

GEN 1.7 ROZDÍLY OD ICAO STANDARDŮ, DOPORUČENÍ A POSTUPŮ

1.7.1 ANNEX 1 (deváté vydání) - Předpis o způsobilosti leteckého personálu civilního letectví ICAO PŘEDPIS

L 1 Předpis o způsobilosti leteckého personálu civilního letectví PŘEDPISY ČESKÉ REPUBLIKY (JAR FCL)

HLAVA 2 - PRŮKAZY ZPŮSOBILOSTI A KVALIFIKACE PRO PILOTY

2.1.9.2 Držitelé pilotního průkazu způsobilosti, který vykonává funkci druhého pilota letadla, u něhož se vyžaduje provoz s druhým pilotem, se započítává 50% letové doby ve funkci druhého pilota do celkové letové doby požadované pro vyšší stupeň pilotního průkazu způsobilosti.

ČR: Držitel pilotního průkazu způsobilosti pilota, vykonává-li funkci druhého pilota, má nárok na započtení veškeré doby ve funkci druhého pilota k získání celkové doby letu, požadované pro vyšší stupeň průkazu způsobilosti pilota.

2.1.10 Omezení rozsahu oprávnění pilotů, kteří dosáhli svých 60. narozenin.

2.1.10.1 Smluví stát, který vydal pilotní průkazy způsobilosti, nesmí dovolit jejich držitelům, aby vykonávali funkci velitele [...] v mezinárodní [...] letecké dopravě za úplatu nebo v pronájmu, [...] jestliže držitelé průkazů způsobilosti dosáhli svých 60. narozenin.

ČR: (a) Věk 60-64. Držitel průkazu způsobilosti pilota, který dosáhl věku 60 let, nesmí vykonávat funkci pilota letadla nasazovaného na lety obchodní letecké dopravy, vyjma:

- (1) Jako člen vícepilotní posádky a za předpokladu, že
- (2) Je jediným pilotem v letové posádce, který dosáhl věku 60 let.

(b) Věk 65. Držitel průkazu způsobilosti pilota, který dosáhl věku 65 let, nesmí vykonávat funkci pilota letadla nasazovaného na lety obchodní letecké dopravy.

Držitel průkazu způsobilosti leteckého navigátora a palubního inženýra z České republiky, který dosáhl věku 65 let, nesmí vykonávat žádnou letovou činnost v obchodní letecké dopravě.

HLAVA 4 - PRŮKAZY ZPŮSOBILOSTI A KVALIFIKACE LETECKÉHO POZEMNÍHO PERSONÁLU

4.3 Pro pracovníky, kteří nejsou držitelé průkazu způsobilosti řídicího letového provozu a poskytují službu ATC (jako výcvik na pracovišti) pod dohledem příslušně kvalifikovaného instruktora pro výcvik na stanovišti je zřízen nový typ licence.

4.4.1.1 Kvalifikace řídicího letového provozu musí zahrnovat následující kategorie:

- a) kvalifikace pro letištní řízení vizuální,
- b) kvalifikace pro letištní řízení přístrojové,
- c) kvalifikace pro přiblížovací řízení procedurální,
- d) kvalifikace pro přiblížovací řízení přehledové,
- e) kvalifikace pro oblastní řízení procedurální,

GEN 1.7 DIFFERENCES FROM ICAO STANDARDS, RECOMMENDED PRACTICES AND PROCEDURES

1.7.1 ANNEX 1 (9th edition) - Personnel Licensing ICAO REGULATIONS

L 1 Personnel Licensing CZECH REPUBLIC REGULATIONS (JAR FCL)

CHAPTER 2. LICENCES AND RATINGS FOR PILOTS

2.1.9.2 The holder of a pilot licence, when acting as a co-pilot of an aircraft required to be operated with a co-pilot, shall be entitled to be credited with not more than 50 per cent of the co-pilot flight time towards the total flight time required for a higher grade of pilot licence.

CR: The holder of a pilot licence, when acting as co-pilot, is entitled to be credited with all of the co-pilot flight time towards the total flight time required for a higher grade of pilot licence.

2.1.10 Curtailment of privileges of pilots, who have attained their 60th birthday.

2.1.10.1 A Contracting State, having issued pilot licences, shall not permit the holders thereof to act as a pilot-in-command in [...] international air transport operations for remuneration or hire if the licence holders have attained their 60th birthday.

CR: (a) Age 60-64. The holder of a pilot licence who has attained the age of 60 years shall not act as a pilot of an aircraft engaged in commercial air transport operations except:

- (1) as a member of multi-pilot crew and provided that,
- (2) such holder is the only pilot in the flight crew who has attained age 60.

(b) Age 65. The holder of a pilot licence who has attained the age of 65 years shall not act as a pilot of an aircraft engaged in commercial air transport operations.

The holder of a flight navigator and flight engineer licence from the Czech Republic who has attained the age of 65 years shall not act as a flight crew member of aircraft engaged in commercial air transport operations.

CHAPTER 4. LICENCING AND RATINGS FOR PERSONNEL OTHER THAN FLIGHT CREW MEMBERS

4.3 New type of licence (Student Air Traffic Controller Licence) is established for people who do not hold an Air Traffic Controller Licence and provide ATC service (as job training) under supervision of a suitably qualified on the job training instructor.

4.4.1.1 Following air traffic controllers ratings are used:

- a) aerodrome control visual,
- b) aerodrome control instrument,
- c) approach control procedural,
- d) approach control surveillance,
- e) area control procedural,

f) kvalifikace pro oblastní řízení přehledové.

Přesné radarové přiblížení má charakter doložky ke kvalifikaci pro přibližovací řízení přehledové.

4.4.2.2.1 Žadatel musí:

- a) úspěšně ukončit schválený výcvikový kurs;
- b) **ČR:** být držitelem průkazu způsobilosti řídicího letového provozu nebo řídicího letového provozu – žáka;
- c) úspěšně absolvovat pod dohledem příslušně kvalifikovaného řídicího letového provozu:
 - 1) kvalifikace pro letištní řízení: službu letištního řízení po dobu nejméně 90 hodin nebo jednoho měsíce, podle toho, co je delší, na pracovišti, pro které je kvalifikace žádána;
 - 2) kvalifikace pro přibližovací řízení procedurální, přibližovací řízení přehledové, oblastní řízení procedurální nebo oblastní řízení přehledové: službu řízení, pro kterou je kvalifikace žádána, po dobu nejméně 180 hodin nebo tří měsíců, podle toho, co je delším obdobím, na pracovišti, pro které je kvalifikace žádána;
- d) jestliže oprávnění kvalifikace pro řízení radarového přiblížení zahrnuje povinnosti provádění přiblížení pomocí přehledového radaru, zkušenosti musí zahrnovat nejméně 25 přiblížení s použitím přehledového radaru (PPI) na tom typu zařízení, který je používán na pracovišti, pro které je kvalifikace žádána, a za dohledu příslušně kvalifikovaného řídicího pro radarové přiblížení;
- e) jestliže oprávnění kvalifikace pro řízení radarového přiblížení zahrnuje povinnosti provádění přiblížení pomocí přesného přibližovacího radaru, zkušenosti musí zahrnovat nejméně 200 přesných přiblížení, z nichž ne více než 100 bude provedeno na radarovém simulátoru, schváleném pro tento účel Úřadem pro civilní letectví (ÚCL). Nejméně 50 z těchto přesných přiblížení musí být provedeno na pracovišti a na zařízení, pro které je kvalifikace žádána.

4.4.3.1 Za předpokladu splnění požadavků uvedených v bodech 1.2.5, 1.2.6 a 1.2.9, je držitel průkazu způsobilosti řídicího letového provozu, s potvrzenou jednou nebo více z níže uvedených kvalifikací, oprávněn:

- a) kvalifikace pro letištní řízení vizuální: poskytovat nebo dohlížet na poskytování letištní služby řízení za podmínek pro lety podle vidu na letišti, pro které je držitel průkazu způsobilosti kvalifikován;
- b) kvalifikace pro letištní řízení přehledové: poskytovat nebo dohlížet na poskytování letištní služby řízení na letišti, pro které je držitel průkazu způsobilosti kvalifikován;
- c) kvalifikace pro přibližovací řízení procedurální: poskytovat nebo dohlížet na poskytování přibližovací služby řízení pro jedno nebo více letišť, pro která je držitel průkazu kvalifikován, uvnitř vzdušného prostoru nebo jeho části, který(á) je pod pravomocí stanoviště, které poskytuje přibližovací službu řízení;
- d) kvalifikace pro přibližovací řízení přehledové: poskytovat nebo dohlížet na poskytování radarové přibližovací služby řízení s použitím radarového nebo jiného přehledového systému pro jedno nebo více letišť, pro něž je držitel průkazu způsobilosti kvalifikován, uvnitř vzdušného prostoru nebo jeho části, který(á) je pod pravomocí stanoviště, které poskytuje přibližovací službu řízení;

f) area control surveillance.

Precision approach radar is special endorsement to approach control surveillance rating.

4.4.2.2.1 The applicant for ratings shall have:

- a) satisfactorily completed an approved training course;
- b) **CR:** hold a Air Traffic Controller Licence or Student Air Traffic Controller Licence;
- c) provided satisfactorily, under the supervision of appropriately rated air traffic controller:
 - 1) aerodrome control ratings: an aerodrome control service, for a period of not less than 90 hours or one month, whichever is greater, at the unit for which the rating is sought; and
 - 2) approach control ratings and area control ratings: the control service for which the rating is sought, for a period of not less than 180 hours or three months, whichever is greater, at the unit for which the rating is sought;
- d) if the privileges of the approach radar control rating include surveillance radar approach duties, the experience shall include not less than 25 plan position indicator (PPI) approaches on the surveillance equipment of the type in use at the unit for which the rating is sought and under supervision of an appropriately rated approach radar controller;
- e) if the privileges of the approach radar control rating include precision approach radar duties, the experience shall include not less than 200 precision approaches of which no more than 100 shall have been carried out on a radar simulator approved for that purpose by the Civil Aviation Authority. Not less than 50 of those precision approaches shall have been carried out at the unit and on the equipment for which the rating is sought and under supervision of an appropriately rated approach radar controller.

