letech v noci se nevztahuje na lety letecké záchranné služby a státních letadel.

3.2.5.5 Pilot a/nebo odpovědná osoba provádějící letecké veřejné vystoupení a/nebo leteckou soutěž na neřízeném letišti smí provádět takovou činnost jen v případě, že se na tomto letišti a v příslušné ATZ poskytuje AFIS nebo je zajištěno poskytování informací známému provozu.

3.2.5.6 Pilot letadla nevybaveného radiostanicí, který má v úmyslu přiletět na neřízené letiště nebo z něho odletět, je povinen předem zkoordinovat přilet nebo odlet se stanovištěm AFIS, se stanovištěm poskytování informací známému provozu nebo s provozovatelem letiště.

3.2.5.7 Pilot letadla nevybaveného radiostanicí, který má v úmyslu provádět místní činnost na neřízeném letišti, musí zkoordinovat takovou činnost se stanovištěm AFIS, se stanovištěm poskytování informací známému provozu nebo s provozovatelem letiště před jejím zahájením.

3.2.5.8 Pilot provádějící letovou činnost z jiného místa v ATZ nebo zasahující do ATZ, v provozní době letiště, musí dohodnout a zkoordinovat zamýšlenou činnost se stanovištěm AFIS, se stanovištěm poskytování informací známému provozu nebo s provozovatelem letiště před jejím zahájením, není-li stanoveno jinak v příslušné koordinační dohodě.

3.2.6 Provoz na vodní hladině

Poznámka: Navíc k ust. 3.2.6.1 tohoto předpisu mohou být v určitých případech uplatňována pravidla stanovená v Úmluvě o mezinárodních pravidlech pro zabránění srážkám na moři, která byla vytvořena v rámci mezinárodní konference o revizi této úmluvy (Londýn, 1972).

3.2.6.1 Přibližují-li se dvě letadla nebo letadlo a plavidlo k sobě a existuje riziko střetu, musí letadlo pokračovat obezřetně a s ohledem na stávající okolnosti a podmínky, včetně omezení na straně příslušného letadla nebo lodě.

3.2.6.1.1 *Sbíhající se tratě.* Letadlo, které má jiné letadlo nebo plavidlo zprava, musí mu dát přednost tak, aby byla mezi nimi zajištěna dostatečná vzdálenost.

3.2.6.1.2 *Čelní přibližování.* Letadlo přibližující se k jinému letadlu nebo k plavidlu čelně nebo přibližně čelně, se musí vyhnout změnou kurzu vpravo tak, aby byla mezi nimi zajištěna bezpečná vzdálenost.

3.2.6.1.3 *Předlétávání.* Předlétávané letadlo nebo plavidlo má přednost a předlétávající letadlo se musí vyhnout změnou kurzu tak, aby byla mezi nimi zajištěna bezpečná vzdálenost.

3.2.6.1.4 *Přistání a vzlet.* Letadlo přistávající na vodní hladině nebo vzlétající z vodní hladiny musí, je-li to proveditelné, zajistit bezpečnou vzdálenost mezi sebou a všemi plavidly a musí se vyhnout narušení jejich navigace.

3.2.6.2 *Rozsvěcování světel letadla na vodní hladině.* Mezi západem a východem slunce nebo v jiném období předepsaném příslušným úřadem musí všechna letadla na vodní hladině mít rozsvícena světla tak, jak to požaduje Úmluva o mezinárodních pravidlech pro zabránění srážkám na moři z roku 1972. Pokud to nemohou provést, musí mít rozsvícena světla s co nejpodobnějšími vlastnostmi a s co nejpodobnější polohou, jako jsou světla požadovaná podle mezinárodních pravidel.

Poznámka 1: Specifikace světel, kterými mají být vybaveny letouny na vodě, jsou stanovena v Doplňcích k Předpisu L 6/I a L 6/II.

Poznámka 2: Úmluva o mezinárodních pravidlech pro zabránění srážkám na moři uvádí, že pravidla související s rozsvěcováním světel, mají být splněna mezi západem a východem slunce. Jakákoliv kratší doba mezi západem a východem slunce stanovená v souladu s ust. 3.2.6.2 nemůže být tudíž použita v oblastech, kde jsou uplatňována mezinárodní pravidla pro zabránění srážkám na moři, např. na širém moři.

3.3 Letové plány

3.3.1 Předložení letového plánu

3.3.1.1 Informace týkající se zamýšleného letu nebo jeho části se musí předložit stanovišti letových provozních služeb ve formě letového plánu.

3.3.1.2 Letový plán se musí předložit před letem:

- a) na kterýkoli let nebo jeho část, kde se poskytuje služba řízení letového provozu;
- b) na kterýkoli let IFR v poradním vzdušném prostoru;
- c) na kterýkoli let prováděný v určených vzdušných prostorech nebo do nich směřující nebo letící na určených tratích, když tak požaduje příslušný úřad ATS k usnadnění poskytování letové informační, pohotovostní služby a služby pátrání a záchrany;
- d) na kterýkoli let prováděný v určených vzdušných prostorech nebo do nich směřující nebo letící na určených tratích, když tak požaduje příslušný úřad ATS k usnadnění koordinace s příslušnými vojenskými stanovišti nebo se stanovišti letových provozních služeb sousedních států, aby se zabránilo možné potřebě zakročování za účelem identifikace;

EU:

- e) na kterýkoli let přes mezinárodní hranice, pokud není dotčnými státy předepsáno jinak;
- f) na kterýkoli let, který má být proveden v noci, jestliže se při něm opouští blízkost letiště.

Poznámka: Výraz „letový plán“ znamená buď úplné informace ve všech polích obsažených v letovém plánu zahrnující celou trať letu, nebo jen omezené informace na menší část letu, na kterou se požaduje získání povolení, například na křižování letové cesty nebo vzlet nebo přistání z řízeného letiště.

3.3.1.3 Letový plán se musí před odletem předložit ohlašovně letových provozních služeb nebo musí být vyslán za letu příslušnému stanovišti letových provozních služeb nebo řídící radiostanici letadlo-země, pokud nebyly uplatněny postupy pro podávání stálých letových plánů.

EU:

3.3.1.4 Letový plán na let, při kterém se mají přeletět mezinárodní hranice nebo kterému má být poskytována služba řízení letového provozu nebo letová poradní služba, se musí předložit nejméně šedesát minut před odletem, nebo když se předkládá za letu, v takovém čase, který zajistí jeho přijetí všemi příslušnými stanovišti letových provozních služeb nejméně 10 minut před tím, než letadlo dosáhne:

- a) zamýšleného bodu vstupu do řízené oblasti nebo poradního vzdušného prostoru; nebo
- b) bodu křižování letové cesty nebo poradní tratě.

3.3.2 Obsah letového plánu

Letový plán musí obsahovat informace, týkající se těch z následujících položek, které jsou příslušným úřadem ATS považovány za důležité:

- identifikace letadla;
- pravidla letu a druh letu;
- počet a typ (typy) letadla (letadel) a kategorie turbulence v úplavu;
- vybavení;
- letiště odletu (viz Poznámka 1);
- předpokládaný čas zahájení pojiždění (viz Poznámka 2);
- cestovní rychlost (rychlosti);
- cestovní hladina (hladiny);
- trať, která se má letět;
- letiště určení a celková vypočítaná doba letu;
- náhradní letiště;
- vytrvalost letu;
- celkový počet osob na palubě;
- nouzové vybavení a vybavení pro přežití; a
- jiné informace.

Poznámka 1: V letových plánech podávaných za letu bude uváděnou informací položka označující místo (letiště odletu), ze kterého je možné získat doplňující informace o letu, jsou-li požadovány.

Poznámka 2: V letových plánech podávaných za letu bude uváděnou informací položka čas nad prvním bodem tratě, k níž se letový plán vztahuje.

Poznámka 3: Výraz „letiště“ použitý v letovém plánu zahrnuje také jiná místa než letiště, která mohou být použita pro určité typy letadel, např. vrtulníky nebo balóny.

3.3.3 Vyplňování letového plánu

3.3.3.1 Bez ohledu na to, za jakým účelem se letový plán podává, musí obsahovat podle vhodnosti informace o příslušných položkách z ust. 3.3.2 až po "Náhradní letiště" včetně, týkající se celé trati nebo její části, pro kterou se letový plán podává.

3.3.3.2 Když je tak předepsáno příslušným úřadem ATS nebo považuje-li to osoba, která letový plán podává, za nezbytné, musí letový plán navíc obsahovat informace týkající se všech dalších položek z ust. 3.3.2.

3.3.4 Změny v letovém plánu

V souladu s ust. 3.6.2.2, musí být všechny změny letového plánu podaného na let IFR nebo na let VFR provozovaný jako řízený let co nejdříve ohlášeny příslušnému stanovišti letových provozních služeb. Na ostatní lety VFR se musí příslušnému stanovišti letových provozních služeb oznámit co nejdříve význačné změny letového plánu.

Poznámka 1: Informace předložené před odletem, týkající se vytrvalosti letu nebo celkového počtu osob na palubě, které byly v čase odletu nesprávné, se považují za význačné změny letového plánu a jako takové se musí oznamovat.

Poznámka 2: Postupy pro předkládání změn ke stálým letovým plánům jsou obsaženy v Předpisu L 4444.

3.3.5 Ukončení letového plánu

3.3.5.1 Není-li příslušným úřadem ATS předepsáno jinak, přistání se musí oznámit osobně, radiotelefonicky nebo datovým spojem nebo jinými prostředky předepsanými příslušným úřadem, co nejdříve příslušnému stanovišti letových provozních služeb na letišti příletu. Musí se tak učinit pro každý let, na který byl předložen letový plán, který pokrýl celý let nebo jeho zbývající část k letišti určení.

3.3.5.2 Pokud byl letový plán podán jen na část letu, jinou než zbývající část letu na letiště určení, musí být, pokud je tak požadováno, ukončen příslušným hlášením danému stanovišti letových provozních služeb.

3.3.5.3 Není-li na letišti příletu nebo provozním místě přistání stanoviště letových provozních služeb, musí se hlášení o přistání, je-li požadováno, podat v nejkratší možné době po přistání nejrychlejšími dosažitelnými prostředky nejbližšímu stanovišti letových provozních služeb.

3.3.5.4 Je-li známo, že spojovací zařízení na letišti přistání jsou nedostatečná, a jiný způsob hlášení přistání pozemními prostředky není k dispozici, musí být provedeno následující opatření. Bezprostředně před přistáním, pokud je to proveditelné, musí letadlo rádiem vyslat zprávu podobnou hlášení o přistání příslušnému stanovišti letových provozních služeb, když se takové hlášení požaduje. Normálně se takové hlášení musí oznamovat letecké stanici obsluhující stanoviště letových provozních služeb, které odpovídá za letovou informační oblast, v níž letadlo letí.

3.3.5.5 Hlášení o přistání předávané letadlem musí obsahovat následující informace:

- a) identifikace letadla;
- b) letiště nebo provozní místo odletu;
- c) letiště nebo provozní místo určení (pouze v případech přistání na náhradním letišti);
- d) letiště nebo provozní místo příletu;
- e) čas přistání.

Poznámka: Vyžaduje-li se hlášení přistání, jeho neohlášení může vážně narušit činnost letových provozních služeb a způsobit vynaložení velkých nákladů prováděním zbytečných pátracích a záchranných akcí.

EU:

3.3.5.6 Hlášení o přistání se nepožaduje po přistání na letišti, kde jsou letové provozní služby poskytovány za podmínky, že rádiové spojení nebo vizuální signály potvrdí, že přistání bylo zpozorováno.

3.4 Signály

3.4.1 Při zpozorování nebo přijetí jakýchkoli signálů uvedených v Dodatku 1, musí letadlo provést to, co se daným signálem podle tohoto dodatku požaduje.

3.4.2 Použijí-li se signály Dodatku 1, musí mít uvedený význam. Tyto signály se smí používat pouze pro uvedené účely a žádné jiné signály, které by se s nimi mohly zaměnit, se nesmí používat.

3.4.3 Signalista musí být odpovědný za poskytování standardních signálů pro řízení letadel na zemi jasným a přesným způsobem při použití signálů uvedených v Dodatku 1.

3.4.4 Nikdo nesmí vést letadlo, pokud neabsolvoval výcvik, nezískal kvalifikaci a nebyl oprávněn příslušným úřadem (ÚCL) provádět činnosti řídicího odbavovací plochy.

3.4.5 Signalista musí mít na sobě charakteristicky označenou fluorescenční vestu, aby jej letová posádka byla schopna identifikovat jako osobu odpovědnou za řízení na zemi.

3.4.6 Pro jakoukoliv signalizaci za dne musí být veškerým zúčastněným pozemním personálem používány tyče s fluorescenční barvou, signalizační terče nebo rukavice. V noci nebo za nízké dohlednosti musí být používány svítící tyče.

3.5 Čas

3.5.1 Musí se používat světový koordinovaný čas (UTC), vyjadřovaný v hodinách, minutách, a pokud se požaduje, v sekundách 24hodinového dne začínajícího o půlnoci.

3.5.2 Kontrola času se musí provést před zahájením řízeného letu a vždy během letu, když je to nezbytné.

Poznámka: Taková kontrola času se obvykle získá od stanoviště letových provozních služeb, pokud nebyla provedena jiná opatření provozovatelem nebo příslušným úřadem ATS.

3.5.3 Kdykoli se při uplatnění komunikace datovým spojem používá čas, musí být jeho přesnost v rozmezí 1 sekundy UTC.

3.6 Služba řízení letového provozu

3.6.1 Letová povolení

3.6.1.1 Letové povolení na řízený let nebo na jeho část se musí získat vždy před jeho zahájením. Takové povolení se musí vyžádat podáním letového plánu stanovišti letových provozních služeb.

Poznámka 1: Letový plán může zahrnovat jen část letu, na kterou je nezbytné popsat části letu nebo manévry, které jsou předmětem letového povolení. Povolení se může týkat jen části platného letového plánu, uvedené v mezích povolení, nebo se může týkat konkrétních manévru, např. pojiždění, přistání nebo vzletu.

Poznámka 2: Jestliže povolení veliteli letadla nevyhovuje, bude na jeho žádost, je-li to možné, vydáno opravené povolení.

3.6.1.2 Kdykoli letadlo žádá přednostní povolení, musí svoji žádost, jestliže to příslušné stanoviště řízení letového provozu požaduje, zdůvodnit.

3.6.1.3 Možné znovupovolení za letu

Jestliže se před odletem předpokládá s ohledem na vytrvalost letu a možnost znovupovolení za letu, že bude rozhodnuto pokračovat na změněné letišti určení, musí o tom být uvědomena příslušná stanoviště řízení letového provozu tím, že se v letovém plánu uvede informace, týkající se změněné tratě (je-li známa) a změněného letiště určení.

Poznámka: Účelem tohoto opatření je usnadnit znovupovolení na změněné letišti určení, které je obvykle uvedené za letištěm určení.

3.6.1.4 Na řízeném letišti nesmí letadlo na provozní ploše pojiždět bez povolení letištní řídicí věže a musí plnit všechny příkazy vydané tímto stanovištěm.

3.6.2 Dodržování letového plánu

3.6.2.1 S výjimkou případů uvedených v ust. 3.6.2.2 a 3.6.2.4, musí letadlo dodržovat platný letový plán nebo příslušné části platného letového plánu pro řízený let, pokud si nevyžádá a nezíská povolení změny od příslušného stanoviště řízení letového provozu nebo pokud vzniklý stav nouze si nevynutí okamžitou reakci letadla. V takovém případě, jakmile to okolnosti dovolí, musí být příslušnému stanovišti řízení letového provozu oznámeno, jaká byla provedena opatření a že tato opatření byla vynucena stavem nouze.

3.6.2.1.1 Pokud není schváleno příslušným úřadem ATS nebo příslušným stanovištěm řízení letového provozu nařízeno jinak, musí být řízené lety, pokud je to možné, provedeny:

- kde je zřízena trať ATS, letět po stanovené ose této tratě; nebo
- na jakékoli jiné trati letět přímo mezi navigačními zařízeními a/nebo body vyznačujícími takovou trať.

3.6.2.1.2 K zajištění požadavku podle ust. 3.6.2.1.1, musí letadlo letící na úseku tratě ATS, vyznačeném zařízeními VOR, změnit primární navigační vedení ze zařízení za letadlem na zařízení před letadlem nad bodem přechodu nebo co nejbližší bodu přechodu, pokud je stanoven.

3.6.2.1.3 Odchylky od požadavků v ust. 3.6.2.1.1 musí být ohlášeny příslušnému stanovišti letových provozních služeb.

ICAO:

3.6.2.2 **Neúmyslné změny.** Dojde-li u řízeného letu k neúmyslné odchylce od platného letového plánu, musí být provedena následující opatření:

- odchylka od tratě – odchýlí-li se letadlo od trati, musí se opravit kurz, aby se vrátilo na trať co nejdříve;
- odchylka od pravé vzdušné rychlosti – jestliže se průměrná pravá vzdušná rychlost v cestovní hladině mezi hlášenými body odchyluje nebo se předpokládá, že se odchýlí o plus nebo minus 5 % od pravé vzdušné rychlosti uvedené v letovém plánu, musí o tom být informováno příslušné stanoviště letových provozních služeb;

EU:

- změna předpokládaného času přeletu – jestliže se předpokládaný čas přeletu dalšího požadovaného bodu hlášení, hranice letové informační oblasti nebo letiště určení, podle toho co nastane dříve, oznámeného letovým provozním službám odlišuje o 3 minuty nebo o jiný čas předepsaný příslušným úřadem nebo na základě dohod ICAO o oblastní letové navigaci, opravený předpokládaný čas přeletu musí být co nejdříve oznámen příslušnému stanovišti letových provozních služeb.

3.6.2.2.1 Když se navíc uplatňuje ADS dohoda, stanoviště letových provozních služeb (ATSU) musí být automaticky informováno datovým spojem, kdykoli se objeví změna přesahující hodnoty vymezené ADS kontraktem.

3.6.2.3 **Zamýšlené změny.** Žádosti o změny letového plánu musí obsahovat níže uvedené informace:

- Změna cestovní hladiny – identifikaci letadla, požadovanou novou cestovní hladinu a cestovní rychlost v této hladině, opravený předpokládaný čas přeletu (uplatňuje-li se) na následující hranici letové informační oblasti;

b) Změna tratě:

- 1) Beze změny letiště určení – identifikaci letadla, pravidla letu, popis nové tratě letu včetně příslušných údajů letového plánu, počínaje polohou, z níž má být požadovaná změna tratě zahájena, opravené předpokládané časy přeletu, jakékoli jiné vhodné informace;
- 2) Se změnou letiště určení – identifikaci letadla, pravidla letu, popis změněné tratě letu na změněné letiště určení včetně příslušných údajů letového plánu, počínaje polohou, z níž má být požadovaná změna tratě zahájena, opravené předpokládané časy přeletu, náhradní letiště, jakékoliv jiné vhodné informace.

3.6.2.4 *Zhoršení meteorologických podmínek pod VMC.* Jestliže je zřejmé, že let za VMC nebude možné provést v souladu s platným letovým plánem, řízený let VFR musí:

- a) požádat o změnu povolení, umožňující letadlu pokračovat v letu za VMC na letiště určení nebo na náhradní letiště nebo opustit vzdušný prostor, v němž je požadováno ATC povolení; nebo
- b) nelze-li získat povolení podle a), pokračovat v letu za VMC a oznámit příslušnému stanovišti ATC rozhodnutí, zda opustí dotýčný vzdušný prostor nebo zda přistane na nejbližším vhodném letišti; nebo
- c) v řízeném okrsku požádat o povolení letět jako zvláštní let VFR; nebo
- d) požádat o povolení letět podle pravidel letu podle přístrojů.

3.6.3 Hlášení poloh

3.6.3.1 Pokud příslušný úřad ATS nebo příslušné stanoviště řízení letového provozu za podmínek určených tímto úřadem nestanoví jinak, řízený let musí co možná nejdříve hlásit příslušnému stanovišti letových provozních služeb čas a hladinu přeletu každého povinného hlásného bodu spolu se všemi dalšími požadovanými informacemi. Podobně se musí hlásit přelety dalších hlásných bodů, které jsou požadovány příslušným stanovištěm letových provozních služeb. Nejsou-li hlásné body stanoveny, hlášení poloh se musí provádět v intervalech předepsaných příslušným úřadem ATS nebo stanovených příslušným stanovištěm letových provozních služeb.

3.6.3.1.1 Řízené lety předávající informace o poloze příslušnému stanovišti letových provozních služeb datovým spojem musí předávat hlášení o poloze hlasem pouze, když se tak požaduje.

Poznámka: Podmínky a okolnosti, za kterých vysílání tlakové nadmořské výšky pomocí ADS-B nebo módu C SSR vyhovuje požadavkům na informace o hladině v hlášeních o poloze, jsou uvedeny v Předpisu L 4444.

3.6.4 Ukončení řízení

S výjimkou přistání na řízeném letišti, řízený let musí co nejdříve hlásit příslušnému stanovišti ATC, že přestává být předmětem poskytování služby řízení letového provozu.

3.6.5 Spojení

3.6.5.1 Letadlo provádějící řízený let musí udržovat nepřetržitě poslech na příslušném hlasovém komunikačním kanálu letadlo-země a podle potřeby navázat obousměrné spojení s příslušným stanovištěm řízení letového provozu, nestanoví-li jinak příslušný úřad ATS pro letadla, která jsou součástí letištního provozu na řízeném letišti.

Poznámka 1: SELCAL nebo podobná automatická signalizační zařízení splňují požadavek na udržování poslechu hlasové komunikace letadlo - země.

Poznámka 2: Požadavek, aby letadlo udržovalo poslech hlasové komunikace letadlo- země, zůstává v platnosti i při použití CPDLC.

3.6.5.2 *Ztráta spojení.* Jestliže ztráta spojení nedovoluje vyhovět ustanovení 3.6.5.1, letadlo musí dodržovat postupy pro ztrátu hlasového spojení uvedené v Předpisu L 10/II a ty z následujících postupů, které jsou vhodné. Letadlo se musí pokusit navázat spojení s příslušným stanovištěm řízení letového provozu za použití všech dalších dostupných prostředků. Mimo to musí letadlo, které je součástí letištního provozu na řízeném letišti, sledovat takové instrukce, které mohou být vydány pomocí vizuálních signálů.

ČR:

3.6.5.2.1 Letí-li letadlo v meteorologických podmínkách pro let za viditelnosti, letadlo musí:

- a) nastavit odpovídač SSR na kód 7600, pokračovat v letu v meteorologických podmínkách pro let za viditelnosti, přistát na nejbližším vhodném letišti a ohlásit přistání nejrychlejšími prostředky příslušnému stanovišti řízení letového provozu;
- b) uváží-li za vhodné, dokončit let IFR v souladu s ust. 3.6.5.2.2.

3.6.5.2.2 Řízený let IFR letící se ztrátou spojení v podmínkách IMC, nebo když se nejeví proveditelné pokračovat v souladu s ust. 3.6.5.2.1, musí:

- a) nastavit odpovídač SSR na kód 7600;
- b) udržovat po dobu 7 minut poslední přidělenou rychlost a hladinu nebo minimální letovou výšku, jestliže minimální letová výška je vyšší než poslední přidělená hladina. Interval 7 minut začíná:
 - 1) jestliže let probíhá na trati bez povinných hlásných bodů nebo byl instruován vynechat hlášení poloh;

- i) v čase, kdy je dosažena poslední přidělená hladina nebo minimální letová výška; nebo
- ii) v čase nastavení odpovídače na kód 7600;
- podle toho, který je pozdější; nebo
- 2) jestliže let probíhá na trati s povinnými hlášenými body a nebyl instruován vynechat hlášení poloh:
- i) v čase, kdy je dosažena poslední přidělená hladina nebo minimální letová výška; nebo
- ii) v dříve oznámeném výpočtu pilota na povinný hlášený bod; nebo
- iii) v čase, kdy nenastane hlášení polohy nad povinným hlášeným bodem;
- podle toho, který je pozdější;
- Poznámka: Časové období 7 minut má umožnit provést nezbytná opatření v řízení a koordinaci letového provozu.*
- c) následně udržovat hladinu a rychlost v souladu s FPL;
- Poznámka: Vzhledem ke změnám hladin a rychlosti se použije podaný FPL, což je letový plán, který byl podán pilotem nebo určeným zástupcem na stanovišti ATS bez jakýchkoli dalších změn.*
- d) jestliže je let vektorován radarem nebo letí na paralelní trati (offset) podle RNAV bez určené meze povolení, pokračuje nejrychlejším možným způsobem na trať platného letového plánu tak, aby se připojil ne později než na nejbližším význačném bodě, přičemž musí brát v úvahu použitelnou minimální letovou výšku;
- Poznámka: Ve vztahu ke změnám trati, která je letěna, nebo času zahájení klesání na přistání na letišti, musí být použit CPL, který obsahuje všechny následující povolení, včetně změn, pokud nějaké jsou.*
- e) pokračuje po trati podle CPL na příslušné určené navigační zařízení, sloužící letišti přiletu, a když je tak požadováno, aby se zajistil soulad s písm. f), vyčkává nad tímto zařízením až do zahájení klesání;
- f) zahájí klesání z navigačního zařízení specifikovaného v písm. e) v předpokládaném čase přiblížení (EAT) naposled přijatém a potvrzeném nebo co možná nejbližší, nebo jestliže EAT nebyl přijat a potvrzen, v předpokládaném čase přiletu (ETA) vyplývajícím z CPL nebo co možná nejbližší;
- g) provede normální postup přiblížení podle přístrojů, který je specifikován pro určené navigační zařízení; a

- h) přistane, jestliže je to možné, do 30 minut po předpokládaném čase přiletu (ETA), specifikovaném v písm. f) nebo posledním potvrzeném předpokládaném čase přiblížení (EAT), podle toho, který z nich je pozdější.

Poznámka 1: Piloti si musí uvědomit, že letadlo nemusí být v dosahu pokrytí sekundárním radarem.

Poznámka 2: Poskytování služby řízení letového provozu ostatním letům v daném vzdušném prostoru se zakládá na předpokladu, že letadlo se ztrátou spojení bude dodržovat pravidla uvedená v ust. 3.6.5.2.2.

Poznámka 3: Viz též ust. 5.1.2.

3.7 Protiprávní čin

3.7.1 Letadlo, které je předmětem protiprávního činu, musí vyvinout úsilí, aby uvědomilo o této skutečnosti příslušné stanoviště ATS a oznámilo mu jakékoli důležité okolnosti spojené s tímto činem a jakoukoli odchylku od platného letového plánu vynucenou okolnostmi. To umožní stanovišti ATS dát tomuto letadlu přednost, a tak snížit na minimum možnost konfliktu s jinými letadly.

Poznámka 1: Odpovědnost stanovišť ATS v případě protiprávního činu je stanovena v Předpisu L 11.

Poznámka 2. Pokyny, jak postupovat v případech, kdy dojde k protiprávnímu činu a letadlo nemůže tuto skutečnost oznámit stanovišti ATS, jsou obsaženy v Doplňku B tohoto předpisu.

Poznámka 3: Opatření, která mají učinit letadla vybavená odpovídačem SSR, ADS-B a ADS-C, jsou-li vystavena protiprávnímu činu, jsou obsažena v Předpisu L 11, Předpisu L 4444 a Předpisu L 8168.

Poznámka 4: Opatření, která má učinit letadlo vybavené CPDLC, je-li vystaveno protiprávnímu činu, jsou obsažena v Předpisu L 11, Předpisu L 4444 a v Manual of Air Traffic Services Data Link Applications (ICAO Doc 9694).

3.7.2 Jestliže je letadlo vystaveno protiprávnímu činu, musí se velitel letadla pokusit přistát co nejdříve, jak je to možné, na nejbližším vhodném letišti nebo na vyhrazeném letišti určeném příslušným úřadem, pokud by závažnost situace na palubě letadla nevyžadovala jiné řešení.

Poznámka 1: Požadavky na státní úřady, pokud jde o letadla na zemi, která jsou předmětem protiprávního činu, jsou obsaženy v Předpisu L 17, Hlava 5, ust. 5.2.4.

Poznámka 2: Viz ust. 2.4 ohledně pravomocí velitele letadla.

3.8 Zakročování

Poznámka: Výraz „zakročování“ v této souvislosti nezahrnuje zákrok a doprovodnou službu, poskytovanou na žádost letadla v tísni, v souladu s Volume II a III International Aeronautical and Maritime Search and Rescue (IAMSAR) Manual (ICAO Doc 9731).

3.8.1 Zakročování proti civilním letadlům se musí řídit příslušnými pravidly a směnicemi, vydávanými smluvními státy v souladu s Úmluvou o mezinárodním civilním letectví, zvláště s čl. 3d), podle kterého smluvní státy musí zajistit, aby při vydávání pravidel pro státní letadla byl brán patřičný ohled na bezpečnost civilních letadel. Podobně při tvorbě příslušných pravidel a směrnic se musí patřičně zohlednit ustanovení Dodatku 1, článku 2 a Dodatku 2, článku 1.

Poznámka: Pro bezpečnost letu je nezbytné, aby jakékoli vizuální signály uplatňované v případě zakročování, které by se měly používat jako poslední možnost, byly správně aplikovány a chápány civilními a vojenskými letadly na celém světě. Z toho důvodu Rada ICAO, když schvalovala vizuální signály v Dodatku 1 Přílohy 2, vyzvala smluvní státy, aby zajistily jejich striktní dodržování vlastními státními letadly. Protože je zakročování proti civilním letadlům

ve všech případech potencionálně nebezpečné, Rada dále formulovala zvláštní doporučení a vyzvala smluvní státy, aby je jednotně uplatňovaly. Tato zvláštní doporučení jsou obsažena v Doplnku A.

3.8.2 Velitel civilního letadla, proti kterému se zakročuje, musí dodržovat požadavky uvedené v Dodatku 2, článku 2 a 3, uposlechnout a odpovídat na vizuální signály, jak je stanoveno v Dodatku 1, článku 2.

Poznámka: Viz také ust. 2.1.1 a 3.4 tohoto předpisu.

3.9 Minima VMC dohlednosti a vzdálenosti od oblačnosti pro let za viditelnosti

EU:

Minima VMC dohlednosti a vzdálenosti od oblačnosti pro let za viditelnosti jsou obsažena v Tabulce 1 níže.

EU:

Tabulka 1 - Minima VMC dohlednosti a vzdálenosti od oblačnosti pro let za viditelnosti (*)

(viz také ust. 4.1)

Pásmo nadmořské výšky	Třída vzdušného prostoru	Letová dohlednost	Vzdálenost od oblačnosti
3 050 m (10 000 ft) nad střední hladinou moře a více	A (**) B C D E F G	8 km	1 500 m horizontálně 300 m (1 000 ft) vertikálně
Pod 3 050 m (10 000 ft) nad střední hladinou moře a nad 900 m (3 000 ft) nad střední hladinou moře nebo více než 300 m (1 000 ft) nad terénem, podle toho, která z výšek je větší	A (**) B C D E F G	5 km	1 500 m horizontálně 300 m (1 000 ft) vertikálně
900 m (3 000 ft) nad střední hladinou moře a méně nebo 300 m (1 000 ft) nad terénem, podle toho, která z výšek je větší	A (**) B C D E	5 km	1 500 m horizontálně 300 m (1 000 ft) vertikálně
	F G	5 km (***)	Mimo oblačnost a za viditelnosti země

(*) Kde je převodní výška nižší než 3 050 m (10 000 ft) nad střední hladinou moře, musí se použít letová hladina 100 namísto 10 000 ft.

(**) Minima VMC dohlednosti a vzdálenosti ve vzdušném prostoru třídy A jsou uvedena jako vodítko pro piloty a neznamenají přijetí letů VFR ve vzdušném prostoru třídy A.

(***) Když je tak předepsáno příslušným úřadem:

a) lety při snížené letové dohlednosti, ale ne nižší než 1 500 m, se smí provádět:

- 1) při rychlostech 140 kt IAS a nižších, které poskytnou přiměřenou možnost včas spatřit jiný provoz nebo překážky v čase tak, aby bylo možno se vyhnout srážce, nebo
- 2) za okolností, při kterých pravděpodobnost setkání s jiným provozem by byla normálně malá, např. v prostorech s malou hustotou provozu nebo při leteckých pracích v nízkých hladinách;

b) lety VRTULNÍKŮ při letové dohlednosti nižší než 1 500 m, ale ne nižší než 800 m, se smí provádět, jestliže manévrují rychlostí, která poskytne přiměřenou možnost včas spatřit jiný provoz nebo překážky v čase tak, aby bylo možno se vyhnout srážce. Lety při letové dohlednosti nižší než 800 m se smí provádět ve zvláštních případech, jako jsou lety související s poskytováním záchranné lékařské péče, pátrací a záchranné práce a hašení požárů.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

HLAVA 4 – PRAVIDLA PRO LET ZA VIDITELNOSTI

EU:

4.1 S výjimkou zvláštních letů VFR se lety VFR musí provádět tak, aby letadlo letělo při dohlednosti a ve vzdálenosti od oblačnosti stejné nebo větší, než je stanoveno v Tabulce S5-1 v bodu SERA.5001, Oddílu 5 prováděcího nařízení Komise (EU) č. 923/2012, v platném znění (viz také Hlava 3 tohoto předpisu).

EU:

4.1.1 Zvláštní lety VFR se smí provádět na základě letového povolení pouze v řízeném okrsku. S výjimkou, kdy je to povoleno příslušným úřadem pro vrtulníky ve zvláštních případech, jako jsou lety související s poskytováním záchranné lékařské péče, pátrací a záchranné práce a hašení požárů, musí být splněny následující další podmínky:

- a) ze strany pilota:
 - 1) let je prováděn mimo oblačnost a za dohlednosti země;
 - 2) letová dohlednost není menší než 1 500 m nebo u vrtulníků 800 m;
 - 3) let je prováděn při rychlosti 140 kt IAS nebo nižší, která poskytne přiměřenou možnost spatřit jiný provoz nebo překážky v čase, který dovolí vyhnout se srážce; a
- b) ze strany ATC:
 - 1) let je prováděn pouze ve dne, pokud není příslušným úřadem povoleno jinak;
 - 2) přízemní dohlednost není nižší než 1 500 m nebo u vrtulníků 800 m;
 - 3) výška základny nejnižší význačné oblačné vrstvy není nižší než 180 m (600 ft).

ČR:

4.1.2 Zvláštní lety VFR vrtulníkové letecké záchranné služby musí být prováděny v souladu s provozními požadavky pro vrtulníkovou leteckou zdravotnickou záchrannou službu (HEMS), včetně provozních minim.

4.2 S výjimkou, kdy je získáno povolení od stanoviště řízení letového provozu, lety VFR nesmí vzletat nebo přistávat na letišti v řízeném okrsku nebo vstupovat do provozního okruhu nebo okrsku letiště:

- a) jestliže je základna nejnižší význačné oblačnosti nižší než 450 m (1 500 ft); nebo
- b) jestliže je přízemní dohlednost nižší než 5 km.

EU:

4.3 Když je tak předepsáno příslušným úřadem, smí se lety VFR v noci provádět za následujících podmínek:

- a) jestliže se při nich opouští blízkost letiště, musí být předložen letový plán dle ust. 3.3.1.2, písm. e) tohoto předpisu;
- b) při letech musí být navázáno a udržováno obousměrné rádiové spojení na příslušném spojovacím kanálu ATS, je-li k dispozici;
- c) musí být uplatněna minima dohlednosti a vzdálenosti od oblačnosti pro let za viditelnosti uvedená v Tabulce 1 v Hlavě 3 tohoto předpisu, vyjma případů, kdy:
 - 1) výška základny nejnižší význačné oblačné vrstvy není nižší než 450 m (1 500 ft);
 - 2) se neuplatní ustanovení o snížené letové dohlednosti uvedená v Tabulce 1 v Hlavě 3 písm. a) a b), kromě případů uvedených v písm. c) odst. 4;
 - 3) ve vzdušném prostoru tříd B, C, D, E, F a G ve výši 900 m (3 000 ft) nad střední hladinou moře nebo nižší nebo 300 m (1 000 ft) nad terénem, podle toho, která z nich je vyšší, má pilot stálý výhled na zemský povrch;
 - 4) u vrtulníků ve vzdušném prostoru tříd F a G a ve výši 900 m (3 000 ft) nad střední hladinou moře a nižší nebo 300 m (1 000 ft) nad terénem, podle toho, která z nich je vyšší, nesmí být letová dohlednost nižší než 3 km, za podmínky, že pilot má stálý výhled na zemský povrch a jestliže manévrují rychlostí, která poskytne přiměřenou možnost včas spatřit jiný provoz nebo překážky v čase tak, aby bylo možno se vyhnout srážce; a
 - 5) ve vysokohorském terénu může příslušný úřad stanovit vyšší minima dohlednosti a vzdálenosti od oblačnosti pro lety za viditelnosti.
- d) pro lety vrtulníků ve zvláštních případech, jako jsou lety související s poskytováním záchranné lékařské péče, pátrací a záchranné práce a hašení požárů, se smí povolit výška základny nejnižší význačné oblačné vrstvy a minima dohlednosti a vzdálenosti od oblačnosti nižší než je uvedeno v písm. c);
- e) s výjimkou, kdy je to nezbytné pro vzlet nebo přistání nebo pokud tak výslovně povolí příslušný úřad, musí být let VFR v noci prováděn v hladině, která není nižší než minimální letová nadmořská výška stanovená

státem, jehož území je přelétáváno. Tam, kde není minimální letová nadmořská výška stanovena, musí být let VFR prováděn:

- 1) nad vysokým terénem nebo ve vysokohorských oblastech v hladině, která je nejméně 600 m (2 000 ft) nad nejvyšší překážkou v okruhu 8 km od předpokládané polohy letadla;
- 2) kdekoli jinde, než je stanoveno v odst. e) 1), v hladině nejméně 300 m (1 000 ft) nad nejvyšší překážkou v okruhu 8 km od předpokládané polohy letadla.

ČR:

Poznámka 1: Doplnující podmínky stanovené ÚCL jsou obsaženy v Doplněk S tohoto předpisu.

Poznámka 2: Definice noci viz Hlava 1 tohoto předpisu.

ČR:**4.4 Povolení letů VFR**

4.4.1 Pokud nebude schváleno ÚCL jinak, lety VFR se nesmí provádět:

EU:

- a) nad FL 195, s výjimkou jak je uvedeno v ust. 4.4.2 níže,
- b) při transsonických a supersonických rychlostech.

ČR:**4.4.2 Lety VFR nad FL 195**

Poznámka: Ustanovení se netýká traťových letů VFR, které nad FL 195 nebudou povolovány.

4.4.2.1 Lety VFR nad FL 195 do FL 285 včetně, musí být prováděny:

- a) uvnitř dočasně vyhrazeného nebo omezeného prostoru; nebo
- b) v souladu s povolením a podmínkami vydanými Řízením letového provozu ČR, s. p., nebo přímo ACC Praha.

4.4.2.2 Součástí rozhodnutí o přidělení dočasně vyhrazeného nebo omezeného prostoru může být stanovení dodatečných postupů a podmínek pro jeho využívání.

EU:

4.5 Povolení pro lety VFR nad letovou hladinou 285 nesmí být uděleno, pokud je nad letovou hladinou 290 uplatňováno vertikální minimum rozstupu 300 m (1 000 ft).

4.6 S výjimkou, kdy je to nezbytné pro vzlet a přistání nebo pokud tak povolí příslušný úřad, nesmí být let VFR prováděn:

- a) nad hustě zastavěnými oblastmi měst, vesnic a jiných obydlených míst nebo nad shromážděním osob na volném prostranství ve výšce nižší než 300 m (1 000 ft) nad nejvyšší překážkou v okruhu 600 m od letadla;
- b) kdekoli jinde, než je stanoveno v písm. a), ve výšce nižší než 150 m (500 ft) nad zemí nebo vodou nebo 150 m (500 ft) nad nejvyšší překážkou v okruhu 150 m (500 ft) od letadla.

Poznámka: Viz také ust. 3.1.2.

4.7 S výjimkou, kdy je v letovém povolení uvedeno jinak nebo stanoví jinak příslušný úřad ATS, musí být lety VFR v cestovních hladinách nad 900 m (3000 ft) nad zemí nebo vodou nebo nad vyšší hodnotou stanovenou příslušným úřadem ATS prováděny v cestovní hladině, která odpovídá dráze letu, tak jak je stanoveno v tabulce cestovních hladin v Dodatku 3.

4.8 Lety VFR musí splňovat ust. 3.6:

ČR:

- a) jsou-li prováděny ve vzdušném prostoru tříd C a D;
- b) tvoří-li součást letištního provozu na řízených letištích, nebo
- c) jsou-li prováděny jako zvláštní let VFR.

4.9 Lety VFR, které jsou prováděny v prostorech nebo po tratích stanovených příslušným úřadem v souladu s ust. 3.3.1.2 c) nebo d), nebo do takových prostorů směřující, musí nepřetržitě sledovat hlasovou komunikaci letadlo-země na příslušném komunikačním kmitočtu stanoviště letových provozních služeb, které poskytuje letovou informační službu, a hlásit mu podle potřeby svou polohu.

Poznámka: Viz Poznámky za ust. 3.6.5.1.

4.10 Letadlo letící podle pravidel letu za viditelnosti, které chce přejít na pravidla letu podle přístrojů, musí:

- a) byl-li předložen letový plán, sdělit nezbytné změny, které mají být provedeny v platném letovém plánu; nebo
- b) je-li tak požadováno podle ust. 3.3.1.2, předložit letový plán příslušnému stanovišti letových provozních služeb a získat od něj povolení před přechodem na let IFR, při letu v řízeném vzdušném prostoru.

ČR:

4.11 Lety VFR letadel, která nejsou vybavena pro lety IFR, nebo jsou vybavena pro lety IFR, ale pilot nemá kvalifikaci pro lety IFR, musí být prováděny za stálé viditelnosti země. Let nad oblačností může být proveden, není-li celkové pokrytí oblohy oblačností pod letadlem větší než 4/8 a je možné provádět let podle srovnávací navigace.

HLAVA 5 – PRAVIDLA PRO LET PODLE PŘÍSTROJŮ

5.1 Pravidla platná pro všechny lety IFR**5.1.1 Vybavení letadel**

Letadla musí být vybavena vhodnými přístroji a radionavigačním vybavením odpovídajícím trati, která se má letět.

5.1.2 Minimální hladiny

S výjimkou, kdy je to nezbytné pro vzlet nebo přistání nebo pokud tak povolí příslušný úřad (ÚCL), musí být let IFR prováděn v hladině, která není nižší než minimální letová nadmořská výška stanovená státem, jehož území je přelétáváno. Kde není minimální letová nadmořská výška stanovena, musí být let IFR prováděn:

- a) nad vysokým terénem nebo ve vysokohorských oblastech v hladině, která je nejméně 600 m (2 000 ft) nad nejvyšší překážkou v okruhu 8 km od předpokládané polohy letadla;
- b) kdekoli jinde, než je stanoveno v a), v hladině, která je nejméně 300 m (1000 ft) nad nejvyšší překážkou v okruhu 8 km od předpokládané polohy letadla.

Poznámka 1: Předpokládaná poloha letadla zohledňuje navigační přesnost, které lze dosáhnout na daném úseku trati vzhledem k navigačním zařízením použitelným na zemi a v letadle.

Poznámka 2: Viz také ust. 3.1.2.

5.1.3 Změna letu IFR na let VFR

5.1.3.1 Letadlo, které se rozhodne změnit let IFR na let VFR, musí, byl-li podán letový plán, výslovně oznámit svoje rozhodnutí příslušnému stanovišti letových provozních služeb, že ruší let IFR a předat změny, které se mají provést v jeho platném letovém plánu.

5.1.3.2 Jestliže letadlo letí podle IFR v meteorologických podmínkách pro let za viditelnosti nebo do nich vstoupí, nesmí zrušit svůj let podle IFR, pokud neočekává a nezamýšlí, že let bude pokračovat po přiměřenou dobu v nepřerušovaných meteorologických podmínkách pro let za viditelnosti.

5.2 Pravidla platná pro lety IFR v řízeném vzdušném prostoru

5.2.1 Lety IFR prováděné v řízeném vzdušném prostoru musí dodržovat ust. 3.6.

5.2.2 Let IFR prováděný jako cestovní let v řízeném vzdušném prostoru se musí provádět v cestovních hladinách nebo, byla-li stanovištěm ATS povolena technika cestovního stoupání, mezi dvěma hladinami nebo nad hladinou, vybranou z:

- a) tabulek cestovních hladin v Dodatku 3; nebo
- b) upravené tabulky cestovních hladin, je-li tak předepsáno v souladu s Dodatkem 3 pro lety nad FL 410;

s výjimkou, kdy v tabulkách stanovený vztah hladin k trati neplatí, je-li jinak uvedeno v letových povoleních nebo stanoveno příslušným úřadem ATS v Leteckých informačních příručkách.

5.3 Pravidla platná pro lety IFR mimo řízený vzdušný prostor**5.3.1 Cestovní hladiny**

Let IFR prováděný jako cestovní let mimo řízený vzdušný prostor se musí provádět v cestovních hladinách odpovídajících jeho trati, jak je stanoveno v:

- a) tabulkách cestovních hladin v Dodatku 3, s výjimkou, kdy příslušný úřad ATS stanoví jinak pro let v nebo pod 900 m (3 000 ft) nad střední hladinou moře, nebo
- b) upravené tabulce cestovních hladin, je-li tak předepsáno v souladu s Dodatkem 3 pro let nad 410.

Poznámka: Toto ustanovení nevylučuje, aby letadlo použilo techniku cestovního stoupání při supersonickém letu.

5.3.2 Spojení

Let IFR prováděný mimo řízený vzdušný prostor v prostorech nebo po tratích stanovených příslušným úřadem ATS podle 3.3.1.2 c) nebo d), nebo do takových prostorů směřující, musí nepřetržitě sledovat hlasovou komunikaci letadlo - země na příslušném kmitočtu a v případě potřeby navázat obousměrné spojení se stanovištěm letových provozních služeb, poskytujícím letovou informační službu.

Poznámka: Viz Poznámky za ust. 3.6.5.1.

5.3.3 Hlášení poloh

Let IFR, který je prováděn mimo řízený vzdušný prostor a od něhož příslušný úřad ATS požaduje, aby:

- předložil letový plán;
- nepřetržitě sledoval hlasovou komunikaci letadlo-země na příslušném kmitočtu a v případě potřeby navázal obousměrné spojení se stanovištěm letových provozních služeb poskytujícím letovou informační službu;

musí hlásit polohy, jak je stanoveno v ust. 3.6.3 pro řízené lety.

Poznámka: Očekává se, že letadla, která se rozhodla využívat poradní službu při letu IFR v určeném poradním vzdušném prostoru dodrží ustanovení 3.6

s výjimkou, že letový plán a jeho změny nepodléhají povolením a že budou udržovat obousměrné spojení se stanovištěm poskytujícím letovou poradní službu.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

DODATEK 1 – SIGNÁLY

(Poznámka: viz Hlava 3, ust. 3.4 tohoto předpisu)

1. Tísňové a pilnostní signály

Poznámka 1: Žádné z ustanovení tohoto článku nesmí letadlu v tísni bránit v použití jakéhokoli prostředku, který má k dispozici, aby upoutalo pozornost, oznámilo svou polohu a získalo pomoc.

Poznámka 2: Podrobné postupy pro telekomunikační vysílání tísňových a pilnostních signálů viz Předpis L 10/II, Hlava 5.

Poznámka 3: Podrobnosti o vizuálních signálech pro pátrání a záchranu viz Předpis L 12.

3270 - Radiotelefonní poplachový signál sestává ze dvou výrazně sinusových tónů o slyšitelném kmitočtu, jež se vysílají střídavě. Jeden z těchto tónů má kmitočet 2200 Hz, kmitočet druhého je 1300 Hz. Každý z nich se vysílá po dobu 250 milisekund.

3271 - Generuje-li radiotelefonní poplachový signál automatické zařízení, musí být vyslán nepřetržitě nejméně po dobu třiceti sekund a nejdéle jednu minutu, je-li generován jinými prostředky, musí být vyslán pokud možno nepřetržitě po dobu asi jedné minuty.

1.1 Tísňové signály

Následující signály použité buď spolu nebo jednotlivě znamenají, že letadlu hrozí vážné a bezprostřední nebezpečí a že požaduje okamžitou pomoc:

- a) signál, vyslaný radiotelegraficky nebo jakýmkoli jiným způsobem signalizace, sestávající ze skupiny písmen SOS (. . . - - - . . . v Morseově abecedě);
- b) signál, vyslaný radiotelefonicky, sestávající z mluveného slova MAYDAY;
- c) tísňová zpráva vyslaná datovým spojem, která má stejný význam jako slovo MAYDAY;
- d) rakety nebo střely vydávající červené světlo, vystřelované jednotlivě v krátkých intervalech;
- e) padákové světlice vydávající červené světlo;

EU:

- f) nastavení odpovídače do módu A, kód 7700.

Poznámka: Článek 41 ITU Radio Regulations (č. 3268, 3270 a 3271) obsahuje informace o poplachových signálech uvádějících v činnost radiotelegrafní a radiotelefonní samočinné poplachové systémy:

3268 - Radiotelegrafní poplachový signál sestává ze série dvanácti čárek vyslaných za jednu minutu, každá čárka trvá čtyři sekundy a přestávka mezi dvěma po sobě následujícími čárkami jednu sekundu. Lze jej vyslat ručně, doporučuje se jej však vysílat automatickým zařízením.

1.2 Pilnostní signály

1.2.1 Následující signály, použité buď společně nebo jednotlivě znamenají, že letadlo si přeje vyslat zprávu o obtížích, které jej nutí k přistání, aniž by vyžadovalo okamžitou pomoc:

- a) opakované rozsvěcování a zhasínání přistávacích světel; nebo
- b) opakované rozsvěcování a zhasínání polohových světel takovým způsobem, aby se zřetelně odlišilo od zábleskových polohových světel.

1.2.2 Následující signály, použité buď společně nebo jednotlivě znamenají, že letadlo chce vyslat velmi naléhavou zprávu, týkající se bezpečnosti lodě, letadla nebo jiného vozidla nebo některé osoby na palubě nebo v dohledu:

- a) signál vyslaný radiotelegraficky nebo jakýmkoli jiným signalizačním způsobem, sestávající ze skupiny písmen XXX;
- b) radiotelefonický pilnostní signál, sestávající z mluvených slov PAN, PAN;
- c) pilnostní zpráva předaná datovým spojem, která má stejný význam jako slova PAN, PAN.

2. Signály používané v případě zakročování

2.1 Signály iniciované zakročujícím letadlem a odpovědi letadla, proti kterému se zakročuje

Série	Signály zakročujícího letadla	Význam	Odpovědi letadla, proti kterému se zakročuje	Význam
1	Den nebo Noc - Kývání z křídla na křídlo a blikání polohovými světly v nepravidelných intervalech (přistávacích světél v případě vrtulníku), prováděné v poloze mírně nad a před letadlem a zpravidla vlevo od letadla, proti kterému se zakročuje (nebo vpravo v případě jestli se zakročuje proti vrtulníku). Po potvrzení mírná horizontální zatáčka zpravidla doleva (nebo doprava v případě vrtulníku) do požadovaného kurzu. <i>Poznámka 1: Meteorologické podmínky nebo konfigurace terénu mohou vyžadovat, aby zakročující letadlo změnilo polohy a směr zatáčky popsány výše v sérii 1.</i> <i>Poznámka 2: Jestliže letadlo, proti kterému se zakročuje, není schopno udržovat rychlost zakročujícího letadla, od zakročujícího letadla se očekává, že bude kroužit kolem letadla, proti kterému se zakročuje a zakývá křídly, kdykoli jej míjí.</i>	Proti vám je zakročováno. Následujte mě.	Den nebo Noc - Kývání z křídla na křídlo a blikání polohovými světly v nepravidelných intervalech a následování. <i>Poznámka: Další postupy pro letadlo, proti kterému se zakročuje, jsou předepsány v Hlavě 3, ust. 3.8.</i>	Rozumím Provedu.
2	Den nebo Noc - Ostrý odpoutávací manévr od letadla, proti kterému se zakročuje, sestávající ze stoupavé zatáčky se změnou kurzu 90 stupňů nebo více bez křížování směru dráhy letadla, proti kterému se zakročuje.	Můžete pokračovat.	Den nebo Noc - Kývání z křídla na křídlo.	Rozumím Provedu.
3	Den nebo Noc - Vysunutí podvozku (je-li to možné), stálé zapnutí přistávacích světél a přelet nad dráhou v používání nebo zakročuje-li se proti vrtulníku, přeletem přistávací plochy pro vrtulníky. V případě vrtulníku zakročující vrtulník provede přiblížení na přistání a provede visení v blízkosti přistávací plochy.	Přistáňte na tomto letišti.	Den nebo Noc - Vysunutí podvozku (je-li to možné), stálé zapnutí přistávacích světél a následování zakročujícího letadla. Když se po přeletu nad dráhou v používání nebo nad přistávací plochou pro vrtulníky přistání považuje za bezpečné, pokračování na přistání.	Rozumím Provedu.

2.2 Signály iniciované letadlem, proti kterému se zakročuje a odpovědi zakročujícího letadla

Série	Signály letadla, proti kterému se zakročuje	Význam	Odpovědi zakročujícího letadla	Význam
4	Den nebo Noc - Zasunutí podvozku (je-li to možné) a blikání přistávacími světly při přeletu nad dráhou v používání nebo nad přistávací plochou pro vrtulníky ve výšce nad 300 m (1000 ft), ale ne výše než 600 m (2000 ft) (v případě vrtulníku ve výšce nad 50 m (170 ft)), ale ne výše než 100 m (330 ft) nad úrovní letiště a kroužení nad dráhou v používání nebo nad přistávací plochou pro vrtulníky. Není-li schopen blikat přistávacími světly, blikat jakýmkoli jinými světly, která jsou k dispozici.	Letiště, které jste určil, je nevyhovující.	Den nebo Noc - Je-li žádoucí, aby letadlo, proti kterému se zakročuje, následovalo zakročující letadlo na jiné letiště, zakročující letadlo zasune podvozek (je-li to možné) a použije signálů ze série 1, předepsaných pro zakročující letadlo. Je-li rozhodnuto letadlo proti kterému se zakročuje propustit, zakročující letadlo použije signálů ze série 2, předepsaných pro zakročující letadlo.	Rozumím, následujte mě. Rozumím, můžete pokračovat.
5	Den nebo Noc - Pravidelné rozsvěcování a zhasínání všech světel, která jsou k dispozici, způsobem výrazně odlišným od zábleskových světel.	Nemohu provést.	Den nebo Noc - Použití signálů ze série 2, předepsaných pro zakročující letadlo.	Rozumím.
6	Den nebo Noc - Nepravidelné blikání všemi světly, která jsou k dispozici.	Jsem v tísni.	Den nebo Noc - Použití signálů ze série 2, předepsaných pro zakročující letadlo.	Rozumím.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

3. Vizuální signály používané k varování letadla, které bez povolení letí nebo vlétne do omezeného, zakázaného nebo nebezpečného prostoru

Ve dne i v noci série střel vypalovaných ze země v intervalech 10 sekund, každá při výbuchu vydávající červené a zelené světlo nebo hvězdy, znamenají pro letadlo, že nemá povolení letět nebo vlétnout do omezeného, zakázaného nebo nebezpečného prostoru a že letadlo musí provést nezbytná opravná opatření.

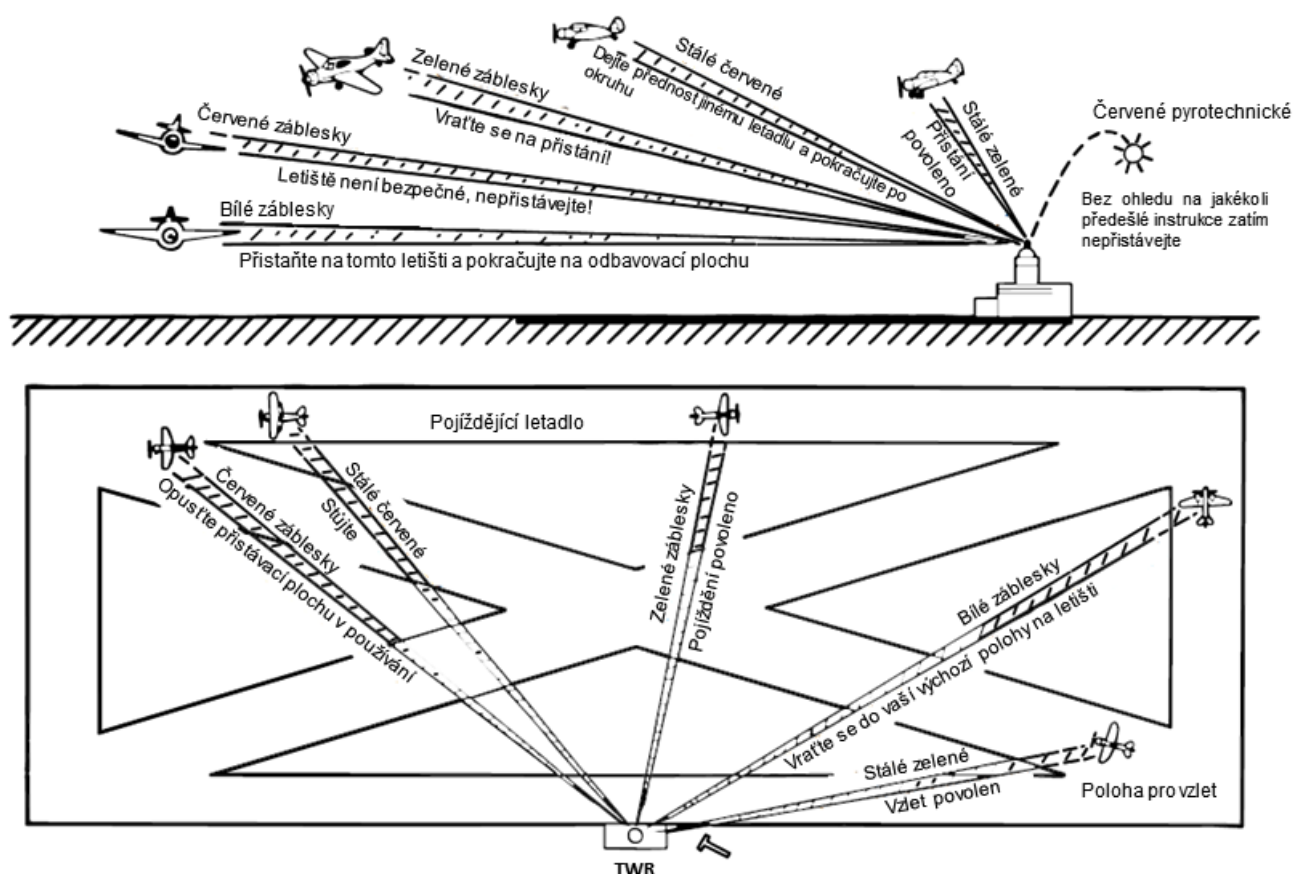
4. Signály pro letištní provoz

4.1 Světelné a pyrotechnické signály

4.1.1 Instrukce

Světlo	Od letištního řízení:	
	Letadlu za letu	Letadlu na zemi
+ Stálé zelené	Přistání povoleno	Vzlet povoleno
+ Stálé červené	Dejte přednost jinému letadlu a pokračujte po okruhu	Stůjte
+ Série zelených záblesků	Vraťte se na přistání*	Pojíždění povoleno
+ Série červených záblesků	Letiště není bezpečné, nepřistávejte!	Opusťte přistávací plochu v používání
+ Série bílých záblesků	Přistaňte na tomto letišti a pokračujte na odbavovací plochu*	Vraťte se do vaší výchozí polohy na letišti
Červené pyrotechnické	Bez ohledu na jakékoli předešlé instrukce zatím nepřistávejte	
+ Zaměřeno na dotyčné letadlo (viz Obr. 1.1)		
* Povolení k přistání a pojíždění bude vydáno.		

Obrázek 1.1



4.1.2 Potvrzení letadlem

a) Za letu -

- 1) za denního světla:
 - kýváním letadla z křídla na křídlo.

Poznámka: Tento signál se neočekává před poslední zatáčkou a na konečném přiblížení.

- 2) za tmy:
 - dvojím rozsvícením a zhasnutím přistávacích světel letadla, nebo není-li jimi vybaveno, dvojím rozsvícením a zhasnutím polohových světel.

b) Na zemi -

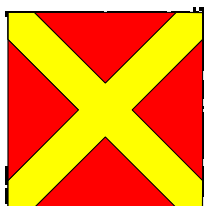
- 1) za denního světla:
 - pohybováním křidélek nebo směrového kormidla.
- 2) za tmy:
 - dvojitým rozsvícením a zhasnutím přistávacích světel letadla, nebo není-li jimi vybaveno, dvojím rozsvícením a zhasnutím polohových světel.

4.2 Pozemní vizuální signály

Poznámka: Podrobnosti o pozemních vizuálních prostředcích viz Předpis L 14.

4.2.1 Zákaz přistání

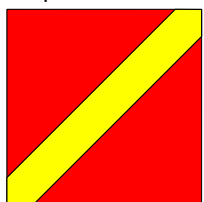
Horizontální červená čtvercová deska se žlutými úhlopříčkami (Obr. 1.2), vyložená v návěstní ploše znamená, že přistání jsou zakázána a zákaz se pravděpodobně prodlouží.



Obr. 1.2

4.2.2 Potřeba zvláštní opatrnosti při přiblížení nebo přistání

Horizontální červená čtvercová deska s jednou žlutou úhlopříčkou (Obr. 1.3) vyložená v návěstní ploše znamená, že vzhledem ke špatnému stavu provozní plochy nebo z jakékoli jiné příčiny se musí přiblížení na přistání a přistání provádět zvlášť opatrně.



Obr. 1.3

4.2.3 Použití drah a pojezdových drah

4.2.3.1 Horizontální bílá činka (Obr. 1.4), vyložená v návěstní ploše znamená, že se od letadel požaduje, aby přistávala, vzlétala a pojížděla pouze na drahách a pojezdových drahách.



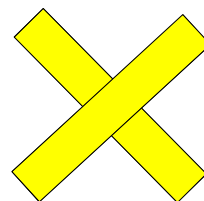
Obr. 1.4

4.2.3.2 Stejná horizontální bílá činka jako v 4.2.3.1, avšak s černými pruhy kolmo k podélné ose na obou kruhových koncích činky (Obr. 1.5), vyložená v návěstní ploše znamená, že se od letadel požaduje, aby přistávala a vzlétala pouze na drahách, ale jiné manévry nemusí být omezeny na dráhy a pojezdové dráhy.



Obr. 1.5

4.2.4 Uzavření drah a pojezdových drah Kříže v jedné nápadné barvě, žluté nebo bílé (Obr. 1.6), vyložené horizontálně na drahách a pojezdových drahách nebo jejich částech, vyznačují plochu uzavřenou pro pohyby letadel.

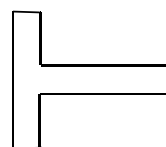


Obr. 1.6

4.2.5 Směry pro přistání nebo vzlet

4.2.5.1 Horizontální bílé nebo oranžové přistávací T (Obr. 1.7) vyznačující směr, který mají letadla používat pro přistání a vzlet, který musí být rovnoběžný s dírkem T a směřovat k jeho příčnému rameni.

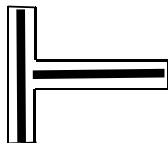
Poznámka: Používá-li se v noci, je přistávací T buď osvětleno nebo vyznačeno bílými světly.



Obr. 1.7

ČR:

4.2.5.1.1 Horizontální bílé nebo oranžové přistávací T s černým pruhem v ose díku a příčky (Obr. 1.7.1) vyznačující směr, který mají letadla použít pro přistání a vzlet na drahách používaných pro letecké práce v zemědělství, lesním a vodním hospodářství.



Obr. 1.7. 1

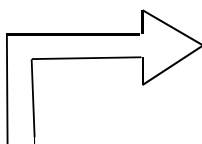
4.2.5.2 Skupina dvou číslic (Obr. 1.8) vyložena svisle na letištní řídicí věži nebo v její blízkosti, ukazuje letadlům na provozní ploše směr vzletu, vyjádřený v desítkách stupňů k nejbližší desítkce stupňů magnetického kompasu.



Obr. 1.8

4.2.6 Pravý provozní okruh

Je-li horizontálně vyložena v návěstní ploše nebo na konci dráhy anebo na pásu v používání, doprava lomená šipka nápadné barvy (Obr. 1.9) znamená, že zatáčky před přistáním nebo po vzletu se mají provádět doprava.



Obr. 1.9

4.2.7 Ohlašovna letových provozních služeb

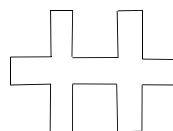
Vertikálně umístěné černé písmeno C na žlutém podkladě (Obr. 1.10), označuje ohlašovnu letových provozních služeb.



Obr. 1.10

4.2.8 Provoz kluzáků

Dvojitý bílý kříž, vyložený horizontálně v návěstní ploše (Obr. 1.11) znamená, že se letiště používá pro kluzáky a že lety kluzáků pravě probíhají.

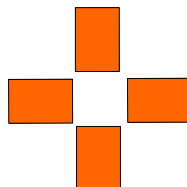


Obr. 1.11

ČR:

4.2.9 Výsadky na letišti

Čtyři oranžové obdélníkové plochy sestavené do tvaru kříže s prázdným čtvercem uprostřed znamenají, že na letišti se provádějí výsadky.



Obr.1.12

5. Signály k řízení na odbavovací ploše

5.1 Od řídicího odbavovací plochy k letadlu

Poznámka 1: Tyto signály jsou určeny pro řídicího odbavovací plochy, který v případě nezbytnosti drží v rukou světla, aby to usnadnilo pozorování pilotem. Řídicí odbavovací plochy stojí čelem k letadlu v poloze:

- pro letadla s pevnými křídly na levé straně letadla, kde jej pilot nejlépe vidí; a*
- pro vrtulníky na místě, kde může pilot řídicího odbavovací plochy nejlépe vidět.*

Poznámka 2: Význam příslušných signálů zůstává stejný, použije-li se ručních signálních terčů, světelných tyčí nebo svítilen.

Poznámka 3: Motory letadel jsou číslovány pro řídicího odbavovací plochy stojícího čelem k letadlu zprava doleva (t.j. motor číslo 1 je levý vnější motor).

Poznámka 4: Signály označené hvězdičkou () jsou určeny pro vrtulníky za viseň.*

Poznámka 5: Odkazy na tyče mohou být též chápány tak, že se za denního osvětlení týkají barevně fluoreskujících ručních signálních terčů nebo rukavic (pouze v denní době).

5.1.1 Před použitím následujících signálů se musí řídicí odbavovací plochy přesvědčit, že na ploše, po které bude letadlo vedeno, nejsou předměty, se kterými by se mohlo při dodržení ust. 3.4.1 srazit.

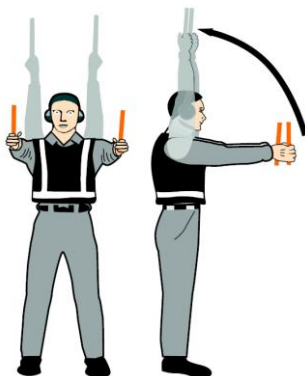
Poznámka: Konstrukce většiny letadel je taková, že při pohybech letadla po zemi není vždy možné z kabiny vizuálně pozorovat dráhu pohybu konců křídel, motorů a jiných okrajových částí.



1. Doprovod na konci křídla/průvodce

Zvedněte pravou ruku nad úroveň hlavy s tyčí směřující nahoru, tyčí v levé ruce směřující dolů pohybujte směrem k tělu.

Poznámka: Tento signál prostřednictvím osoby nacházející se na konci křídla letadla poskytuje znamení pilotovi/řídícímu odbavovací plochy/obsluze vytlačující letadlo z místa stání, že pohyb letadel na anebo z odstavné plochy není blokován.



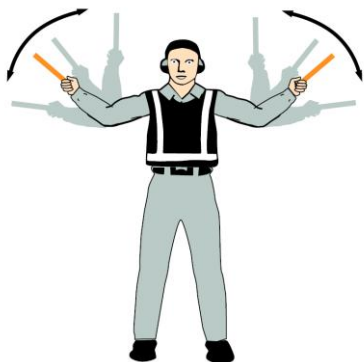
2. Určit stání

Zvedněte zcela natažené paže přímo nad hlavu s tyčemi směřujícími vzhůru.



3. Pokračujte k dalšímu řídícímu odbavovací plochy nebo jak je nařízeno letištní řídicí věží/ pozemním řízením

Ukažte oběma pažemi vzhůru, pohybujte pažemi k boku těla a ukazujte tyčemi směrem k dalšímu řídícímu odbavovací plochy nebo pojízdné ploše.



4. Přímo vpřed

Ohýbejte natažené paže v loktech a tyčemi pohybujte nahoru a dolů od výšky hrudníku k hlavě.



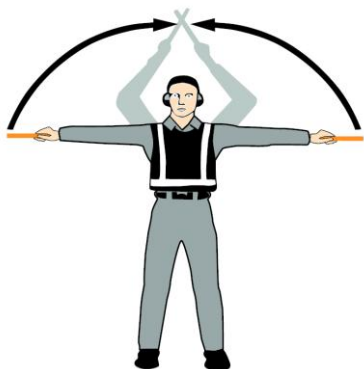
5a). Točte doleva (z pohledu pilota)

S pravou paží a tyčí nataženou pod úhlem 90° k tělu, levá ruka vytváří signál vpřed. Rychlost pohybu signálu (pohybu paže) určuje pilotovi rychlost točení letadla.



5b). Točte doprava (z pohledu pilota)

S levou paží a tyčí nataženou pod úhlem 90° k tělu, pravá ruka vytváří signál vpřed. Rychlost pohybu signálu (pohybu paže) určuje pilotovi rychlost točení letadla.



6a). Normální zastavení

Zcela rozpažte paže a tyče do stran pod úhlem 90° a pomalu jimi pohybujte nad hlavu, až se tyče zkříží.

**6b). Nouzové zastavení**

Náhle vzpažte paže a tyče k temeni hlavy, překřížte tyče.

**7a). Zabrzďte**

Zvedněte ruku těsně nad výšku ramene s dlaní otevřenou. Ujistěte se, že máte vizuální kontakt s letovou posádkou, sevřete ruku v pěst. Nehýbejte se, dokud nepřijmete od letové posádky potvrzení zdviženými palci.

**7b). Odbrzďte**

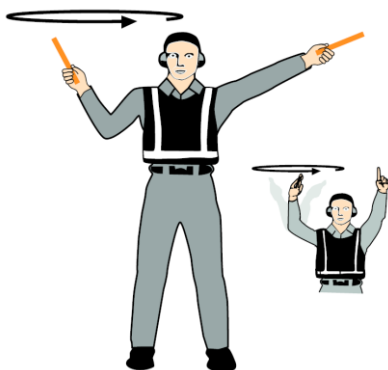
Zvedněte ruku těsně nad výšku ramene s dlaní sevřenou v pěst. Ujistěte se, že máte vizuální kontakt s letovou posádkou, otevřete dlaň. Nehýbejte se, dokud nepřijmete do letové posádky potvrzení zdviženými palci.

**8a). Špalky zasunuty**

S pažemi a tyčemi zcela vztyčenými nad hlavou, pohybujte tyčemi k sobě pohybem „zapíchnutí“ do sebe až se tyče dotknou. **Ujistěte se**, že letová posádka potvrdí příjem signálu.

**8b). Špalky odstraněny**

S pažemi a tyčemi zcela vztyčenými nad hlavou, pohybujte tyčemi od sebe pohybem „zapíchnutí“ od sebe. **Ujistěte se**, že letová posádka potvrdí přijetí signálu. **Neodstraňujte** špalky, dokud není dán souhlas letovou posádkou.

**9. Spouštění motoru(ů)**

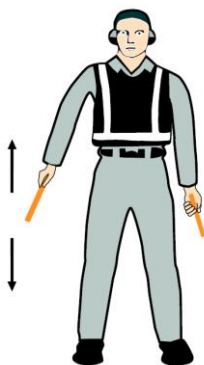
Vztyčte pravou paži k úrovni hlavy s tyčí směřující nahoru a začněte kruhový pohyb ruky a současně levou paží zvednutou nad úroveň hlavy ukažte na motor, který má být spuštěn.

**10. Vypnutí motorů**

Natáhněte paži s tyčí před tělo v úrovni ramene, rukou a tyčí pohybujte k vrcholu levého ramene a tyčí pohybem napříč přes krk táhněte k vrcholu pravého ramene.

**11. Zpomalte**

Pohyb rozpaženými pažemi směrem dolů „plácavým pohybem“, pohybovat tyčemi nahoru a dolů od pasu ke kolenům.

**12. Snižte otáčky motoru(ů) na určené straně**

Paže dole s dlaněmi směřujícími k zemi, poté pohyby pravou nebo levou rukou nahoru a dolů, což udává, že by měly být sníženy otáčky motoru(ů) na pravé, nebo levé straně.