4.4.3.1 Privileges of the holder of an air traffic controller licence endorsed with one or more of the under mentioned ratings are:

- a) aerodrome control visual rating: to provide or to supervise the provision of aerodrome control service under visual flights conditions for the aerodrome for which the licence holder is rated;
- b) aerodrome control instrument rating: to provide or to supervise the provision of aerodrome control service for the aerodrome for which the licence holder is rated;
- c) approach control procedural rating: to provide or to supervise the provision of approach control service for the aerodrome or aerodromes for which the licence holder is rated, within the airspace or portion thereof, under the jurisdiction of the unit providing approach control service;
- d) approach control surveillance rating: to provide and/or to supervise the provision of approach control service with the use of radar or other surveillance systems for the aerodrome or aerodromes for which the licence holder is rated, within the airspace or portion thereof, under the jurisdiction of the unit providing approach control service;

- 1) za předpokladu splnění ustanovení v 4.4.2.2.1 d), oprávnění bude zahrnovat i poskytování přibližovacích služeb pomocí přehledového radaru;
 - 2) za předpokladu splnění ustanovení v 4.4.2.2.1. e) oprávnění bude zahrnovat i provádění přiblížení pomocí přesného přibližovacího radaru;
- e) kvalifikace pro oblastní řízení procedurální: poskytovat a/nebo dohlížet na poskytování oblastní služby řízení uvnitř řízené oblasti, nebo její části, pro kterou je držitel průkazu způsobilosti kvalifikován;
- f) kvalifikace pro oblastní řízení přehledové: poskytovat a/nebo dohlížet na poskytování oblastní služby řízení za použití radaru uvnitř řízené oblasti, nebo její části, pro kterou je držitel průkazu způsobilosti kvalifikován.

4.4.3.3 K umožnění dozoru nad řídícími letového provozu ve výcviku se zřizuje nová kvalifikace instruktora výcviku na stanovišti pro příslušně kvalifikované řídící letového provozu, když poskytují provozní službu řízení letového provozu během výcviku na stanovišti.

- 1) subject to compliance with the relevant provisions, the privileges shall include the provision of surveillance radar approaches;
 - 2) subject to compliance with the relevant provisions, the privileges shall include the provision of provision approach radar approaches;
- e) area control procedural rating: to provide and/or supervise the provision of area control service within the control area or portion thereof, for which the licence holder is rated;
- f) area control surveillance: to provide and/or supervise the provision of area control service with the use of radar or other means of surveillance, within the control area or portion thereof, for which the licence holder is rated.

4.4.3.3 New type of qualification (On the Job Training Instructor Endorsement) is established for suitably qualified air traffic controllers to enable them to supervise student air traffic controllers, or trainee air traffic controllers, while they provide an operational air traffic control service during on the job training.

1.7.2 ANNEX 2 - Pravidla létání

L 2 - Pravidlá létání PŘEDPIS ČESKÉ REPUBLIKY

HLAVA 1

Letová poradní služba Neuplatňuje se

Letadlo
Zařízení schopné odvozovat sílu nesoucí jej v atmosféře z reakcí vzduchu, které nejsou reakcemi vůči zemskému povrchu.
Poznámka - Za letadlo se považuje podle Vyhlášky MDS č. 108/1997 Sb. ze dne 23.4.1997 i sportovní létající zařízení, vyjma sportovního padáku.
Výraz „letadlo“ používaný v kontextu předpisu může mít také význam pilot, velitel letadla, letadlo nebo let.

Letištní provozní zóna - ATZ
Letištní provozní zóna je vymezený vzdušný prostor kolem letiště, který slouží k ochraně letištního provozu. Letištní provozní zóna je zřízena kolem neřízeného letiště. Je vymezena kružnicí (nebo její částí) o poloměru 3NM (5,5km) od vztažného bodu letiště a nadmořskou výškou 4000 ft (1200 m). Zasahuje-li vertikálně nebo horizontálně do takto vymezeného prostoru řízený vzdušný prostor třídy C nebo D, nebo zakázaný prostor, tvoří hranice Letištní provozní zóny hranice těchto prostorů.

Minimální výška pro radarové vektorování
Nadmořská výška zajišťující vzdálenost nejméně 300 m (1000 ft) nad nejvyšší překážkou v okruhu 9 km (5 NM), stanovená pro radarové vektorování letů IFR.

Neřízené letiště
Letiště, na kterém se neposkytuje služba řízení letového provozu.

Pilot
Pilotem letadla se pro účel tohoto předpisu rozumí též uživatel sportovního létajícího zařízení (SLZ) s výjimkou sportovního padáku.

Poradní trať Není zavedeno

Poradní vzdušný prostor Není zavedeno

1.7.2 ANNEX 2 - Rules of the Air

L 2 - Rules of the Air CZECH REPUBLIC REGULATION

CHAPTER 1

Air traffic advisory service Not applied

Aircraft
Any machine that can derive support in the atmosphere from the reactions of the air other than the reactions of the air against the earth's surface.
Note - Except sporting parachute, the sporting flying equipment is considered as an aircraft according to Decree of the Ministry of Transport and Communications No. 108/1997 Coll., on 23. 4. 1997. Term "the aircraft" used in the context of the rules may also mean pilot, pilot in command, aircraft or flight.

Aerodrome Traffic Zone - ATZ
An airspace of defined dimensions established around an aerodrome for the protection of aerodrome traffic. Aerodrome Traffic Zone is established around an uncontrolled aerodrome. It is defined by the circle (or part of it) with a radius of 3 NM (5,5 km) from the reference point of the aerodrome and by the altitude of 4000 ft (1200 m). Where there is a controlled airspace class "C" or "D" or prohibited area vertically or horizontally passes into such determined area, Aerodrome Traffic Zone is bounded by these airspaces.

Radar vectoring minimum altitude
The altitude defined for radar vectoring of IFR flights, ensuring vertical distance at least 300 m (1000 ft) above the highest obstacle in the radius 9 km (5 NM).

Uncontrolled aerodrome
The aerodrome, where there is no air traffic service provided.

Pilot of the aircraft
For the purpose of the rules pilot of the aircraft is also user of sport flying equipment with exception of sport parachute.

Advisory route Not applied

Advisory airspace Not applied

HLAVA 3

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.*

3.1.8 Skupinové lety
viz ENR 1.

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 světel.

Poznámka - Pokud je světelná stop příčka umístěna na vyčkávacím místě příslušné dráhy, letadlo musí navíc pro vstup na dráhu obdržet povolení od letištní řídicí věže.

3.2.3.4 S výjimkou případu uvedeného v 3.2.3.5 všechna letadla:

- a) pohybující se po pohybové ploše letiště a vybavená protisrážkovými světly vyhovujícími požadavkům 3.2.3.2 c), nebo
- b) na pohybové ploše letiště a vybavená světly vyhovujícími požadavkům 3.2.3.2 d), musí mít taková světla rozsvícena i mimo dobu stanovenou v 3.2.3.2.

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

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 vyhnoutí se srážce,
- b) zařadit se do letištního provozního okruhu tvořeného ostatními letadly nebo se mu vyhnout,
- c) řídit se publikovanými postupy a v řízeném okruhu instrukcemi ATC.

Poznámka 1 - Viz 3.6.5.1

3.2.5.1 Letadlo, které přilétává na neřízené letiště nebo z něho odlétává, je povinno dodržet publikované parametry letištního provozního okruhu, pokud informace přijatá ze stanoviště poskytujícího Letištní letovou informační službu (AFIS) nestanoví jinak. V případě, že parametry letištního provozního okruhu nejsou známy, letadlo musí provádět všechny zatáčky doleva při přiblížení na přistání nebo po vzletu.

3.2.5.2 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 ;

CHAPTER 3

3.1.3 Cruising levels

Cruising levels at which a flight or a portion of a flight have to be conducted shall be expressed in terms of:

- a) Flight levels for flights at or above the lowest usable flight level or above transition altitude if transition altitude is applied;
- b) Altitudes for flights below the lowest usable flight level or at or below transition altitude if transition altitude is applied;

ČR:

- c) *Heights above the ground for enroute flights conducted at or below 300 m (1000 ft) above the ground.*

Note: *System of flight levels is specified in regulation L 8168.*

3.1.8 Formation flights
see ENR 1.

3.2.2.7.3 Taxiing aircraft on manoeuvring area shall stop and wait at all stop crossbar lights and may proceed when lights are switched off.

Note - If the crossbar light is located at the holding point of the appropriate runway, the aircraft has to receive, in addition, the line up clearance from the aerodrome control tower.

3.2.3.4 Except as provided by 3.2.3.5, all aircraft:

- a) operating on the movement area of an aerodrome and fitted with anti-collision lights to meet the requirement of 3.2.3.2 c), or
- b) on the movement area of an aerodrome and fitted with lights to meet the requirement of 3.2.3.2 d), shall display such lights also outside the period specified in 3.2.3.2.

Note - For towed aircraft this duty is replaced by flashing light of towing equipment.

3.2.5 Operation on and in the vicinity of an aerodrome

The aircraft operating on or in the vicinity of an aerodrome shall:

- a) observe other aerodrome traffic for the purpose of avoiding collision,
- b) join or avoid the traffic pattern formed by other aircraft in operation,
- c) conform with published procedures and within a control zone with ATC instructions.

Note 1 - See 3.6.5.1

3.2.5.1 The aircraft when arriving at an uncontrolled aerodrome or departing from such an aerodrome shall comply with the published pattern of aerodrome traffic circuit, unless given otherwise from the Aerodrome Flight Information Service (AFIS) unit. Where there is no pattern of an aerodrome traffic circuit known, an aircraft shall make all turns to the left when approaching for a landing or after taking off.

3.2.5.2 The aircraft when arriving at an uncontrolled aerodrome or departing from such an aerodrome shall use the runway as follows :

- a) within aerodrome operational hours:
 - i) according to information received from an AFIS unit ;

S výjimkou nouzové situace, pilot musí žádat stanoviště AFIS o souhlas použít jinou dráhu, nevyhovuje-li mu určená dráha v používání. Umožňují-li to okolnosti, pilot letadla v nouzi musí oznámit úmysl použít jinou dráhu, než je dráha v používání.

- b) mimo provozní dobu letiště :
- i) proti směru větru, pokud bezpečnost nebo konfigurace dráhy neurčují, že je preferován jiný směr ; a/nebo
 - ii) podle předcházející domluvy s provozovatelem letiště ; a/ nebo
 - iii) podle informací publikovaných v AIP ČR, Díl III.;

3.2.5.3 Letadlo, které je vybaveno radiostanicí musí na neřízeném letišti a v ATZ, bez ohledu na to, zda je poskytována Letištní letová informační služba (AFIS), 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 kluzáku na místě vzletu na dráze, hlásí jen připravenost ke vzletu.)