13. Pohybujte se dozadu

S pažemi před tělem ve výšce pasu, kroužte pažemi pohybem směřujícím dopředu. K zastavení pohybu dozadu použijte signály 6a) nebo 6b).



14a). Točení při pohybu dozadu

Zád' doprava

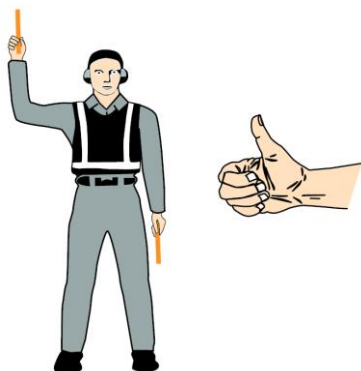
Levá paže ukazuje dolů, pravá paže se opakovaně pohybuje z vertikální polohy nad hlavou do horizontální polohy před tělem.



14b). Točení při pohybu dozadu

Zád' doleva

Pravá paže ukazuje dolů, levá paže se opakovaně pohybuje z vertikální polohy nad hlavou do horizontální polohy před tělem.

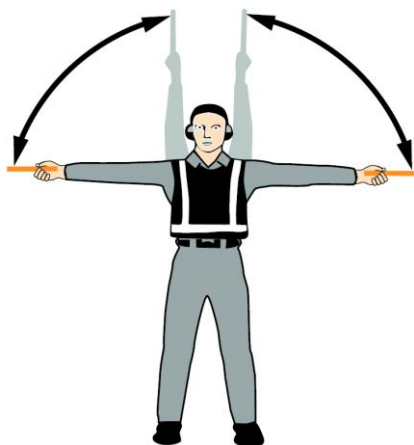
**15. Potvrzení/vše v pořádku**

Zvedněte pravou paži do úrovně hlavy s tyčí ukazující nahoru nebo ukažte ruku s palcem nahoru, levá paže zůstává po straně u kolena.

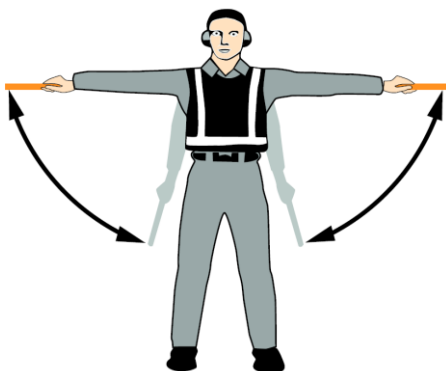
Poznámka: Tento signál je též používán jako technický/provozní spojovací signál.

***16. Visení**

Paže a tyče zcela natáhněte pod úhlem 90° k bokům.

***17. Pohybujte se vzhůru**

Paže a tyče zcela natáhněte pod úhlem 90° k bokům a s dlaněmi směřujícími nahoru pohybujte rukama směrem vzhůru. Rychlost pohybu udává rychlost stoupání.

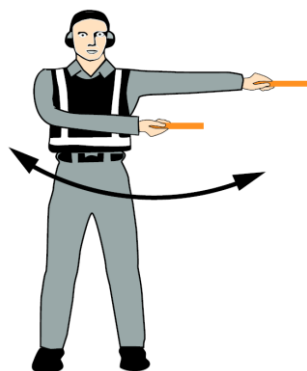
***18. Pohybujte se dolů**

Paže a tyče zcela natáhněte pod úhlem 90° k bokům a s dlaněmi směřujícími dolů pohybujte rukama směrem dolů. Rychlost pohybu udává rychlost klesání.



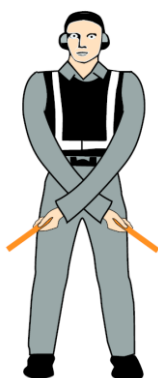
***19a). Pohybujte se horizontálně vlevo
(z pohledu pilotů)**

Natáhněte paži horizontálně pod úhlem 90° k pravému boku těla. Pohybujte druhou paží v témže směru pohybem znázorňujícím zametání.



***19b). Pohybujte se horizontálně vpravo
(z pohledu pilotů)**

Natáhněte paži horizontálně pod úhlem 90° k levému boku těla. Pohybujte druhou paží v témže směru pohybem znázorňujícím zametání.



***20. Přistaňte**

Paže s tyčemi směrem dolů a před tělem.

**21. Vyčkávejte/bud'te připraven**

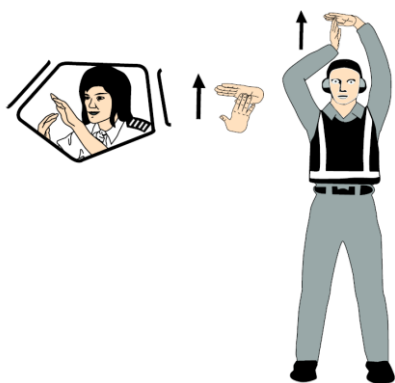
Paže a tyče zcela natáhněte směrem dolů pod úhlem 45° k bokům těla. Vyčkávejte, dokud není letadlu povolen další manévr.

**22. Odbavení letadla**

Proved'te standardní pozdrav salutováním pravou rukou a/nebo tyčí k odbavení letadla. Udržujte pohled z očí do očí s letovou posádkou, dokud letadlo nezačne pojíždět.

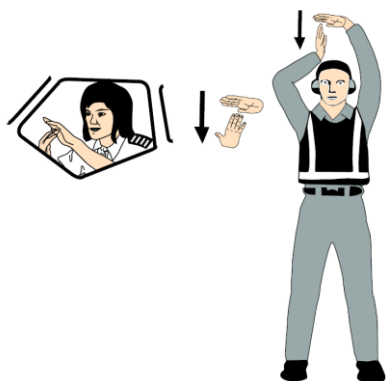
**23. Nedotýkejte se řídicích prvků (technický/provozní spojovací signál)**

Natáhněte pravou paži zcela nad hlavu a sevřete pěst nebo tyč držte v horizontální poloze, levá paže zůstává na boku kolene.



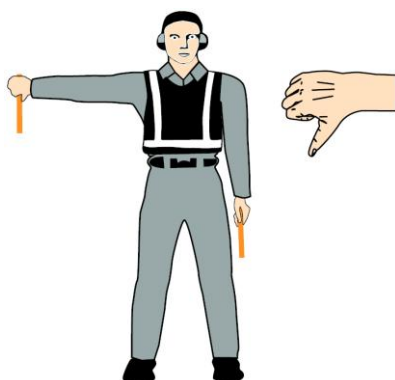
24. Připojení pozemního zdroje (technický/provozní spojovací signál)

Držte paže zcela nataženy nad hlavou, otevřete horizontálně levou ruku a pohybujte konečky prstů pravé ruky dovnitř a dotkněte se otevřené dlaně levé ruky (vytvoříte „T“). V noci mohou být osvětlené tyče použity též k vytvoření „T“ nad hlavou.



25. Odpojení zdroje (technický/provozní spojovací signál)

Držte paže zcela nataženy nad hlavou s konečky prstů pravé ruky dotýkajícími se otevřené vodorovné dlaně levé ruky (vytvoříte „T“), potom oddalte pravou ruku od levé. **Neodpojujte** zdroj, dokud není dán souhlas letovou posádkou. V noci mohou být osvětlené tyče použity též k vytvoření „T“ nad hlavou.



26. Ne, negativ (technický/provozní spojovací signál)

Držte pravou paži přímo nataženou pod 90° k ramenům a tyč směřujte dolů k zemi nebo ukažte rukou palcem dolů, levá ruka zůstane po boku u kolen.



27. Navázání spojení přes palubní telefon (technický/provozní spojovací signál)

Natáhněte obě paže na 90° od těla a rukama udělejte pohyb k oběma uším.



28. Otevřete/zavřete palubní schody (technický/provozní spojovací signál)

Pravou paži na boku a levou paži zdvihnutou nad hlavou pod úhlem 45°, pravou paží udělejte pohyb znázorňující zametání směrem k vrcholu levého ramene.

Poznámka: Tento signál je určen hlavně pro letadla se soupravou integrálních schodů na přední části.

5.2 Od pilota letadla k řídicímu odbavovací plochy

Poznámka 1: Tyto signály jsou určeny k tomu, aby je pilot v kabině vydával pomocí rukou, jasně viditelných pro řídicího odbavovací plochy a v případě nezbytnosti osvětlených, aby to řídicímu odbavovací plochy usnadnilo pozorování.

Poznámka 2: Motory letadel jsou číslovány vzhledem k řídicímu odbavovací plochy stojícímu čelem k letadlu zprava doleva (tj. motor číslo 1 je levý vnější motor).

5.2.1 Brzdy

Poznámka: Okamžik sevření ruky v pěst nebo roztažení prstů odpovídá okamžiku zabrzdění nebo odbrzdění.

a) Zabrzdění

Zvednutí paže a ruky s roztaženými prsty horizontálně před obličej, pak sevření ruky v pěst.

b) Odbrzdění

Zvednutí paže se sevřenou pěstí horizontálně před obličej, pak roztažení prstů.

5.2.2 Špalky

a) Zasuňte špalky

Paže natažené s dlaněmi směřujícími ven, ruce se pohybují k sobě, aby se křížili před obličejem.

b) Odstraňte špalky

Ruce zkřížené před obličejem s dlaněmi směřujícími ven, paže se pohybují od sebe.

5.2.3 Připraven ke spuštění motoru(ů)

Zdvižení příslušného počtu prstů jedné ruky udává číslo motoru, který má být spuštěn.

5.3 Technické/provozní spojovací signály

5.3.1 Ruční signály musí být používány pouze když není možná ústní komunikace, pokud jde o technické/provozní spojovací signály.

5.3.2 Řídicí odbavovací plochy musí zajistit, aby od letové posádky obdržel potvrzení, pokud se týče technických/ provozních spojovacích signálů.

Poznámka: Technické/provozní spojovací signály jsou obsaženy v Dodatku 1, aby standardizovaly užití ručních signálů obvykle používaných pro spojení s letovou posádkou během pohybu letadla, který se týká provozních nebo obslužných činností.

6. Standardní nouzové ruční signály

Následující ruční signály jsou stanoveny jako minimální požadavek při nouzové komunikaci mezi velitelem zásahu letištní záchranné a hasičské služby (ARFF)/ hasiči ARFF a posádkou v pilotním prostoru a/nebo palubními průvodčími dotčeného letadla. Pro posádku v pilotním prostoru by nouzové signály ARFF měly být vysílány z levé přední strany letadla.

Poznámka: Pro účinnější komunikaci s palubními průvodčími mohou hasiči ARFF vysílat nouzové signály z jiných pozic.

1. **DOPORUČENÍ K EVAKUACI** – Doporučení k evakuaci založené na vyhodnocení vnější situace letištní záchranou a hasičskou službou a velitelem zásahu.



Paži napněte od těla a držte horizontálně dlaní vzhůru v úrovni očí. Provádějte kývavý pohyb ruky směrem dozadu. Druhou ruku držte podél těla.

V noci provádějte stejným způsobem s tyčemi.

2. **DOPORUČENÍ K ZASTAVENÍ** - Doporučte, aby probíhající evakuace byla zastavena. Zastavte pohyb letadla nebo jinou probíhající činnost.



Paže před hlavou, zkřížené v zápěstích.

V noci provádějte stejným způsobem tyčemi.

3. **NOUZOVÁ SITUACE ZVLÁDNUTA** – Žádný vnější důkaz nebezpečných podmínek nebo-li „vše v pořádku“.



Rozpažte paže od sebe dlaněmi dolů pod úhlem 45°. Pohybuje pažemi k sobě pod úrovní psau dokud nezkřížíte zápěstí, pak rozpažujte znova do počáteční polohy.

V noci provádějte stejným způsobem s tyčemi.

4. HOŘÍ



Pohybujte pravou rukou pohybem „osmičky“ od ramene ke kolenu, zatímco současně ukazujte levou rukou do prostoru ohně.

V noci provádějte stejným způsobem tyčemi.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

DODATEK 2 – ZAKROČOVÁNÍ PROTI CIVILNÍM LETADLŮM

(Poznámka: viz Hlava 3, 3.8 tohoto předpisu)

1. Zásady, které musí státy dodržovat

1.1 Aby se dosáhlo jednotnosti v pravidlech, která jsou nezbytná pro bezpečnost letů civilních letadel, musí smluvní státy při tvorbě pravidel a směrnic náležitě zohlednit následující zásady:

- a) k zakročování proti civilním letadlům se přikročí pouze v krajním případě;
- b) přikročí-li se k němu, omezí se zakročování na zjištění totožnosti letadla, pokud není nezbytné vrátit letadlo na plánovanou trať, nasměrovat je za hranice vzdušného prostoru státu, vyvést je ze zakázaného, omezeného nebo nebezpečného prostoru nebo je instruovat k přistání na určeném letišti;
- c) cvičné zakročování proti civilním letadlům se nesmí provádět;
- d) navigační vedení a s ním spojené informace se budou letadlu, proti kterému se zakročuje, předávat radiotelefonicky, kdykoli může být radiové spojení navázáno; a
- e) v případě, kdy se od letadla, proti kterému je zakročováno, požaduje, aby přistálo na území, které přelétává, musí být určené letiště vhodné pro bezpečné přistání daného typu letadla.

Poznámka: Na 25. zasedání (mimořádném) Valného shromáždění ICAO 10. května 1984 byl jednomyslně přijat článek 3 Úmluvy o mezinárodním civilním letectví, podle kterého se smluvní státy shodly, že: "Každý stát se musí zdržet použití zbraní proti civilnímu letadlu za letu".

1.2 Smluvní státy musí publikovat standardní způsob, který byl stanoven pro manévrování letadla zakročujícího proti civilnímu letadlu. Tento způsob musí být určen tak, aby se vyloučilo jakékoli nebezpečí pro letadlo, proti němuž se zakročuje.

Poznámka: Zvláštní doporučení týkající se způsobu manévrování jsou obsažena v Doplňku A, článku 3.

1.3 Smluvní státy musí vytvořit postupy pro používání sekundárního přehledového radaru nebo ADS-B, pokud je k dispozici, aby mohla být identifikována civilní letadla v prostorech, kde by mohla být předmětem zakročování.

2. Činnost letadla, proti kterému se zakročuje

2.1 Letadlo, proti kterému zakročuje jiné letadlo, musí okamžitě:

- a) plnit instrukce zakročujícího letadla, vyhodnocovat vizuální signály a odpovídat na ně v souladu s postupy podle Dodatku 1;
- b) je-li to možné, uvědomit příslušné stanoviště letových provozních služeb;
- c) pokusit se navázat radiové spojení se zakročujícím letadlem nebo s příslušným stanovištěm řídicím zakročování pomocí všeobecného volání na tísňovém kmitočtu 121,5 MHz s udáním identifikace letadla, proti kterému se zakročuje, a povahy letu; pokud spojení nebylo navázáno a je-li to možné, opakovat toto volání na tísňovém kmitočtu 243 MHz;

ČR:

V ČR se tísňový kmitočet 243 MHz neaplikuje.

- d) je-li letadlo vybaveno odpovídačem SSR, nastavit mód A, kód 7700, pokud neobdrží jiné instrukce od příslušného stanoviště letových provozních služeb;
- e) je-li letadlo vybaveno ADS-B nebo ADS-C, nastavit příslušnou nouzovou funkci, je-li k dispozici, pokud neobdrží jiné instrukce od příslušného stanoviště letových provozních služeb.

2.2 Jestliže se instrukce rádiem přijaté z jakýchkoli zdrojů liší od instrukcí předávaných zakročujícím letadlem pomocí vizuálních signálů, letadlo, proti kterému je zakročováno, musí žádat okamžité vysvětlení a přitom se i nadále řídit vizuálními instrukcemi předávanými zakročujícím letadlem.

2.3 Jestliže se instrukce rádiem přijaté z jakýchkoli zdrojů liší od instrukcí rádiem předávaných zakročujícím letadlem, letadlo, proti kterému je zakročováno, musí žádat okamžité vysvětlení a přitom se i nadále řídit instrukcemi, které rádiem předává zakročující letadlo.

3. Rádiové spojení během zakročování

Jestliže se v průběhu zakročování naváže radiové spojení, ale komunikace stejným jazykem není možná, musí být učiněny pokusy předávat instrukce, potvrzovat instrukce a podstatné informace používáním frází a výslovností podle Tabulky 2-1 tohoto dodatku a vysíláním každé fráze dvakrát.

Tabulka 2-1

Fráze používané zakročujícím letadlem

Fráze	Výslovnost ¹	Význam
CALL SIGN	<u>KÓL</u> SAJN	Jaký je váš volací znak?
FOLLOW	<u>FOL</u> OU	Následujte mě
DESCEND	DÝ <u>SEND</u>	Klesejte na přistání
YOU LAND	<u>JÚ</u> <u>LEND</u>	Přistaňte na tomto letišti
PROCEED	PRO <u>SÍD</u>	Můžete pokračovat

Fráze používané letadlem, proti kterému se zakročuje:

Fráze	Výslovnost ¹	Význam
CALL SIGN (volací znak) ²	<u>KÓL</u> SAJN (volací znak)	Můj volací znak je ..(volací znak)
WILCO	VIL <u>KOU</u>	Rozumím, provedu
CAN NOT	<u>KEN</u> NOT	Nemohu provést
REPEAT	RÍ <u>PÍT</u>	Opakujte vaše instrukce
AM LOST	<u>EM</u> <u>LOST</u>	Poloha je neznámá
MAYDAY	<u>MÉ</u> <u>DÉ</u>	Jsem v tísní
HIJACK ³	<u>HAJ</u> - <u>DŽEK</u>	Jsem předmětem únosu
LAND (název místa)	<u>LEND</u>	Žádám přistát v (název místa)
DESCEND	DÝ <u>SEND</u>	Žádám klesání

1) Ve druhém sloupci jsou podtrženy slabiky, které mají být zdůrazněny.

2) Požadovaný volací znak, který se má předávat, je ten, který se používá při radiotelefonním spojení se stanovišti letových provozních služeb a odpovídá identifikaci letadla uvedené v letovém plánu.

3) Za daných okolností nemusí být vždy možné ani žádoucí použít frázi "HIJACK".

DODATEK 3 – TABULKY CESTOVNÍCH HLADIN

Cestovní hladiny, které se musí dodržovat, je-li tak požadováno tímto předpisem, jsou následující:

RVSM - STOPY

- a) v prostorech, kde se k vyjádření nadmořské výšky používají stopy a kde se na základě regionálních leteckých dohod používá minimum vertikálního rozstupu 1 000 ft mezi FL 290 a FL 410 včetně:*

Trať **											
Od 000 stupňů do 179 stupňů ***						Od 180 stupňů do 359 stupňů ***					
Lety IFR			Lety VFR			Lety IFR			Lety VFR		
Hladina			Hladina			Hladina			Hladina		
FL	stopy	metry	FL	stopy	metry	FL	stopy	metry	FL	stopy	metry
010	1 000	300	-	-	-	020	2 000	600	-	-	-
030	3 000	900	035	3 500	1 050	040	4 000	1 200	045	4 500	1 350
050	5 000	1 500	055	5 500	1 700	060	6 000	1 850	065	6 500	2 000
070	7 000	2 150	075	7 500	2 300	080	8 000	2 450	085	8 500	2 600
090	9 000	2 750	095	9 500	2 900	100	10 000	3 050	105	10 500	3 200
110	11 000	3 350	115	11 500	3 500	120	12 000	3 650	125	12 500	3 800
130	13 000	3 950	135	13 500	4 100	140	14 000	4 250	145	14 500	4 400
150	15 000	4 550	155	15 500	4 700	160	16 000	4 900	165	16 500	5 050
170	17 000	5 200	175	17 500	5 350	180	18 000	5 500	185	18 500	5 650
190	19 000	5 800	195	19 500	5 950	200	20 000	6 100	205	20 500	6 250
210	21 000	6 400	215	21 500	6 550	220	22 000	6 700	225	22 500	6 850
230	23 000	7 000	235	23 500	7 150	240	24 000	7 300	245	24 500	7 450
250	25 000	7 600	255	25 500	7 750	260	26 000	7 900	265	26 500	8 100
270	27 000	8 250	275	27 500	8 400	280	28 000	8 550	285	28 500	8 700
290	29 000	8 850				300	30 000	9 150			
310	31 000	9 450				320	32 000	9 750			
330	33 000	10 050				340	34 000	10 350			
350	35 000	10 650				360	36 000	10 950			
370	37 000	11 300				380	38 000	11 600			
390	39 000	11 900				400	40 000	12 200			
410	41 000	12 500				430	43 000	13 100			
450	45 000	13 700				470	47 000	14 350			
490	49 000	14 950				510	51 000	15 550			
atd.	atd.	atd.				atd.	atd.	atd.			

* Mimo případů, kdy se na základě regionálních leteckých dohod použije upravená tabulka cestovních hladin, která je založená na nominálním minimu vertikálního rozstupu 300 m (1 000 ft), za specifických podmínek pro letadla letící nad FL 410 v určených částech vzdušného prostoru.

** Magnetická trať nebo v polárních oblastech nad zeměpisnou šířkou 70 stupňů a v takovém rozsahu k těmto oblastem, které mohou stanovit příslušné úřady ATS, síť tratí jak je určena síť čar rovnoběžných s Greenwichským poledníkem přenesených na mapu polární stereografické projekce, na které se směr k Severnímu pólu vyjadřuje sítovým severem.

*** Mimo případů, kdy je na základě regionálních leteckých dohod od 090 do 269 stupňů a od 270 do 089 stupňů předepsáno přizpůsobit je převládajícímu směru provozu a jsou stanoveny příslušné specifické převodní postupy s nimi spojené.

Poznámka: Pokyny vztahující se k vertikálnímu rozstupu jsou obsaženy v Manual on Implementation of a 300 m (1 000 ft) Vertical Separation Minimum Between FL 290 and FL 410 Inclusive (ICAO Doc 9574).

RVSM - METRY

ČR:

Tabulka cestovních hladin bod b) se neuplatňuje, v předpisu zůstává uvedena pro úplnost.

b) v prostorech, kde se k vyjádření nadmořské výšky používají metry a kde se na základě regionálních leteckých dohod používá minimum vertikálního rozstupu 300 m mezi 8 900 m a 12 500 m včetně:*

Trať **											
Od 000 stupňů do 179 stupňů ***						Od 180 stupňů do 359 stupňů ***					
Lety IFR			Lety VFR			Lety IFR			Lety VFR		
Hladina			Hladina			Hladina			Hladina		
Standardní			Standardní			Standardní			Standardní		
metrická	metry	stopy	metrická	metry	stopy	metrická	metry	stopy	metrická	metry	stopy
0030	300	1 000	-	-	-	0060	600	2 000	-	-	-
0090	900	3 000	0105	1 050	3 500	0120	1 200	3 900	0135	1 350	4 400
0150	1 500	4 900	0165	1 650	5 400	0180	1 800	5 900	0195	1 950	6 400
0210	2 100	6 900	0225	2 250	7 400	0240	2 400	7 900	0255	2 550	8 400
0270	2 700	8 900	0285	2 850	9 400	0300	3 000	9 800	0315	3 150	10 300
0330	3 300	10 800	0345	3 450	11 300	0360	3 600	11 800	0375	3 750	12 300
0390	3 900	12 800	0405	4 050	13 300	0420	4 200	13 800	0435	4 350	14 300
0450	4 500	14 800	0465	4 650	15 300	0480	4 800	15 700	0495	4 950	16 200
0510	5 100	16 700	0525	5 250	17 200	0540	5 400	17 700	0555	5 550	18 200
0570	5 700	18 700	0585	5 850	19 200	0600	6 000	19 700	0615	6 150	20 200
0630	6 300	20 700	0645	6 450	21 200	0660	6 600	21 700	0675	6 750	22 100
0690	6 900	22 600	0705	7 050	23 100	0720	7 200	23 600	0735	7 350	24 100
0750	7 500	24 600	0765	7 650	25 100	0780	7 800	25 600	0795	7 950	26 100
0810	8 100	26 600	0825	8 250	27 100	0840	8 400	27 600	0855	8 550	28 100
0890	8 900	29 100				0920	9 200	30 100			
0950	9 500	31 100				0980	9 800	32 100			
1010	10 100	33 100				1040	10 400	34 100			
1070	10 700	35 100				1100	11 000	36 100			
1130	11 300	37 100				1160	11 600	38 100			
1190	11 900	39 100				1220	12 200	40 100			
1250	12 500	41 100				1310	13 100	43 000			
1370	13 700	44 900				1430	14 300	46 900			
1490	14 900	48 900				1550	15 500	50 900			
atd.	atd.	atd.				atd.	atd.	atd.			

* Mimo případů, kdy se na základě regionálních leteckých dohod použije upravená tabulka cestovních hladin, která je založená na nominálním minimu vertikálního rozstupu 300 m (1 000 ft), za specifických podmínek pro letadla letící nad FL 410 v určených částech vzdušného prostoru.

** Magnetická trať nebo v polárních oblastech nad zeměpisnou šířkou 70 stupňů a v takovém rozsahu k těmto oblastem, který mohou stanovit příslušné úřady ATS, síť tratí jak je určena sítí čar rovnoběžných s Greenwichským poledníkem přenesených na mapu polární stereografické projekce, na které se směr k Severnímu pólu vyjadřuje sítovým severem.

*** Mimo případů, kdy je na základě regionálních leteckých dohod od 090 do 269 stupňů a od 270 do 089 stupňů předepsáno přizpůsobit je převládajícímu směru provozu a jsou stanoveny příslušné specifické převodní postupy s nimi spojené.

Poznámka: Pokyny vztahující se k vertikálnímu rozstupu jsou obsaženy v Manual on Implementation of a 300 m (1 000 ft) Vertical Separation Minimum Between FL 290 and FL 410 Inclusive (ICAO Doc 9574).

VZDUŠNÝ PROSTOR MIMO RVSM – STOPY

ČR:

Tabulka cestovních hladin bod c) se neuplatňuje, v předpisu zůstává uvedena pro úplnost.

c) v ostatních prostorech, kde se jako primární měřicí jednotky nadmořské výšky používají stopy:

Trať *											
Od 000 stupňů do 179 stupňů **						Od 180 stupňů do 359 stupňů **					
Lety IFR			Lety VFR			Lety IFR			Lety VFR		
Hladina			Hladina			Hladina			Hladina		
FL	stopy	metry	FL	stopy	metry	FL	stopy	metry	FL	stopy	metry
010	1 000	300	-	-	-	020	2 000	600	-	-	-
030	3 000	900	035	3 500	1 050	040	4 000	1 200	045	4 500	1 350
050	5 000	1 500	055	5 500	1 700	060	6 000	1 850	065	6 500	2 000
070	7 000	2 150	075	7 500	2 300	080	8 000	2 450	085	8 500	2 600
090	9 000	2 750	095	9 500	2 900	100	10 000	3 050	105	10 500	3 200
110	11 000	3 350	115	11 500	3 500	120	12 000	3 650	125	12 500	3 800
130	13 000	3 950	135	13 500	4 100	140	14 000	4 250	145	14 500	4 400
150	15 000	4 550	155	15 500	4 700	160	16 000	4 900	165	16 500	5 050
170	17 000	5 200	175	17 500	5 350	180	18 000	5 500	185	18 500	5 650
190	19 000	5 800	195	19 500	5 950	200	20 000	6 100	205	20 500	6 250
210	21 000	6 400	215	21 500	6 550	220	22 000	6 700	225	22 500	6 850
230	23 000	7 000	235	23 500	7 150	240	24 000	7 300	245	24 500	7 450
250	25 000	7 600	255	25 500	7 750	260	26 000	7 900	265	26 500	8 100
270	27 000	8 250	275	27 500	8 400	280	28 000	8 550	285	28 500	8 700
290	29 000	8 850	300	30 000	9 150	310	31 000	9 450	320	32 000	9 750
330	33 000	10 050	340	34 000	10 350	350	35 000	10 650	360	36 000	10 950
370	37 000	11 300	380	38 000	11 600	390	39 000	11 900	400	40 000	12 200
410	41 000	12 500	420	42 000	12 800	430	43 000	13 100	440	44 000	13 400
450	45 000	13 700	460	46 000	14 000	470	47 000	14 350	480	48 000	14 650
490	49 000	14 950	500	50 000	15 250	510	51 000	15 550	520	52 000	15 850
atd.	atd.	atd.	atd.	atd.	atd.	atd.	atd.	atd.	atd.	atd.	atd.

* Magnetická trať nebo v polárních oblastech nad zeměpisnou šířkou 70 stupňů a v takovém rozsahu k těmto oblastem, který mohou stanovit příslušné úřady ATS, síť tratí jak je určena sítí čar rovnoběžných s Greenwichským poledníkem přenesených na mapu polární stereografické projekce, na které se směr k Severnímu pólu vyjadřuje sítovým severem.

** Mimo případů, kdy je na základě regionálních leteckých dohod od 090 do 269 stupňů a od 270 do 089 stupňů předepsáno přizpůsobit je převládajícímu směru provozu a jsou stanoveny příslušné specifické převodní postupy s nimi spojené.

Poznámka: Pokyny vztahující se k vertikálnímu rozstupu jsou obsaženy v Manual on Implementation of a 300 m (1 000 ft) Vertical Separation Minimum Between FL 290 and FL 410 Inclusive (ICAO Doc 9574).

VZDUŠNÝ PROSTOR MIMO RVSM – METRY

ČR:

Tabulka cestovních hladin bod d) se neuplatňuje, v předpisu zůstává uvedena pro úplnost.

d) v ostatních prostorech, kde se jako primární měřicí jednotky nadmořské výšky používají metry:

Trať *											
Od 000 stupňů do 179 stupňů **						Od 180 stupňů do 359 stupňů **					
Lety IFR			Lety VFR			Lety IFR			Lety VFR		
Hladina			Hladina			Hladina			Hladina		
Standardní			Standardní			Standardní			Standardní		
metrická	metry	stopy	metrická	metry	stopy	metrická	metry	stopy	metrická	metry	stopy
0030	300	1 000	-	-	-	0060	600	2 000	-	-	-
0090	900	3 000	0105	1 050	3 500	0120	1 200	3 900	0135	1 350	4 400
0150	1 500	4 900	0165	1 650	5 400	0180	1 800	5 900	0195	1 950	6 400
0210	2 100	6 900	0225	2 250	7 400	0240	2 400	7 900	0255	2 550	8 400
0270	2 700	8 900	0285	2 850	9 400	0300	3 000	9 800	0315	3 150	10 300
0330	3 300	10 800	0345	3 450	11 300	0360	3 600	11 800	0375	3 750	12 300
0390	3 900	12 800	0405	4 050	13 300	0420	4 200	13 800	0435	4 350	14 300
0450	4 500	14 800	0465	4 650	15 300	0480	4 800	15 700	0495	4 950	16 200
0510	5 100	16 700	0525	5 250	17 200	0540	5 400	17 700	0555	5 550	18 200
0570	5 700	18 700	0585	5 850	19 200	0600	6 000	19 700	0615	6 150	20 200
0630	6 300	20 700	0645	6 450	21 200	0660	6 600	21 700	0675	6 750	22 100
0690	6 900	22 600	0705	7 050	23 100	0720	7 200	23 600	0735	7 350	24 100
0750	7 500	24 600	0765	7 650	25 100	0780	7 800	25 600	0795	7 950	26 100
0810	8 100	26 600	0825	8 250	27 100	0840	8 400	27 600	0855	8 550	28 100
0890	8 900	29 100	0920	9 200	30 100	0950	9 500	31 100	0980	9 800	32 100
1010	10 100	33 100	1040	10 400	34 100	1070	10 700	35 100	1100	11 000	36 100
1130	11 300	37 100	1160	11 600	38 100	1190	11 900	39 100	1220	12 200	40 100
1250	12 500	41 100	1280	12 800	42 100	1310	13 100	43 000	1370	13 700	44 000
1370	13 700	44 900	1400	14 000	46 100	1430	14 300	46 900	1460	14 600	47 900
1490	14 900	48 900	1520	15 200	49 900	1550	15 500	50 900	1580	15 800	51 900
atd.	atd.	atd.	atd.	atd.	atd.	atd.	atd.	atd.	atd.	atd.	atd.

* Magnetická trať nebo v polárních oblastech nad zeměpisnou šířkou 70 stupňů a v takovém rozsahu k těmto oblastem, který mohou stanovit příslušné úřady ATS, síť tratí jak je určena sítí čar rovnoběžných s Greenwichským poledníkem přenesených na mapu polární stereografické projekce, na které se směr k Severnímu pólu vyjadřuje sítovým severem.

** Mimo případů, kdy je na základě regionálních leteckých dohod od 090 do 269 stupňů a od 270 do 089 stupňů předepsáno přizpůsobit je převládajícímu směru provozu a jsou stanoveny příslušné specifické převodní postupy s nimi spojené.

Poznámka: Pokyny vztahující se k vertikálnímu rozstupu jsou obsaženy v Manual on Implementation of a 300 m (1 000 ft) Vertical Separation Minimum Between FL 290 and FL 410 Inclusive (ICAO Doc 9574).

ICAO:

DODATEK 4 – SYSTÉMY DÁLKOVĚ ŘÍZENÉHO LETADLA

(Poznámka: Viz Hlava 3, ust. 3.1.9)

ICAO:

Poznámka: Výkladový materiál týkající se systémů dálkově řízeného letadla je obsažen v oběžníku ICAO (Circ 328, Unmanned Aircraft Systems (UAS)).

1. Všeobecná pravidla provozu

1.1 Systém dálkově řízeného letadla (RPAS) určený pro mezinárodní letecký provoz nesmí být provozován bez příslušného povolení vydaného státem, ze kterého je prováděn vzlet dálkově řízeného letadla (RPA).

1.2 RPA nesmí být provozováno nad územím jiného státu bez zvláštního povolení vydaného státem, nad jehož územím má být let prováděn. Toto povolení může mít formu dohod mezi dotčenými státy.

1.3 RPA nesmí být provozováno nad volným mořem bez předchozí koordinace s příslušným úřadem ATS.

1.4 Povolení a koordinace uvedené v ust. 1.2 a 1.3 musí být obdrženy před vzletem, jestliže je při plánování letu důvodný předpoklad, že by RPA mohlo vstoupit do dotčeného vzdušného prostoru.

1.5 RPAS musí být provozován v souladu s podmínkami stanovenými státem zápisu do rejstříku, státem provozovatele (liší-li se) a státem(y), kde bude let prováděn.

1.6 Letové plány musí být podány v souladu s Hlavou 3 tohoto Předpisu nebo jiným způsobem stanoveným státem(y), kde bude let prováděn.

1.7 RPAS musí splňovat požadavky na výkonnost a vybavení pro daný vzdušný prostor, v němž bude let prováděn.

2. Osvědčení a vydávání průkazů způsobilosti

Poznámka 1: Dodatkem G usnesení Shromáždění A37-15 je stanoveno, že až do doby přijetí v platnost mezinárodních standardů, týkajících se určitých kategorií, tříd nebo typů letadel, osvědčení vydaná dle národních předpisů nebo s uznanou platností smluvním státem, v jehož rejstříku je letadlo zapsáno, musí být uznány dalšími smluvními státy pro účely přeletů nad jejich územím, včetně přistání a vzletů.

Poznámka 2: Standardy pro certifikaci a vydávání průkazů způsobilosti nejsou ještě vypracovány. Proto do doby, než budou Standardy a doporučené postupy (SARPs) pro RPAS vypracovány, jakákoliv certifikace a vydávání průkazů způsobilosti nemusí být

automaticky v souladu se SARPs souvisejících Příloh k Úmluvě, včetně Příloh 1, 6 a 8.

Poznámka 3: Bez ohledu na usnesení Shromáždění A37-15, článek 8 Úmluvy zajišťuje každému smluvnímu státu absolutní svrchovanost při udělování povolení pro provoz RPA nad svým územím.

2.1 S přihlédnutím k vzájemné závislosti jednotlivých součástí musí být RPAS schváleny v souladu s národními předpisy a způsobem, který není v rozporu s příslušnými Přílohami ICAO. Navíc:

- a) RPA musí mít osvědčení letové způsobilosti vydané v souladu s národními předpisy a způsobem, který je v souladu s Přílohou 8 ICAO;
- b) přidružené součásti RPAS uvedené v typovém návrhu musí být certifikovány a udržovány v souladu s národními předpisy a způsobem, který není v rozporu s ustanoveními příslušných Příloh ICAO.

2.2 Provozovatel musí mít osvědčení provozovatele RPAS vydané v souladu s národními předpisy a způsobem, který není v rozporu s ustanoveními Přílohy 6 ICAO.