- v) místo opuštění letištního provozního okruhu ;
- vi) místo opuštění ATZ ;

- b) Přilétávající letadla
- i) letiště vzletu (není-li totožné s letištem přistání);
 - ii) polohu letadla před vstupem do ATZ;
 - iii) místo zamýšleného vstupu do letištního provozního okruhu
 - iv) polohu po větru;
 - v) polohu před poslední zatáčkou (base leg) ;

(Na požadavek stanoviště AFIS piloti vynechají hlášení poloh po větru a před poslední zatáčkou nebo hlásí jiné polohy. 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 a výstupu z ATZ; nebo
 - ii) vzdálenost, zeměpisný směr od letiště, trať a nadmořskou výšku, která má být letěna uvnitř ATZ.

*Poznámka: - * Ve výjimečných případech nemusí státní letadlo hlásit údaje uvedené pod bodem 3.2.5.3 c), když by tím pilot z důvodu rychlosti letu, složitosti pilotáže či uspořádání vzdušného prostoru*

Except an emergency, pilot shall ask an AFIS unit for the acceptance to use different runway, if he/she cannot comply with the indicated runway in use. If circumstances allow, pilot of the aircraft in emergency shall advise his/her intention to use other runway than runway in use.

- b) outside aerodrome operational hours:
- i) into the wind unless safety or runway configuration determines that a different direction is preferable ; and/or
 - ii) according to the previous coordination with the aerodrome operator ; and/or
 - iii) according to information published in AIP CR, Volume III.

3.2.5.3 The aircraft equipped with radio set when operating on an uncontrolled aerodrome and within an ATZ shall, whether or not an Aerodrome Flight Information Service (AFIS) is provided, report on relevant frequency assigned and published for an individual aerodrome its position, altitude and intended flight or ground activity in the way and within the scope listed below. Other aircraft operating on an uncontrolled aerodrome or within an ATZ, have to be listening to the appropriate frequency and shall use this information to avoid collisions. The aircraft shall report:

- a) Departing aircraft
- i) commencement of taxiing and activity after departure ;
 - ii) intention to cross or backtrack the runway (including inactive) ;
 - iii) entering the runway ;
 - iv) take-off ;

(Pilots of helicopters, departing from the stand and pilots of gliders on take-off position of the runway, report ready for departure only.)

- v) position of leaving the aerodrome traffic circuit ;
- vi) position of leaving an ATZ ;

- b) Arriving aircraft
- i) aerodrome of departure (if it is not the same as the aerodrome of destination) ;
 - ii) the position of the aircraft prior entering an ATZ ;
 - iii) intended position of entry to the aerodrome traffic circuit ;
 - iv) downwind position ;
 - v) base leg ;

(If requested by an AFIS unit pilots shall omit downwind and base leg position reports or shall report other positions. Downwind and base leg positions are not reported when an aircraft is making straight-in approach.)

- vi) final ;
- vii) missed approach (next circuit);
- viii) intention to cross or backtrack the runway (including inactive) ;
- ix) vacating the runway in the night, or if there is another known traffic on the final ;

- c) The aircraft transiting an ATZ*
- i) position and altitude of intended entry to an ATZ and exit from an ATZ; or
 - ii) distance, geographic direction from an aerodrome, track and altitude to be flown within an ATZ.

*Note: - * In exceptional cases a state aircraft need not report data listed in 3.2.5.3 c), when pilot due to speed of flight, difficulty of controlling the aircraft or division of the airspace should jeopardize*

ohrozil vlastní bezpečnost nebo neplnil povinnosti vůči stanovištím ATC, případně, když byla činnost projednána se stanovištěm AFIS. Povinnost pilota zabráňovat srážkám není tímto dotčena.

3.2.5.4 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 rovněž vyjádřena nadmořskou výškou podle nastavení výškoměru na regionální QNH.

3.2.5.5 Pilot letadla provádějící let v noci, letový výcvik k získání průkazu způsobilosti pilota letounů a vrtulníků v rámci místní letové činnosti, výsadky nebo navijákový vzlet na neřízeném letišti, smí provádět takovou činnost pouze v případě, že je poskytována Letištní letová informační služba. Ustanovení o letu v noci se nevztahuje na lety letecké záchranné služby a státních letadel.

3.2.5.6 Pilot letadla a/nebo osoba odpovědná za veřejné letecké vystoupení a/nebo leteckou soutěž na neřízeném letišti, smí provádět takovou činnost jen v případě, že je poskytována Letištní letová informační služba AFIS.

3.2.5.7 Pilot letadla, nevybaveného radiostanicí, který má v úmyslu přiletět na neřízené letiště nebo z něho odletět, je povinen předem zkoordinovat svůj přílet nebo odlet se stanovištěm AFIS nebo provozovatelem letiště.

3.2.5.8 Pilot letadla a/nebo odpovědná osoba, který má v úmyslu provádět místní činnost na neřízeném letišti, musí zkoordinovat takovou činnost se stanovištěm AFIS nebo provozovatelem letiště před jejím zahájením.

3.2.5.9 Pilot letadla a/nebo odpovědná osoba, který má v úmyslu provádět místní letovou činnost z jiného místa v ATZ nebo zasahující do ATZ, v provozní době letiště, musí dohodnout a zkoordinovat zamýšlenou činnost se stanovištěm AFIS nebo provozovatelem letiště před jejím zahájením, není-li stanoveno jinak v příslušné koordinační dohodě.

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 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 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 hlášených 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*

his/her own safety or default on duty towards ATC units or when this activity has been coordinated with AFIS unit. This has no influence on obligation of the pilot to prevent collisions.

3.2.5.4 Vertical position of the aircraft within an ATZ shall be expressed in terms of altitude according to aerodrome QNH. The aircraft arriving outside aerodrome operational hours uses regional QNH altimeter setting. Vertical position of the aircraft crossing an ATZ may also be expressed in terms of altitude according to regional QNH.

3.2.5.5 A pilot of the aircraft conducting night flight, flight training to obtain pilot licence for the airplanes and helicopters in the framework of local operations, airdrops or glider launch at an uncontrolled aerodrome is allowed to do so, only on condition that Aerodrome Flight Information Service (AFIS) is provided. Provision about night flights does not apply to rescue service flights and state aircraft.

3.2.5.6 A pilot of the aircraft and/or person in charge of an air show and/or air competition at an uncontrolled aerodrome is allowed to do so, only on condition that Aerodrome Flight Information Service (AFIS) is provided.

3.2.5.7 A pilot of the aircraft not equipped with radio set when intending to arrive at an uncontrolled aerodrome or depart from such an aerodrome, shall coordinate his/her arrival or departure with the AFIS unit or the aerodrome operator in advance.

3.2.5.8 A pilot of the aircraft and/or person in charge when intending to conduct local activity at an uncontrolled aerodrome shall coordinate such an operation with the AFIS unit or the aerodrome operator in advance.

3.2.5.9 A pilot of the aircraft and/or person in charge when intending to conduct a local flight operation from another site inside the ATZ or when penetrating the ATZ, within operational hours of an aerodrome, shall coordinate his/her intended activity with the AFIS unit or the aerodrome operator in advance, unless given otherwise in the appropriate letter of agreement.

CR:

3.6.5.2.1 *If in visual meteorological conditions, the aircraft shall:*

- a) *set transponder to Code 7600, continue to fly in visual meteorological conditions, land at the nearest suitable aerodrome and report its arrival by the most expeditious means to the appropriate air traffic service unit;*
- b) *if considered advisable, complete an IFR flight in accordance with 3.6.5.2.2.*

3.6.5.2.2 *If a controlled IFR flight flying with communication failure in IMC or when it is inadvisable to continue the flight in accordance with 3.6.5.2.1, the aircraft shall:*

- a) *set the transponder to Code 7600;*
- b) *maintain the last assigned speed and level or minimum flight altitude if higher, for a period of 7 minutes. The interval starts:*
 - 1) *if an aircraft flies on a route without compulsory reporting points or omission of position reporting was briefed:*
 - i) *at time when the last assigned level or minimum flight altitude is reached, or*
 - ii) *at time when transponder is set to Code 7600 whichever is later; or*

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 f), vyčká nad tímto zařízením až do zahájení klesání.*

f) *zahájí klesání z navigačního zařízení specifikovaného v e) v předpokládaném čase přiblížení (EAT) naposled přijatém a potvrzeném nebo co možná nejbliže, nebo jestliže EAT nebyl přijat a potvrzen, v předpokládaném čase přiletu (ETA) vyplývajícím z CPL nebo co možná nejbliže.*

g) *provede normální postup přiblížení podle přístrojů, který je specifikován pro určené navigační zařízení; a*

h) *přistane, jestliže je to možné, kdo 30 minut po předpokládaném čase přiletu (ETA), specifikovaném v 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 3.6.5.2.2.

Poznámka 3: Viz též 5.1.2

3.9 Minima VMC dohlednosti a vzdálenosti od oblačnosti

Minima VMC dohlednosti a vzdálenosti od oblačnosti jsou obsažena v tabulce 3-1 níže.

ČR:

2) *if an aircraft flies on a route with compulsory reporting points and omission of position reporting was not briefed:*

- i) *at time when the last assigned level or minimum flight altitude is reached, or*
- ii) *at previously reported calculation of pilot to compulsory reporting point, or*
- iii) *at time when position over compulsory reporting point is not reported*
whichever is later;

Note: 7 minutes interval has to make possible necessary actions for control and co-ordination of air traffic.

c) *thereafter maintain level and speed in accordance with FPL.*

Note: Due to changes of levels and speed, a filled FPL, which is a flight plan submitted by the pilot or an assigned representative to an ATS unit without any other changes, is used.

d) *if the flight is radar vectored or flying RNAV on a parallel route (offset) without specified clearance limit, rejoin the current flight plan route by fastest possible way no later than over the next significant point, taking into consideration the applicable minimum flight altitude.*

Note: In relation to changes of the route flown or time of commencement of descent for landing at an aerodrome, CPL, which contains all subsequent clearances including changes, if any, shall be used.

e) *proceed according to the CPL route to the appropriate designated radionavigation aid serving the destination aerodrome and, when required to ensure compliance with f) below, hold over this aid until commencement of descent .*

f) *commence descent from the navigation aid specified in e) at, or as close as possible to, the expected approach time (EAT) last received and acknowledged, or, if no EAT has been received and acknowledged, at, or as close as possible to, the estimated time of arrival (ETA) resulting from the CPL.*

g) *complete a normal instrument approach procedure as specified for the designated navigation aid; and*

h) *land, if possible, within 30 minutes after the estimated time of arrival specified (ETA) in f) or the last acknowledged expected approach time (EAT), whichever is later.*

Note 1: Pilots have to be aware that the aircraft may be out of secondary surveillance radar coverage.