2.3 Dálkově řídící piloti musí být držiteli průkazu způsobilosti vydanými nebo s uznanou platností v souladu s národními předpisy a způsobem, který není v rozporu s ustanoveními Přílohy 1 ICAO.

ČR:

2.4 Pro ust. 2.1, 2.2 a 2.3 je národním předpisem stanovujícím podmínky a pravidla provozu bezpilotních systémů Doplněk X Předpisu L 2.

ICAO:

3. Žádost o povolení

3.1 Žádost o povolení uvedená v ust. 1.2 musí být podána příslušným úřadům státu(ům), ve kterém bude RPA provozováno, nejméně 7 dní před datem zamýšleného letu, pokud stát nestanoví jinak.

ČR:

3.1.1 Žádost musí být podána nejméně 30 dní před datem zamýšleného letu.

ICAO:

3.2 Pokud stát(y) nestanoví jinak, žádost o povolení musí obsahovat následující:

- a) jméno a kontaktní informace provozovatele;
- b) charakteristiky RPA (typ letadla, maximální vzletovou hmotnost, počet motorů, rozpětí křidel);

- c) kopie osvědčení o zápisu letadla do leteckého rejstříku;
- d) identifikace letadla v radiotelefonní komunikaci, je-li to použitelné;
- e) kopie osvědčení letové způsobilosti;
- f) kopie osvědčení provozovatele RPAS;
- g) kopie průkazu způsobilosti dálkově řídicího pilota(ů);
- h) kopie povolení ke zřízení a provozování palubní radiostanice, je-li to použitelné;
- i) popis zamýšleného provozu (včetně druhu nebo účelu provozu), pravidla letu, provoz ve vizuálním dohledu (VLOS), je-li to použitelné, datum zamýšleného letu(ů), místo odletu, místo určení, cestovní rychlost(i), cestovní hladinu(y), trať, po níž se má letět, doba/četnost letu;
- j) požadavky na vzlet a přistání;
- k) charakteristiky RPA zahrnující:
 - 1) provozní rychlosti;
 - 2) typické a maximální rychlosti stoupání;
 - 3) typické a maximální rychlosti klesání;
 - 4) typické a maximální rychlosti zatáčení;
 - 5) další relevantní údaje týkající se výkonnosti (např. omezení týkající se větru, námrazy, srážek); a
 - 6) maximální vytrvalost letu;
- l) komunikační, navigační a přehledové schopnosti:
 - 1) kmitočty letecké pilnostní komunikace a zařízení, včetně:
 - i) komunikace s ATC, včetně jakýchkoliv náhradních způsobů komunikace;
 - ii) řídicích a kontrolních spojů (C2) včetně parametrů výkonnosti a stanovené plochy provozního pokrytí;
 - iii) komunikace mezi dálkově řídicím pilotem a pozorovatelem RPA, je-li použitelné;
 - 2) navigační vybavení; a

- 3) přehledové vybavení (např. odpovídač SSR, odchozí rozhlasové vysílání automatického závislého přehledu);
- m) schopnosti detekce a vyhnutí;
- n) nouzové postupy, včetně:
 - 1) ztráty spojení s ATC;
 - 2) poruchy C2; a
 - 3) ztráty spojení mezi dálkově řídicím pilotem a pozorovatelem RPA, je-li to použitelné;
- o) počet a umístění dálkově řídicích stanic stejně jako postupy pro předání mezi nimi, je-li to použitelné;
- p) dokument ověřující hlukovou způsobilost, odpovídající ustanovením Předpisu L 16/I, je-li to použitelné;
- q) potvrzení o dodržování národních standardů ochrany civilního letectví před protiprávními činy způsobem odpovídajícím ustanovením Předpisu L 17, včetně bezpečnostních opatření týkajících se provozu RPAS, podle vhodnosti;
- r) informace o užitečném zatížení a jeho popis; a
- s) doklad o odpovídajícím pojištění odpovědnosti za škodu.

ČR:

Poznámka: Povolení k létání letadel bez pilota v ČR vydává ÚCL. Formulář žádosti je dostupný na internetových stránkách ÚCL, www.caa.cz.

ICAO:

3.3 Jestliže jsou osvědčení nebo jiné dokumenty, uvedené v ust. 3.2, vystaveny v jiném než anglickém jazyce, musí k nim být přiloženy i jejich anglické překlady.

3.4 Poté, co bylo od příslušného(ých) státu(ů) obdrženo povolení, musí být provedeno oznámení a příslušná koordinace s ATS v souladu s požadavky státu(ů).

Poznámka: Žádost o povolení nenahrazuje povinnost podání letového plánu u stanovišť letových provozních služeb.

3.5 Změny povolení musí být postoupeny ke zvážení příslušnému(ým) státu(ům). V případě schválení změn musí být všechny úřady, kterých se to týká, informovány provozovatelem.

3.6 V případě zrušení letu musí provozovatel nebo dálkově řídicí pilot co nejdříve uvědomit příslušné úřady.

DODATEK 5 – VOLNÉ BALÓNY BEZ PILOTA NA PALUBĚ SE ZÁTĚŽÍ

(Poznámka: Viz Hlava 3, ust. 3.1.10)

1. Klasifikace volných balónů bez pilota na palubě se zátěží

Volné balóny bez pilota na palubě se zátěží se musí klasifikovat jako:

- a) *lehký*: volný balón bez pilota na palubě, který nese užitečné zatížení v jednom nebo více obalech, jejichž celková hmotnost je menší než 4 kg, pokud není kvalifikován jako těžký podle c) 2), 3) nebo 4) níže; nebo
- b) *střední*: volný balón bez pilota na palubě, který nese užitečné zatížení ve dvou nebo více obalech, jejichž celková hmotnost je 4 kg nebo více, ale méně než 6 kg, pokud není kvalifikován jako těžký podle c) 2), 3) nebo 4) níže; nebo
- c) *těžký*: volný balón bez pilota na palubě, který nese užitečné zatížení:
 - 1) o celkové hmotnosti 6 kg nebo více; nebo
 - 2) sestávající z jednoho předmětu o hmotnosti 3 kg nebo více; nebo
 - 3) sestávající z jednoho předmětu o hmotnosti 2 kg nebo více s plošným zatížením větším než 13 gramů na cm^2 ; nebo
 - 4) používající lano nebo jiné zařízení pro zavěšení zatížení, které vyžaduje nárazovou sílu 230 newtonů nebo více k oddělení zavěšeného zatížení od balónu.

Poznámka 1: Plošné zatížení uvedené v c) 3) se určí tak, že celková hmotnost užitečného zatížení uvedená v gramech₂ se vydělí plochou nejmenšího povrchu v cm².

Poznámka 2: Viz obr. 5-1.

ČR:

Poznámka 3: Provoz volných balónů bez pilota na palubě, které neodpovídají klasifikaci dle bodu 1, písm. a) až c) a provoz upoutaných balónů bez pilota na palubě musí být prováděn v souladu s ust. 3.1.12 Hlavy 3 a Doplňkem R.

2. Všeobecná pravidla provozu

2.1 Volný balón bez pilota na palubě se nesmí provozovat bez příslušného oprávnění vydaného státem, z jehož území se vypouští.

2.2 Volný balón bez pilota na palubě, jiný než lehký balón používaný výhradně pro meteorologické účely a provozovaný způsobem předepsaným příslušným úřadem (ÚCL), nesmí letět nad územím jiného státu bez příslušného oprávnění vydaného dotčeným státem.

2.3 Oprávnění uvedené v ust. 2.2 musí být získáno před vypuštěním balónu, jestliže je při plánování letu důvodný předpoklad, že by balón mohl být zanesen do vzdušného prostoru jiného státu. Takové oprávnění může být získáno pro sérii balonových letů nebo pro určitý druh opakujících se letů, např. na balonové lety pro výzkum atmosféry.

2.4 Volný balón bez pilota na palubě musí být provozován v souladu s podmínkami stanovenými státem zápisu do rejstříku a státem (států), jejichž přelet se předpokládá.

2.5 Volný balón bez pilota na palubě nesmí být provozován takovým způsobem, aby náraz balónu nebo jakékoli jeho části, včetně nákladu, na povrch země představoval nebezpečí pro osoby nebo majetek nesouvisející s provozem balónu.

2.6 Těžký volný balón bez pilota na palubě nesmí být provozován nad volným mořem bez předchozí koordinace s příslušným úřadem ATS.

Obrázek 5-1 Klasifikace volných balónů bez pilota na palubě

CHARAKTERISTIKY		HMOTNOST ZÁTĚŽE (kilogramy)					
		1	2	3	4	5	6 a více
LANO nebo JINÉ ZAVĚŠENÍ 230 Newtonů nebo VÍCE						TĚŽKÝ	
ZÁTĚŽ JEDNOTLIVÉHO BALENÍ	PLOŠNÉ ZATÍŽENÍ vyšší než 13 g/cm ²						
VÝPOČET PLOŠNÉHO ZATÍŽENÍ	PLOŠNÉ ZATÍŽENÍ nižší než 13 g/cm ²						
Hmotnost (g)							
Plocha nejmenšího povrchu (cm ²)		LEHKÝ					
CELKOVÁ HMOTNOST (Jestliže se zavěšení nebo plošné zatížení nebo hmotnost jednotlivých zátěží neuvádí samostatně)						STŘEDNÍ	

3. Provozní omezení a požadavky na vybavení

3.1 Těžký volný balón bez pilota na palubě nesmí být provozován bez oprávnění vydaného příslušným úřadem ATS v hladině nebo prolétávat hladinami pod 18 000 m (60 000 ft) tlakové nadmořské výšky, ve které:

- a) pokrytí oblačností nebo jinými jevy je větší než 4/8; nebo
- b) horizontální dohlednost je nižší než 8 km.

3.2 Těžký nebo střední volný balón bez pilota na palubě nesmí být vypuštěn takovým způsobem, aby letěl níže než 300 m (1 000 ft) nad hustě zastavěnými místy (města, vesnice nebo jiná obydlená místa) nebo nad shromážděním osob na volném prostranství, jestliže tyto osoby nemají spojitost s provozem balónu.

3.3 Těžký volný balón bez pilota na palubě nesmí být provozován, pokud:

- a) není vybaven alespoň dvěma zařízeními nebo systémy pro odpoutání nákladu za letu, které jsou řízeny automaticky nebo dálkovým ovládáním a pracují nezávisle na sobě;

- b) pokud nejsou u polyetylenových balónů s nulovým tlakem k dispozici alespoň dva způsoby, systémy, zařízení nebo jejich kombinace, které pracují nezávisle na sobě a které ukončí let obalu balónu;

Poznámka: Přetlakové balóny taková zařízení nevyžadují, protože po odpoutání nákladu rychle stoupají a prasknou bez použití zařízení nebo systému k proražení obalu balónu. V této souvislosti je přetlakový balón jednoduchý neroztažitelný obal schopný vydržet rozdíl tlaku, který je uvnitř balónu vyšší, než je tlak okolí. Nafukuje se tak, aby nižší noční tlak plynu ještě plně roztáhl obal. Takový přetlakový balón bude udržovat v podstatě stejnou hladinu do té doby, než z něho unikne velké množství plynu.

- c) obal balónu není vybaven buď zařízením odrážejícím radarové paprsky nebo materiálem odrážejícím radarové paprsky, který zabezpečuje odraz radarového signálu pozemního radaru pracujícího v kmitočtovém pásmu od 200 MHz do 2700 MHz, a/nebo není balón vybaven jinými podobnými zařízeními, které umožňují nepřetržité sledování operátorem za hranicí dosahu pozemního radaru.

3.4 Těžký volný balón bez pilota na palubě nesmí být provozován za následujících podmínek:

- a) v prostoru, kde je v provozu pozemní vybavení SSR, pokud není vybaven odpovídačem sekundárního přehledového radaru se schopností hlásit tlakovou nadmořskou výšku, který nepřetržitě pracuje na přiděleném kódu, nebo který může být v případě potřeby zapojen sledovací stanicí; nebo
- b) v prostoru, kde je v provozu pozemní vybavení ADS-B, pokud není vybaven vysílačem ADS-B se schopností hlásit tlakovou nadmořskou výšku, který nepřetržitě pracuje nebo který může být v případě potřeby zapojen sledovací stanicí.

ČR:

Poznámka: Pokud není s příslušným úřadem ATS předem dohodnuto jinak, funkčnost odpovídače SSR musí být v souladu s leteckou informační příručkou (AIP ČR).

3.5 Volný balón bez pilota na palubě vybavený vlečenou anténou, u které je třeba k přetržení v kterémkoliv bodě síly větší než 230 N, nesmí být provozován, pokud na anténě nejsou připevněny barevné praporky nebo proužky v odstupech maximálně 15 m.

3.6 Těžký volný balón bez pilota na palubě nesmí být provozován pod tlakovou nadmořskou výškou 18 000 m (60 000 ft) mezi západem a východem slunce nebo v jiné době mezi západem a východem slunce (s přihlédnutím k nadmořské výšce, v níž je balón provozován), která může být stanovena příslušným úřadem ATS, pokud balón, jeho příslušenství a náklad, nezávisle na tom, zda se oddělí během provozu, nejsou osvětleny.

3.7 Těžký volný balón bez pilota na palubě vybavený závěsným zařízením (jiným než velmi nápadně zbarveným otevřeným padákem) delším než 15 m nesmí být provozován mezi východem a západem slunce pod tlakovou nadmořskou výškou 18 000 m (60 000 ft), pokud závěsné zařízení není zvláště střídanými se pruhy velmi nápadných barev nebo na něm nejsou připevněny barevné praporky.

4. Ukončení provozu

Provozovatel těžkého volného balónu bez pilota na palubě musí uvést v činnost příslušná zařízení k ukončení provozu požadovaná podle ust. 3.3 a) a b) výše:

- a) jestliže je známo, že meteorologické podmínky jsou horší než podmínky předepsané pro provoz balónu,
- b) jestliže špatná funkce nebo jakékoli jiné důvody činí pokračování letu balónu nebezpečným pro letový provoz, osoby nebo majetek na povrchu země, nebo
- c) před neoprávněným vstupem do vzdušného prostoru nad územím jiného státu.

5. Oznámení o letu

5.1 Předletové oznámení

5.1.1 Včasné oznámení o zamýšleném letu volného balónu bez pilota na palubě střední nebo těžké kategorie musí být předáno příslušnému stanovišti letových provozních služeb nejpozději 7 dní před datem zamýšleného letu.

5.1.2 Oznámení o zamýšleném letu musí obsahovat ty z následujících informací, které jsou požadovány příslušným stanovištěm letových provozních služeb:

- a) identifikaci letu balónu nebo kódový název projektu;
- b) klasifikaci balónu a popis;
- c) kód SSR, adresu letadla nebo kmitočet NDB, jsou-li používány;
- d) název provozovatele a telefonní číslo;
- e) místo vypouštění;
- f) předpokládaný čas vypouštění (nebo čas zahájení a ukončení vícenásobného vypouštění);
- g) počet balónů, které mají být vypuštěny a plánované intervaly mezi vypouštěními (při vícenásobných vypouštěních);
- h) předpokládaný směr výstupu;
- i) cestovní hladinu (hladiny) (tlakovou nadmořskou výšku);

- j) předpokládaný čas průletu tlakové nadmořské výšky 18 000 m (60 000 ft) nebo dosažení cestovní hladiny, je-li tato v 18 000 m (60 000 ft) nebo níže, spolu s předpokládanou polohou;

Poznámka: Jestliže se provádí nepřetržitě vypouštění, uvádí se předpokládaný čas, kdy první a poslední balón ze série dosáhnou příslušnou hladinu (např. 122136Z - 130330Z).

- k) předpokládané datum a čas ukončení letu a plánované místo v prostoru dopadu/nálezu. V případech dlouhotrvajících letů, u kterých datum a dobu trvání letu a místo dopadu nelze přesně určit, použije se výrazu "dlouhotrvající".

Poznámka: Jestliže se předpokládá více míst dopadu / nálezu, každé místo má být uvedeno spolu s příslušným předpokládaným časem dopadu. Pro sérii dopadů následujících za sebou se má uvádět předpokládaný čas prvního a posledního v sérii (např. 070330Z - 072300Z).

5.1.3 Jakékoliv změny v předletové informaci oznámené podle ust. 5.1.2 výše musí být předány příslušnému stanovišti letových provozních služeb nejpozději 6 hodin před předpokládaným časem vypouštění nebo v případě výzkumu slunečních nebo kosmických poruch, který zahrnuje kritický časový prvek, nejpozději 30 minut před předpokládaným zahájením provozu.

5.2 Oznámení o vypouštění

Ihned po vypuštění středního nebo těžkého volného balónu bez pilota na palubě musí provozovatel oznámit příslušnému stanovišti letových provozních služeb následující:

- a) identifikaci letu balónu;
- b) místo vypuštění;
- c) skutečný čas vypuštění;
- d) předpokládaný čas průletu tlakové nadmořské výšky 18 000 m (60 000 ft) nebo předpokládaný čas dosažení cestovní hladiny, je-li tato v 18 000 m (60 000 ft) nebo níže, a předpokládanou polohu; a
- e) jakékoliv změny informací dříve oznámených podle ust. 5.1.2 g) a h).

5.3 Oznámení o zrušení

Provozovatel musí ihned, jakmile je to známo, uvědomit příslušné stanoviště letových provozních služeb, že zamýšlený let středního nebo těžkého volného balónu bez pilota na palubě, dříve oznámený podle ust. 5.1, byl zrušen.

6. Záznam polohy a její hlášení

6.1 Provozovatel těžkého volného balónu bez pilota na palubě provozovaného v/nebo pod tlakovou nadmořskou výškou 18 000 m (60 000 ft) musí sledovat dráhu letu balónu a předávat zprávy o poloze balónu podle požadavku letových provozních služeb. Jestliže letové provozní služby nevyžadují hlášení o poloze balónu v kratších intervalech, musí provozovatel zaznamenávat polohu každé 2 hodiny.

6.2 Provozovatel těžkého volného balónu bez pilota na palubě provozovaného nad tlakovou nadmořskou výškou 18 000 m (60 000 ft) musí sledovat postup letu balónu a předávat zprávy o poloze balónu podle požadavku letových provozních služeb. Jestliže letové provozní služby nevyžadují hlášení o poloze balónu v kratších intervalech, musí provozovatel zaznamenávat polohu každých 24 hodin.

6.3 Jestliže poloha nemůže být zaznamenávána v souladu s ust. 6.1 a 6.2, musí to provozovatel ihned oznámit příslušnému stanovišti letových provozních služeb. Toto oznámení musí zahrnovat poslední zaznamenanou polohu. Příslušné stanoviště letových provozních služeb musí být okamžitě uvědomeno o obnoveném sledování letu balónu.

6.4 Jednu hodinu před začátkem plánovaného sestupu těžkého volného balónu bez pilota na palubě musí provozovatel předat příslušnému stanovišti letových provozních služeb následující informace o balónu:

- a) současnou zeměpisnou polohu;
- b) současnou hladinu (tlakovou nadmořskou výšku);
- c) předpovídaný čas průletu tlakovou nadmořskou výškou 18 000 m (60 000 ft), je-li to vhodné;
- d) předpovídaný čas a místo dopadu na zem.

6.5 Provozovatel těžkého nebo středního volného balónu bez pilota na palubě musí oznámit příslušnému stanovišti letových provozních služeb ukončení provozu.

DOPLNĚK A – ZAKROČOVÁNÍ PROTI CIVILNÍM LETADLŮM

(Poznámka: Viz Hlava 3, ust. 3.3.8 tohoto předpisu a připojená poznámka)

Poznámka: V zájmu úplnosti jsou do tohoto Doplněku zahrnuta ustanovení Dodatku 2 tohoto předpisu.

1. V souladu s článkem 3 d) Úmluvy o mezinárodním civilním letectví, smluvní státy ICAO „při vydávání pravidel pro svá státní letadla, budou patřičně zohledňovat bezpečnost provozu civilních letadel“. Protože zakročování proti civilním letadlům jsou ve všech případech potenciálně nebezpečná, Rada ICAO formulovala následující zvláštní doporučení a vyzvala smluvní státy k jejich uplatňování. Jednotná aplikace všemi, kterých se to týká, se považuje za zásadní, v zájmu bezpečnosti civilních letadel a osob na palubě. Z tohoto důvodu Rada ICAO vyzývá smluvní státy, aby oznamovaly ICAO jakékoli rozdíly, které mohou existovat mezi národními pravidly a postupy a zvláštními doporučeními uvedenými níže.

2. Všeobecně

2.1 K zakročování proti civilnímu letadlu by nemělo docházet, a pokud se k němu přistoupí, tak pouze v krajním případě. Přikročí-li se k zakročování, mělo by být omezeno na zjištění totožnosti letadla, pokud není nezbytné vrátit letadlo na plánovanou trať, nasměrovat za hranice národního vzdušného prostoru, vyvést ze zakázaného, omezeného, nebo nebezpečného prostoru nebo letadlo instruovat k přistání na určeném letišti. Cvičné zakročování proti civilnímu letadlu se nesmí provádět.

2.2 Pro vyloučení nebo snížení potřeby zakročovat proti civilnímu letadlu je důležité aby:

- a) stanoviště řídící zakročování vyvinulo veškeré úsilí ke zjištění identifikace letadla, které může být civilním letadlem, a vydalo mu jakékoli nezbytné instrukce nebo radu prostřednictvím příslušných stanovišť letových provozních služeb. Je důležité, aby mezi stanovišti řídícími zakročování a stanovišti letových provozních služeb bylo zajištěno rychlé a spolehlivé spojení a uzavřena dohoda o výměně informací o pohybech civilních letadel v souladu s ustanoveními Předpisu L 11;
- b) prostory zakázané všem civilním letům a prostory, v nichž civilní lety nejsou povoleny bez zvláštního oprávnění státu, mají být jasné publikovány v leteckých informačních příručkách (AIP) v souladu s ustanoveními Předpisu L 15, spolu s možným nebezpečím zakročení, pokud existuje, v případě narušení takových prostorů. Při stanovování takových prostorů v těsné blízkosti publikovaných tratí ATS nebo jiných často využívaných tratí, by měly vzít státy v úvahu dostupnost a celkovou přesnost radionavigačních systémů používaných civilními

letadly a jejich schopnost udržet se mimo stanovené prostory;

- c) bylo zváženo zřízení dodatečných radionavigačních prostředků tam, kde je nezbytné zajistit, aby civilní letadla byla schopna bezpečně se vyhnout zakázaným, nebo pokud se vyžaduje, omezeným prostorům.

2.3 K vyloučení nebo snížení nebezpečí, které je spojeno se zakročováním podniknutým v krajním případě, by mělo být vynaloženo veškeré úsilí k zajištění koordinace činností mezi piloty a příslušnými pozemními stanovišti. Je důležité, aby smluvní státy učinily kroky k zajištění toho, aby:

- a) všichni piloti civilních letadel si byli plně vědomi činností, které mají uplatnit, a vizuálních signálů, které mají použít, jak je stanoveno v Hlavě 3 a Dodatku 1 tohoto předpisu;
- b) provozovatelé nebo velitelé civilních letadel plnili ustanovení Předpisu L 6/I, II a III, které se týkají schopností letadel komunikovat na 121,5 MHz a dostupnosti postupů při zakročování a vizuálních signálů na palubě letadla;
- c) všichni personál letových provozních služeb si byl plně vědom činností, které má uplatnit v souladu s ustanoveními Předpisu L 11, Hlavy 2 a Předpisu L 4444;
- d) všichni velitelé zakročujících letadel si byli vědomi obecných výkonových omezení civilních letadel a možnosti, že civilní letadlo, proti němuž se zakročuje, může být ve stavu nouze z důvodu technických potíží nebo protiprávního činu;
- e) byly vydány stanovištím, která řídí zakročování, a velitelům letadel, která přicházejí v úvahu jako zakročující letadla, jasné a jednoznačné instrukce obsahující manévry při zakročování, navádění zakročujících letadel, činnosti letadla, proti němuž se zakročuje, vizuální signály letadlo-letadlo, rádiové spojení s letadlem, proti němuž se zakročuje, a požadavek upustit od použití zbraní;

Poznámka: Viz ustanovení 3 až 8.

- f) stanoviště, která řídí zakročování, a zakročující letadla byla vybavena radiotelefonním zařízením sluchatelným s technickými specifikacemi Předpisu L 10/I tak, aby jim bylo umožněno komunikovat s letadlem, proti němuž se zakročuje, na tísňovém kmitočtu 121,5 MHz;
- g) zařízení sekundárního přehledového radaru a/nebo ADS-B byla v širokém rozsahu k dispozici, aby umožnila stanovištím, která řídí zakročování, identifikovat civilní letadlo

v prostorech, v nichž by jinak proti němu mohlo být zakročeno. Taková zařízení by měla umožnit rozpoznání totožnosti letadla a okamžité rozpoznání jakýchkoliv nouzových nebo naléhavých podmínek.

3. Manévry při zakročování

3.1 Pro manévrování letadla, které zakročuje proti civilnímu letadlu, by měl být stanoven standardní způsob, aby se vyloučilo jakékoli nebezpečí pro letadlo, proti němuž se zakročuje. Takový způsob by měl brát v úvahu výkonová omezení civilních letadel, potřebu vyhnout se letu v těsné blízkosti letadla, proti němuž se zakročuje, s cílem vyloučit nebezpečí srážky a potřebu vyhnout se křížování letové dráhy letadla nebo provést jakýkoli jiný manévr takovým způsobem, při němž by mohlo vzniknout nebezpečí turbulence v úplavu, zvláště pokud letadlo, proti němuž se zakročuje, je lehké letadlo.

3.2 Letadlo vybavené palubním protisrážkovým systémem (ACAS), proti kterému se zakročuje, může vyhodnotit letadlo, které zakročuje, jako ohrožení srážkou, a tudíž zahájí úhybný letový manévr jako odezvu na radu k vyhnutí ACAS. Takový manévr může být letadlem, které zakročuje, mylně vykládán jako znamení nepřátelských úmyslů. Tudíž je důležité, aby piloti zakročujících letadel vybavených odpovídáčem sekundárního přehledového radaru (SSR) zastavily vysílání informace o tlakové nadmořské výšce (odpovídá v režimu C nebo odpovídá v poli AC režimu S) v dosahu nejméně 37 km (20 NM) od letadla, proti kterému se zakročuje. Toto zabrání systému ACAS v letadle, proti kterému se zakročuje, aby vydal radu k vyhnutí s ohledem na letadlo, které zakročuje, zatímco informace provozního doporučení systému (ACAS) bude nadále k dispozici.

3.3 Manévry pro vizuální identifikaci

Pro manévrování zakročujícího letadla za účelem vizuální identifikace civilního letadla, se doporučuje následující způsob:

Fáze I

Zakročující letadlo by se mělo přiblížit zezadu k letadlu, proti němuž se zakročuje. Vedoucí zakročující nebo jednotlivé zakročující letadlo by mělo obvykle zaujímat pozici po levé straně, mírně nad a před letadlem, proti němuž se zakročuje, v zorném poli jeho pilota a zpočátku ne blíže než 300 m od letadla. Jakékoli jiné letadlo, které se účastní zakročování, by mělo zůstat v dostatečné vzdálenosti od letadla, proti němuž se zakročuje, přednostně nad a za ním. Po vyrovnání rychlostí a zaujmutí pozice by letadlo mělo, je-li to nezbytné, použít postup pro fázi II.

Fáze II

Vedoucí zakročování nebo jednotlivé zakročující letadlo by se mělo opatrně začít přibližovat k letadlu, proti němuž se zakročuje, ve stejné hladině, ne však blíže, než je nezbytně nutné k získání potřebných informací. Vedoucí zakročování nebo jednotlivé zakročující letadlo by měli dát pozor na to, aby se

vyhnuli vylekání letové posádky, nebo cestujících letadla, proti němuž se zakročuje, majíce stále na mysli skutečnost, že manévry, které jsou považovány zakročujícím letadlem za normální, mohou být považovány za nebezpečné cestujícími a posádkami civilních letadel. Jakékoli jiné letadlo, které se účastní zakročování, by se mělo zdržovat v dostatečné vzdálenosti od letadla, proti němuž se zakročuje. Po ukončení identifikace by se zakročující letadlo mělo vzdálit z blízkosti letadla, proti němuž se zakročuje, jak je uvedeno ve fázi III.

Fáze III

Vedoucí zakročování nebo jednotlivé zakročující letadlo by se měli opatrně vzdálit od letadla, proti němuž se zakročuje, mírným klesáním. Jakékoli jiné letadlo, které se účastní zakročování, by mělo zůstat v dostatečné vzdálenosti od letadla, proti němuž se zakročuje, a poté se připojit ke svému vedoucímu.

3.4 Manévry pro navigační vedení

3.4.1 Jestliže po manévrech pro identifikaci ve fázi I a fázi II se považuje za nezbytné zasáhnout do navigace letadla, proti kterému je zakročováno, vedoucí zakročování nebo jednotlivé zakročující letadlo by mělo obvykle zaujímat pozici po levé straně, mírně nad a před letadlem, proti němuž se zakročuje, aby mohl velitel letadla, proti kterému je zakročováno, vidět předávané vizuální signály.

3.4.2 Je nezbytné, aby se velitel zakročujícího letadla přesvědčil, že velitel letadla, proti němuž se zakročuje, si je vědom zakročování a potvrzuje předávané signály. Jestliže opakované pokusy upoutat pozornost velitele letadla, proti němuž se zakročuje, použitím signálů série 1 Dodatku 1, článku 2, jsou neúspěšné, mohou být pro tento účel použity jiné způsoby signalizace zahrnující jako krajní případ vizuální efekt přidavného spalování, za předpokladu, že nevznikne žádné nebezpečí pro letadlo, proti němuž se zakročuje.

3.5 Připouští se, že meteorologické podmínky nebo terén si mohou v některých případech vynutit, že vedoucí zakročování nebo jednotlivé zakročující letadlo musí zaujmout polohu po pravé straně, mírně nad a před letadlem, proti němuž se zakročuje. V takovém případě musí velitel zakročujícího letadla dbát zejména na to, aby zakročující letadlo bylo stále dobře viditelné pro velitele letadla, proti němuž se zakročuje.

4. Vedení letadla, proti němuž se zakročuje

4.1 Navigační vedení a příslušné informace by měly být předány letadlu, proti němuž se zakročuje, radiotelefonicky, kdykoli lze navázat radiové spojení.

4.2 Provádí-li se navigační vedení letadla, proti němuž se zakročuje, musí se dbát na to, aby letadlo nebylo vedeno do podmínek, kde může být snížena dohlednost pod hodnotu, která je požadována k udržování letu za meteorologických podmínek pro let za viditelnosti, a aby manévry požadované zakročujícím letadlem nezvyšovaly už existující

nebezpečí v případě, že provozní schopnost letadla, proti kterému se zakročuje, je snížena.

4.3 Ve výjimečném případě, kdy se od civilního letadla, proti němuž je zakročováno, požaduje, aby přistálo na území, které přelétává, musí se rovněž dbát, aby:

- a) určené letiště bylo vhodné pro bezpečné přistání daného typu letadla, zvláště, jestliže se letiště běžně nepoužívá pro civilní leteckou dopravu;
- b) byl okolní terén vhodný pro manévry na okruhu, přiblížení a nezdařené přiblížení;
- c) letadlo, proti němuž se zakročuje, mělo dostatečné množství zbývajících paliva, aby doletělo na dané letiště;
- d) v případě, že je zakročováno proti civilnímu dopravnímu letadlu, byla délka dráhy na určeném letišti rovná délce dráhy alespoň 2 500 m na úrovni střední hladiny moře a aby únosnost dráhy pro dané letadlo byla dostatečná;
- e) kdykoli je to možné, určené letiště bylo jedním z letišť podrobně popsaných v příslušné letecké informační příručce.

4.4 Je-li požadováno od civilního letadla, aby přistálo na letišti, s nímž není obeznámeno, je důležité poskytnout mu dostatek času k přípravě pro přistání a je třeba vzít v úvahu, že pouze velitel civilního letadla může posoudit bezpečnost přistání ve vztahu k délce dráhy a hmotnosti letadla v daném čase.

4.5 Je zvláště důležité, aby se všechny informace pro usnadnění bezpečného přiblížení a přistání předávaly letadlu, proti kterému se zakročuje, radiotelefonicky.

5. Činnost letadla, proti němuž se zakročuje

Standardy v Dodatku 2, článku 2 stanoví:

„2.1 Letadlo, proti kterému zakročuje jiné letadlo, musí okamžitě:

- a) plnit instrukce zakročujícího letadla, vyhodnocovat vizuální signály a odpovídat na ně v souladu s postupy podle Dodatku 1;
- b) je-li to možné, uvědomit příslušné stanoviště letových provozních služeb;
- c) pokusit se navázat rádiové spojení se zakročujícím letadlem nebo s příslušným stanovištěm řídicím zakročování pomocí všeobecného volání na tísňovém kmitočtu 121,5 MHz s udáním své identifikace a povahy letu; pokud spojení nebylo navázáno a je-li to možné, opakovat toto volání na tísňovém kmitočtu 243 MHz;
- d) je-li vybaveno odpovídačem SSR, nastavit mód A, kód 7700, pokud neobdrží jiné instrukce od příslušného stanoviště letových provozních služeb;

- e) je-li vybaveno ADS-B nebo ADS-C, nastavit příslušnou nouzovou funkci, je-li k dispozici, pokud neobdrží jiné instrukce od příslušného stanoviště letových provozních služeb.“

„2.2 Jestliže se instrukce rádiem přijaté z jakýchkoliv zdrojů liší od instrukcí předávaných zakročujícím letadlem pomocí vizuálních signálů, letadlo, proti kterému je zakročováno, musí žádat okamžité vysvětlení a přitom se i nadále řídit vizuálními instrukcemi předávanými zakročujícím letadlem.“

„2.3 Jestliže se instrukce rádiem přijaté z jakýchkoliv zdrojů liší od instrukcí rádiem předávaných zakročujícím letadlem, letadlo, proti kterému je zakročováno, musí žádat okamžité vysvětlení a přitom se i nadále řídit instrukcemi, které rádiem předává zakročující letadlo.“

6. Vizuální signály letadlo - letadlo

Vizuální signály používané zakročujícím letadlem a letadlem, proti němuž se zakročuje, jsou signály uvedené v Dodatku 1 tohoto předpisu. Je důležité, aby zakročující letadlo a letadlo, proti němuž se zakročuje, tyto signály přesně dodržovala a správně vyhodnocovala signály předávané druhým letadlem a aby zakročující letadlo věnovalo zvláštní pozornost všem signálům předávaným letadlem, proti kterému se zakročuje, které naznačují, že letadlo je ve stavu tísně nebo jinak naléhavé situaci.

7. Rádiové spojení mezi stanovištěm řídicím zakročování nebo zakročujícím letadlem a letadlem, proti němuž se zakročuje

7.1 Probíhá-li zakročování, stanoviště řídicí zakročování a zakročující letadlo:

- a) by se mělo nejdříve pokusit navázat obousměrné spojení s letadlem, proti němuž se zakročuje, ve společném jazyce na tísňovém kmitočtu 121,5 MHz, s použitím volacích znaků "INTERCEPT CONTROL" (stanoviště řídicí zakročování), "INTERCEPTOR (volací znak)" (zakročující letadlo) a "INTERCEPTED AIRCRAFT" (letadlo, proti němuž se zakročuje), podle vhodnosti; a
- b) při selhání tohoto postupu se pokusit navázat obousměrné spojení s letadlem, proti němuž se zakročuje, na takovém jiném kmitočtu nebo kmitočtech, které jsou předepsány příslušným úřadem ATS, nebo navázat spojení prostřednictvím příslušného (příslušných) stanoviště (stanovišť) ATS.

7.2 Jestliže se v průběhu zakročování naváže rádiové spojení, ale komunikace stejným jazykem není možná, musí být učiněny pokusy předávat instrukce, potvrzovat instrukce a podstatné informace používáním frází s výslovností podle Tabulky A-1 a vysíláním každé fráze dvakrát.

8. Zdržení se použití zbraní

Poznámka: V jednomyslně přijatém článku 3 bis k Úmluvě o mezinárodním civilním letectví na 25. zasedání (mimořádném) Valného shromáždění ICAO 10. května 1984 smluvní státy potvrdily, že

každý stát se musí zdržet použití zbraní proti civilnímu letadlu za letu.

Použití svítících střel k upoutání pozornosti je nebezpečné a očekává se, že budou přijata taková opatření, aby se zabránilo jejich použití, aby životy osob na palubě a bezpečnost letadla nebyly ohroženy.