Note 2: Providing of air traffic services to other traffic in given airspace is based on presumption that aircraft with communication failure will adhere to rules specified in 3.6.5.2.2.

Note 3: See also 5.1.2

3.9 VMC visibility and distance from cloud minima

VMC visibility and distance from cloud minima are contained in Table 3-1 below.

ČR:

Tabulka 3 - 1 (viz 4.1)

Table 3 - 1 (see 4.1)

Třída vzdušného prostoru / Airspace class	C, D, E	G
Letová dohlednost / Flight visibility	8 km v a nad/at and above FL 100 5 km pod/below FL 100	5 km *
Vzdálenost od oblaků / Distance from clouds	1500 m horizontálně/ horizontally 300 m (1000 ft) vertikálně/ vertically	Vně oblaků a za viditelnosti země Clear of clouds and in sight of the surface
<p>* a) lety při letové dohlednosti nižší než 5 km, ale ne nižší než 1500 m mohou být prováděny:</p> <p>1) při rychlostech, které při převládající dohlednosti poskytnou přiměřenou možnost včas spatřit jiný provoz nebo překážky v čase, který dovolí vyhnout se srážce s tím, že podíl číselné hodnoty indikované vzdušné rychlosti (km/h) a letové dohlednosti (km) nesmí být větší než 100,</p> <p>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.</p> <p>b) lety vrtulníků při letové dohlednosti nižší než 1500 m, ale ne nižší než 800 m, mohou být prováděny, jestliže manévrují rychlostí, která poskytne přiměřenou možnost včas spatřit jiný provoz nebo překážky v čase, který dovolí vyhnout se srážce.</p> <p>* a) flight at flight visibility less than 5000 m, but not less than 1500 m may be conducted:</p> <p>1) at speeds that, in prevailing visibility, will give adequate opportunity to observe other traffic or any obstacles in time to avoid collisions provided quotient of indicated air speed (km/h) and flight visibility (km) is not higher than 100.</p> <p>2) in circumstances in which the probability of encounters with other traffic would normally be low, e.g. in areas of low volume traffic and for aerial work at low levels</p> <p>b) flights of helicopters at visibility less than 1500 m, but not less than 800 m, may be conducted if manoeuvring at speed that will give adequate opportunity to observe other traffic or any obstacles in time allowing to avoid collision.</p>		

HLAVA 4

4.1.1 Zvláštní lety VFR se smí provádět pouze v řízeném okrsku, vně oblaků za stálé viditelnosti země při minimální přizemní i letové dohlednosti 1500 m (800 m pro vrtulníky).

4.3 Lety VFR mezi západem a východem slunce nebo v jiném časovém období mezi západem a východem slunce, které může stanovit příslušný úřad (Úřad pro civilní letectví), se musí provádět v souladu s podmínkami stanovenými tímto úřadem.

4.4 Povolení letů VFR

4.4.1 Pokud nebude schváleno příslušným úřadem (Úřadem pro civilní letectví) jinak, lety VFR se nesmí provádět:

- nad FL 195, s výjimkou jak je uvedeno v ustanoveních 4.4.2 níže;
- při transsonických a supersonických rychlostech.

4.4.2 Lety VFR nad FL 195

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

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

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

4.4.2.2 Lety VFR nad FL 285 musí být prováděny pouze uvnitř dočasně vyhrazeného nebo omezeného prostoru.

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

CHAPTER 4

4.1.1 Special VFR flights may be conducted in control zone only, clear of clouds in ground contact at minimum ground and flight visibility 1500 m (800 m for helicopters).

4.3 VFR flights between sunset and sunrise, or such other period between sunset and sunrise as may be prescribed by the appropriate authority (Civil Aviation Authority), shall be operated in accordance with conditions prescribed by such authority.

4.4 VFR flights approval

4.4.1 Unless otherwise authorized by the appropriate authority (Civil Aviation Authority), VFR flights shall not be operated:

- above FL 195, with the exception as stated in the provisions 4.4.2 below,
- at transsonic and supersonic speeds

4.4.2 VFR flights above FL 195

Remark: This provision does not apply to en-route VFR flights, which will not be permitted to operate above FL 195.

4.4.2.1 VFR flights above FL 195 up to and including FL 285 shall be operated:

- within temporary segregated area or restricted area, or
- in accordance with the authorisation and conditions issued by Air Navigation Services of the Czech Republic or directly by ACC Praha.

4.4.2.2 VFR flights above FL 285 shall be operated within temporary segregated area or restricted area only.

4.5 Additional procedures and conditions of the airspace use may be established together with the decision about allocation of temporary segregated area or restricted area.

ČR:

4.8 Lety VFR musí splňovat ust. 3.6:

- 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.

4.11 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

5.1.2 Minimální hladiny

S výjimkou, kdy je to nezbytné pro vzlet nebo přistání nebo pokud tak povolí příslušný úřad, 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 výška stanovena, musí být IFR let prováděn v hladině, která je nejméně 300 m (1000 ft) nad nejvyšší překážkou v okruhu 8 km (4,5 NM) od předpokládané polohy letadla.

DODATEK 1

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.

DODATEK 2

2.1 c) tísňový kmitočet 243 MHz není v ČR používán.

DODATEK 3

Tabulka cestovních hladin - bod b) se v ČR neuplatňuje.

DOPLNĚK N - Pravidla pro výsadkové lety

(Rezervováno)

DOPLNĚK O - Podmínky pro VFR lety při provádění leteckých prací, akrobatických letech, veřejných leteckých vystoupeních, leteckých soutěžích, leteckém výcviku a přezkušovacích letech.

(Rezervováno)

DOPLNĚK P - Pravidla letu pro kluzáky

(Rezervováno)

DOPLNĚK Q - Pravidla pro vlečení

(Rezervováno)

CR:

4.8 VFR flights shall follow 3.6 if they are:

- a) carried out in airspace class C and D.
- b) part of aerodrome traffic at controlled aerodromes, or
- c) carried out as special VFR flights.

4.11 The flights of VFR aircraft not equipped for IFR flights, or equipped for IFR flights, but the pilot has no IFR rating, shall be operated so that continuous visual ground contact has to be maintained. Flights above the clouds can be conducted provided that cloud coverage below the aircraft is less than 4/8 and the aircraft is able to navigate by visual reference.

CHAPTER 5

5.1.2 Minimum levels

Except when necessary for take off or landing, or except when specifically authorised by the appropriate authority, IFR flight shall be operated at a level, which is not below the minimum flight altitude established by state whose territory is overflown.

Where no such minimum flight altitude has been established, IFR flight shall be operated at a level which is at least 300 m (1000 ft) above the highest obstacle located within 8 km (4,5 NM) of the estimated position of the aircraft.

APPENDIX 1

4.2.9 Parachute jumpings at aerodrome

Four orange oblong areas composed in the shape of a cross with empty square in the middle indicate that parachute jumping at the aerodrome is being performed.

APPENDIX 2

2.1 c) emergency frequency 243 MHz is not applied in the C.R.

APPENDIX 3

Table of cruising levels - point b) is not applied in the C.R.

ATTACHMENT N- Rules for parachute jumping flights

(Reserved)

ATTACHMENT O - Conditions for VFR flights executing aerial works, acrobatic flights, public air shows, aviation competitions, training flights and examination flights.

(Reserved)

ATTACHMENT P - Rules of flight for gliders

(Reserved)

ATTACHMENT Q- Rules for towing

(Reserved)

1.7.3 ANNEX 3 - Meteorologie

L 3 - Meteorologie
PŘEDPIS ČESKÉ REPUBLIKY

HLAVA 7 (a Doplnky 6 a 9)

7.4.1 (6.2.1, 1.1 b) a 1.2 b)) Výstrahy a varovné signály na stíh větru nejsou vydávány.

Doplněk 3

4.3.5 Dráhová dohlednost pro místní pravidelné a mimořádné zprávy je určována na základě maximální intenzity (100 procent) dráhového osvětlení.

1.7.4 ANNEX 4 - Letecké mapy

L 4 - Letecké mapy
PŘEDPIS ČESKÉ REPUBLIKY

HLAVA 4

V ČR se v současné době ustanovení Hlavy 4 neuplatňují.

HLAVA 8

V ČR se v současné době ustanovení Hlavy 8 neuplatňují.

HLAVA 12

V ČR se v současné době ustanovení Hlavy 12 neuplatňují.

HLAVA 13, ustanovení 13.6.1(i)

V ČR se tento požadavek neuplatňuje.

HLAVA 14

V ČR se v současné době ustanovení Hlavy 14 neuplatňují.

HLAVA 16

V ČR se v současné době ustanovení Hlavy 16 neuplatňují.

HLAVA 18

V ČR se v současné době ustanovení Hlavy 18 neuplatňují.

HLAVA 19

V ČR se v současné době ustanovení Hlavy 19 neuplatňují.

1.7.5 ANNEX 5 - Předpis pro používání měřicích jednotek v letovém a pozemním provozu

L 5 - Předpis pro používání měřicích jednotek v letovém a pozemním provozu

NIL

1.7.3 ANNEX 3 - Meteorological Service for International Air Navigation

L 3 - Meteorological Service for International Air Navigation
CZECH REPUBLIC REGULATION

CHAPTER 7 (and Appendix 6 and 9)

7.4.1 (6.2.1, 1.1 b) a 1.2 b)) Wind shear warnings and alerts are not issued.

Appendix 3

4.3.5 RVR for local routine and special report is determined on the basis of maximum intensity (100 per cent) of the runway lighting.

1.7.4 ANNEX 4 - Aeronautical Charts

L 4 - Aeronautical Charts
CZECH REPUBLIC REGULATION

CHAPTER 4

In the Czech Republic provisions of Chapter 4 are not applied.

CHAPTER 8

In the Czech Republic provisions of Chapter 8 are not applied.

CHAPTER 12

In the Czech Republic provisions of Chapter 12 are not applied.

CHAPTER 13, paragraph 13.6.1 (i)

In the Czech Republic this provision is not applied.

CHAPTER 14

In the Czech Republic provisions of Chapter 14 are not applied.

CHAPTER 16

In the Czech Republic provisions of Chapter 16 are not applied.

CHAPTER 18

In the Czech Republic provisions of Chapter 18 are not applied.

CHAPTER 19

In the Czech Republic provisions of Chapter 19 are not applied.

1.7.5 ANNEX 5 - Units of Measurement To Be Used in Air and Ground Operations

L 5 - Units of Measurement To Be Used in Air and Ground Operations

NIL

**1.7.6 ANNEX 6 I (osmé vydání + Amendment 29) -
Provoz letadel ICAO PŘEDPIS**

**L 6/I - Provoz letadel
PŘEDPIS ČESKÉ REPUBLIKY**

STANDARDY:

Hlava 2 - Působnost

Národní požadavky ČR: Pro provoz letounů obchodní letecké dopravy platí předpis JAR-OPS 1 Obchodní letecká doprava (Letouny) a Příloha A/1 předpisu L6 I.

Pro provoz letadel obchodní letecké dopravy jiných než letounů a/ nebo vrtulníků a pro provoz letadel provozovateli oprávněnými k provozování leteckých prací jiných než vrtulníky platí použitelná ustanovení předpisu L 6 I.

Hlava 4 - Letový provoz

4.3.8.2 Zásoba kyslíku přetlakové letouny

Let, který má být vykonán letounem s přetlakovou kabinou, nesmí být zahájen, není-li v letounu pro případ ztráty přetlaku zásoba kyslíku, postačující pro zásobení všech členů posádky a cestujících, která odpovídá okolnostem zamýšleného letu po celou dobu, kdy atmosférický tlak v prostorách pro cestující a posádku by byl menší než 700 hPa. Kromě toho je-li letoun provozován ve výškách, v nichž je atmosférický tlak nižší než 376 hPa nebo je-li provozován ve výškách, kde je atmosférický tlak větší než 376 hPa, ale není-li schopen provést bezpečný sestup do výšek, v nichž je atmosférický tlak roven 620 hPa během čtyř minut, musí zásoba kyslíku zajistit dodávku kyslíku všem osobám v prostorách pro cestující po dobu nejméně 10 minut.

Národní požadavky ČR: Minimální požadavky na doplňkovou dodávku kyslíku, letouny s přetlakovou kabinou :

100% PAX nad 15 000 ft
30% PAX mezi 14 000 ft a 15 000 ft
10% PAX mezi 10 000 ft a 14 000 ft

To znamená, že u přetlakových letounů, kterých se ustanovení týká, doplňková dodávka kyslíku se nezajišťuje pro všechny cestující pod výškou 15 000 ft

4.9.2 Letoun nesmí být provozován ...

[...]

c) je maximální schválená konfigurace sedadel pro cestující větší než 9;

Národní požadavky ČR: Částečně pokryto. Omezení maximální schválené konfigurace sedadel je požadována pouze pro turbovrtulové letouny.

d) maximální schválená vzletová hmotnost přesahuje 5700 kg;

Národní požadavky ČR: Opatření není zavedeno

Hlava 5 - Provozní omezení dána výkony letounu

5.4 Doplňující požadavky pro provoz jednomotorových letounů s turbínovým pohonem v noci a/nebo v meteorologických podmínkách pro let podle přístrojů (IMC)

**1.7.6 ANNEX 6, Part I (eighth edition + Amendment 29) -
Operation of aircraft ICAO REGULATIONS**

**L 6/I - Operation of aircraft
CZECH REPUBLIC REGULATION**

STANDARDS:

Chapter 2 - Applicability

National requirements of the Czech Republic: For operations of commercial air transportation conducted by aeroplanes national regulation JAR-OPS 1 Commercial Air Transportation (Aeroplanes) and Appendix A/1 to national regulation L6 Part I are applicable.

For operations of commercial air transportation conducted by aircraft other than aeroplanes and/or helicopters and for operations of aerial works conducted by aircraft other than helicopters appropriate provisions of national regulation L6 Part I are applicable.

Chapter 4 - Flight Operations

4.3.8.2 Oxygen supply – pressurized aeroplane

A flight to be operated with a pressurized aeroplane shall not be commenced unless a sufficient quantity of stored breathing oxygen is carried to supply all the crew members and passengers, as is appropriate to the circumstances of the flight being undertaken, in the event of loss of pressurization, for any period that the atmospheric pressure in any compartment occupied by them would be less than 700 hPa. In addition, when an aeroplane is operated at flight altitudes at which the atmospheric pressure is less than 376 hPa, or which, if operated at flight altitudes at which the atmospheric pressure is more than 376 hPa and cannot descend safely within four minutes to a flight altitude at which the atmospheric pressure is equal to 620 hPa, there shall be no less than a 10-minute supply for the occupants of the passenger compartment.

National requirements of the Czech Republic: An operator shall not operate a pressurized aeroplane at pressure altitudes unless a sufficient quantity of stored breathing oxygen

100% PAX above 15 000 ft
30% PAX between 14 000 ft and 15 000 ft
10% PAX between 10 000 ft and 14 000 ft

It means, that in the case of pressurized aeroplanes and with regard to the oxygen supply, provision is not made for all passengers below 15 000 ft to receive oxygen.

4.9.2 An aeroplane shall not be operated under ...

[...]

c) the maximum approved passenger seating configuration is not more than nine;

National requirements of the Czech Republic: Partially covered. MAPSC limitation is only for turbo-props.

d) the maximum certificated take-off mass does not exceed 5 700 kg;

National requirements of the Czech Republic: Not covered

Chapter 5 - Aeroplane performance operating limitations

5.4 Additional requirements for operations of single-engine turbine-powered aeroplanes at night and/or in Instrument Meteorological Conditions (IMC)

Národní požadavky ČR: *Provozovatel nesmí provozovat jedmotorový letoun v noci nebo za podmínek IMC s výjimkou letů podle zvláštní pravidel letu za viditelnosti.*

National requirements of the Czech Republic: *An operator shall not operate a single-engine aeroplane at night or in Instrument Meteorological Conditions except under Special Visual Flight Rules.*

Hlava 6 - Přístroje, vybavení letounu a letová dokumentace

Chapter 6 - Aeroplane Instruments, Equipment and Flight Documents

6.3.1.5 Všechny letouny, jejichž individuální osvědčení letové způsobilosti je poprvé vydáno po 1. lednu 2005, s využitím přenosu komunikací po datových linkách, u nichž je požadován na palubě zapisovač zvuku v kabině posádky, musí zaznamenat na zapisovač letových údajů všechny komunikace po datových linkách do a z letounu. Minimální doba záznamu musí být totožná s dobou záznamu CVR a musí být korelovatelná s audio záznamem kabiny posádky.

Národní požadavky ČR: *Opatření není zavedeno, komunikace po datových linkách není přesně stanovena.*

6.3.1.5 All aeroplanes for which the individual certificate of airworthiness is first issued after 1 January 2005, which utilize data link communications and are required to carry a CVR, shall record on a flight recorder, all data link communications to and from the aeroplane. The minimum recording duration shall be equal to the duration of the CVR, and shall be correlated to the recorded cockpit audio.

National requirements of the Czech Republic: *Not required, data link communication not specified*

6.3.1.5.1 Od 1. ledna 2007 musí všechny letouny s využitím přenosu komunikací po datových linkách a s požadavkem vybavení zapisovačem zvuku v kabině posádky, zaznamenat na zapisovač letových údajů všechny komunikace po datových linkách do a z letounu. Minimální doba záznamu musí být totožná s dobou záznamu CVR a musí být korelovatelná s audio záznamem kabiny posádky.

Národní požadavky ČR: *Opatření není zavedeno, komunikace po datových linkách není přesně stanovena.*

6.3.1.5.1 From 1 January 2007, all aeroplanes which utilize data link communications and are required to carry a CVR shall record on a flight recorder, all data link communications to and from the aeroplane. The minimum recording duration shall be equal to the duration of the CVR, and shall be correlated to the recorded cockpit audio.

National requirements of the Czech Republic: *Not required, data link communication not specified*

6.3.1.5.2 Musí být zaznamenány přiměřené informace pro odvození obsahu zprávy přenosu komunikací po datových linkách a je-li to možné čas, kdy byla zpráva posádky zobrazena nebo posádkou generovaná zpráva odeslána.

Národní požadavky ČR: *Opatření není zavedeno, komunikace po datových linkách není přesně stanovena.*

6.3.1.5.2 Sufficient information to derive the content of the data link communications message and, whenever practical, the time the message was displayed to or generated by the crew shall be recorded.

National requirements of the Czech Republic: *Not required, data link communication not specified*

6.3.6 Zapisovače letových údajů letounů, kterým bylo poprvé vydáno individuální osvědčení letové způsobilosti po 1. lednu 2005 a později. Všechny letouny maximální schválené vzletové hmotnosti větší než 5 700 kg musí být vybaveny zapisovačem letových údajů Typu IA.

Národní požadavky ČR: *Požadavek na vybavení zapisovačem letových údajů Typu IA bez výjimek pouze pro letouny s MCTOM větší než 27 000 kg, kterým bylo vydáno první individuální osvědčení letové způsobilosti 1.4.1998 nebo později.*

6.3.6 Flight data recorders — aeroplanes for which the individual certificate of airworthiness is first issued after 1 January 2005. All aeroplanes of a maximum certificated take-off mass of over 5 700 kg shall be equipped with a Type IA FDR.

National requirements of the Czech Republic: *Only aeroplanes of a MCTOM over 27 000 kg for which the individual certificate of airworthiness is first issued on or after 1 April 1998 shall be equipped with a Type IA FDR without alleviations.*

6.3.9.3 Zapisovače zvuku v kabině posádky letadel maximální schválené vzletové hmotnosti větší než 5 700 kg, jejichž individuální osvědčení letové způsobilosti je poprvé vydáno po 1. lednu 2003, musí být schopny uchovat informace zaznamenané během posledních dvou hodin provozu.

Národní požadavky ČR: *Opatření není zavedeno*

6.3.9.3 A CVR, installed in aeroplanes of a maximum certificated take-off mass of over 5 700 kg for which the individual certificate of airworthiness is first issued after 1 January 2003, shall be capable of retaining the information recorded during at least the last two hours of its operation.

National requirements of the Czech Republic: *Not required*

6.4.2 Letouny musí být vybaveny pro řízené VFR lety v hladinách v souladu s ust. pro lety IFR.

Národní požadavky ČR: *Podle IFR musí být vybaveny letouny při letech VFR v noci.*

6.4.2 VFR flights which are operated as controlled flights shall be equipped in accordance with 6.9 (IFR).

National requirements of the Czech Republic: *In accordance with IFR shall be equipped VFR night flights.*

6.5.2.1 Pozemní letouny musí být vybaveny ...

[...]

b) jestliže přelétávají vodní plochu na trati ve vzdálenosti větší, než ze které mohou dosáhnout pobřeží klouzavým letem a jestliže se jedná o všechny ostatní pozemní letouny,

[...]