9. Koordinace mezi stanovišti řídicími zakročování a stanovišti letových provozních služeb

Je důležité, aby byla udržována úzká spolupráce mezi stanovištěm řídicím zakročování a příslušným stanovištěm letových provozních služeb během všech fází zakročování proti letadlu, které je nebo by mohlo být civilním letadlem, tak aby stanoviště letových provozních služeb bylo stále plně informováno o vývoji situace a postupu požadovaném od letadla, proti němuž se zakročuje.

Tabulka A-1

Fráze používané zakročujícím letadlem:

Fráze	Výslovnost ¹	Význam
CALL SIGN	<u>KÓL</u> SAJN	Jaký je váš volací znak?
FOLLOW	FOL <u>OU</u>	Následujte mě
DESCEND	DY <u>SEND</u>	Klesejte na přistání
YOU LAND	JÚ <u>LEND</u>	Přistaňte na tomto letišti
PROCEED	PRO <u>SÍD</u>	Můžete pokračovat

Fráze používané letadlem, proti němuž je zakročováno:

Fráze	Výslovnost ¹	Význam
CALL SIGN (volací znak) ²	<u>KÓL</u> SAJN (volací znak)	Můj volací znak je(volací znak)
WILCO	VIL <u>KOU</u>	Rozumím, provedu
CAN NOT	<u>KEN</u> NOT	Nemohu provést
REPEAT	RÍ <u>PÍT</u>	Opakujte vaše instrukce
AM LOST	<u>EM</u> LOST	Poloha neznámá
MAYDAY	<u>MÉ</u> <u>DÉ</u>	Jsem v tísni
HIJACK ³	<u>HAJ</u> - <u>DŽEK</u>	Jsem předmětem únosu
LAND (název místa)	<u>LEND</u> (název místa)	Žádám přistát v (název místa)
DESCEND	DÝ <u>SEND</u>	Žádám klesání

1) Ve druhém sloupci jsou podtrženy slabiky, které mají být zdůrazněny.

2) Požadovaný volací znak, který se má předávat, je ten, který se používá při radiotelefonním spojení se stanovišti letových provozních služeb a odpovídá identifikaci letadla uvedené v letovém plánu.

3) Za určitých okolností nemusí být vždy možné ani žádoucí použít frázi „HIJACK“.

DOPLNĚK B – PROTIPRÁVNÍ ČIN

1. Všeobecně

Následující postupy jsou návodem pro letadlo, jak postupovat v případech, kdy dojde k protiprávnímu činu a letadlo nemůže tuto skutečnost oznámit stanovišti ATS.

2. Postupy

2.1 Jestliže velitel letadla nemůže pokračovat na letiště v souladu s pravidly v Hlavě 3, 3.7.2, měl/a by se pokusit pokračovat v letu po přidělené trati a v přidělené cestovní hladině alespoň do té doby, dokud nebude moci uvědomit stanoviště ATS nebo dokud nebude v dosahu radaru nebo ADS-B.

2.2 Jestliže letadlo, které je předmětem protiprávního činu, se musí odchýlit od přidělené trati, nebo musí opustit přidělenou cestovní hladinu, aniž by mohlo navázat radiotelefonní spojení s ATS, měl by pilot, pokud je to možné:

- a) pokusit se vysílat výstrahy na kanálu VHF, který je používán, nebo na tísňovém VHF kmitočtu a na jiných vhodných kanálech, pokud si závažnost situace na palubě letadla nevynucuje

jiný postup. Jiné vybavení, takové jako jsou palubní odpovídače, datové spoje atd., by se měly rovněž použít, je-li to výhodné a okolnosti to dovolují; a

- b) pokračovat v souladu se zvláštními postupy pro let za nepředvídaných okolností, jsou-li takové postupy zavedeny a publikovány v Předpisu L 7030; nebo
- c) jestliže použitelné regionální postupy nejsou zavedeny, pokračovat v hladině, která se liší od cestovních hladin obvykle používaných pro IFR lety
 - 1) 150 m (500 ft) v prostoru, kde je uplatněno minimum vertikálního rozstupu 300 m (1 000 ft); nebo
 - 2) 300 m (1 000 ft) v prostoru, kde je uplatněno minimum vertikálního rozstupu 600 m (2 000 ft).

Poznámka: Postup, kterým se má řídit letadlo, proti němuž se zakročuje, v době, kdy je předmětem protiprávního činu, je předepsán v ust. 3.8 tohoto předpisu.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

ČR:

DOPLNĚK N – PRAVIDLA PRO VÝSADEKOVÉ LETY

(Poznámka: viz Hlava 3, ust. 3.1.6 tohoto předpisu)

1. Definice

Výsadkový let je let za účelem vysazení uživatele/uživatelů sportovního létajícího zařízení (dále jen SLZ) – sportovního padáku (dále jen parašutista a padák) vybaveného/vybavených tímto zařízením za účelem provedení seskoku a následného sestupného letu s přistáním na zemský povrch (dále jen seskoky). Výsadkovým letem je i let, jehož účelem je vysazení zkušebních parašutistů nebo zkušebních figurín za účelem zkoušek padáků nebo jejich součástí.

Poznámka: O SLZ pojednává zákon č. 49/1997 Sb., ve znění pozdějších předpisů, v Části sedmé a příslušná ustanovení jeho prováděcí vyhlášky č. 108/1997 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

2. Provádění a publikování výsadkové činnosti

Poznámka: Možností provádět výsadkovou činnost v horizontálních hranicích letové provozní zóny (dále jen ATZ), tzn. s přistáním i mimo letiště, není nijak dotčena povinnost splnit podmínky uvedené v § 26 vyhlášky č. 108/1997 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

2.1 Publikace výsadkové činnosti**2.1.1 Letiště označená symbolem „padáčku“ na mapě ICAO 1:500 000**

Symbol „padáčku“ má na mapě ICAO 1:500 000 význam „navigační výstrahy na provádění výsadkové činnosti“ v horizontálních hranicích ATZ v publikovaných dnech provozu pro období SR-SS bez ohledu na publikovanou provozní dobu, z výšky i nad horní hranicí ATZ až do horní hranice vzdušného prostoru třídy E. Mimo publikované dny provozu může být výsadková činnost na těchto letištích prováděna jen po publikování „navigační výstrahy“ pomocí oznámení NOTAM.

2.1.2 Letiště neoznačená symbolem „padáčku“ na mapě ICAO 1:500 000

Na těchto letištích může být výsadková činnost prováděna jen po publikování „navigační výstrahy“ pomocí oznámení NOTAM.

2.1.3 „Navigační výstraha“ stanoví dobu plánovaného provozu, rozsah horizontálních hranic (maximálně ATZ) a výšku (maximálně do horní hranice vzdušného prostoru třídy E).**2.1.4 Pro provádění výsadkové činnosti v prostorech mimo horizontální hranice ATZ nebo provádění výsadkové činnosti v době SS-SR musí být**

vždy vyhrazen a publikován „omezený prostor“ oznámením NOTAM.

2.1.5 Provozovatel letiště může po uvážení požadovat vyhrazení a publikování „omezeného prostoru“ pro účely výsadkové činnosti i tam, kde se za normálních okolností požaduje jen publikování „navigační výstrahy“. Toto pravidlo lze uplatnit i tam, kde je letiště označeno symbolem „padáčku“.

2.1.6 „Navigační výstraha“ nebo „omezený prostor“ pro výsadkovou činnost se publikuje pouze pro vzdušný prostor třídy G a E. Je-li požadavek na provádění výsadkové činnosti z hladin ve vzdušném prostoru třídy D nebo C s předcházejícím nebo následným sestupem vzdušným prostorem třídy E a G, publikuje se „omezený prostor“ nebo „navigační výstraha“ jen pro část vzdušného prostoru třídy E a G a činnost zasahující do prostoru třídy D a C je předmětem povolení příslušného stanoviště ATC.

2.1.7 Za předání podkladů pro publikaci oznámení NOTAM „navigační výstraha“ je zodpovědný provozovatel letiště, za předání požadavků na vyhrazení „omezeného prostoru“ provozovatel letadla, případně provozovatel letiště v případech uvedených v ust. 2.1.5. Podrobnosti o předávání podkladů jsou publikovány v Letecké informační příručce, část ENR.

2.2 Provádění výsadkové činnosti

2.2.1 Pravidla pro provádění výsadkových letů na daném letišti musí být zapracována v letištním řádu a musí obsahovat závazné postupy týkající se vlastních výsadkových letů a pohybu parašutistů po letišti s ohledem na ostatní letecký provoz.

2.2.2 K provádění seskoků na letišti i mimo letiště v horizontálních hranicích zóny ATZ daného letiště je vždy nutný souhlas provozovatele tohoto letiště s ohledem na bezpečnost a hustotu letového provozu.

2.2.3 Při provádění výsadkových letů se seskoky na letiště i mimo letiště v horizontálních hranicích zóny ATZ daného letiště musí být vždy zajištěno alespoň poskytování informací známému provozu. Pilotům ostatních letadel letících v ATZ nebo do ní vstupujících musí být podána informace o provádění výsadkových letů. Za tímto účelem jsou velitelé výsadkových letadel povinni na provozním kmitočtu příslušného stanoviště ohlásit zahájení a ukončení každého výsadku. Hlášení je vyžadováno i v případě, že je výsadek prováděn z větší výšky než je horní hranice zóny ATZ. Kromě této povinnosti musí velitel letadla splnit i další povinnosti vůči stanovištím ATC uvedené v bodu 3.

Poznámka: Stanovištěm ATC se rozumí civilní nebo vojenské stanoviště podle působnosti v dotčeném vzdušném prostoru (např. MCTR, MTMA).

2.3 K výsadečným letům může být použito pouze letadlo k tomuto účelu schválené státem zápisu do rejstříku v souladu s postupy a omezeními uvedenými v letové příručce.

2.4 Velitel výsadečného letadla musí být držitelem kvalifikace PAR (paravysádky).

2.5 Letová posádka musí být vybavena záchrannými padáky, které musí mít v průběhu celého letu řádně připevněny k tělu za účelem pohotovostního použití v případě nouze a musí být předem řádně seznámena s jejich používáním.

2.6 Při výsadečných letech mohou být na palubě letadla kromě letové posádky, parašutistů a pasažérů tandemových padáků pouze osoby provádějící dozor nebo dohled na základě oprávnění. Pilot tandemového padáku musí po vzletu letadla svého pasažéra připnout ke svému postroji nejpozději ve výšce 1300 ft / 400 m nad letištěm. Osoby provádějící dozor nebo dohled musí být vybaveny padáky, které musí mít v průběhu celého letu řádně připevněny k tělu za účelem pohotovostního použití v případě nouze a musí být předem řádně seznámeny s jejich používáním.

2.7 Souhrnnou odpovědnost za organizaci a bezpečnost provozu na letišti nese provozovatel letiště, resp. osoba odpovědná za jeho provoz. Tato osoba vydává souhlas s prováděním výsadek a ostatní osoby podílející se na organizaci a provádění výsadečné činnosti jí jsou podřízeny.

2.8 Při výsadečných letech musí být ustanovena do funkce řídicího seskoků osoba s příslušnou kvalifikací resp. oprávněním, odpovědná za přípravu a organizaci provádění seskoků, která je nadřízená všem parašutistům. Tato osoba určí další jí podřízené osoby, potřebné k zajištění seskoků (dozorčího doskokové plochy, signalistu, pro každý výsadek výsadečného průvodce nebo velitele výsadku apod.). Signalista nemusí být ustanoven pouze v případech, kdy se jedná o ojedinělý výsadek, nebo když je organizace výsadek zajištěna tak, že lze předpokládat, že nemůže během pojiždění výsadečného letadla k místu nastupování parašutistů nebo od něj dojít ke sblížení s parašutistami na vzdálenost menší než 50 m. Pro dorozumívání mezi signalistou a velitelem letadla se používají signály uvedené v Dodatku 1, bodu 5 tohoto předpisu.

2.9 Odpovědná osoba dle ust. 2.8 určí dle pokynů osoby odpovědné za provoz letiště, umístění doskokové plochy (není-li toto přímo určeno letištním řádem), rozmístění prostředků pro zajištění seskoků, shromaždiště parašutistů, upřesní pohyby parašutistů po pohybové ploše letiště, trajektorii pohybu parašutistů k letadlu a provede domluvu s velitelem letadla o místě nástupu parašutistů, o trajektorii pohybu výsadečného letadla k místu nástupu a od něj. Dále velitele letadla seznámí s plánem seskoků, aby mohl splnit povinnosti dle ust. 3.1 a 3.2.

2.10 Je zakázáno provádět výsadky současně z více letadel z různých hladin v jednom prostoru vysazení.

2.11 Je zakázáno provést seskok, jestliže rychlost přízemního větru na doskokové ploše překračuje následující hodnoty:

- | | |
|---|----------|
| a) parašutista kategorie „žák“ | 6 m/sec |
| b) parašutista kategorie A, B, C, D vybavený kruhovým záložním padákem | 9 m/sec |
| c) parašutista kategorie A, B, C, D vybavený záložním padákem typu křídlo | 11 m/sec |
| d) parašutista kategorie A, B, C, D při nočních seskocích | 7 m/sec |
| e) při zmrzlé půdě nebo při zmrzlé půdě a sněhové pokrývce nižší než 10 cm: | |
| i) kruhové padáky | 4 m/sec |
| ii) padáky typu křídlo | 7 m/sec |

Poznámka: Požadavky na teoretický a praktický výcvik parašutistů, včetně požadavků na přiznávání kvalifikací a jejich oprávnění jsou obsaženy ve schválených osnovách výcviku.

3. Povinnosti velitele výsadečného letadla vůči složkám ATC (řízení letového provozu)

Poznámka: Tento bod se vztahuje jen na výsadečné lety prováděné v řízeném vzdušném prostoru.

3.1 Velitel letadla zamýšlející provést výsadečný let v řízeném vzdušném prostoru třídy C nebo D, musí k této činnosti získat letové povolení od příslušného stanoviště ATC. V případě vydaného povolení musí velitel letadla ohlásit začátek a konec výsadku příslušnému stanovišti ATC, jestliže příslušné stanoviště ATC nestanovilo jinak.

3.2 Velitel letadla zamýšlející provést výsadečný let ve vzdušném prostoru třídy E, musí nejpozději 5 minut před zahájením činnosti ohlásit telefonem stanovišti poskytujícímu v daném prostoru ATS nebo rádiem na příslušném kmitočtu daného stanoviště zahájení výsadků. Po skončení výsadku ohlásí neprodleně jeho ukončení stejným způsobem.

3.3 Velitelům letadel provádějících let do prostoru provádění výsadků nebo jeho blízkosti ve vzdušném prostoru třídy E bude na základě hlášení dle ust. 3.2, pokud je to proveditelné (neřízený let VFR bude na spojení), poskytnuta v rámci FIS (letové informační služby) informace o provozu ještě 5 minut po ukončení výsadků.

3.4 Povinnosti velitele letadla uvedené v ust. 3.1 a 3.2 může na základě dohody splnit příslušné stanoviště AFIS a následně jej rádiem informovat. Bez předání těchto informací musí velitel letadla považovat uvedené povinnosti za nesplněné.

4. Povinnosti osob provádějících a zajišťujících výsadky

4.1 Kromě ustanovení tohoto doplňku jsou všichni parašutisté a všechny osoby určené k zajištění výsadků povinny se řídit příslušnými ustanoveními zákona č. 49/1997 Sb., ve znění pozdějších předpisů, prováděcí vyhlášky č. 108/1997 Sb., ve znění pozdějších předpisů a dodržovat Hlavu 2, ust. 2.5 tohoto předpisu, týkajícího se používání psychoaktivních látek.

4.2 Povinnosti velitele výsadkového letadla

4.2.1 Velitel letadla je odpovědný za přípravu a průběh letu ve smyslu dotčených předpisů. Kromě povinností uvedených v příslušných bodech 2 a 3 má ještě následující povinnosti:

- a) v rámci přípravy výsadkových letů splnit povinnosti uvedené v ust. 3.1 a v ust. 3.2, nebo v případě využití ust. 3.4, ověřit jeho splnění nejdéle před zahájením výsadků;
- b) seznámit se s letištním řádem, postupy na daném letišti a případnými pokyny osoby zodpovědné za provoz letiště;
- c) seznámit se u osoby uvedené v ust. 2.8 s plánem výsadků (počty letů, výškami a prostorem vysazení, počty náletů, požadavky na shození zaměřovacích stuh, vysazovacími rychlostmi, umístěním doskokové plochy, způsobem vzájemného dorozumívání s výsadkovým průvodcem nebo velitelem výsadku na palubě letadla, stanoveným pohybem parašutistů po pohybové ploše letiště apod.) a stanovit místo nástupu parašutistů a trajektorii pojíždění k místu nástupu a od něj;
- d) seznámit stanoviště ATC/AFIS nebo stanoviště poskytování informací známému provozu na daném letišti s plánem výsadků před jejich zahájením za účelem zajištění včasné koordinace ostatních druhů leteckých činností a seznámit se se současnou a předpokládanou provozní situací na letišti a jeho okolí nebo v ATZ;
- e) před vzletem zkontrolovat vzletovou hmotnost letadla a stanovit rozmístění osob na palubě s ohledem na povolenou polohu těžiště;
- f) za letu sledovat okolní provoz, pokyny nebo informace příslušného stanoviště ATC/AFIS nebo stanoviště poskytování informací známému provozu, sledovat návěstí na doskokové ploše, je-li to proveditelné, a příslušně na ně reagovat. Pokud obdrží informaci o záznamu seskoků nebo o jeho odvolání, nebo informaci o změně rychlosti přízemního větru, předá tuto informaci výsadkovému průvodci nebo veliteli výsadku;
- g) při náletu do kurzu před výsadkem upravovat směr podle pokynů výsadkového průvodce nebo

velitele výsadku a udržovat stanovenou hladinu a rychlost letu;

- h) informovat radiem příslušné stanoviště ATC/FIC/AFIS nebo stanoviště poskytování informací známému provozu vždy před vyhozením zaměřovací stuhy nebo před zahájením výsadku a o ukončení výsadku. V případě, že jsou výsadky prováděny z různých výšek v rámci jednoho letu, je povinen tyto informace předat pro každou hladinu zvlášť;
- i) vydávat výsadkovému průvodci nebo veliteli výsadku souhlas s vyhozením zaměřovací stuhy nebo se zahájením výsadku;
- j) v případě, že dostane pokyn radiem nebo zjistí jiným způsobem, že parašutista přistává do nepřehledného nebo nebezpečného místa, přerušit nebo zastavit výsadky a sledovat jeho dopad. Pro snadnější vyhledání tohoto parašutisty kroužit nad místem jeho přistání do dalšího pokynu nebo zjištění, že je parašutista v pořádku nebo je jeho poloha známa;
- k) přerušit nebo zastavit seskoky, nastane-li jakákoli situace ohrožující bezpečnost seskoků nebo provozu ve vzduchu nebo na zemi, a neprodleně o tom informovat příslušné stanoviště ATC/FIC/AFIS nebo stanoviště poskytování informací známému provozu;
- l) v případě nouzové situace spolupracovat s výsadkovým průvodcem nebo velitelem výsadku a s konečnou platností případně vydat pokyn k nouzovému opuštění letadla;
- m) při stoupání, po ukončení výsadku a následném klesání na přistání sledovat okolní letový provoz včetně sestupujících parašutistů za účelem zabránění srážky nebo nebezpečného sblížení. Klesání provádět v bezpečné vzdálenosti od předpokládaného prostoru sestupu parašutistů. Za tímto účelem sledovat radiovou korespondenci mezi letadly a stanovišti ATC/AFIS nebo stanovištěm poskytování informací známému provozu;
- n) před přistáním se přesvědčit o tom, že se žádný parašutista nenachází v prostoru přiblížení na přistání nebo jeho blízkosti, na RWY nebo v její blízkosti, kde by mohlo dojít ke střetu nebo nebezpečnému sblížení. Velitel letadla musí být připraven zahájit postup pro nezdařené přiblížení v jakékoli jeho fázi do okamžiku přistání, pokud sám zjistí nebo obdrží informaci od stanoviště ATC/AFIS nebo od stanoviště poskytování informací známému provozu o parašutistovi, který tvoří překážku na RWY;
- o) pojíždění musí být prováděno tak, aby velitel letadla měl jistotu o volnosti prostoru před letadlem a v jeho blízkosti. Pojíždění nesmí být zahájeno nebo musí být přerušeno vždy, když se jakákoli osoba vyskytuje v tomto prostoru nebo

do něj z nebezpečné blízkosti směřuje. Za tímto účelem musí mít pilot dostatečný výhled z kabiny nebo musí provádět pojiždění „hadovitě“, aby dostatečný výhled získal. U vícepilotních letadel nebo v případě vícečlenné posádky u jednopilotních letadel (pilot+palubní mechanik, pilot+instruktor, 2 piloti) musí velitel vydat pokyny pro dalšího člena posádky za účelem rozdělení odpovědnosti za sledování jemu určeného prostoru;

- p) při pojiždění k/od místa nástupu parašutistů (nebo místu dočasného stání při přestávce před dalším výsadem, je-li toto místo v blízkosti místa nástupu parašutistů) sledovat a respektovat pokyny signalisty, je-li dle ust. 2.8 tohoto předpisu ustanoven. Velitel letadla dává signalistovi na vědomí, že je připraven spustit motor/motory, a to signálem uvedeným v Dodatku 1, ust. 5.2.3 tohoto předpisu. Připravenost k zahájení pojiždění dává signalistovi na vědomí zdviženým palcem.

4.3 Povinnosti řídicího seskoků

4.3.1 Řídicí seskoků nese souhrnnou odpovědnost za plánování, organizaci a průběh seskoků, určení dalších osob k zajištění seskoků a jejich poučení, a dále za zařazení parašutistů do paraprovozu. Je jedinou osobou oprávněnou komunikovat za parašutisty s příslušným stanovištěm ATC/AFIS nebo se stanovištěm poskytování informací známému provozu a s velitelem výsadkového letadla na zemi.

4.3.2 Řídicí seskoků má, kromě povinností uvedených v příslušných ustanoveních bodu 2, následující povinnosti:

- zařadit do paraprovozu jen parašutisty s platným průkazem parašutisty. Parašutistu, který má v průkazu zapsanou nižší kategorii než „C“ zařadit pouze za podmínky, že je na paraprovozu přítomen jeho instruktor, který vede jeho výcvik a odpovídá za jeho přípravu k seskokům;
- stanovit výšky vysazení pro jednotlivé výsadky tak, aby umožňovaly plně funkční otevření padáku pro jednu osobu v min. výšce 600 m nad zemí nebo 1200 m nad zemí v případě padáku pro dvě osoby;
- určit výšku pro nastavení aktivace zabezpečovacích padákových přístrojů;
- nesmí povolit výsadky v rozporu s příslušnými ustanoveními bodu 2. Nesmí povolit výsadky na plochu mimo letiště, která není schválená osobou pověřenou dle Části sedmé zákona č. 49/1997 Sb., ve znění pozdějších předpisů;
- sledovat průběh seskoků a meteorologickou situaci, při zjištění nevyhovujících meteorologických podmínek seskoky zastavit. Pokyn k zastavení seskoků nebo naopak k jejich

obnovení předává veliteli výsadkového letadla přímo nebo prostřednictvím příslušného stanoviště ATC/AFIS nebo prostřednictvím příslušného stanoviště poskytování informací známému provozu. V případě, že parašutista po přistání z nějakého důvodu neopouští provozní plochu letiště, informuje o tom neprodleně příslušné stanoviště ATC/AFIS nebo stanoviště poskytování informací známému provozu;

- přerušit nebo zastavit výsadky, jestliže není schopen zajistit plnění výše uvedených ustanovení;
- v případě vzniku parašutistické nehody nebo incidentu zajistit nezbytnou pomoc a následně podat oznámení stanoveným způsobem.

4.4 Povinnosti dozorčího doskokové plochy

4.4.1 Dozorčí doskokové plochy je přímo podřízen řídicímu seskoků a má následující povinnosti:

- dohlíží na průběh seskoků a zajišťuje případnou pomoc parašutistům po přistání. Průběžně vyhodnocuje meteorologickou situaci a její významné změny hlásí řídicímu seskoků. Vytyčuje signály na doskokové ploše uvedené v bodu 5;
- před zahájením výsadků prohlédnout doskokovou plochu a přesvědčit se, že je způsobilá k provádění seskoků. Její případnou nezpůsobilost, a to i v průběhu seskoků, hlásit řídicímu seskoků;
- je odpovědný za pohyb parašutistů po pohybové ploše letiště s ohledem na ostatní letecký provoz a za tímto účelem informuje signalistu o pohybu parašutistů v blízkosti výsadkového letadla nebo do jeho blízkosti směřujících, jestliže tuto funkci sám nevykonává. V případě, že parašutista po přistání z nějakého důvodu neopouští pohybovou plochu letiště, činí nezbytná opatření a informuje o tom řídicímu seskoků.

4.5 Povinnosti signalisty

Poznámka: Tato funkce není totožná s funkcí signalisty na odbavovací ploše ve smyslu Dodatku 1, bodu 5 tohoto předpisu. Signalista zde uvedený je oprávněn používat shodných signálů výhradně v prostoru nástupu parašutistů do výsadkového letadla a prostoru pohybu k/od tohoto místa.

4.5.1 Signalista je přímo podřízen řídicímu seskoků. Tato funkce může být dle uvážení řídicího seskoků sloučena s jinou funkcí nebo ji může s ohledem na rozsah provozu vykonávat i sám řídicí seskoků. Signalista nemusí být ustanoven jen v případech uvedených v ust. 2.8.

4.5.2 Signalista sleduje pohyb parašutistů v okolí místa nástupu parašutistů do výsadkového letadla, při pojiždění letadla k místu nástupu

parašutistů, před spuštěním motoru/motorů, před zahájením pojiždění z místa nástupu a při pojiždění z tohoto místa. Dává pilotovi zřetelné signály uvedené v Dodatku 1, ust. 5.1 tohoto předpisu s ohledem na bezpečnost osob v blízkosti, a to z místa v zorném poli pilota (u letadel s vícečlennou posádkou v zorném poli alespoň jednoho člena posádky). Začátek a konec poskytování služby musí určeným signálem pilotovi oznámit.

4.6 Povinnosti výsadkového průvodce nebo velitele výsadku

Jedna z výše uvedených funkcí je vždy ustanovena pro každý výsadek řídicím seskoků. Jsou-li ve výsadku parašutisté kategorie nižší než „C“ musí být určen výsadkový průvodce z řad parašutistů kategorie „H“. V ostatních případech musí být určen velitel výsadku z řad parašutistů minimálně kategorie „C“. V případě, že je určen dle výše uvedeného výsadkový průvodce a jsou-li na palubě i parašutisté kategorie „C“ a vyšší, může výsadkový průvodce provést sám seskok pouze za předpokladu, že pro zbývající parašutisty kategorie „C“ a vyšší je určen velitel výsadku. Výsadkový průvodce nebo velitel výsadku odpovídá za činnost parašutistů na palubě letadla od jejich nástupu na palubu až do okamžiku, kdy poslední parašutista palubu opustí.

4.6.1 Výsadkový průvodce je oprávněn a povinen:

- zakázat výsadek nebo seskok každému parašutistovi, kdykoli zjistí, že není vidět doskoková plocha nebo seskok včetně následného sestupného letu nelze provést vně oblaků nebo obdrží od velitele letadla informaci o změně rychlosti přízemního větru, která překračuje limity uvedené v ust. 2.11 tohoto předpisu. Výsadek zakáže i v případě, že se v prostoru pod bodem vysazení pohybují jiná letadla nebo do tohoto prostoru směřují;
- zakázat seskok parašutistovi v případě zjištění jakékoli závady na jeho padákovém kompletu. Za tímto účelem je povinen provést vizuální vnější kontrolu padákových kompletů všech parašutistů po nástupu do letadla a před seskokem;
- určit bod výskoku. K tomuto účelu je oprávněn vyhodit zaměřovací stuhu po předchozím souhlasu velitele letadla;
- sledovat signály na doskokové ploše uvedené v bodu 5 tohoto doplňku a ve své pravomoci na ně reagovat;
- po předchozím souhlasu velitele letadla vydat pokyn k výskoku parašutistů a sledovat jejich činnost. Po ukončení výsadku předat pilotovi informaci o jeho ukončení. Výsadkový průvodce může vyskočit jen jako poslední člen z výsadku, nebo za podmínek uvedených v ust. 4.6;
- v případě vzniku nouzové situace (např. zachycení parašutisty vně letadla) činí opatření k jeho záchraně. Na pokyn velitele letadla vydává

pokyn k nouzovému seskoku, sám vyskakuje jako poslední člen z výsadku.

4.6.2 Velitel výsadku je oprávněn a povinen:

- zakázat seskok parašutistovi v případě zjištění jakékoli závady na jeho padákovém kompletu;
- vyhodit zaměřovací stuhu po předchozím souhlasu velitele letadla;
- informovat velitele letadla o ukončení výsadku;
- v případě vzniku nouzové situace (např. zachycení parašutisty vně letadla) činí opatření k jeho záchraně. Na pokyn velitele letadla vydává pokyn k nouzovému seskoku, sám vyskakuje jako poslední člen z výsadku.

4.7 Povinnosti parašutistů

4.7.1 Parašutisté jsou povinni:

- při přípravě k seskokům a v jejich průběhu dodržovat pokyny řídicího seskoků a dalších osob určených řídicím seskoků k zajištění bezpečného provozu. Při pohybu po pohybové ploše letiště, včetně období před nasednutím do letadla a po přistání, dodržovat zejména pokyny dozorčího doskokové plochy;
- na palubě letadla dodržovat pokyny výsadkového průvodce nebo velitele výsadku. Parašutista kategorie nižší než „C“ může výskok provést pouze na pokyn výsadkového průvodce;
- provádět seskok a následný sestupný let na padáku výhradně vně oblaků a při dodržení limitů rychlosti přízemního větru dle ust. 2.11 tohoto doplňku;
- při pohybu po letišti sledovat vizuálně a sluchem ostatní provoz, včetně případného padajícího navigačního lana. Po přistání neprodleně sejmut ochrannou přilbu za účelem lepšího sluchového vnímání a sbalený padák nést tak, aby nedocházelo k zakrytí výhledu;
- nepřibližovat se do nebezpečné blízkosti letadel s motorem/motory v chodu nebo je-li v kabině pilot a nelze vyloučit, že dojde ke spouštění motoru/motorů. Za účelem nástupu se přibližovat k letadlu zásadně způsobem stanoveným řídicím seskoků;
- po přistání neprodleně opustit RWY, pojezdovou dráhu nebo část pohybové plochy, po které se pohybují letadla. V případě přiblížení se k pojiždějícímu letadlu zastavit se v bezpečné vzdálenosti od předpokládané trasy až do vzájemného minutí a tím dát pilotovi najevo, že letadlo vidí.

4.7.2 Noční seskoky může provádět jen parašutista, který je od okamžiku opuštění letadla do okamžiku přistání vybaven rozsvícenou svítilnou s bílým světlem viditelným na vzdálenost minimálně 5 km.

5. Signály na doskokové ploše

5.1 Doskoková plocha se ve dne označuje čtyřmi oranžovými plátny o min. rozměru 5 x 1 m, sestavenými do tvaru kříže, s volným čtvercem o min. rozměru 1 x 1 m uprostřed a v noci světelnou šipkou takové velikosti a svítivosti, aby byla dostatečně viditelná z výšky prováděných seskoků. Označení doskokové plochy se umísťuje v blízkosti plánovaného místa pro přistání parašutistů.

5.2 Signálem pro zákaz nebo přerušení seskoků je odstranění nebo zhasnutí označení uvedeného v ust. 5.1 tohoto doplňku. Obnovení

seskoků se signalizuje obnovením původního značení. Uvedená signalizace nenahrazuje informace předávané rádiem pilotovi výsadkového letadla.

5.3 Parašutisté musí být informováni v průběhu sestupného letu o směru přízemního větru, a to ve dne i v noci ukazatelem směru větru umístěným poblíž cíle doskoku na doskokové ploše. V noci musí být ukazatel směru větru osvětlen. Světelná šipka označující doskokovou plochu v noci musí být orientována ve směru přízemního větru.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

ČR:

**DOPLNĚK O – PODMÍNKY PRO VFR LETY PŘI PROVÁDĚNÍ LETECKÝCH PRACÍ,
AKROBATICKÝCH LETŮ, LETECKÝCH VEŘEJNÝCH VYSTOUPENÍ,
LETECKÉHO VÝCVIKU A PŘEZKUŠOVACÍCH LETŮ**

1. Letecké práce	
1.1 Všeobecně	
1.1.1 Podmínky pro provádění leteckých prací uvedené v tomto Doplněku platí i pro stejné činnosti prováděné na základě zvláštního povolení příslušného úřadu (ÚCL).	
1.1.2 Ve zvláštních případech, ve kterých by mohlo dojít k ovlivnění bezpečnosti provozu, může Úřad pro civilní letectví (dále jen ÚCL) podmínky upravit.	
1.2 Minimální výšky letu	
1.2.1 Minimální výšky letu při provádění leteckých prací během neaktivní části letu	
<i>Poznámka: Neaktivní část letu je ta část letu, při níž se neprovádí letecká práce (přelet, let před zahájením letecké práce a let po jejím ukončení).</i>	
1.2.1.1 Při provádění leteckých prací musí být neaktivní část letu prováděny minimálně ve výšce 30 m nad úrovní země (AGL) a musí být dodrženy vzdálenosti od překážek podle ust. 1.2.2.2, 1.2.2.3 a 1.2.2.4.	1.2.2.4 V případě, že vítr dosahuje rychlosti vyšší než 10 uzlů směrem k nadzemnímu vedení, je let na návětrné straně ve výšce menší než 10 m nad nejvyšším vodičem ve vzdálenosti 100 m zakázán.
1.2.1.2 Po vzletu a při přiblížení na přistání na pracovních plochách musí být dodržena výška nad překážkou minimálně 10 m a horizontální vzdálenost od překážky 25 m.	<i>Poznámka: Ve smyslu tohoto ustanovení se pracovním průletem rozumí i průlety za účelem průzkumu, výcviku a přezkušování pilotů pro provádění leteckých prací.</i>
1.2.1.3 Všechny zatačky, i v průběhu leteckých prací, musí být prováděny ve výšce minimálně 30 m AGL.	1.2.2.5 Minimální výška pro letecké práce v zemědělství, lesním hospodářství, při ochraně životního prostředí a při hašení požárů prováděné letouny a vrtulníky je stanovena následujícím způsobem:
1.2.1.4 V případě vzletu a přímého přiblížení na přistání může být proveden pouze odklon od přímého směru ve výšce minimálně 20 m AGL s náklonem do 15 stupňů.	a) ošetřování zemědělských kultur – minimální výška pracovního průletu 3 m nad vrcholky kultury;
1.2.2 Minimální výšky letu při provádění leteckých prací během aktivní části letu	b) ošetřování vodních ploch – minimální výška pracovního průletu 5 m nad vodní hladinou;
1.2.2.1 Výška pracovního průletu se stanoví na základě technologických požadavků kladených na danou činnost, s ohledem na charakter terénu a meteorologické podmínky.	c) ošetřování lesních kultur – minimální výška pracovního průletu 10 m nad vrcholky stromů;
1.2.2.2 Při všech pracovních průletech podél překážek musí být dodržena výška nad překážkou minimálně 10 m a horizontální vzdálenost od překážky 25 m.	d) hašení požáru – minimální výška pracovního průletu 10 m nad vrcholky stromů nebo pevnou překážkou s ohledem na vliv plamenů a kouře na letadlo a omezení dohlednosti.
1.2.2.3 Při přelétávání nadzemního vedení musí být dodržena výška minimálně 10 m nad nejvyšším vodičem v prostoru 50 m od tohoto vodiče.	1.2.2.6 Minimální výška pro ostatní druhy leteckých prací prováděných letouny a vrtulníky je stanovena následujícím způsobem:
	a) geofyzikální průzkum – minimální výška letu (nebo výška vlečené sondy) 50 m AGL;
	b) kontrola produktovodů
	- vrtulník minimální výška 20 m AGL;
	- letoun minimální výška 50 m AGL;
	c) kontrola nadzemních elektrovodů vrtulníkem – výška podle potřeby při dodržení minimální vzdálenosti konce rotorových listů 3 m od nejbližšího vodiče;
	d) hlídkové lety, pozorovací lety, letecké snímkování, shazování letáků a vleky transparentů – výšky letu jsou minimálně v souladu s Hlavou 4, ust. 4.6 tohoto předpisu.
	<i>Poznámka: Výše uvedená ustanovení 1.2.2.2, 1.2.2.3 a 1.2.2.4 se nevztahují na činnost uvedenou v ustanovení 1.2.2.6 c).</i>
	1.2.2.7 Minimální výšky při letech vrtulníků letecké záchranné služby

1.2.2.7.1 Minimální výšky při letech vrtulníků letecké záchranné služby na trati musí být minimálně:

- a) ve dne 50 m AGL;
- b) v noci 150 m AGL v horizontální vzdálenosti 600 m od překážek.