Národní požadavky ČR: *Opatření není zavedeno pro ust. b)*

6.5.2.1 Landplanes shall carry the equipment prescribed...

[...]

b) when flying en route over water beyond gliding distance from the shore, in the case of all other landplanes; and

[...]

National requirements of the Czech Republic: *Not required requirements in b)*

6.15.2 - 6.15.4

6.15.2 Všechny letouny s turbínovými motory, jejichž schválená maximální vzletová hmotnost je větší než 15 000 kg nebo jsou schváleny pro přepravu více než 30 cestujících, jejichž individuální osvědčení letové způsobilosti je poprvé vydáno v nebo po 1. lednu 2001, musí být vybaveny systémem signalizace nebezpečného přiblížení k zemi, který má funkci dopředného sledování a vyhýbání se terénu.

6.15.3 Od 1. ledna 2003 všechny letouny s turbínovými motory, jejichž schválená maximální vzletová hmotnost je větší než 15 000 kg nebo jsou schváleny pro přepravu více než 30 cestujících, musí být vybaveny systémem signalizace nebezpečného přiblížení k zemi, který má funkci dopředného sledování a vyhýbání se terénu.

6.15.4 Všechny letouny s turbínovými motory, jejichž schválená maximální vzletová hmotnost je větší než 5 700 kg nebo jsou schváleny pro přepravu více než 9 cestujících, jejichž individuální osvědčení letové způsobilosti je poprvé vydáno v nebo po 1. lednu 2004, musí být vybaveny systémem signalizace nebezpečného přiblížení k zemi, který má funkci dopředného sledování a vyhýbání se terénu.

Národní požadavky ČR: Systém signalizace nebezpečného přiblížení k zemi a systém výstrahy nebezpečné blízkosti terénu

(a) Provozovatel nesmí provozovat letoun s turbínovým pohonem o maximální schválené vzletové hmotnosti větší než 5700kg, nebo s konfigurací s maximálním schváleným počtem sedadel pro cestující větším než 9, pokud není vybaven systémem signalizace nebezpečného přiblížení k zemi vyjma letounů uvedených níže v (d)(2).

(b) Systém signalizace nebezpečného přiblížení k zemi musí pomoci zvukových signálů, které mohou být doplněny vizuálními signály, automaticky poskytovat letové posádce včasnou a rozlišující výstrahu před rychlostí klesání, blízkostí země, ztrátou výšky po vzletu nebo průletu, nesprávnou konfigurací pro přistání a odchylkou pod sestupovou rovinu.

(c) Provozovatel nesmí provozovat letoun s turbínovým pohonem o maximální schválené vzletové hmotnosti větší než 15 000kg, nebo s konfigurací s maximálním schváleným počtem sedadel pro cestující větším než 30:

(1) po 1. říjnu 2001 včetně, pro letouny kterým bylo vydáno první Osvědčení letové způsobilosti 1. října 2001 nebo později; nebo

(2) po 1. lednu 2005 včetně, pro letouny, kterým bylo vydáno první Osvědčení letové způsobilosti dříve než 1. října 2001;

pokud letoun není vybaven systémem signalizace nebezpečného přiblížení k zemi, který obsahuje funkci dopředného sledování a vyhýbání se terénu (systém výstrahy nebezpečné blízkosti terénu - TAWS)

(d) Provozovatel nesmí provozovat letoun s turbínovým pohonem o maximální schválené vzletové hmotnosti větší než 5 700kg, nejvýše však 15 000kg, nebo s konfigurací s maximálním schváleným počtem sedadel pro cestující větším než 9, ale ne více než 30:

(1) po 1. lednu 2003 včetně, pro letouny kterým bylo vydáno první Osvědčení letové způsobilosti 1. ledna 2003 nebo později; nebo

(2) po 1. říjnu 2001 včetně, pro letouny které ještě nejsou vybaveny systémem signalizace nebezpečného přiblížení k zemi;

pokud letoun není vybaven systémem signalizace nebezpečného

6.15.2 - 6.15.4

6.15.2 All turbine-engined aeroplanes of a maximum certificated take-off mass in excess of 15 000 kg or authorized to carry more than 30 passengers, for which the individual certificate of airworthiness is first issued on or after 1 January 2001, shall be equipped with a ground proximity warning system which has a forward looking terrain avoidance function.

6.15.3 From 1 January 2003, all turbine-engined aeroplanes of a maximum certificated takeoff mass in excess of 15 000 kg or authorized to carry more than 30 passengers shall be equipped with a ground proximity warning system which has a forward looking terrain avoidance function.

6.15.4 All turbine-engined aeroplanes of a maximum certificated take-off mass in excess over 5 700 kg or authorized to carry more than nine passengers, for which the individual certificate of airworthiness is first issued on or after 1 January 2004, shall be equipped with a ground proximity warning system which has a forward looking terrain avoidance function.

National requirements of the Czech Republic: Ground proximity warning system and terrain awareness warning system

(a) An operator shall not operate a turbine powered aeroplane having a maximum certificated take-off mass in excess of 5700kg or a maximum approved passenger seating configuration of more than 9 unless it is equipped with a ground proximity warning system, except for aeroplanes in (d)(2) below.

(b) The ground proximity warning system must automatically provide, by means of aural signals, which may be supplemented by visual signals, timely and distinctive warning to the flight crew of sink rate, ground proximity, altitude loss after take-off or go-around, incorrect landing configuration and downward glideslope deviation.

(c) An operator shall not operate a turbine powered aeroplane having a maximum certificated take-off mass in excess of 15 000kg or having a maximum approved seating configuration of more than 30 on or after:

(1) 1 October 2001 for aeroplanes first issued with a Certificate of Airworthiness on or after this date; or

(2) 1 January 2005 first issued with Certificate of Airworthiness before 1 October 2001;

unless it is equipped with a ground proximity warning system that includes a forward looking terrain avoidance function (Terrain Awareness and Warning System)

(d) An operator shall not operate a turbine powered aeroplane having a maximum certificated take-off mass in excess of 5 700 kg but not more than 15 000kg or maximum approved seating configuration of more than 9 but not more than 30 on or after:

(1) 1 January 2003 for aeroplanes first issued with a Certificate of Airworthiness on or after 1 January 2003; or

(2) 1 October 2001 for aeroplanes which are not already equipped with a ground proximity warning system;

unless it is equipped with a ground proximity warning system that

přiblížení k zemi, který obsahuje funkci dopředného sledování a vyhýbání se terénu (systém výstrahy nebezpečné blízkosti terénu - (TAWS).

(e) Systém výstrahy nebezpečné blízkosti terénu (TAWS) musí letové posádce automaticky zajistit, prostřednictvím zvukových a vizuálních signálů a displeje zobrazení terénu (Terrain Awareness Display), tak včasnou výstrahu, aby se předešlo řízenému letu do terénu, a dále zajistit dopředné sledování terénu a minimální výšky nad terénem (terrain clearance floor).

6.15.7 Od 1. ledna 2007 musí být všechny letouny s pístovými motory, jejichž maximální vzletová hmotnost je větší než 5 700 kg nebo jsou schváleny pro přepravu více než 9 cestujících, vybaveny systémem signalizace nebezpečného přiblížení k zemi, který poskytuje výstrahy podle ust. 6.15.9 a) a c), při nebezpečné výšce nad terénem a má funkci dopředného sledování a vyhýbání se terénu.

Národní požadavky ČR: Opatření není zavedeno

6.15.9 Systém signalizace nebezpečného přiblížení k zemi, pokud není stanoveno jinak, musí poskytovat výstrahu za těchto stavů:

- a) nadměrná rychlost klesání,
- b) nadměrná rychlost přiblížování k terénu,
- c) nadměrná ztráta výšky po vzletu nebo při průletu,
- d) nebezpečná výška nad terénem v jiné než přistávací konfiguraci
 - 1) podvozek nezajištěn ve vysunutě poloze,
 - 2) vzlakové klapky v jiné než přistávací poloze,
- e) nadměrné sklesání pod sestupovou dráhu.

Národní požadavky ČR: Opatření není zavedeno

Hlava 8 - Údržba letounů

8.2.3 Kopie změn a doplňků Příručky pro řízení údržby musí být ihned zaslány všem organizacím a osobám, kterým byla příručka vydána.

Národní požadavky ČR: Opatření není zavedeno

8.7.2.3 Kopie všech změn a doplňků Příručky postupů musí být ihned zaslány všem organizacím a osobám, kterým byla příručka vydána.

Národní požadavky ČR: Opatření není zavedeno

Hlava 9 - Letová posádka

9.1.2 Palubní radiotelegrafista (radiofonista)

V posádce musí být nejméně jeden člen s oprávněním obsluhovat radiové vysílací zařízení, jehož se má používat. Každý člen posádky, který obsluhuje radiové vysílací zařízení, musí mít oprávnění palubního radiotelegrafisty nebo radiofonisty.

Národní požadavky ČR: Opatření není zavedeno

9.1.4 Letecký navigátor

Při všech letech, kdy nemůže být piloty z jejich míst dostatečně prováděna navigace nezbytná pro bezpečné vedení letu, musí být v posádce nejméně jeden člen vlastnící průkaz způsobilosti leteckého navigátora, vydaný Úřadem.

Národní požadavky ČR: Opatření není zavedeno

includes a forward looking terrain avoidance function (Terrain Awareness and Warning System)

(e) The terrain awareness and warning system must automatically provide the flight crew, by means of visual and aural signals and a Terrain Awareness Display, with sufficient alerting time to prevent controlled flight into terrain events, and provided a forward looking capability and terrain clearance floor.

6.15.7 From 1 January 2007 all piston-engined aeroplanes of a maximum certificated take-off mass on excess of 5 700 kg or authorized to carry more than nine passengers shall be equipped with a ground proximity warning system which provides the warnings in 6.15.9 a) and c), warning of unsafe terrain clearance and a forward looking terrain avoidance function.

National requirements of the Czech Republic: Not required

6.15.9 A ground proximity warning system shall provide, unless otherwise specified herein, warnings of the following circumstances:

- a) excessive descent rate;
- b) excessive terrain closure rate;
- c) excessive altitude loss after take-off or go-around;
- d) unsafe terrain clearance while not in landing configuration;
 - 1) gear not locked down;
 - 2) flaps not in a landing position; and
- e) excessive descent below the instrument glide path.

National requirements of the Czech Republic: Not required

Chapter 8 - Aeroplane Maintenance

8.2.3 Copies of all amendments to the operator's maintenance control manual shall be furnished promptly to all organizations or persons to whom the manual has been issued.

National requirements of the Czech Republic: Not required

8.7.2.3 Copies of all amendments to the procedures manual shall be furnished promptly to all organizations or persons to whom the manual has been issued.

National requirements of the Czech Republic: Not required

Chapter 9 - Aeroplane Flight Crew

9.1.2 Radio operator

The flight crew shall include at least one member who holds a valid licence, issued or rendered valid by the State of Registry, authorizing operation of the type of radio transmitting equipment to be used.

National requirements of the Czech Republic: Not required

9.1.4 Flight navigator

The flight crew shall include at least one member who holds a flight navigator licence in all operations where, as determined by the State of the Operator, navigation necessary for the safe conduct of the flight cannot be adequately accomplished by the pilots from the pilot station.

National requirements of the Czech Republic: Not required

Hlava 13 - Bezpečnost

13.2.3 Ve všech letounech, které jsou vybaveny oddělovacími dveřmi pilotního prostoru podle odstavce 13.2.2 :

a) tyto dveře musí být uzavřeny a zamčeny od doby uzavření všech vnějších dveří po nástupu až do doby, než jsou jakékoli takové otevřeny pro výstup, s výjimkou je-li to nezbytné pro umožnění vstupu a výstupu oprávněných osob.

b) musí být poskytnuty prostředky umožňující z obou pilotních stanovišť monitorovat celý prostor dveří vně pilotního prostoru a identifikovat osoby vyžadující vstup a rozpoznat podezřelé chování nebo možnou hrozbu.

Národní požadavky ČR: Dveře uzavřeny před spuštěním motorů pro vzlet, až do vypnutí motorů po přistání

DOPORUČENÍ:

Hlava 3 - Všeobecná ustanovení

3.2.2 **Doporučení** - Od 1. ledna 2002 by měl provozovatel letounu s maximální certifikovanou vzletovou hmotností přesahující 20 000 kg, zavést a udržovat program analýz letových dat, jako součást prevence nehod a programu bezpečnosti letů.

Národní požadavky ČR: Opatření není zavedeno

Hlava 4 - Letový provoz

4.2.7.4 **Doporučení** - Provoz pro přiblížení podle přístrojů a přistání při dohlednosti nižší než 800 m by neměl být schválen pokud není poskytována informace RVR.

Národní požadavky ČR: Opatření není zavedeno

4.7.4 **Doporučení** – Stát provozovatele typu letounu s dvěma turbínovými pohonnými jednotkami který byl, před 25. březnem 1986, schválen a provozován na trati, kde doba letu při cestovní rychlosti jednomotorového letounu na přiměřené náhradní letiště na trati překročila prahový čas stanovený pro takový provoz v souladu s ust. 4.7.1, by měl věnovat pozornost povolení pro zachování takového provozu na této trati po tomto datu.

Národní požadavky ČR: Opatření není zavedeno

Hlava 6 - Přístroje, vybavení letounu a letová dokumentace

6.3.9.2 **Doporučení** - Zapisovače zvuku v kabině posádky letadel maximální schválené vzletové hmotnosti větší než 5 700 kg, jejichž individuální osvědčení letové způsobilosti je poprvé vydáno 1. ledna 1990, nebo později, by měly být schopny uchovat informace zaznamenané během posledních dvou hodin provozu.

Národní požadavky ČR: Opatření není zavedeno

6.7.3 **Doporučení** - Letouny s přetlakovými kabinami, které byly uvedeny do provozu po 1. červenci 1962, určené k provozu ve výškách, ve kterých je atmosférický tlak nižší než 376 hPa, musí být vybaveny zařízením poskytujícím pilotovi spolehlivou signalizaci každé nebezpečné ztráty přetlaku.

Národní požadavky ČR: Opatření není zavedeno

Chapter 13 - Security

13.2.3 In all aeroplanes which are equipped with a flight crew compartment door in accordance with paragraph 13.2.2:

a) this door shall be closed and locked from the time all external doors are closed following embarkation until any such door is opened for disembarkation, except when necessary to permit access and egress by authorized persons; and

b) means shall be provided for monitoring from either pilot's station the entire door area outside the flight crew compartment to identify persons requesting entry and to detect suspicious behaviour or potential threat.

National requirements of the Czech Republic: Closed prior to engine start for take-off until engine shut down after landing

RECOMMENDATIONS:

Chapter 3 - General

3.2.2 **Recommendation** - From 1 January 2002, an operator of an aeroplane of a certificated take-off mass in excess of 20 000 kg should establish and maintain a flight data analysis programme as part of its accident prevention and flight safety programme.

National requirements of the Czech Republic: Not required

Chapter 4 - Flight Operations

4.2.7.4 **Recommendation** - For instrument approach and landing operations, aerodrome operating minima below 800 m visibility should not be authorized unless RVR information is provided.

National requirements of the Czech Republic: Not required

4.7.4 **Recommendation** - The State of the Operator of an aeroplane type with two turbine power-units which, prior to 25 March 1986 was authorized and operating on a route where the flight time at single-engine cruise speed to an adequate en-route alternate aerodrome exceeded the threshold time established for such operations in accordance with 4.7.1 should give consideration to permitting such an operation to continue on that route after that date.

National requirements of the Czech Republic: Not required

Chapter 6 - Aeroplane Instruments, Equipment and Flight Documents

6.3.9.2 **Recommendation** - A CVR, installed in aeroplanes of a maximum certificated take-off mass of over 5 700 kg for which the individual certificate of airworthiness is first issued on or after 1 January 1990, should be capable of retaining the information recorded during at least the last two hours of its operation.

National requirements of the Czech Republic: Not required

6.7.3 **Recommendation** - Pressurized aeroplanes introduced into service before 1 July 1962 and intended to be operated at flight altitudes at which the atmospheric pressure is less than 376 hPa should be equipped with a device to provide positive warning to the pilot of any dangerous loss of pressurization.

National requirements of the Czech Republic: Not required

6.15.6 **Doporučení** - Všechny letouny s turbínovými motory, jejichž maximální schválená vzletová hmotnost je 5 700 kg nebo nižší a jsou schváleny pro přepravu více než 5, ale ne více než 9 cestujících, by měly být vybaveny systémem signalizace nebezpečného přiblížení k zemi, který poskytuje výstrahy podle ust. 6.15.9 a) a c), při nebezpečné výšce nad terémem a má funkci dopředného sledování a vyhýbání se terénu.

Národní požadavky ČR: Opatření není zavedeno

6.18.3 **Doporučení** - Všechny letouny by měly být vybaveny palubním protistrážkovým systémem (ACAS II).

Národní požadavky ČR: Opatření není zavedeno

6.21.1 **Doporučení** - Letouny s turbínovými motory – výstražný systém na stříh větru.

Národní požadavky ČR: Výstražný systém na stříh větru není výslovně požadován.

6.21.2 **Doporučení** - Výstražný systém na stříh větru musí být způsobilý poskytnout pilotovi včasnou zvukovou a vizuální výstrahu na stříh větru před letadlem a požadovanou informaci, která umožní pilotovi bezpečně zahájit a pokračovat v postupu nezdařeného přiblížení nebo provést přiblížení okruhem, nebo provést manévr úniku je-li to nezbytné. Systém by měl pilotovi poskytnout rovněž indikaci o dosažení limitů k povolenému automatickému přiblížení, je-li toto zařízení použito.

Národní požadavky ČR: Výstražný systém na stříh větru není výslovně požadován.

Hlava 9 - Letová posádka

9.4.5.2 **Doporučení** - Velitel letadla by měl:

b) pro provoz podle pravidel IFR, mít nalétáno alespoň 25 letových hodin podle pravidel IFR na třídě letounu, které mohou být tvořeny z části 50-ti letových hodin v pododstavci a);

c) pro provoz v noci, mít nalétáno alespoň 15 letových hodin v noci, které mohou být tvořeny z části 50-ti letových hodin v pododstavci a);

Národní požadavky ČR: Opatření není zavedeno

Hlava 10 - Referent letového provozu/dispečer letové dopravy

10.2 - 10.4 **Doporučení** - Referent letového provozu/dispečer letecké dopravy nesmí samostatně provádět dozor nad prováděním letů, jestliže: atd.

Národní požadavky ČR: Opatření není zavedeno

Hlava 11 - Příručky, doklady a záznamy

11.4.3 **Doporučení** - Popsaný palubní deník se musí uchovat tak, aby byly k dispozici úplné záznamy o vykonaných letech v posledních 6 měsících.

Národní požadavky ČR: Provozovatel je povinen zabezpečit aby palubní deník byl uchován 3 měsíce.

Hlava 13 - Bezpečnost

13.2.5 **Doporučení** - Ve všech letounech, které jsou vybaveny oddělovacími dveřmi pilotního prostoru podle odstavce 13.2.4 :

6.15.6 **Recommendation** - All turbine-engined aeroplanes of a maximum certificated take-off mass of 5 700 kg or less or authorized to carry more than five but not more than nine passengers should be equipped with a ground proximity warning system which provides the warnings in 6.15.9 a) and c), warning of unsafe terrain clearance and a forward looking terrain avoidance function.

National requirements of the Czech Republic: Not required

6.18.3 **Recommendation** - All aeroplanes should be equipped with an airborne collision avoidance system (ACAS II).

National requirements of the Czech Republic: Not required

6.21.1 **Recommendation** - Turbo-jet aeroplanes - forward-looking wind shear warning system

National requirements of the Czech Republic: Wind shear warning system not specifically required

6.21.2 **Recommendation** - A forward-looking wind shear warning system should be capable of providing the pilot with a timely aural and visual warning of wind shear ahead of the aircraft, and the information required to permit the pilot to safely commence and continue a missed approach or go-around or to execute an escape manoeuvre if necessary. The system should also provide an indication to the pilot when the limits specified for the certification of automatic landing equipment are being approached, when such equipment is in use.

National requirements of the Czech Republic: Wind shear warning system not specifically required

Chapter 9 - Aeroplane Flight Crew

9.4.5.2 **Recommendation** - The pilot-in-command should:

b) for operations under the IFR, have accumulated at least 25 hours flight time under the IFR on the class of aeroplane, which may form part of the 50 hours flight time in sub-paragraph a);

c) for operations at night, have accumulated at least 15 hours flight time at night, which may form part of the 50 hours flight time in sub-paragraph a);

National requirements of the Czech Republic: Not required

Chapter 10 - Flight Operations Officer/Flight Dispatcher

10.2 - 10.4 **Recommendation** - A flight operations officer/flight dispatcher should not be assigned to duty unless that officer has: etc.