1.2.2.7.2 Minimální výšky při letech vrtulníků letecké záchranné služby v místě zásahu musí být minimálně:

- a) ve dne 10 m nad zemí nebo překážkou;
- b) v noci 50 m nad zemí nebo překážkou, za předpokladu dostatečného osvětlení prostoru přistání.

1.2.2.8 Výška letů vrtulníků s podvěsem

1.2.2.8.1 Při přeletech z místa připojení břemene na místo jeho odpojení musí být výška letu taková, aby břemeno bylo nejméně 50 m nad zemí nebo překážkou.

1.2.2.8.2 V prostoru stavebně-montážních prací nebo dopravy dřeva při těžbě v lesích je povolena manipulace s břemenem ve výšce nejméně 10 m nad zemí nebo překážkami v okruhu 25 m.

1.2.2.8.3 Přelety s podvěsem nad hustě zastavěnými místy se provádí při dodržení ustanovení 1.2.2.8.1 a dále uvedených postupů:

- a) provozovatel musí projednat zamýšlenou činnost předem s místně příslušným úřadem, případně s Policií ČR nebo s městskou policií, pokud je potřeba omezit provoz v prostoru stavebně-montážních prací;
- b) let musí být proveden po trati, kterou stanoví velitel vrtulníku při respektování zásad dodržení maximální bezpečnosti nad prolétávanou zástavbou.

1.3 Letová dohlednost

1.3.1 Letová dohlednost při stavebně-montážních pracích nesmí být nižší než 300 m za předpokladu, že vzdálenost místa připoutání od místa odpoutání břemene nebude větší než 500 m a let bude proveden za stálé viditelnosti země.

2. Akrobatické lety

Poznámka 1: Definice akrobatického letu viz Hlava 1 tohoto předpisu.

Poznámka 2: Všeobecná pravidla pro akrobatický let viz Hlava 3, ust. 3.1.7 tohoto předpisu.

2.1 Provoz sportovních létajících zařízení (SLZ) ve smyslu zákona č. 49/1997 Sb., ve znění pozdějších předpisů (dále jen letecký zákon), je upraven zvláštními předpisy.

2.2 Podmínky pro provádění akrobatických letů

2.2.1 Způsobilost letadla určeného k provádění akrobatických letů musí být osvědčena příslušným úřadem.

2.2.2 Velitelem letadla provádějícího akrobatický let musí být pilot s příslušnou kvalifikací pro akrobacii (ACR) nebo pilot při výcviku akrobacie dle ÚCL schválené osnovy.

2.2.3 Samostatné akrobatické lety může pilot provádět na základě rozhodnutí oprávněného instruktora a jím provedeného zápisu do zápisníku letů.

2.2.4 Požadavky na kvalifikaci ACR neplatí pro výcvik a přezkušování jednotlivých prvků, které jsou obsaženy ve výcvikových osnovách základního výcviku.

2.2.5 Letová posádka letadla i jakákoli jiná osoba na palubě musí být vybavena záchrannými padáky, které musí mít v průběhu celého letu řádně připraveny k tělu za účelem pohotovostního použití v případě nouze, a musí být předem řádně seznámena s jejich použitím a se způsobem opuštění kabiny letadla.

Poznámka: Výrazem „záchranný padák“ se v tomto případě rozumí záchranný padák schválený pro použití v civilním letectví ČR a udržovaný dle pokynů k jeho obsluze (doba zabalení, ošetřování, životnost).

2.2.6 Při akrobatickém letu v nižších výškách než je uvedeno v ust. 2.3.3 nesmí být na palubě jiná osoba než sám pilot nebo pilot instruktor, oprávněný daný výcvik provádět.

2.2.7 Akrobatický let se nesmí provádět nad hustě zastavěnými místy, nad shromážděním osob na volném prostranství, nad veřejně přístupnou částí letiště nebo v případě leteckého veřejného vystoupení (LVV) nad prostorem pro diváky až ke stanovené mezi vystoupení.

2.2.8 Prostor pro akrobatický let se musí zvolit s ohledem na hluková nebo jiná omezení uveřejněná v AIP ČR a dle případných pokynů provozovatele letiště, ke snížení hlukového zatížení konkrétního území.

2.2.9 Velitel letadla si musí před vzletem stanovit vhodnou plochu/plochy pro případné nouzové přistání.

2.2.10 Akrobatický let se nesmí provádět bez souhlasu provozovatele letiště s ohledem na hustotu a druh ostatního provozu na letišti, v CTR nebo v ATZ. Provozovatel letiště je oprávněn vydat pilotovi pro akrobatický let časové, případně prostorové omezení.

2.2.11 Příslušné stanoviště řízení letového provozu (dále jen ATC) nebo dispečer letištní letové informační služby (AFIS) nebo osoba poskytující informace známému provozu na letištích, kde nejsou poskytovány letové provozní služby (dále jen ATS), musí být velitelem letadla informováni nejpozději před

vzletem o akrobatickém charakteru letu. Příslušné stanoviště ATC nebo dispečer AFIS nebo osoba poskytující informace známému provozu na letištích, kde nejsou poskytovány ATS, informaci o takovém letu předává ostatním letadlům, která mohou být tímto letem z hlediska bezpečnosti ovlivněna.

2.2.12 Akrobatický let lze provádět pouze za meteorologických podmínek dle Hlavy 3, ust. 3.9 tohoto předpisu s tím, že letová dohlednost v prostoru třídy G musí být nejméně 3 km.

2.3 Minimální výšky pro akrobatické lety

2.3.1 Minimální výškou se v tomto případě rozumí výška nad zemí, pod kterou nesmí být prováděny žádné akrobatické prvky.

2.3.2 Minimální výšku je nutno přiměřeně zvýšit s ohledem na letové vlastnosti použitého letadla, zkušenosti pilota a druh prováděných akrobatických prvků. Výšku zahájení akrobatického prvku je nutno stanovit s ohledem na výše uvedené.

2.3.3 Není-li ÚCL schváleno jinak, nesmí být akrobatický let, s výjimkami uvedenými v následujících ustanoveních, prováděn:

- a) ve výšce nižší než 600 m AGL pro letouny a vrtulníky;
- b) ve výšce nižší než 400 m AGL pro kluzáky.

2.3.4 Provozovatel soutěže v letecké akrobacii může v souladu s mezinárodními soutěžními pravidly FAI stanovit minimální výšky nižší, než jsou uvedeny v ust. 2.3.3. Tyto výšky ale platí pouze v provozovatelem vymezeném prostoru. Piloti musí splňovat ust. 2.3.5, což prokazují zápisem v zápisníku letů.

2.3.5 Akrobatické lety ve výškách minimálně 100 m AAL nad plochou letiště a minimálně 300 m AGL mimo letiště může provádět pouze pilot splňující ust. 2.4.3 nebo pilot s kvalifikací ACR při výcviku v rámci přípravy na účast na akrobatických soutěžích pod dohledem instruktora splňujícího ust. 2.4.3 nebo pilot v rámci nácviku na LVV ve smyslu ust. 2.4.4.

2.3.6 Při nácviku na LVV mohou být prováděny akrobatické prvky ve výšce nižší, než je uvedeno v ust. 2.3.5, ale výhradně nad plochou letiště a dle Schválení akrobatického vystoupení vydaného ÚCL.

2.4 Způsobilost personálu

2.4.1 Pilot provádějící akrobatický let v rámci LVV musí být držitelem platného zvláštního povolení vydaného ÚCL.

2.4.1.1 Pilot je povinen toto povolení předložit letovému řediteli LVV, který může v tomto povolení uvedená omezení zpřísnit s ohledem na bezpečnost.

2.4.2 Letový ředitel LVV může povolit pilotovi předvedení soutěžní akrobatické sestavy bez zvláštního povolení vydaného ÚCL, pokud se pilot

s touto sestavou zúčastnil soutěže v akrobacii, která bezprostředně předcházela LVV.

2.4.3 Examinátor pověřený ÚCL, který má oprávnění přiznat kvalifikaci ACR, může pilotovi na doporučení oprávněného instruktora, který prováděl předcházející výcvik pilota dle ust. 2.3.5, přiznat oprávnění k provádění akrobatických letů do nižší minimální výšky než je uvedeno v ust. 2.3.3, ale pouze do minimálních výšek uvedených v ust. 2.3.5.

2.4.3.1 Pokud examinator uzná předcházející výcvik pilota za dostačující, je oprávněn po pilotovi vyžadovat praktickou ukázkou, a to letem ve dvojím řízení nebo pozorováním ze země.

2.4.3.2 Výsledek svého rozhodnutí (kladný i záporný) examinator zapíše pilotovi do zápisníku letů. V případě kladného rozhodnutí musí examinator v zápisníku letů uvést přiznanou minimální výšku nad plochou letiště, příp. mimo letiště, typ letadla a další podmínky nebo omezení, jestliže je považuje za potřebné.

2.4.4 Pilotovi, který má oprávnění dle ust. 2.4.3 a jehož celkový nálet na příslušné kategorii letadla je minimálně 200 hodin a z toho minimálně 50 hodin v akrobacii, může být po důkladném zhodnocení dovedností a přístupu k požadavkům bezpečnosti v leteckém provozu povoleno zahájit nácvik na LVV.

2.4.4.1 Souhlas k zahájení nácviku na LVV uděluje examinator pověřený ÚCL, který má oprávnění přiznat kvalifikaci ACR. Souhlas se uděluje písemně do zápisníku letů s určením osoby, pod jejímž dohledem pilot může nácvik provádět, jestliže si dohled nevyhradí osobně. V souhlasu musí být uveden postup nácviku a minimální výšky jednotlivých leteckých akrobatických prvků.

2.4.4.2 V rámci nácviku může examinator stanovit i průběžné předvedení dosažené úrovně nácviku.

2.4.4.3 Jestliže examinator posoudí nácvik za dostatečný, může v roli garanta podat žádost o vydání zvláštního povolení na ÚCL. V doporučení uvede typ/typy letadel, na kterých má být pilot oprávněn letecké akrobatické vystoupení provádět a další omezení, která mají být v povolení uvedena (např. minimální výšky, včetně průletů v ose vystoupení, autorotační prvky atd.).

2.4.4.4 Držitel platného zvláštního povolení vydaného ÚCL je oprávněn provádět samostatně nácviky před zahájením LVV nad RWY v používání, ale za dodržení ust. 2.2.1 až 2.2.12.

3. Letecká veřejná vystoupení

3.1 Výrazy použité v tomto doplňku mají následující význam:

Letecké veřejné vystoupení

Letecké veřejné vystoupení (LVV) je letecký den nebo letecká propagační akce.

Letecký den

Letecký den je činnost spojená s přípravou a provedením vystoupení pro diváky, kteří jsou za tím účelem shromážděni v určenou dobu na stanoveném letišti nebo v jeho bezprostřední blízkosti. Za letecký den se nepovažuje předvádění letadel vlastní produkce finálním výrobcem, které je určeno možným zákazníkům bez přístupu veřejnosti, ani běžná letová činnost sledovaná osobami nacházejícími se ve veřejně přístupných prostorách letiště nebo mimo letiště.

Letecká propagační akce

Letecká propagační akce je činnost spojená s přípravou a provedením vystoupení pro diváky, kteří jsou za tím účelem shromážděni v určenou dobu na stanoveném místě mimo letiště. Letecká propagační akce může být součástí jiné sportovní nebo společenské akce. Za leteckou propagační akci se nepovažuje běžná letová činnost sledovaná náhodně shromážděnými osobami, vlečení propagačních transparentů apod., pokud toto není součástí programu letecké propagační akce.

3.2 LVV ve smyslu leteckého zákona podléhá souhlasu ÚCL, který vydal dokument CAA SLP-001-n-06 „Podmínky pro pořádání leteckých veřejných vystoupení“. Splnění těchto podmínek považuje ÚCL za přiměřenou záruku, že nebude ohrožena bezpečnost osob a majetku na zemi a bezpečnost létání ve vzdušném prostoru ČR.

3.3 Způsob omezení provozu ve vzdušném prostoru ČR při provozování LVV je stanoven v dokumentu CAA-SLP-001-n-06 „Podmínky pro pořádání leteckých veřejných vystoupení“.

3.4 Meteorologické podmínky

3.4.1 Vystoupení na LVV smí být prováděna při přízemní a letové dohlednosti nejméně 1 500 m pro letouny a 800 m pro vrtulníky bez ohledu na rychlosti letadel, třídu vzdušného prostoru a výšku letu.

3.4.2 Lety musí být prováděny mimo oblačnost za stálé viditelnosti země.

3.5 Minimální výšky a meze vystoupení při LVV

3.5.1 Minimální výšky pro vystoupení nad letišťem nesmí být nižší, než je uvedeno v Tabulce 1.

3.5.2 Pro vystoupení v přesně vymezeném prostoru nad volnými plochami (mimo schválené letiště) nesmí být minimální výška nižší, než je uvedeno v Tabulce 1. Přitom je nutno provádět opravy s ohledem na případné překážky v nejbližším okolí a podle toho výšky vystoupení zvýšit.

3.5.3 Mez vystoupení

3.5.3.1 Mez vystoupení je linie vymezující bezpečnou vzdálenost od shromáždění lidí a parkovišť aut nebo jiných překážek na zemi. Musí být pro pilota při vystoupení jasně viditelná (osa nebo okraj dráhy nebo jinak vyznačená linie).

3.5.3.2 Mez vystoupení uvedená v Tabulce 2 nesmí být překročena žádným z letadel.

3.5.3.3 S ohledem na různé rychlosti vystupujících letadel lze stanovit více než jednu mez vystoupení.

4. Výcvikové a přezkušovací lety

4.1 Výcvikové lety

4.1.1 Výcvikové lety se smí provádět pouze v souladu s osnovami schválenými ÚCL.

4.1.2 Instruktor je ve všech případech velitelem letadla a je odpovědný za bezpečné provedení letu.

4.1.3 Minimální výšky pro výcvikové lety

4.1.3.1 Nácvik nouzového přistání do terénu mimo schválené letiště se musí ukončit v minimální výšce 50 m AGL. Instruktor může pouze předvést podle potřeby manévry nouzového přistání do výšky ne nižší než 20 m AGL. Nácvik přistání na dráhu schváleného letiště je možné provádět bez výškového omezení, je-li možno na dráhu bezpečně přistát nebo provést postup nezdařeného přiblížení.

4.1.3.2 Nácvik nouzového přistání po vzletu do výšky 100 m nad letišťem je možno provádět na dráze, která je dostatečně dlouhá pro bezpečné přistání.

4.1.3.3 Při nácviku bezpečnostního přistání je povoleno provádět prohlídku plochy v průletu po předchozím zhodnocení sklonu terénu a překážek ve výšce ne nižší než 20 m a přiblížení v závislosti na překážkách až do výšky ne nižší než 10 m.

4.1.3.4 Minimální výška nad překážkami je 20 m.

Poznámka: Jakákoli veřejná komunikace je pro tento účel považována za překážku vysokou 10 m.

4.1.3.5 Horizontální vzdálenost od překážek musí být minimálně 50 m, od nadzemního vedení 100 m.

4.1.3.6 Všechny manévry v průběhu nácviku přistání musí být prováděny tak, aby nebyla ohrožena bezpečnost osob a majetku na zemi a nedošlo k nadměrnému zatěžování obydlí hlukem, při dodržení ustanovení minimálních výšek pro let nad zastavěnými místy a shromážděním osob.

4.1.3.7 Přelétávání osob ve výšce nižší než 50 m je zakázáno.

4.1.3.8 Při výcvikových letech pro letecké práce jsou minimální výšky shodné s výškami povolenými pro příslušnou leteckou práci.

4.1.3.9 Simulace vysazení motoru u vícemotorových letadel musí být prováděna v takové minimální výšce, která umožní v případě vysazení běžícího motoru bezpečné dokončení letu s použitím motoru, u kterého bylo instruktorem vysazení simulováno. Skutečné vypnutí jednoho motoru je

možno provádět pouze u letadel, kde toto není letovou příručkou zakázáno.

4.1.4 Návčik přistání kluzáků do terénu je možné provádět i na letišti mimo dráhu, nebo na dráhu v nepoužívaném směru. Použití ploch mimo letiště pro návčik přistání kluzáků do terénu nebo výcvik vzletů a přistání pilotů vlečných letounů je možné při dodržení výše uvedených ustanovení, po souhlasu majitele dané plochy a po posouzení vhodnosti plochy osobou odpovědnou za výcvik. Místo pro přistání musí být vhodně označeno, odlišně od místa přistání na letišti.

4.2 Přezkušovací lety

4.2.1 Jakékoli přezkoušení musí být provedeno pouze podle příslušným úřadem (ÚCL) schválené osnovy.

4.2.2 Přezkušující je ve všech případech velitelem letadla a je odpovědný za bezpečné provedení letu a musí plnit podmínky uvedené v ust. 4.1.

Tabulka 1

Druh průletu	Druh letadel	Omezení
Průlet v přistávací konfiguraci nad dráhou	všechna letadla	bez omezení
Ostatní průlety	- vrtulník, kluzák, motorový kluzák, ULL a letadla pro zemědělské práce	5 m AGL
	- letadla do 5 700 kg	20 m AGL
	- letadla nad 5 700 kg	30 m AGL
Akrobatická vystoupení podle schváleného programu vystoupení		

Tabulka 2 – Vzdálenosti meze vystoupení

Maximální rychlost letadla	při průletu	při akrobacii
méně než 100 km/h	30 m	100 m
100 až 200 km/h	50 m	100 m
200 až 400 km/h	100 m	150 m
400 až 600 km/h	150 m	200 m
více než 600 km/h	200 m	230 m

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

ČR:

DOPLNĚK P – PRAVIDLA LETU PRO KLUZÁKY

1. Létání v termice**1.1 Létání ve společném výstupném proudu**

Piloti, létající ve společném výstupném proudu musí dodržovat stejný smysl (směr) kroužení a bezpečné rozstupy. Smysl kroužení určuje pilot kluzáku, který začal kroužit jako první. Povinností níže kroužícího pilota je udržovat v zorném poli kluzák kroužící před ním na stejné úrovni nebo na úrovni vyšší. Pokud pilot kluzáku při ustředování není schopen dodržovat uvedené podmínky, musí společný výstupný proud opustit. Stoupá-li kluzák rychleji než kluzák nejbližší vyšší, musí jeho pilot upravit let tak, aby neztratil druhý kluzák z dohledu, přičemž musí dodržovat rozstup, který nevytváří nebezpečí srážky.

1.2 Kroužení ve dvou výstupných proudech

Krouží-li kluzáky ve dvou výstupných proudech, nesmí se jejich dráhy křížit a musí mezi sebou dodržovat bezpečnou vzdálenost.

1.3 Létání v oblačnosti

Lety v oblačnosti se smí provádět pouze při dodržení těchto podmínek:

- jen ve vzdušném prostoru k tomu účelu určeném a při obousměrném rádiovém spojení s příslušným stanovištěm AFIS;
- celkové pokrytí oblohy oblačností nesmí překročit 4/8, výška základny nejnižší význačné vrstvy

oblačnosti musí být minimálně 500 m (1600 ft) nad nejvyšší překážkou v určeném prostoru;

- do oblačnosti se smí vletnout pouze stoupáním z prostoru bezprostředně pod její nejnižší vrstvou;
- v oblačnosti mohou současně létat maximálně 2 kluzáky při dodržení výškového rozstupu minimálně 300 m (1000 ft).

Lety v oblačnosti typu cumulonimbus a v podmínkách námrazy jsou zakázány.

2. Létání v dlouhé vlně

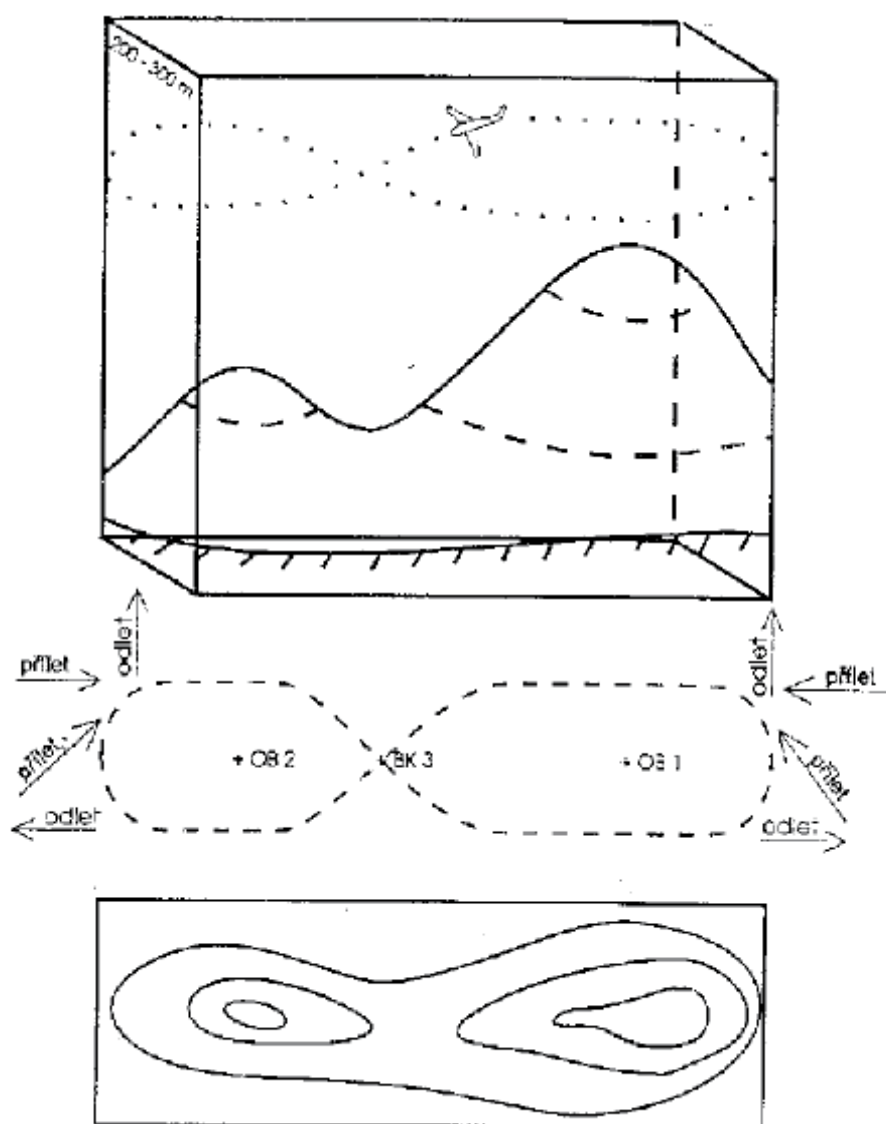
Lety v dlouhé vlně, při kterých není možné dodržet meteorologické podmínky podle VFR, mohou být prováděny pouze ve vzdušném prostoru, k tomu účelu určeném.

3. Létání na svahu

Způsob létání na svahu je znázorněn na Obrázku 1. V tomto prostoru se kluzáky pohybují po dráze tvaru ležaté osmičky, určené závaznými otočnými body (OB) 1, 2 a bodem křížování /výrazný terénní bod/ (BK) v blízkosti otočného bodu 2. Mezi body 2 a 3 má přednost pilot, který má svah na své levé straně a kluzáky se vyhýbají vždy vlevo. Na otočných bodech se musí provádět zatáčka vždy od svahu. Při nadlétávání a podlétávání má přednost pilot níže letícího kluzáku. Kluzák musí letět v bezpečné vzdálenosti od svahu. Přednost v bodě křížování má pilot, přilétávající od bodu 1.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

Obrázek 1 Schéma létání na svahu



ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

ČR:

DOPLNĚK Q – PRAVIDLA PRO VLEČENÍ
(Poznámka – viz Hlava 3, ust. 3.1.5)

1. Definice

Vlečení (dále aerovlek nebo vlek) je let, při kterém motorové letadlo, případně sportovní létající zařízení (SLZ) – ultralehký letoun řízený aerodynamickými prostředky (ULL), vleče kluzák/kluzáky za účelem vzletu a následného stoupání do výšky a prostoru, vhodného pro zamýšlenou činnost kluzáku nebo jeho přepravy do místa plánovaného přistání, které je jiné než letiště vzletu. Vlečení je také let, při kterém letadlo vleče transparent.

Poznámka 1: ULL je letoun, jehož spolehlivost (vč. pohonné jednotky) nebyla prokázána v rozsahu jako u letounů podléhajících schválení příslušným leteckým úřadem.

Poznámka 2: Aerovleky prováděné ULL se nepovažují za letecké práce a nemohou být realizovány za účelem zisku, ale jen za úhradu nákladů spojených s jejich provedením.

2. Aerovleky – obecně

2.1 Pro aerovleky musí být použito pouze k tomuto účelu schválené letadlo vybavené schváleným vlečným zařízením, zpětným zrcátkem a musí být použito vlečné lano stanovené délky dle ust. 2.5, s nejméně jednou mechanickou pojistkou o stanovené pevnosti. Pro aerovleky může být využit i k tomuto účelu schválený ULL. Velitel letadla musí aerovleky provádět v souladu s postupy a omezeními uvedenými v letové příručce použitého letadla a při dodržení následujících ustanovení tohoto doplňku.

Poznámka: Při schvalování ULL používaných k aerovlekům se postupuje v souladu se schválenými postupy pověřené osoby.

2.2 Velitel vlečného letadla musí být držitelem kvalifikace TOW (aerovleky). Pro aerovleky z ploch, které nejsou letištěm, musí splnit další podmínky uvedené v ust. 3.16.

2.3 Velitel kluzáku musí mít pro provádění vícevleků nebo pro provádění vleků z ploch, které nejsou letištěm dle ust. 3.16.4, zapsáno v zápisníku letů oprávnění na základě absolvování výcviku dle schválené osnovy.

2.4 Provozovatel vlečného letadla je oprávněn stanovit povinnost vybavení vlečného letadla záchranným padákem, je-li to technicky možné, nebo u ULL záchranným systémem, s jehož používáním musí být pilot předem řádně seznámen. Letová posádka kluzáku a případně cestující musí být při vlecích prováděných ve výšce větší než 1000 ft/300 m AGL vždy vybaveni záchrannými padáky. Všechny osoby na palubě vlečného letadla nebo kluzáku, pro které platí povinnost vybavení

záchrannými padáky, musí mít v průběhu celého letu tyto záchranné padáky řádně připevněny k tělu za účelem pohotového použití v případě nouze, a musí být předem řádně seznámeny s jejich použitím a se způsobem opuštění kabiny vlečného letadla/kluzáku.

2.5 Délky vlečných lan

minimální délka jednoduchého lana pro vleky z letišť	40 m
minimální vzdálenost vzdálenějšího konce kratšího lana od zadě vlečného letadla u dvojvlekových lan	25 m
maximální délka nástavce lan u dvojvlekových lan (je-li použit)	5 m
minimální rozdíl délek lan u dvojvlekového lana	20 m
minimální délka lana pro vleky z kratších ploch, které nejsou letištěm ve smyslu ust. 3.16.4	25 m
minimální délka lana pro vlek transparentu	20 m

3. Vleky kluzáků

3.1 Před vzletem musí být vlečné letadlo i kluzák postaveny do osy vzletu.

3.2 Při dvojvleku se kluzák na kratším laně staví blíže k prodloužené ose vlečného letadla než kluzák na delším laně, ne však přímo do osy. Osy obou kluzáků musí být rovnoběžné s osou vzletu. Vlečné lano nesmí procházet pod výškovým kormidlem předního kluzáku, musí být vzdáleno od okrajového oblouku jeho vodorovné ocasní plochy minimálně 0,5 m. Při boční složce větru vůči ose vzletu se na návětrnou stranu staví kluzák na kratším laně.

3.3 Při vzletu musí pomocník přidržovat křídlo kluzáku v poloze vhodné pro počáteční rozjezd dle pokynů pilota kluzáku. Pomocník kluzák doprovází při počátečním rozjezdu. Vzlet s křídlem kluzáku na zemi je možno provést pouze při vleku jednoho kluzáku a to v případě, že pilot kluzáku je o tomto způsobu vzletu řádně poučen letovým instruktorem. Při dvojvlecích musejí pomocníci přidržovat vnější křídla vždy. Pomocník musí být osoba řádně poučená. Nejedná-li se o pilota nebo alespoň žáka kluzáků, určeného pro tuto činnost osobou odpovědnou za provoz letiště nebo osobou odpovědnou za provoz u provozovatele letadla, odpovídá za jeho poučení pilot kluzáku. Poučení pomocníka musí zahrnovat seznámení se signály při aerovlekovém vzletu a jeho činností při vzletu, aby nedošlo při rozjezdu k případnému vychýlení kluzáku z osy vzletu.

3.4 Vlečné lano se zapíná nejdříve k vlečnému letadlu a ke kluzáku až na pokyn jeho

pilota. Signalizátor od okamžiku připojování vlečného lana ke kluzáku signalizuje „stůj“. Po vydání pokynu pilota kluzáku (zvednutou rukou) pomocník u křídla zvedne křídlo do polohy pro rozjezd a zvednutou rukou dá znamení signalizátorovi. Signalizátor, stojící v zorném poli velitele vlečného letadla, ale v bezpečné vzdálenosti od předpokládané trasy okrajového oblouku křídla kluzáku/kluzáků při rozjezdu, dává pokyn veliteli vlečného letadla k napínání vlečného lana. Po plném napnutí vlečného lana (u dvojvleků všech lan) použije signál „lano napnuto“, vizuálně ověří, zda se žádné letadlo nenachází před přistáním, zda je volný prostor pro vzlet a zda nejsou viditelné závady na kluzáku. Poté vydá pokyn ke vzletu signálem „vzlet povolen“. V případě, že pilot kluzáku vypne vlečné lano, nebo zjistí-li jakoukoli závalu bránící bezpečnému vzletu, signalizátor použije signál „stůj/zákaz vzletu“. Jestliže se na daném letišti poskytuje ATC/AFIS nebo je zajištěno poskytování informací známému provozu, mají pokyny nebo informace těchto služeb přednost před pokynem ke vzletu vydaným signalizátorem, s výjimkou signálu „stůj/zákaz vzletu“. Funkci signalizátora musí vykonávat osoba řádně poučená provozovatelem letiště nebo provozovatelem letadla a znala signálů uvedených v ust. 3.5 a povinností uvedených v tomto ustanovení.

3.5 Signály používané při vzletech aerovleku

Při vzletu v aerovleku se musí použít některý z uvedených způsobů signalizace dle ust. 3.5.1 a dle ust. 3.5.2. Manuální signalizace dle ust. 3.5.1 se musí použít při samostatných letech pilotních žáků kluzáků.

3.5.1 Manuální signalizace

SIGNÁL	ZPŮSOB SIGNALIZACE
STŮJ nebo ZÁKAZ VZLETU	Vztyčený červený praporek, bílý praporek u pravé nohy
POJÍŽDĚJ nebo NAPÍNEJ LANO	Vztyčený červený praporek, mávání bílým praporkem v úrovni pasu
LANO NAPNUTO	Vztyčený bílý praporek, červený praporek u levé nohy
VZLET POVOLEN	Mávnutí bílým praporkem ve směru vzletu, červený praporek u levé nohy

3.5.1.1 Výše popsané signály vydává signalizátor pomocí praporků držných v rukou. Červený praporek se drží v levé a bílý v pravé ruce. Doporučené rozměry praporku jsou 50 x 50 cm. Výjimečně lze použít signalizaci rukama bez praporků.

3.5.2 Signalizace pomocí radiového spojení

3.5.2.1 Jako signály veliteli vlečného letadla se používají pouze fráze „stůj“, „napínej“ a „nahnuto“, vydávané pozemní radiostanicí nebo pilotem kluzáku palubní radiostanicí.

3.6 Velitel vlečného letadla se musí seznámit s omezeními vlečeného kluzáku, uvedenými v jeho letové příručce a případně se seznámit s metodikou vzletu vlečeného kluzáku. Po celou dobu od okamžiku rozjezdu za účelem vzletu až do okamžiku vypnutí kluzáku je velitel vlečného letadla odpovědný za bezpečné provedení celého aerovleku a za dodržování pravidel létání, a to i za velitele kluzáku. Velitel kluzáku je odpovědný za bezpečné řízení kluzáku ve vleku.

3.7 Velitel vlečného letadla s kluzákem ve vleku může vlétnout do stoupavého proudu, ve kterém krouží jiný kluzák/kluzáky, pouze ve stejném smyslu kroužení. Nad kroužící kluzák může vlétnout pouze v případě výškového rozstupu většího než 1000 ft (300 m) ve stejném smyslu kroužení. Velitel vlečného letadla musí neustále sledovat okolní kluzáky. Dojde-li k nebezpečnému přiblížení k ostatním kluzákům, musí ihned stoupavý proud opustit. V žádném případě nesmí velitel vlečného letadla ve snaze vlečený kluzák ustředit vytvořit nebezpečnou situaci pro ostatní kluzáky. Toto však nezabývá piloty ostatních kluzáků povinnosti sledovat ostatní letadla a v případě vzniku nebezpečné situace stoupavý proud opustit.

Poznámka: Pro účely tohoto ustanovení je nutno za „kluzák“ považovat jakékoli letadlo a jakékoli SLZ, kroužící ve stoupavém proudu.

3.8 Velitel vlečného letadla musí provádět všechny manévry během letu (manipulace s přípustí motoru, změny směru nebo výšky letu) plynule tak, aby na ně pilot kluzáku mohl včas a bezpečně reagovat. Vlek se provádí do prostoru a výšky, stanovených pilotem kluzáku nebo v případě pilotního žáka jeho instruktorem.

3.9 Signál k vypnutí dává velitel vlečného letadla zřetelným střídavým nakláněním letadla kolem podélné osy letadla. Pilot kluzáku se může vypnout i na základě svého rozhodnutí. Sestup může velitel vlečného letadla zahájit, až když se bezpečně přesvědčí, že je kluzák vypnut. Přistávat s kluzákem ve vleku je zakázáno kromě případů nouze, když nejde vypnout vlečné lano u vlečného letadla ani u kluzáku.

3.10 Při dvojvleku vypíná lano jako první pilot kluzáku letícího na delším laně. Po vypnutí provede zatáčku na svou stranu.

3.11 Velitel vlečného letadla nesmí při sestupu s lanem provádět prudké změny směru a výšky letu. Provádění akrobatických prvků s lanem je zakázáno. Velitel letadla musí při sestupu sledovat okolní provoz (včetně parašutistů) za účelem zamezení nebezpečného sblížení s ostatním provozem a nesmí křížovat vertikálně nebo horizontálně trasu provozovaného letištního okruhu v jeho výšce.

3.12 Velitel letadla odhazuje vlečné lano do volného prostoru letiště z výšky 160 ft / 50 m. Nálet za účelem shoení lana může provádět výhradně ve směru RWY, předal-li informaci o tomto úmyslu příslušnému stanovišti ATC, AFIS nebo stanovišti poskytování informací známému provozu a podle vydaných pokynů nebo informací. Lano musí být z provozní plochy letiště co nejdříve odstraněno.

Přistávat s vlečným lanem je možno za předpokladu, že volný konec lana se poprvé dotkne země nejdříve až v pásu před prahem RWY, na kterou je prováděno přistání a není-li přistání s lanem provozovatelem letiště zakázáno. Nad všemi přírodními i umělými překážkami, včetně osob a zvířat musí být konec lana v minimální výšce 10 m. Za překážku vysokou 5 m se pro toto i další ustanovení tohoto doplňku rozumí jakékoli neuzavřené komunikace (silnice, cesty, železniční dráhy, vodní toky atd.) či přístupné účelové plochy (parkoviště, hřiště, vodní plochy atd.).

3.13 Pojízďení s lanem musí velitel letadla provádět tak, aby se lano pohybovalo kolem překážek a osob v bezpečné vzdálenosti. V případě i krátkodobého odstavení letadla s připojeným lanem v prostoru kudy mohou pojíždět letadla nebo jiné mobilní prostředky, musí být lano přitaženo k letadlu do maximální vzdálenosti 5 m od vlečného zařízení, a to tak, aby se na lanu nevytvořily smyčky.

3.14 Přelety s kluzákem/kluzáky ve vleku musí být prováděny v minimální výšce 1000 ft / 300 m nad zemí, pokud ATC nestanoví jinak. Pro lety nad hustě zastavěnými místy platí ust. 4.6 a 3.1.2 tohoto předpisu.

3.15 Velitel vlečného letadla při přechodu do klesání musí velmi pozvolna snižovat výkon motoru při současném převádění letadla do mírného klesání při stálé rychlosti letu. Klesavý let s kluzákem ve vleku musí být prováděn při stálé rychlosti. Pilot kluzáku musí udržovat svoji polohu za vlečným letadlem a s použitím vzdušných brzd udržovat vlečné lano v napnutém stavu. Dojde-li k prověšení vlečného lana, musí pilot kluzáku zamezit případnému prudkému napnutí lana mírným vybočením do strany a po napnutí lana opět vrátit kluzák do původní polohy za vlečné letadlo.

3.16 Vleky z ploch, které nejsou letištěm

3.16.1 Vleky kluzáků z ploch, které nejsou letištěm, lze provádět pouze v případě vynuceného přistání kluzáků na těchto plochách jako letecké práce ve smyslu platných právních předpisů a za předpokladu, že využití takovýchto ploch je součástí povolení k provádění leteckých prací vydaného Úřadem pro civilní letectví (dále jen ÚCL).

3.16.2 Vzlety kluzáků za letadlem z ploch, které nejsou letištěm, mohou provádět pouze piloti kluzáků a piloti žáci ve výcviku pouze s instruktorem.

3.16.3 Aerovleky z udržovaných ploch, určených pro vzlety a přistání (tzv. záložních vojenských ploch, schválených ploch pro SLZ) o minimálních rozměrech 700 x 35 m může provést velitel letadla se zkušeností minimálně 50 hodin letové doby při aerovlecích, z toho minimálně 10 hodin letové doby při aerovlecích na použitém typu letadla, pokud provozovatel letadla nestanovil podmínky přísnější. Typ vlečného letadla není omezen.

3.16.4 Aerovleky z ploch, které nejsou letištěm, o minimálních rozměrech 550 x 35 m může provést velitel letadla, který má kvalifikaci TOW i kvalifikaci WRK, nebo má kvalifikaci TOW a oprávnění pro tyto lety s konkrétním typem letadla

zapsáno v zápisníku letů na základě výcviku dle schválené osnovy. K těmto vlekům musí být použito vhodné letadlo (např. Z-37, Z-37T, L-60), které k tomuto účelu určil provozovatel letadla. Provádět dvojevleky z takovýchto ploch je zakázáno.

3.16.5 Za posouzení vhodnosti plochy, která není letištěm, odpovídá velitel kluzáku. Informaci o rozměrech a stavu plochy, překážkách ve směru přiblížení, vzletu a v blízkosti plochy, směru a rychlosti větru musí velitel kluzáku předat veliteli vlečného letadla pomocí radiostanice při přiletu k této ploše. Velitel letadla před přistáním provede obhlídku plochy dle metodiky pro bezpečnostní přistání z minimální výšky 20 m nad zemí a minimálně 10 m nad překážkami. V případě, že vlečné letadlo má ve vleku vlečné lano, nesmí být volný konec lana pod uvedenými minimálními výškami. Přistávání na takové plochy s vlečným lanem je zakázáno. Velitel vlečného letadla má po zhodnocení plochy za letu, právo rozhodnout s konečnou platností o přistání. Nesmí však přistát proti zákazu přistání, který mu byl pilotem kluzáku oznámen pomocí radiostanice nebo signalizován máváním pažemi do zkřížení nad hlavou. Místo a směr přistání vytýčí pilot kluzáku pomocí plachet (tzv. „T“), nebo pomocí kluzáku postaveného přední částí do směru přistání tak, aby netvořil překážku pro přistávající letadlo, nebo jiným domluveným způsobem. Není-li domluveno jinak, velitel letadla přistává od takového značení vpravo.

3.16.6 Velitel vlečného letadla odpovídá před vzletem za celkové zhodnocení situace pro vzlet na základě posouzení délky, šířky, sklonu a únosnosti povrchu, hmotnosti vlečeného kluzáku a vlečného letadla, směru a rychlosti větru, teploty vzduchu, překážek ve směru vzletu apod.

3.16.7 Pilot kluzáku odpovídá za poučení osob na ploše, včetně případného pomocníka u křídla kluzáku. Informaci o napínání a napnutí vlečného lana dává veliteli vlečného letadla pilot kluzáku radiostanicí. Není-li to možné, dává signál pomocník u křídla zdvižením ruky po dobu napínání a mávnutím ve směru vzletu po napnutí.

3.17 Nouzové případy při vlečení kluzáků

3.17.1 Dojde-li ve fázi od počátku rozjezdu do nadzvednutí vlečného letadla od země k úmyslnému nebo neúmyslnému vypnutí vlečného lana od kluzáku nebo od vlečného letadla, musí být provedeny postupy k zabránění nárazu kluzáku do vlečného letadla. Jestliže je zbývající délka RWY/plochy dostatečná pro přerušení vzletu, snižuje velitel vlečného letadla po dostatečné časové prodlevě pozvolna rychlost a mírně vybočí, pokud je to možné, z původního směru vzletu do prostoru bez překážek. Pilot kluzáku ihned zahájí činnost pro bezpečné zastavení nebo případně přistání s použitím plného vysunutí vzdušných brzd a následně mechanické brzdy podvozku, sleduje vlečné letadlo, a pokud je to možné, vybočí z původního směru do volného prostoru. V případě, že nelze odvrátit srážku s vlečným letadlem jinak, musí vybočit za pomoci položení křídla na zem. Jestliže je po vypnutí vlečného lana zbývající délka RWY/plochy pro bezpečné pozvolné přerušení vzletu nedostatečná, pokračuje velitel vlečného letadla ve vzletu a kluzák provede přistání bez nebezpečí srážky s vlečným

letadlem a využije výše popsaných postupů pro zabránění srážky s překážkami na konci RWY/plochy (např. navigák, stromový porost za letištěm apod.).

3.17.2 Dojde-li ve fázi od počátku rozjezdu do nadzvednutí vlečného letadla od země k ztrátě tahu pohonné jednotky a tím k neovlivnitelnému snižování rychlosti, nebo k jiné závadě bránící pokračování ve vzletu, vybočí plynule velitel vlečného letadla co nejdříve do volného prostoru, aby tím vytvořil prostor pro kluzák. Velitel kluzáku postupuje podobně, jak je uvedeno v ust. 3.17.1 tohoto doplňku. Vlečné lano musí neprodleně vypnout jak velitel vlečného letadla, tak pilot kluzáku.

3.17.3 Dojde-li k vypnutí vlečného lana po nadzvednutí vlečného letadla od země, pokračuje velitel vlečného letadla ve vzletu a pilot kluzáku provede vynucené přistání na zbývající část letiště nebo do terénu. Provést přistání na letiště proti směru vzletu může pouze za předpokladu, že výška nad zemí a překážkami, směr a rychlost větru, výkonnostní parametry kluzáku a aktuální rychlost letu umožní srovnat příčný náklon před přistáním v minimální výšce 25 m nad zemí. V případě boční složky větru by zatáčka měla být provedena proti větru.

3.17.4 Dojde-li ke ztrátě tahu pohonné jednotky nebo k jiné závadě bránící pokračování v letu až ve fázi po nadzvednutí vlečného letadla od země, vypne velitel vlečného letadla ihned vlečné lano a s ohledem na povahu závady provede vynucené přistání. Je-li to možné (nejde-li o úplnou ztrátu tahu pohonné jednotky a letadlo je ovladatelné) a vzhledem k situaci vhodné, nasměruje letadlo před vypnutím kluzáku k letišti. Pilot kluzáku řeší situaci dle výšky a prostoru, ve kterém k vypnutí došlo.

3.17.5 Vynucené přistání vlečného letadla nebo kluzáku s lanem je kromě případů krajní nouze zakázáno. Zůstane-li vlečné lano zapnuté u kluzáku a je-li výška letu dostatečná, zalétne pilot kluzáku nad letiště, vlečné lano odhodí do volné části letiště a provede přistání. V případě nutnosti odhodit vlečné lano mimo letiště, případně až před přistáním, musí pilot kluzáku zvolit takové místo a výšku letu, aby nedošlo k ohrožení osob ani majetku na zemi a při letu s visícím lanem byla dodržena minimální výška konce vlečného lana nad překážkami uvedená v ust. 3.12.

3.17.6 V případě, že pilot kluzáku nevypne ani po opakovaném znamení vlečné lano, doletí velitel vlečného letadla s kluzákem nad letiště a tam kluzák vypne. Pilot kluzáku se nad volným prostorem letiště pokusí visící lano vypnout. Nepodaří-li se lano ani po opakovaných pokusech vypnout, přistává pilot kluzáku s visícím lanem při dodržení bezpečné výšky volného konce lana nad překážkami (včetně např. stromového porostu před letištěm). Let s visícím lanem a přiblížení na přistání až do výšky nad zemí cca 1,5 m by mělo být provedeno rychlostí o cca 10 – 20 km/h vyšší než je rychlost stanovená letovou příručkou daného typu kluzáku.

3.17.7 V případě vzniku nouzové situace, kdy po opakovaných pokusech nejde vlečné lano vypnout ani u vlečného letadla ani u kluzáku, musí se pilot kluzáku pokusit přetrhnout lano mechanickým namáháním. V krajním případě musí být provedeno

přistání s kluzákem ve vleku. Velitel vlečného letadla provede pozvolný sestup (viz ust. 3.15) a přiblížení na přistání s ohledem na možnosti kluzáku sledovat bezpečně dráhu letu. Pilot kluzáku musí vlečné letadlo pozorně sledovat a za pomoci vzdušných brzd udržovat napnuté lano. Velitel vlečného letadla musí po přistání za použití přípusti motorové jednotky snižovat rychlost dojezdu pozvolně, aby zabránil přiblížování kluzáku k letadlu. Za tímto účelem musí přistát tak, aby využitelná délka RWY byla dostačující pro prodloužený dojezd. Je-li dané letiště pro řešení takovéto nouzové situace z hlediska překážek v prostoru přiblížení na přistání a délky RWY nevyhovující, měl by velitel vlečného letadla zvolit pro přistání jiné vhodné letiště. Pilot kluzáku musí po přistání použít intenzivně mechanickou brzdu podvozku a plně vychylky vzdušných brzd k zamezení přiblížování kluzáku k vlečnému letadlu a přejetí vlečného lana.

3.17.8 Nezvládně-li pilot kluzáku vzlet ve fázi do nadzvednutí vlečného letadla od země (způsobí nebezpečné vybočení), musí vypnout vlečné lano. Stejně vyřeší nebezpečnou situaci i velitel vlečného letadla sám, jestliže pilot kluzáku včas nevypne vlečné lano. Dále oba řeší nastalou situaci tak, jak je uvedeno v ust. 3.17.1.

3.17.9 V případě, že se pilotovi kluzáku nepodaří v průběhu horizontálního nebo klesavého letu ve vleku, např. při letu v turbulenci, zabránit výraznému prověšení vlečného lana ani použitím vzdušných brzd nebo mírným vybočením s následným návratem do původní polohy po jeho napnutí a hrozí-li nebezpečné sblížení nebo dokonce předlétnutí vlečného letadla, musí vypnout vlečné lano. Vypnout vlečné lano musí i v případě, že není schopen bezpečně udržet polohu kluzáku za vlečným letadlem (např. při ustředování ve stoupavém proudu). Následně pilot kluzáku postupuje dle konkrétních podmínek, a to buď využitím stoupavých proudů nebo nouzovým přistáním na nejbližším letišti nebo na vhodné ploše v terénu.

3.17.10 V případě vzniku jakékoli neřešitelné havarijní situace při vleku jsou posádky vlečného letadla i kluzáku včetně cestujících oprávněni použít záchranný padák, jestliže výška letu umožňuje jeho použití. Před opuštěním kabiny musí velitel vlečného letadla i kluzáku, pokud je to možné, vypnout vlečné lano a nasměrovat letadlo do prostoru, kde jeho pád nezpůsobí ohrožení osob ani majetku na zemi.

3.17.11 Pokud to nouzová situace dovolí, jsou posádky povinny využívat radiového spojení jak mezi sebou, tak i s příslušným stanovištěm ATC/AFIS nebo se stanovištěm poskytování informací známému provozu k předání informací o vzniklé nouzové situaci a o svých rozhodnutích a úmyslech jak ji budou řešit.

3.18 Provádění více než dvojvleků kluzáků podléhá schválení ÚCL na základě žádosti a navržené metodiky.

4. Vleky transparentů

4.1 Pro vleky transparentů platí obdobně ust. 3.16.1 tohoto doplňku. Způsobnost letadla pro vleky, kvalifikace jeho velitele a délka vlečného lana viz část 2 tohoto doplňku. Velitel vlečného letadla

musí být dále řádně seznámen se zvláštnostmi této činnosti se zaměřením na přípravu transparentu, jeho rozvinutí, způsob vzletu, vliv vlečeného transparentu na řízení a výkony letadla a řešení nouzových případů za letu.

4.2 Velitel letadla je povinen před vzletem zkontrolovat transparent, jeho stav a správné zavěšení.

4.3 Vzlet je možno provést buď s transparentem rozvinutým a připojeným k vlečnému letadlu již na zemi nebo lze vzlet provést s kotvou připojenou na vlečné lano, na kterou se transparent zachycuje až následně při jejím vlečení ve vhodné výšce mezi brankou, kde je vlečné lano transparentu zavěšeno. Velitel vlečeného letadla může být o výšce vlečené kotvy při přibližování k brance informován prostřednictvím radiostanice ze země. Branka musí být na provozní ploše jen po dobu nezbytně nutnou.

4.4 Při letech s transparentem musí být dodrženy minimální výšky letu podle ust. 4.6 a 3.1.2 tohoto doplňku. Velitel letadla musí při stoupání, vlastním letu, při klesání a přiblížení na odhoz transparentu dbát zvýšené opatrnosti s ohledem na ostatní letový provoz.

4.5 Velitel letadla odhazuje transparent do volného prostoru letiště z výšky 160 ft/50 m. Transparent musí být v co nejkratší době z provozní plochy odstraněn.

4.6 Nouzové případy při vlečení transparentů

4.6.1 Při jakémkoli nenormálním průběhu rozjezdu je nutno rozjezd okamžitě přerušit a transparent odhodit.

4.6.2 Dojde-li k ztrátě výkonu pohonné jednotky při rozjezdu nebo počátečním stoupání, musí velitel letadla transparent ihned odhodit a řešit vzniklou situaci dle okolností.

4.6.3 Dojde-li při letu k přetržení některého lana závěsu, roztočení transparentu, ztrátě stability transparentu, jeho roztrhání nebo ztrátě závaží, musí velitel letadla rozhodnout o dalším pokračování letu s ohledem na bezpečnost dalšího letu a možnost samovolného utržení transparentu a jeho pádu na zem.

4.6.4 V případě, že se velitel letadla rozhodne v jakémkoli nouzovém případě transparent odhodit mimo letiště, musí jej odhodit nad místem, kde nedojde k ohrožení osob ani majetku na zemi ani ostatních případných letadel nebo všech druhů SLZ vyskytujících se v tomto prostoru.

5. Aerovleky prováděné pomocí ULL

5.1 Pro aerovleky kluzáků prováděné pomocí ULL platí všechna ustanovení tohoto doplňku, pokud v ust. 5 není stanoveno jinak.

Poznámka: Vlečení SLZ jinými SLZ je upraveno zvláštními předpisy.

5.2 Omezení

5.2.1 Každý ULL schválený pro aerovleky musí mít v Letové příručce nebo v rovnocenném dokumentu stanoveno:

- a) maximální vzletovou hmotnost kluzáku, který může vletět;
- b) rozsah rychlostí v aerovleku (minimálně nejnižší bezpečnou rychlost v aerovleku);
- c) hodnotu tahové pojistky vlečného lana.

Každý ULL schválený pro aerovleky je pro vleky schválen pověřenou osobou. Každý let ve vleku za ULL je proveden na vlastní nebezpečí všech osob na palubě kluzáku. O této skutečnosti musí velitel kluzáku před vzletem nebo sérií vzletů ve vleku za ULL poučit všechny osoby na palubě kluzáku.

5.2.2 Při vleku nesmí být na palubě ULL jiná osoba než velitel ULL.

5.2.3 Vlek prováděný pomocí ULL do vlnového proudění je zakázán. V případě neplánovaného vstupu do oblasti vlnového proudění musí velitel ULL tento prostor co nejrychleji opustit.

5.2.4 Vlek více než jednoho kluzáku prováděný pomocí ULL je zakázán.

5.2.5 Vleky transparentů prováděné prostřednictvím ULL jsou zakázány.

5.2.6 Vleky kluzáku s křídlem na zemi (bez pomocníka) za ULL jsou zakázány.

5.2.7 Vleky kluzáku z terénu prováděné prostřednictvím ULL jsou zakázány.

5.2.8 V případě, že se pilotovi kluzáku nedaří udržet správnou trajektorii letu za vlečným ULL, musí včas vypnout vlečné lano.

5.2.9 Nouzové postupy, uvedené v ust. 3.17 tohoto doplňku, se doplňují o povinnost pilota kluzáku bezprostředně reagovat na použití záchranného systému ULL v kritické situaci za účelem zabránění střetu s padákem záchranného systému.

5.2.10 Každý pilot kluzáku musí být před prvním vzletem ve vleku za ULL řádně poučen osobou s kvalifikací instruktora kluzáků a se zkušenostmi z vleků za ULL, o zvláštnostech takového vzletu se zaměřením na vliv kluzáku na ULL ve všech fázích letu z hlediska poměru hmotnosti kluzáku vůči vlečnému ULL a na možnost vysazení pohonné jednotky ve všech fázích letu.

5.2.11 Při každém letu ve vleku za ULL musí být kluzák vybaven štítkem umístěným na místě viditelném pro každou osobu na palubě kluzáku s jasně čitelným textem: „Provedení aerovleku za SLZ je na vlastní nebezpečí osob na palubě tohoto kluzáku. SLZ nepodléhá schválení ÚCL.“

5.2.12 Aerovleky z udržovaných ploch určených pro vzlety a přistání (tzv. záložních vojenských ploch, schválených ploch pro SLZ) o minimálních rozměrech 550 x 35 m se smí provádět pouze po vynucených přistáních. Takové aerovleky

může provést jen velitel ULL se zkušeností minimálně 50 vzletů a přistání při aerovlecích, z toho minimálně 25 vzletů a přistání při aerovlecích na použitém typu ULL, pokud provozovatel ULL nestanovil podmínky přísnější.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

ČR:

DOPLNĚK R – PODMÍNKY PRO PROVOZ BALÓNŮ BEZ PILOTA NA PALUBĚ

(Viz Hlava 3, ust. 3.1.12 a doplňující ustanovení Dodatku 5)

1. Základní pojmy a kategorizace

1.1 Zkratky použité v tomto doplňku mají následující význam:

AFIS – místně příslušné stanoviště letových provozních služeb - letištní letová informační služba (na neřízeném letišti);

ATS – letové provozní služby;

ATZ – letištní provozní zóna (vymezený vzdušný prostor, který slouží k ochraně letištního provozu);

CTR – řízený okresek (v blízkosti řízeného letiště);

TMA – koncová řízená oblast (v blízkosti řízeného letiště);

ÚCL – Úřad pro civilní letectví.

Pro účely tohoto doplňku se definují následující pojmy:

Užitečné zatížení balónů bez pilota na palubě představují materiály nebo předměty, které by v případě střetu s letadlem mohly způsobit poškození letadla (zejména prskavky, svítící tyčinky, lámací světla, LED diody apod.) a jakékoliv zatížení o hmotnosti přesahující 0,1 kg.

Hromadný vzlet balónů znamená vzlet více než jednoho balónu na ploše menší než 1 km² v časovém intervalu menším než 15 minut.

1.2 Pro účely tohoto doplňku se balóny bez pilota na palubě dělí do následujících tříd:

B1 – volný balón s objemem menším než 0,5 m³;

B2 – volný balón s objemem menším než 3,25 m³, přičemž žádný z rozměrů balónu nepřekračuje 2 m;

B3 – volný balón s objemem rovným nebo větším než 3,25 m³ nebo s jedním z rozměrů balónu rovným nebo větším než 2 m;

B4 – upoutaný balón nebo jejich svazek s objemem menším než 3,25 m³, přičemž žádný z rozměrů nepřekračuje 2 m;

B5 – upoutaný balón nebo jejich svazek konstruovaný pro rekreační a sportovní účely s objemem rovným nebo větším než 3,25 m³ nebo s jedním z rozměrů rovným nebo větším než 2 m;

B6 – upoutaný balón nebo jejich svazek konstruovaný pro jiné, než rekreační a sportovní účely s objemem rovným nebo větším než 3,25 m³ nebo s jedním z rozměrů rovným nebo větším než 2 m.

2. Pravidla platná pro všechny balóny bez pilota na palubě

2.1 Let balónu bez pilota na palubě smí být prováděn jen takovým způsobem, aby nedošlo k ohrožení bezpečnosti létání ve vzdušném prostoru, osob a majetku na zemi a k ohrožení životního prostředí, přičemž musí být zejména uvažován možný vliv meteorologických podmínek a okolních překážek.

2.2 Balón třídy B3, B5, B6, balón třídy B1 až B3 s užitečným zatížením a za určitých okolností, je-li tak níže uvedeno, i balóny jiných tříd mohou být nad územím České republiky provozovány jen na základě povolení vydaného ÚCL a za podmínek v tomto povolení stanovených. ÚCL povolení vydá, jsou-li předpoklady k provedení letu v souladu s ust. 2.1.

2.3 Balón bez pilota na palubě nesmí být použit k přepravě nebezpečných látek nebo zařízení, které by mohly způsobit obecné ohrožení, kromě provozních náplní v množství přiměřeném účelu letu.

2.4 Let balónu bez pilota na palubě třídy B3, B5 a B6 nesmí být prováděn v zakázaném, nebezpečném a aktivovaném omezeném, rezervovaném nebo vyhrazeném prostoru s výjimkou, kdy tak povolí ÚCL nebo kdy je prostor vyhrazen pro tento let.

2.5 Použití balónu o vysoké svítivosti nebo zhotoveného z materiálů o velké světelné nebo radarové odrazivosti musí být oznámeno nejbližšímu stanovišti letových provozních služeb.

2.6 Pokud je podmínkou vzletu balónu povolení ÚCL, musí být žádost podána nejméně 30 dnů před požadovaným termínem v souladu se zákonem č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů. Formulář žádosti je k dispozici na internetových stránkách ÚCL (www.ucl.cz) v sekci FORMULÁŘE. Případnou žádost o výjimku z pravidel uvedených v tomto doplňku žadatel uvede v poli „Jiné údaje“ tohoto formuláře včetně způsobu, jakým zajistí provedení letu v souladu s ust. 2.1.

2.7 Pokud z textu tohoto doplňku vyplývá, že podmínkou vzletu je:

a) koordinace s provozovatelem letiště, je třeba v příslušné publikaci Letecké informační služby (LIS) (přístupné též na internetových stránkách <http://lis.rlp.cz>) dle přehledu letišť v Části AD, vyhledat kontakt na provozovatele letiště a předat informace v níže uvedeném rozsahu;

b) koordinace s příslušným stanovištěm, je třeba v případě provozu v ATZ dle odkazu uvedeného pod písm. a) kontaktovat stanoviště AFIS nebo stanoviště poskytování informací známému provozu, v případě provozu v CTR nebo TMA je

třeba kontaktovat příslušné stanoviště přibližovací služby řízení letového provozu. V případě, že toto stanoviště není obsazeno nebo číslo není dostupné, je třeba kontaktovat letištní řídicí věž příslušného řízeného letiště, případně využít pro předání informací Letové informační středisko Praha na telefonním čísle +420 220 374 393 a předat informace v níže uvedeném rozsahu;

- c) ohlášení letecké informační službě, je třeba nejméně 24 hodin před vzletem balónu na fax +420 220 374 253 nebo na poštovní adresu: Řízení letového provozu ČR, s.p., Letecká informační služba, Navigační 787, 252 61 Jeneč doručit podklad pro zveřejnění navigační výstrahy dle tohoto vzoru:

„A) LKAA

B) RRMMDDhhmm

C) RRMMDDhhmm

D) DENNE hhmm

E) NAV WRNG. VYPOUSTENÍ
METEOROLOGICKEHO BALONU
V PROSTORU PROSTEJOV 492652N
0170802E. PRUMER BALONU 120 CM,
BARVA BEZOVA, SONDA ZAVESENA 30
M POD BALONEM, CELKOVA
HMOTNOST 0,750 KG, VYSTUPNÍ
RYCHLOST APRX 330 M/MIN, DOSTUP
FL660

F) GND

G) FL660“,

přičemž:

A) obsahuje označení LKAA pro ČR;

B) datum a čas UTC počátku letu (formát rok, měsíc, den, hodina, minuta);

C) datum a čas UTC konce letu;

D) případné opakování;

E) text výstrahy (NAV WRNG označuje, že se jedná o navigační výstrahu), včetně zeměpisných souřadnic místa vzletu a popisu balónu;

F) spodní mez výstrahy GND pro označení povrchu země;

G) horní mez výstrahy - maximální výška výstupu balónu (FL660 označuje horní hranici vzdušného prostoru).

2.8 Informace předávané dle ustanovení 2.7 a) a b) musí obsahovat:

- a) jméno, adresu a telefonický kontakt osoby odpovědné za provoz balónu;

- b) třídu (viz ust. 1.2), typ (plynový nebo horkovzdušný), druh náplně (např. helium) a případné užitečné zatížení balónu;

- c) místo vzletu (zeměpisné souřadnice ve formátu WGS-84 a název nejbližší obce);

- d) způsob vzletu (jednotlivě, hromadně-nesvázané, svazky) a počet balónů;

- e) výšku letu nad zemí (u třídy B1 až B3 předpoklad);

- f) datum, čas a dobu letu;

- g) jakékoliv změny bodů a) až f) pro případ aktualizace dříve předaných informací.

Poznámka: V případě nejistoty o požadovaném postupu kontaktujte ÚCL, referát bezpilotních systémů, na telefonu +420 225 421 232.

3. Pravidla platná pro volné balóny bez pilota na palubě

3.1 V případě způsobu vzletu volných balónů ve svazcích nesmí pevnost materiálu, kterým jsou balóny spojeny, překročit 230 N, nepovolí-li ÚCL jinak. Podmínky pro povolení k letu vyplývají z Tabulky 1, přičemž se uplatňuje vždy přísnější podmínka vyplývající z počtu balónů v jednom svazku dle řádku „svazky“ a z celkového součtu balónů ve svazcích dle řádku „hromadně-nesvázané“.

3.2 Balón třídy B2 a B3 nesmí být uveden do provozu, pokud lze předpokládat narušení vzdušného prostoru jiného státu bez povolení příslušného státu.

3.3 Balón nesmí být plněn hořlavými a výbušnými plyny s výjimkou povolení ÚCL v případě balónu s užitečným zatížením třídy B2 a B3.

3.4 Balón třídy B3 musí být vybaven systémem ukončení letu.

3.5 Let balónu třídy B3 smí být prováděn pouze za přízemní dohlednosti minimálně 5 km a mimo oblačnost.

3.6 Balón třídy B3 musí být za letu v noci vybaven dvojicí protisrážkových světel červené a bílé barvy s vyzářováním v rozsahu 360°. Minimální intenzita v horizontální rovině musí být 20 kandel v případě bílého světla a 40 kandel v případě červeného světla. Bílé světlo musí být umístěno 5 m nad červeným světlem a 5 m pod košem nebo pod nejnižší částí balónu. 5 m pod červeným světlem může být umístěno druhé bílé světlo. Červené a bílé (bílé) světlo (světla) se musí střídát v opačné frekvenci záblesků 40 až 100 za minutu, tj. svítí bílé (bílé) a červené je zhasnuto a opačně.

3.7 Balón třídy B3 nesmí být provozován v řízeném vzdušném prostoru, pokud obal balónu není zhotoven z materiálu nebo balón není vybaven zařízením, které zabezpečují odraz signálu pozemního radaru pracujícího v kmitočtovém pásmu od 200 do 2 700 MHz nebo pokud balón není vybaven jiným podobným zařízením, které umožní nepřetržité

sledování provozovatelem za hranicí dosahu pozemního radaru.

3.8 Volné balóny s užitečným zatížením vyžadují vždy povolení ÚCL.

4. Pravidla platná pro upoutané balóny bez pilota na palubě

V případě utržení balónu třídy B4 s užitečným zatížením nebo balónu B5 a B6 a selhání systému ukončení letu musí provozovatel balónu neprodleně informovat nejbližší stanoviště letových provozních služeb, případně organizaci Řízení letového provozu ČR, s.p. na telefonním čísle +420 220 374 386 nebo +420 220 374 393 a uvést místo a čas utržení balónu, jeho velikost, případně hmotnost a odhadnutý směr letu balónu.

4.1 Pravidla platná pro balóny třídy B4

- a) balón nesmí být plněn hořlavými a výbušnými plyny;
- b) balón s užitečným zatížením nesmí být provozován nad hustě osídleným prostorem;
- c) balón nesmí při provozu v ochranném pásmu letiště obsahovat materiály nebo předměty, které by v případě střetu s letadlem mohly způsobit poškození letadla;
- d) výška balónu nad úrovní zemského povrchu nesmí být větší než 45 m v místech se zástavbou a 30 m ve volné krajině s výjimkou provozu ve výšce nepřevyšující okolní budovy nebo překážky vzdálené maximálně 75 m (viz obr. 1).

4.2 Pravidla platná pro balóny třídy B5

- a) balón nesmí být plněn hořlavými a výbušnými plyny;
- b) balón s užitečným zatížením nesmí být provozován nad hustě osídleným prostorem;
- c) balón nesmí být provozován v ochranném pásmu letiště;
- d) výška balónu nad úrovní zemského povrchu nesmí být větší než 45 m v místech se zástavbou a 30 m ve volné krajině s výjimkou provozu ve výšce nepřevyšující okolní budovy nebo překážky vzdálené maximálně 75 m za předpokladu označení balónu dle požadavků na balón třídy B6 (viz obr. 1);
- e) balón nesmí být provozován mimo ochranná pásma letiště ve vzdálenosti menší než 5,5 km od vztažného bodu letiště (viz obr. 2) bez předchozí koordinace s provozovatelem příslušného letiště a bez nahlášení letecké informační službě v rozsahu stanoveném v ust. 2.7. Koordinace a nahlášení se nepožaduje v případě provozu ve výšce nepřevyšující okolní budovy nebo překážky vzdálené maximálně 75 m;

f) provoz balónu je zakázán při překročení mezní rychlosti větru udávané výrobcem nebo v ostatních případech stanovené osobou zodpovědnou za provoz tak, aby nedošlo k ohrožení dle ust. 2.1;

g) balón musí být vybaven zařízením, které při utržení balónu automaticky zajistí rychlé ukončení letu nebo musí být připoután dvěma nezávislými kotvicími lany uchycenými v nezávislých kotevních místech, přičemž v případě přetržení jednoho kotvícího lana musí být druhé lano včetně uchycení k balónu schopné udržet balón upoutaný až do mezní rychlosti větru uvedené pod písm. f) a balón musí být neprodleně stažen na zem. S výjimkou, kdy tak povolí ÚCL, se kotvení místo během doby letu nesmí pohybovat vůči zemi pomocí jakéhokoliv technického zařízení.

4.3 Pravidla platná pro balóny třídy B6

- a) balón nesmí být provozován v ochranném pásmu letiště bez souhlasu ÚCL;
- b) balón smí být provozován ve výšce nad úrovní zemského povrchu přesahující 45 m v místech se zástavbou nebo přesahující 30 m ve volné krajině, s výjimkou provozu ve výšce nepřevyšující okolní budovy nebo překážky vzdálené maximálně 75 m, pouze po nahlášení letecké informační službě a v CTR, TMA a ATZ navíc pouze po koordinaci s příslušným stanovištěm letových provozních služeb/AFIS nebo se stanovištěm poskytování informací známému provozu v rozsahu stanoveném v ust. 2.7 (viz obr. 1);
- c) balón nesmí být provozován mimo ochranná pásma letiště ve vzdálenosti menší než 5,5 km od vztažného bodu letiště (viz obr. 2) bez předchozí koordinace s provozovatelem příslušného letiště a bez nahlášení letecké informační službě v rozsahu stanoveném v ust. 2.7. Koordinace a nahlášení se nepožaduje v případě provozu ve výšce nepřevyšující okolní budovy nebo překážky vzdálené maximálně 75 m;
- d) balón smí být provozován pouze za přízemní dohlednosti minimálně 5 km a mimo oblačnost;
- e) provoz balónu je zakázán při překročení mezní rychlosti větru udávané výrobcem nebo v ostatních případech stanovené osobou zodpovědnou za provoz tak, aby nedošlo k ohrožení dle ust. 2.1;
- f) balón musí být vybaven zařízením, které při utržení balónu automaticky zajistí rychlé ukončení letu nebo musí být připoután dvěma nezávislými kotvicími lany uchycenými v nezávislých kotevních místech, přičemž v případě přetržení jednoho kotvícího lana musí být druhé lano včetně uchycení k balónu schopné udržet balón upoutaný až do mezní rychlosti větru uvedené pod písm. e) a balón musí být neprodleně stažen na zem. Při provozu

s osobami na palubě musí být splněny současně oba požadavky tohoto ustanovení;	100 m, počínaje košem nebo nejnižší částí balónu;
g) balón musí být označen v souladu s těmito požadavky: i) ve dne musí být kotvicí lano označeno praporky nebo stuhami o minimální ploše 0,9 m² umístěnými v intervalu maximálně 15 m, počínaje výškou 45 m nad povrchem země. Označení musí být oranžové barvy nebo kombinované ze dvou trojúhelníkových částí, jedné bílé a druhé oranžové nebo červené nebo musí být použity jiné výrazné barvy v případě, kdy uvedené barvy splývají s pozadím; ii) v noci musí být upoutaný balón vybaven dvojicí stálých světel červené a bílé barvy s vyzařováním v rozsahu 360°. Minimální intenzita v horizontální rovině musí být 20 kandel v případě bílého světla a 40 kandel v případě červeného. Bílé světlo musí být umístěno 5 m nad červeným světlem a 5 m pod košem nebo pod nejnižší částí balónu; iii) další skupina světel dle bodu ii) musí být při letu balónu v noci ve výšce 100 až 200 m nad zemí umístěna na kotvicím laně v polovině jeho délky, při letu balónu v noci ve výšce větší než 200 m nad zemí musí být skupiny světel umístěny s intervalem	iv) při letu upoutaného balónu v noci ve výšce přesahující 45 m nad zemí musí být na zemském povrchu viditelná skupina tří zábleskových světel s minimální svítivostí 20 kandel a frekvencí od 40 do 100 synchronních záblesků za minutu, uspořádaných následujícím způsobem: 1) v horizontální rovině ve vrcholech přibližně rovnostranného trojúhelníku o velikosti strany nejméně 25 m tak, aby trojúhelník obklopoval objekt na zemi, ke kterému je balón ukotven; a 2) jedna strana trojúhelníku musí být kolmá k horizontálnímu průmětu kotvicího lana a musí být ohraničena dvěma červenými světly a třetí světlo musí být zelené; h) pro provoz balónu bez pilota na palubě používaného k vyhlídkovým letům platí dodatečné požadavky specifikované ve směrnici „Postupy pro provoz upoutaných balónů bez posádky používané k vyhlídkovým letům“, dostupné též na internetové stránce ÚCL (www.ucl.cz).

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

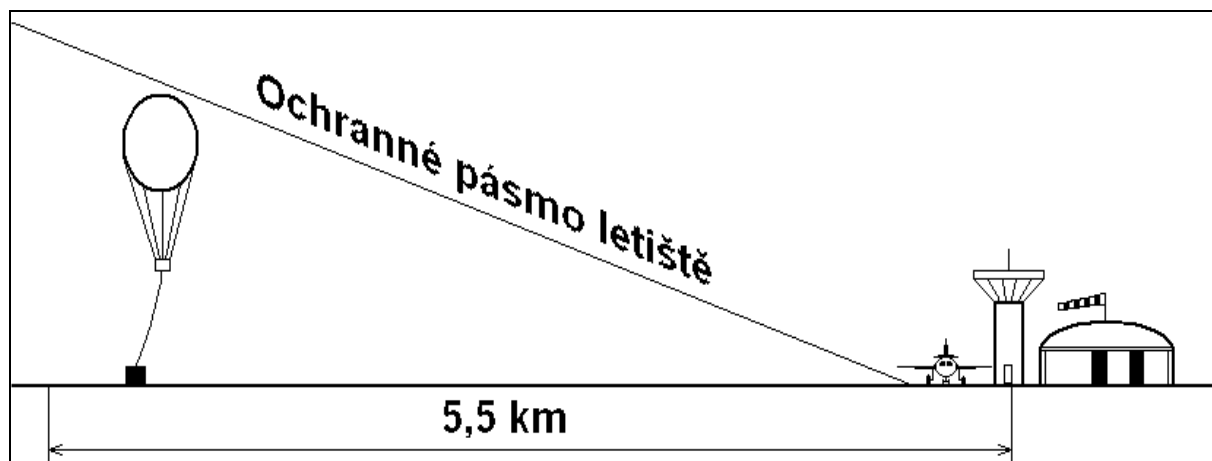
Tabulka 1 – Podmínky pro povolení k letu volného balónu bez pilota na palubě

třída	typ	užitečné zatížení	způsob vzletu	počet	lokalita	podmínka vzletu
B1	plynový	ne	jednotlivě	1 ks	kdekoliv	bez omezení
			hromadně - nesvázané	2-100 ks	kdekoliv	bez omezení
				101-1 000 ks	> 1,5 km od letiště	bez omezení
					< 1,5 km od letiště	koordinace s příslušným stanovištěm
				1 001-10 000 ks	mimo CTR/TMA/ATZ v CTR/TMA/ATZ	bez omezení povolení ÚCL
				>10 000 ks	kdekoliv	povolení ÚCL
			svazky	2-10 ks	kdekoliv	bez omezení
				11-100 ks	mimo CTR/TMA/ATZ v CTR/TMA/ATZ	bez omezení zákaz
				>100 ks	kdekoliv	povolení ÚCL
		ano	vždy			povolení ÚCL
	horkovzdušný	ne	jednotlivě	1 ks	> 1,5 km od letiště < 1,5 km od letiště	bez omezení zákaz
			hromadně - nesvázané	2-10 ks	> 1,5 km od letiště < 1,5 km od letiště	bez omezení zákaz
				11-100 ks	mimo CTR/TMA/ATZ	bez omezení
					v CTR/TMA/ATZ	koordinace s příslušným stanovištěm
				>100 ks	kdekoliv	povolení ÚCL
			svazky	> 1 ks	kdekoliv	zákaz
		ano	vždy			povolení ÚCL
B2	plynový	ne	jednotlivě	1 ks	kdekoliv	bez omezení
			hromadně - nesvázané	2-10 ks	> 1,5 km od letiště < 1,5 km od letiště	bez omezení koordinace s příslušným stanovištěm
				11-100 ks	mimo CTR/TMA/ATZ	bez omezení
					v CTR/TMA/ATZ	povolení ÚCL
				>100 ks	kdekoliv	povolení ÚCL
			svazky	2-10 ks	mimo CTR/TMA/ATZ v CTR/TMA/ATZ	bez omezení zákaz
				>10 ks	kdekoliv	povolení ÚCL
		ano	vždy			povolení ÚCL
	horkovzdušný	ne	jednotlivě	1 ks	> 1,5 km od letiště < 1,5 km od letiště	bez omezení zákaz
			hromadně - nesvázané	2-10 ks	mimo CTR/TMA/ATZ v CTR/TMA/ATZ	bez omezení koordinace s příslušným stanovištěm
				>10 ks	kdekoliv	povolení ÚCL
			svazky	> 1 ks	kdekoliv	zákaz
		ano	vždy			povolení ÚCL
B3	plynový	ne	jednotlivě	1 ks	kdekoliv	koordinace s příslušným stanovištěm
			hromadně - nesvázané	> 1 ks	kdekoliv	povolení ÚCL
			svazky	> 1 ks	kdekoliv	povolení ÚCL
		ano	vždy			povolení ÚCL
	horkovzdušný	ne	jednotlivě	1 ks	mimo CTR/TMA/ATZ v CTR/TMA/ATZ	koordinace s příslušným stanovištěm zákaz
			hromadně - nesvázané	2-10 ks	mimo CTR/TMA/ATZ v CTR/TMA/ATZ	koordinace s příslušným stanovištěm zákaz
				> 10 ks	kdekoliv	povolení ÚCL
			svazky	> 1 ks	kdekoliv	zákaz
		ano	vždy			povolení ÚCL

Obrázek 1



Obrázek 2



ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

ČR:

DOPLNĚK S – DOPLŇUJÍCÍ PODMÍNKY PRO LETY VFR V NOCI

(viz Hlava 4, ust. 4.3)

1. Rozdělení letů podle druhu činnosti

1.1 Lety VFR v noci se rozdělují na letištní lety a traťové lety. Za letištní lety jsou považovány lety v blízkosti letiště. Všechny ostatní lety VFR v noci jsou považovány za traťové lety.

Poznámka: Letadlo je v blízkosti letiště, když je na letištním okruhu, vstupuje do něj nebo jej opouští. Pro účely letů VFR v noci se za let v blízkosti letiště považuje let v CTR a ATZ.

2. Doplnující podmínky pro letištní lety

2.1 Na letištní lety VFR v noci prováděné z řízeného letiště musí provozovatel letadla nebo pilot předat údaje o letu příslušnému stanovišti ATS a tato činnost musí být s příslušným stanovištěm ATS předem dohodnuta.

2.2 Na letištní lety VFR v noci prováděné z neřízeného letiště musí provozovatel nebo pilot předložit plán činnosti stanovišti letištní letové informační služby (dále jen AFIS) nebo stanovišti poskytování informací známému provozu. V plánu činnosti se musí uvést počet a typ letadel, druh činnosti, upřesnění prostoru činnosti, max. hladina letu, čas zahájení a ukončení činnosti.

2.3 Při letištních letech VFR v noci prováděných z řízeného letiště, nebo z neřízeného letiště do řízeného vzdušného prostoru třídy C a D, musí být získáno letové povolení a letadlo musí být stále na spojení s příslušným stanovištěm ATC (viz ust. 4.3, písm. b) tohoto předpisu). Při letištních letech VFR v noci prováděných z neřízeného letiště, musí být letadlo stále na spojení se stanovištěm AFIS nebo se stanovištěm poskytování informací známému provozu nebo s příslušným stanovištěm ATC tam, kde let vstoupí do vzdušného prostoru třídy C nebo D, není-li při koordinaci mezi příslušnými stanovišti ATC/AFIS nebo se stanovištěm poskytování informací známému provozu dohodnuto jinak.

2.4 Na letištích, na kterých probíhají letištní lety VFR v noci, musí být až do ukončení všech letů poskytována služba ATC/AFIS nebo musí být zajištěno poskytování informací známému provozu.

2.5 Výsadkové lety v noci se plánují a provádějí v souladu s AIP ČR, část ENR 5.5.2.

3. Doplnující podmínky pro traťové lety

Poznámka: Za traťové lety jsou považovány všechny lety mimo lety v blízkosti letiště.

3.1 Pro vzlet a přistání při traťových letech musí být využívána pouze letiště schválená pro noční provoz. Vrtulníky pro leteckou zdravotnickou záchrannou službu mohou vzletat i přistávat mimo schválená letiště a heliporty za předpokladu, že jsou vybaveny v souladu s příslušnými provozními požadavky.

3.2 Při traťových letech VFR v noci musí být stanoveno náhradní letiště.

3.3 Při traťových letech musí mít letadlo navigační zásobu pohonných hmot a oleje jako při letu IFR.

3.4 Letadlo musí mít nejméně jedno radionavigační zařízení, které je v letadle pevně zastavěno, schváleno a které je v činnosti (ADF, VOR, GPS).

3.5 Na každý traťový let do prostoru třídy C a D musí být získáno letové povolení a letadlo musí být během letu v těchto prostorech na spojení s příslušným stanovištěm ATC (viz ust. 4.3, písm. b) tohoto předpisu).

3.6 Na letištích vzletu, přistání a na náhradním letišti musí být v době odletu nebo příletu letadla poskytována služba ATC/AFIS nebo musí být zajištěno poskytování informací známému provozu. Tyto služby nebo poskytování informací na takovýchto letištích mohou být ukončeny až po ukončení všech traťových letů.

4. Letiště

4.1 Všechna letiště schválená pro provádění letů VFR v noci jsou uvedena v příslušné publikaci Letecké informační služby (LIS).

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

ČR:

DOPLNĚK X – BEZPILOTNÍ SYSTÉMY

(Poznámka: viz Hlava 3, ust. 3.1.9 tohoto předpisu)

1. Definice

Výrazy použité v tomto doplňku mají následující význam:

Autonomní letadlo

Bezpilotní letadlo, které neumožňuje zásah pilota do řízení letu.

Bezpilotní letadlo (UA)

Letadlo určené k provozu bez pilota na palubě.

Poznámka: V mezinárodním kontextu se jedná o nadřazenou kategorii dálkově řízených letadel, autonomních letadel i modelů letadel; pro účely tohoto doplňku se bezpilotním letadlem rozumí všechna bezpilotní letadla kromě modelů letadel s maximální vzletovou hmotností nepřesahující 20 kg.

Bezpilotní systém (UAS)

Systém skládající se z bezpilotního letadla, řídicí stanice a jakéhokoli dalšího prvku nezbytného k umožnění letu, jako například komunikačního spojení a zařízení pro vypuštění a návrat. Bepilotních letadel, řídicích stanic nebo zařízení pro vypuštění a návrat může být v rámci bezpilotního systému více.

Model letadla

Letadlo, které není schopné nést člověka na palubě, je používáno pro soutěžní, sportovní nebo rekreační účely, není vybaveno žádným zařízením umožňujícím automatický let na zvolené místo, a které, v případě volného modelu, není dálkově řízeno jinak, než za účelem ukončení letu nebo které, v případě dálkově řízeného modelu, je po celou dobu letu pomocí vysílače přímo řízené pilotem v jeho vizuálním dohledu.

2. Rozsah působnosti

2.1 Tento doplněk stanovuje závazné národní požadavky na projektování, výrobu, údržbu, změny a provoz bezpilotních systémů splňujících kritéria přílohy II nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 v platném znění a je doporučeným postupem pro provoz modelů letadel s maximální vzletovou hmotností nepřesahující 20 kg.

2.2 Odchylně od ust. 2.1 se ust. 7, Prostory, použije i pro modely letadel s maximální vzletovou hmotností nepřesahující 20 kg.

Poznámka 1: Pravidla pro provoz volných balónů bez pilota na palubě se zátěží jsou uvedena v Hlavě 3

a dodatku 5 tohoto předpisu. Pravidla pro provoz volných balónů bez pilota na palubě bez zátěže a upoutaných balónů bez pilota na palubě jsou uvedena v doplňku R tohoto předpisu.

Poznámka 2: Maximální vzletovou hmotností bezpilotního letadla a/nebo modelu letadla se rozumí hmotnost včetně vybavení, provozních náplní, paliva a případného nákladu před zahájením vzletu nebo maximální vzletová hmotnost bezpilotního letadla schválená v rámci povolení k létání vydaného Úřadem pro civilní letectví (dále jen ÚCL), bylo-li toto povolení vydáno.

3. Bezpečnost

3.1 Let bezpilotního letadla smí být prováděn jen takovým způsobem, aby nedošlo k ohrožení bezpečnosti létání ve vzdušném prostoru, osob a majetku na zemi a životního prostředí.

3.2 Zákaz ohrožení bezpečnosti létání ve vzdušném prostoru se neuplatňuje vzájemně mezi modely letadel za předpokladu předchozí dohody zúčastněných pilotů a osob a přijetí přiměřených opatření proti ohrožení bezpečnosti ostatního letového provozu a na ochranu osob a majetku na zemi.

4. Dohled pilota

S výjimkou, kdy ÚCL povolí jinak, musí být bezpilotní letadlo provozováno v přímém dohledu pilota, tj. takovým způsobem a do takové vzdálenosti, aby:

- a) pilot během pojiždění a letu mohl udržovat trvalý vizuální kontakt s bezpilotním letadlem i bez vizuálních pomůcek jiných než brýle a kontaktní čočky na lékařský předpis; a
- b) pilot, nebo kromě pilota i poučená osoba, mohl sledovat a vyhodnocovat dohlednost, překážky a okolní letový provoz.

5. Odpovědnost

5.1 Za provedení bezpečného letu, včetně předletové přípravy a kontroly, je odpovědná osoba, která bezpilotní letadlo dálkově řídí (bez ohledu na úroveň automatizace systému řízení letu) nebo v případě modelu letadla s maximální vzletovou hmotností do 20 kg, který není dálkově říditelný, osoba, která jej vypustila do vzdušného prostoru (pro účely tohoto doplňku dále jen „pilot“).

5.2 Pilot odpovídá za to, že:

- a) bezpilotní systém bude používán pouze k účelu, ke kterému byl navržen a vyroben, případně, k němuž byl schválen ÚCL; a
- b) bude provozovat pouze bezpilotní systém, jehož způsob použití a technické parametry jsou v souladu s požadavky, které tento doplněk obsahuje, nestanoví-li ÚCL jinak.

5.3 Vlastník nebo provozovatel bezpilotního systému nebo pilot musí na žádost ÚCL umožnit provedení kontroly provozu a letové způsobilosti bezpilotního systému v rozsahu dle požadavku ÚCL.

5.4 Pilot musí zaznamenávat informace o letu do deníku letadla nebo rovnocenného dokumentu. Informace musí obsahovat datum letu, jméno pilota, označení letadla, místa vzletu a přistání, dobu letu a celkovou dobu letu, druh letové činnosti a potenciální události související s bezpečností letu.

5.5 Za zachování letové způsobilosti bezpilotního systému je odpovědný jeho vlastník.

5.6 Řízení bezpilotního letadla, jehož pilot podléhá evidenci ÚCL, nesmí být předáno osobě, která není evidována ÚCL:

- a) pro daný typ a modelovou řadu nebo dané označení bezpilotního letadla v případě využití k leteckým pracím a leteckým činnostem pro vlastní potřebu;
- b) pro danou kategorii (balón, vzducholoď, vrtulník, kluzák, letoun vrtulový, letoun proudový) v případě využití rekreačně-sportovního.

6. Ukončení letu

6.1 Bepilotní letadlo musí a model letadla s maximální vzletovou hmotností 0,91 kg až 20 kg by měl pilotovi umožnit za okolností, které by mohly vést k ohrožení dle ust. 3, zasáhnout do průběhu letu nebo let ukončit.

6.2 Pilot modelu letadla s maximální vzletovou hmotností menší než 0,91 kg, které není dálkově říditelné, by měl provést předletovou přípravu k zajištění bezpečného letu, spočívající zejména ve zhodnocení místních podmínek a v nastavení odpovídajícího charakteru a doby letu.

6.3 Bepilotní letadlo s maximální vzletovou hmotností větší než 0,91 kg musí být vybaveno vestavěným bezpečnostním systémem, který při poruše provede ukončení letu.

6.4 Použití automatických systémů řízení letu nezbavuje pilota odpovědnosti za bezpečné provedení celého letu.

7. Prostory

7.1 Nepovolí-li ÚCL jinak, smí být let bezpilotního letadla a/nebo modelu letadla prováděn jen v následujících prostorech:

- a) ve vzdušném prostoru třídy G (viz obrázek 1);

b) v letištní provozní zóně (ATZ) neřízeného letiště na základě splnění podmínek stanovených provozovatelem letiště a na základě koordinace s letištní letovou informační službou (dále jen AFIS), se stanovištěm poskytování informací známému provozu nebo s provozovatelem letiště, není-li AFIS nebo poskytování informací známému provozu zajištěno. Nad vzdušným prostorem třídy G lze v ATZ lety provádět jen pokud se poskytuje AFIS nebo je zajištěno poskytování informací známému provozu. Let bezpilotního letadla anebo modelu letadla s maximální vzletovou hmotností do 0,91 kg může být prováděn v ATZ i bez koordinace, avšak pouze do výšky 100 metrů nad zemí a mimo ochranná pásma daného letiště (viz obrázek 1);

c) v řízeném okrsku (CTR a MCTR) letiště do výšky 100 metrů nad zemí, s výjimkou povolení příslušného stanoviště řízení letového provozu a v horizontální vzdálenosti větší než 5 500 m od vztažného bodu řízeného letiště, s výjimkou, kdy tak povolí ÚCL nebo v případě leteckých prací a leteckých veřejných vystoupení na základě koordinace s příslušným stanovištěm řízení letového provozu a provozovatelem letiště. Let bezpilotního letadla a/nebo modelu letadla s maximální vzletovou hmotností do 0,91 kg může být prováděn v řízeném okrsku bez koordinace i v menší vzdálenosti od letiště, avšak pouze do výšky 100 metrů nad zemí a mimo ochranná pásma daného letiště (viz obrázek 2).

7.2 Při provozu bezpilotního letadla a/nebo modelu letadla v CTR a MCTR ve vzdálenosti větší než 5 500 m od vztažného bodu letiště a současně ve výšce nižší než 100 m nad zemí a při provozu bezpilotního letadla a/nebo modelu letadla s maximální vzletovou hmotností do 0,91 kg ve vzdálenosti menší než 5 500 m od vztažného bodu letiště, do výšky 100 metrů nad zemí a mimo ochranná pásma letiště se neuplatňují požadavky předpisu L 11 na získání letového povolení a na stále obousměrné spojení se stanovištěm řízení letového provozu a požadavky stanovené Leteckou informační příručkou ČR (AIP) na vybavení odpovídačem sekundárního radaru. Při provozu bezpilotního letadla a/nebo modelu letadla v CTR a MCTR ve vzdálenosti menší než 5 500 m od vztažného bodu letiště, kromě provozu bezpilotního letadla a/nebo modelu letadla s maximální vzletovou hmotností do 0,91 kg mimo ochranná pásma letiště, nebo ve výšce vyšší než 100 m nad zemí je rozhodnutí o použitelnosti v tomto ustanovení uvedených požadavků ponecháno na uvážení příslušného stanoviště řízení letového provozu.

7.3 Minimální výšky letu dle Hlavy 4, ust. 4.6 a doplňku O, ust. 2.3.3 tohoto předpisu se pro lety bezpilotních letadel a modelů letadel neuplatňují.

7.4 Provoz bezpilotního letadla a/nebo modelu letadla nesmí být prováděn v zakázaných, nebezpečných a jiným uživatelem aktivovaných omezených, rezervovaných a vyhrazených prostorech s výjimkou, kdy tak povolí ÚCL.

7.5 Žadatel o využití vzdušného prostoru postupuje v souladu s postupy uvedenými v AIP, část ENR 1.1.9.

7.6 Autonomní bezpilotní letadlo nesmí být provozováno ve společném vzdušném prostoru.

Poznámka: K předletové přípravě lze využít praktický mapový nástroj AisView Letecké informační služby (LIS) Řízení letového provozu ČR, s.p. na webových stránkách <http://lis.rlp.cz>.

8. Ochranná pásma

S výjimkou, kdy tak povolí ÚCL na základě předchozího souhlasu příslušného správního orgánu či oprávněné osoby, se let bezpilotního letadla nesmí provádět v ochranných pásmech stanovených příslušnými právními předpisy podél nadzemních dopravních staveb, tras nadzemních inženýrských sítí, tras nadzemních telekomunikačních sítí, uvnitř zvláště chráněných území, v okolí vodních zdrojů a objektů důležitých pro obranu státu. Nad těmito ochrannými pásmy smí být let prováděn pouze způsobem vylučujícím jejich narušení za běžných i mimořádných okolností.

9. Meteorologická minima

Let bezpilotního letadla smí být ve vzdušném prostoru třídy G prováděn jen vně oblaků a ve vzdušném prostoru jiné třídy jen v minimální vzdálenosti od oblaků 1 500 m horizontálně a 300 m vertikálně. Ustanovení 2.2.12, doplňku O tohoto předpisu se v případě bezpilotních letadel neuplatňuje.

10. Nebezpečný náklad

Bezpilotní letadlo nesmí být použito k přepravě nebezpečných látek nebo zařízení, která by mohla způsobit obecné ohrožení, kromě provozních náplní v množství přiměřeném účelu letu.

11. Shazování nákladu

Bezpilotní letadlo nesmí být použito ke shazování předmětů za letu, kromě leteckých veřejných vystoupení a soutěží, včetně příprav na ně, jsou-li přijata přiměřená opatření proti ohrožení dle ust 3.

12. Pohyb pilota

Bezpilotní letadlo nesmí být bez povolení ÚCL provozováno při současném pohybu pilota pomocí technického zařízení.

13. Letecká veřejná vystoupení

Letecká veřejná vystoupení (dále jen LVV) bezpilotních letadel podléhají souhlasu ÚCL. Požadavky na provozování LVV s výhradní účastí bezpilotních letadel, včetně modelů letadel s maximální vzletovou hmotností větší než 20 kg, stanovuje směrnice ÚCL CAA/S-SLS-015-n/2012. Podmínky pro LVV letadel s pilotem na palubě včetně účasti bezpilotních letadel stanovuje dokument ÚCL CAA-SLP-001-n/06.

14. Ostatní legislativa

Provoz bezpilotního letadla musí být v souladu s platnými právními předpisy jako např.: Zákon o nakládání s bezpečnostním materiálem č. 310/2006 Sb., Zákon o ochraně veřejného zdraví č. 258/2000 Sb., Zákon o chemických látkách a chemických přípravcích č. 356/2003 Sb., Zákon o odpadech č. 185/2001 Sb., Zákon o požární ochraně č. 133/1985 Sb., Zákon o vodách č. 245/2001 Sb., Zákon o životním prostředí č. 17/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů a v souladu se stanoviskem Úřadu pro ochranu osobních údajů č. 1/2013.

15. Pohon

K provozu bezpilotního letadla nesmí být použit pulzační nebo raketový motor, s výjimkou použití raketového pohonu pouze za účelem provedení vzletu.

16. Další podmínky pro provoz bezpilotního letadla

Při provozu bezpilotního letadla musí být dodrženy následující podmínky (pro přehlednost uvedené v Tabulce 1 níže, dále jen „tabulka“):

- bezpilotní letadlo podléhá evidenci ÚCL, jak vyplývá z řádku č. 1 tabulky;
- pilot bezpilotního letadla podléhá evidenci ÚCL, jak vyplývá z řádku č. 2 tabulky;
- podmínkou evidence pilota je prokázání základní schopnosti bezpečně řídit bezpilotní letadlo a požadovaného rozsahu teoretických znalostí, které stanoví ÚCL, jak vyplývá z řádku č. 3 tabulky;
- podmínkou provozu bezpilotního systému je povolení k létání vydané ÚCL, jak vyplývá z řádku č. 4 tabulky. Povolení k létání nahrazuje doklad o osvědčení letové způsobilosti a je dokladem o evidenci bezpilotního systému. Povolení k létání obsahuje seznam evidovaných pilotů a nahrazuje tak průkaz způsobilosti pilota;
- podmínkou provozování leteckých prací (LP) a leteckých činností pro vlastní potřebu (LČPVP) je povolení k provozování těchto činností vydané ÚCL, jak vyplývá z řádku č. 5 tabulky;
- bezpilotní letadlo musí být označeno ohnivzdorným identifikačním (ID) štítkem se jménem a telefonním číslem provozovatele a poznávací značkou, byla-li přidělena, jak vyplývá z řádku č. 6 tabulky;
- jak vyplývá z řádku č. 7 tabulky, bezpilotní letadlo se, s výjimkou kdy ÚCL povolí jinak, nesmí:
 - v průběhu vzletu a přistání přiblížit k jakékoliv osobě jiné než jeho pilot na horizontální vzdálenost menší než 50 m;
 - za letu přiblížit k jakékoliv osobě, prostředku nebo stavbě, které nejsou součástí předmětného provozu, na horizontální vzdálenost menší než 100 m;

iii) za letu přiblížit k jakémukoliv hustě osídlenému prostoru na horizontální vzdálenost menší než 150 m.	j) bezpilotní letadlo musí být vybaveno vestavěným bezpečnostním systémem („failsafe“ systém), který při selhání řídicího a kontrolního spoje provede ukončení letu, jak vyplývá z řádku č. 10 tabulky;
Minima uvedená pod body i) a ii) se nevztahují na osoby přímo zapojené do provozu bezpilotních systémů za předpokladu předchozí dohody zúčastněných pilotů a osob. V těchto případech musí být přijata přiměřená opatření proti ohrožení dle ust. 3.	k) žadatel o povolení k létání bezpilotního letadla k jiným, než rekreačně-sportovním účelům je povinen k žádosti doložit provozní příručku UAS, jak vyplývá z řádku č. 11 tabulky;
Bezpečnou vzdáleností v tabulce se rozumí taková horizontální vzdálenost, která i v případě nastalé nouzové situace vyloučí možnost ohrožení dle ust. 3.	l) události spojené s provozem bezpilotního letadla podléhají hlášení dle ust. 17 tohoto doplňku, jak vyplývá z řádku č. 12 tabulky.
h) minimální výše pojistné částky, na kterou musí být sjednáno individuální nebo hromadné pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem bezpilotního letadla (limit plnění) je uvedena v řádku č. 8 tabulky pro běžný provoz a LVV;	17. Hlášení událostí 17.1 Povinnost hlásit události spojené s bezpilotním letadlem se vztahuje na všechna bezpilotní letadla se schválenou konstrukcí a/nebo letadla s provozním povolením (viz Tabulka č. 1).
i) projektování, výroba a počáteční letové zkoušky musí být dozorovány ÚCL, případně ÚCL pověřenou osobou, dle stanovených postupů, jak vyplývá z řádku č. 9 tabulky;	<i>Poznámka: Pro účely ust. 17.1 se za událost považují letecká nehoda, incident nebo vážný incident (definice těchto pojmů viz předpis L 13).</i>
	17.2 Způsob hlášení událostí je stanoven v ust. 4.12 předpisu L 13.

Legenda k obrázkům 1 a 2:

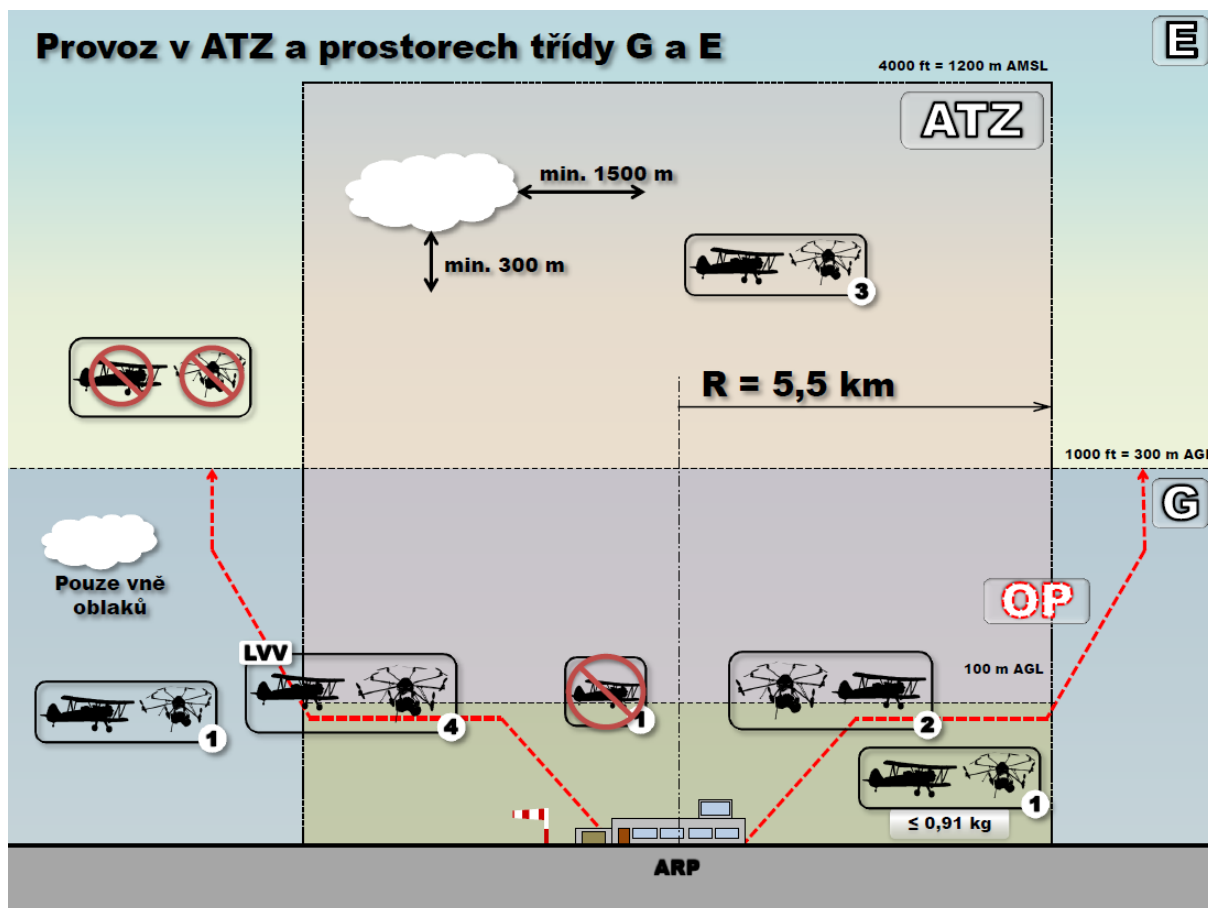
Modely letadel s maximální vzletovou hmotností do 20 kg



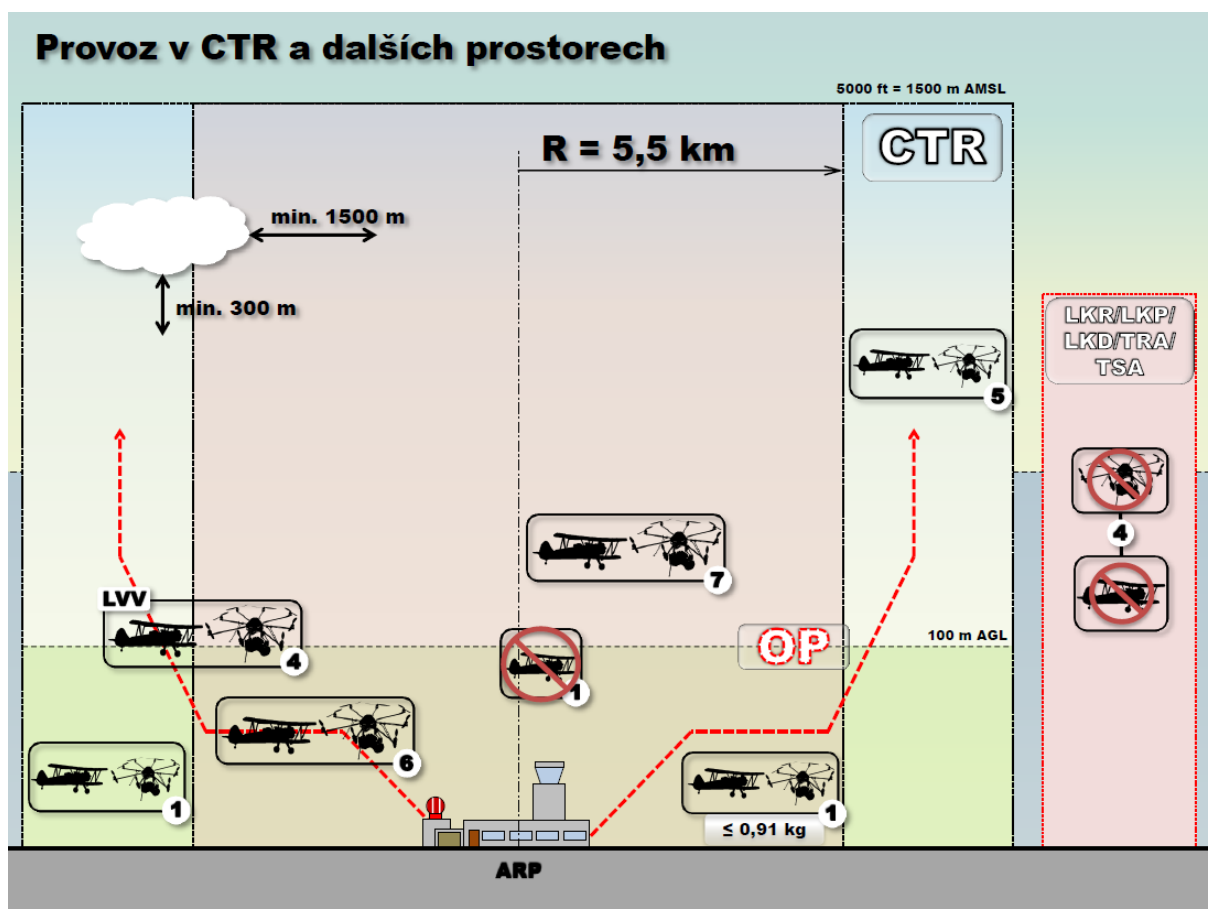
Bezpilotní letadla (tj. včetně modelů letadel s maximální vzletovou hmotností nad 20 kg)

CTR	Řízený okresek letiště	LKR	Omezený prostor
ATZ	Letištní provozní zóna neřízeného letiště	LKP	Zakázaný prostor
OP	Ochranná pásma letišť	LKD	Nebezpečný prostor
G / E	Označení třídy vzdušného prostoru	TSA	Dočasně vyhrazený prostor
ARP	Vztažný bod letiště	TRA	Dočasně vymezený prostor
AMSL	Nadmořská výška	AGL	Nad úrovní země

1	Lety bez koordinace
2	Splnění podmínek provozovatele letiště (PL) + koordinace s letištní informační službou (AFIS)
3	Splnění podmínek PL + koordinace s AFIS
4	Souhlas/povolení ÚCL
5	Letové povolení příslušného stanoviště řízení letového provozu (ŘLP). ŘLP může dále požadovat: stálé obousměrné spojení a odpovídač sekundárního radaru
6	Povolení ÚCL (nebo v případě leteckých prací (LP) koordinace s ŘLP + koordinace s PL). ŘLP může dále požadovat: stálé obousměrné spojení a odpovídač sekundárního radaru
7	Povolení ÚCL (nebo v případě LP koordinace s ŘLP + koordinace s PL) + letové povolení ŘLP. ŘLP může dále požadovat: stálé obousměrné spojení a odpovídač sekundárního radaru



Obrázek 1



Obrázek 2

Tabulka 1 (viz ust. 16)

ř.	maximální vzletová hmotnost	≤ 0,91 kg		> 0,91 kg a < 7 kg		7 – 20 kg		> 20 kg		bezpilotní letadlo provozované mimo dohled pilota
-	účel použití ----- požadavek	rekreačně sportovní	výdělečné, experimentální, výzkumné	rekreačně sportovní	výdělečné, experimentální, výzkumné	rekreačně sportovní	výdělečné, experimentální, výzkumné	rekreačně sportovní	výdělečné, experimentální, výzkumné	
1	evidence letadla	ne	ano	ne	ano	ne	ano	ano	ano	ano
2	evidence pilota	ne	ano	ne	ano	ne	ano	ano	ano	ano
3	praktický a teoretický test pilota	ne	ano	ne	ano	ne	ano	ano	ano	ano
4	povolení k létání	ne	ano	ne	ano	ne	ano	ano	ano	ano
5	povolení k provádění LP a LČPVP	nelze	ano	nelze	ano	nelze	ano	nelze	ano	nelze
6	označení UA: ID štítek / ID štítek + pozn. značka	ne / ne	ano / ano	ano / ne	ano / ano	ano / ne	ano / ano	ano / ne	ano / ano	ano / ano
7	min. ve vzdálenosti (m): vzlet, přistání / osoby, stavby / osídlený prostor	bezpečná	bezpečná	bezpečná	bezpečná	bezpečná, ale minimálně 50/100/150	bezpečná, ale minimálně 50/100/150	bezpečná, ale minimálně 50/100/150	bezpečná, ale minimálně 50/100/150	bezpečná, ale minimálně 50/100/150
8	pojištění: běžný provoz / LVV (mil. Kč)	ne / 0,25	dle nař. č. 785/2004 ¹	ne / 1	dle nař. č. 785/2004 ¹	ne / 3	dle nař. č. 785/2004 ¹	dle nař. č. 785/2004 ¹	dle nař. č. 785/2004 ¹	dle nař. č. 785/2004 ¹
9	dozor	ne	ne	ne	ne	ne	ne	ano	ano	ne
10	„failsafe“ systém	ne	ano	ano	ano	ano	ano	ano	ano	ano
11	provozní příručka UAS	ne	ano	ne	ano	ne	ano	ne	ano	ne
12	hlášení událostí	ne	ano	ne	ano	ne	ano	ano	ano	ano

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

¹ Nař. č. 785/2004 označuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 785/2004 o pojištění provozovatelů letadel