National requirements of the Czech Republic: Not required

Chapter 11 - Manuals, Logs and Records

11.4.3 **Recommendation** - Completed journey log book should be retained to provide a continuous record of the last six months' operations.

National requirements of the Czech Republic: An operator shall preserve journey log for a period of three months.

Chapter 13. Security

13.2.5 **Recommendation** - In all aeroplanes which are equipped with a flight crew compartment door in accordance with 13.2.4: etc.

Národní požadavky ČR: Dveře uzavřeny před spouštěním motorů pro vzlet, až do vypnutí motorů po přistání

13.6.1 Různé - Doporučení

Pro místo nejméně nebezpečné k uložení bomby musí být zajištěny prostředky k tlumení a usměrnění výbuchu.

Národní požadavky ČR: Opatření není zavedeno

1.7.7 ANNEX 6 II (šesté vydání + Amendment 23) - Provoz letadel ICAO PŘEDPIS

L 6/II - Provoz letadel
PŘEDPIS ČESKÉ REPUBLIKY

STANDARDY:

Hlava 2 - Působnost

Národní požadavky ČR: Pro provoz letounů všeobecného letectví platí předpis L 6 II. Pro provoz letadel všeobecného letectví jiných než vrtulníků platí použitelná ustanovení předpisu L 6 II.

Hlava 6 - Přístroje a vybavení letounu

6.2.1 Všechny letouny při letech VFR musí být vybaveny:

[...]

b) přesnými palubními hodinami, udávajícími hodiny, minuty a sekundy

Národní požadavky ČR: Požadavek není požadován u letounů, provozovaných nad územím ČR, pro něž bylo osvědčení letové způsobilosti poprvé vydáno do 31.12.1997.

6.7 Všechny letouny při nočních letech

Národní požadavky ČR: Pro noční VFR lety se nepožaduje přístroj udávající v pilotním prostoru teplotu vnějšího vzduchu a zatáčkoměr s příčným sklonoměrem, ukazatel letové polohy (umělý horizont), ukazatel kurzu (směrový setrvačnický) nebo jejich kombinace nebo sdružené letové povolené systémy.

1.7.8 ANNEX 6 III (páté vydání + Amendment 10) - Provoz letadel ICAO PŘEDPIS

L 6/III - Provoz letadel
PŘEDPIS ČESKÉ REPUBLIKY

STANDARDY:

Oddíl I

Hlava 2 - Působnost

Národní požadavky ČR: Pro provoz vrtulníků obchodní letecké dopravy platí předpis JAR-OPS 3 Obchodní letecká doprava

National requirements of the Czech Republic: Closed prior to engine start for take-off until engine shut down after landing

13.6.1 Miscellaneous - Recommendation

Specialized means of attenuating and directing the blast should be provided for use at the least-risk bomb location

National requirements of the Czech Republic: Not required

1.7.7 ANNEX 6, Part II (sixth edition + Amendment 23) - Operation of aircraft ICAO REGULATIONS

L 6/II - Operation of aircraft
CZECH REPUBLIC REGULATION

STANDARDS:

Chapter 2 - Applicability

National requirements of the Czech Republic: For operations of general aviation conducted by aeroplanes national regulation L6 Part II apply. For operations of general aviation conducted by aircraft other than helicopters appropriate provisions of national regulation L6 Part II are applicable.

Chapter 6 - Aeroplane instruments and equipment

6.2.1 All aeroplanes when operated as VFR flights shall be equipped with:

[...]

b) an accurate timepiece indicating the time in hours, minutes and seconds;

National requirements of the Czech Republic: Requirement is not applied for aeroplanes operated above territory of the Czech Republic for which Certificate of Airworthiness was first issued before 31 December 1997.

6.7 All aeroplanes when operated at night

National requirements of the Czech Republic: For VFR night flights there are not required a means of indicating in the flight crew compartment the outside air temperature, a turn and slip indicator, an attitude indicator (artificial horizon), a heading indicator (directional gyroscope) or their combinations or integrated flight director systems.

1.7.8 ANNEX 6 Part III (fifth edition + Amendment 10) - Operation of aircraft ICAO REGULATIONS

L 6/III - Operation of aircraft
CZECH REPUBLIC REGULATION

STANDARDS:

Section I

Chapter 2 - Applicability

National requirements of the Czech Republic: For operations of commercial air transportation conducted by helicopters national

(Vrtulníky) a Příloha C/1 předpisu L6 III.

Pro provoz vrtulníků provozovateli oprávněnými k provozování leteckých prací platí použitelná ustanovení předpisu L 6 III.

Pro provoz vrtulníků všeobecného letectví platí použitelná ustanovení předpisu L 6 III.

regulation JAR-OPS 3 Commercial Air Transportation (Helicopters) and Appendix C/1 to national regulation L6 Part III are applicable.

For operations of aerial works conducted by helicopters appropriate provisions of national regulation L6 Part III are applicable.

For operations of general aviation conducted by helicopters national regulation L6 Part III are applicable.

Oddíl II

Hlava 2 - Letový provoz

2.3.8.2 Let, který má být vykonán vrtulníkem s přetlakovou kabinou, nesmí být zahájen, není-li ve vrtulníku pro případ ztráty přetlaku zásoba kyslíku, postačující pro zásobení všech členů posádky a cestujících, která odpovídá okolnostem zamýšleného letu po celou dobu, kdy atmosférický tlak v prostorách pro cestující a posádku by byl menší než 700 hPa. Kromě toho, je-li vrtulník provozován ve výškách, v nichž je atmosférický tlak větší než 376 hPa, ale není-li schopen provést bezpečný sestup do výšek, v nichž je atmosférický tlak roven 620 hPa během čtyř minut, musí zásoba kyslíku zajistit dodávku kyslíku všem osobám v prostorách pro cestující po dobu nejméně 10 minut.

Národní požadavky ČR: Nejsou stanoveny zvláštní požadavky pro vrtulníky s přetlakovou kabinou, vyhovění je zajištěno jiným způsobem.

Hlava 4 - Přístroje, vybavení vrtulníku a letová dokumentace

4.3.1.4.1 Používání zapisovačů letových údajů na fotografické filmy musí být ukončeno 1. ledna 2003.

Národní požadavky ČR: Od 1. ledna 2005

4.3.1.5 Všechny vrtulníky jejichž individuální Osvědčení letové způsobilosti je poprvé vydáno po 1. lednu 2005, s využitím přenosu komunikací po datových linkách a u nichž je požadován na palubě zapisovač zvuku v kabině posádky, musí zaznamenat na letový zapisovač všechny komunikace po datových linkách do a z vrtulníku. Minimální doba záznamu musí být totožná s dobou záznamu CVR a musí být korelovatelná s audio záznamem kabiny posádky.

Národní požadavky ČR: Opatření není zavedeno, komunikace po datových linkách není přesně stanovena.

4.3.1.5.1 Od 1. ledna 2007 musí všechny vrtulníky s využitím přenosu komunikací po datových linkách a s požadavkem vybavení zapisovačem zvuku v kabině posádky, zaznamenat na letový zapisovač všechny komunikace po datových linkách do a z vrtulníku. Minimální doba záznamu musí být totožná s dobou záznamu CVR a musí být korelovatelná s audio záznamem kabiny posádky.

Národní požadavky ČR: Opatření není zavedeno, komunikace po datových linkách není přesně stanovena.

4.3.1.5.2 Musí být zaznamenány přiměřené informace pro odvození obsahu zprávy přenosu komunikací po datových linkách a je-li to možné čas, kdy byla zpráva posádce zobrazena nebo posádkou generovaná zpráva odeslána.

Národní požadavky ČR: Opatření není zavedeno, komunikace po datových linkách není přesně stanovena.

4.3.2 Zapisovače letových údajů - doba záznamu

Section II

Chapter 2 - Flight operations

2.3.8.2 A flight to be operated with a pressurized helicopter shall not be commenced unless a sufficient quantity of stored breathing oxygen is carried to supply all the crew members and passengers, as is appropriate to the circumstances of the flight being undertaken, in the event of loss of pressurization, for any period that the atmospheric pressure in any compartment occupied by them would be less than 700 hPa. In addition, when the helicopter is operated at flight altitudes at which the atmospheric pressure is more than 376 hPa and cannot descend safely to a flight altitude at which the atmospheric pressure is equal to 620 hPa within four minutes, there shall be no less than a 10-minute supply for the occupants of the passenger compartment.

National requirements of the Czech Republic: Not specially specified requirement for pressurized helicopters, compliance is assured by other means.

Chapter 4 - Helicopter instruments, equipment, and flight documents

4.3.1.4.1 The use of photographic film FDRs shall be discontinued from 1 January 2003.

National requirements of the Czech Republic: From 1 January 2005

4.3.1.5 All helicopters for which the individual certificate of airworthiness is first issued after 1 January 2005, which utilize data link communications and are required to carry a CVR, shall record on a flight recorder, all data link communications to and from the helicopter. The minimum recording duration shall be equal to the duration of the CVR, and shall be correlated to the recorded cockpit audio.

National requirements of the Czech Republic: Not required, data link communication not specified

4.3.1.5.1 From 1 January 2007, all helicopters which utilize data link communications and are required to carry a CVR, shall record on a flight recorder, all data link communications to and from the helicopter. The minimum recording duration shall be equal to the duration of the CVR, and shall be correlated to the recorded cockpit audio.

National requirements of the Czech Republic: Not required, data link communication not specified

4.3.1.5.2 Sufficient information to derive the content of the data link communications message, and, whenever practical, the time the message was displayed to or generated by the crew shall be recorded.

National requirements of the Czech Republic: Not required, data link communication not specified

4.3.2 Flight data recorders duration

Zapísavače letových údajů typu IV a V musí být schopny uchovat informace, zaznamenané alespoň za posledních deset hodin své činnosti.

Národní požadavky ČR: Požadavky na uchování alespoň 5 resp. 8 hodin.

4.3.4.1 Zapísavače letových údajů – vrtulníky kterým bylo individuální osvědčení letové způsobilosti vydáno poprvé po 1. lednu 2005

Všechny vrtulníky maximální schválené vzletové hmotnosti větší než 3 180 kg musí být vybaveny zapísavačem letových údajů Typu IVA s dobou záznamu posledních 10 hodin.

Národní požadavky ČR: Požadavky na uchování alespoň 8 hodin

4.3.7.3 Zapísavače zvuku v kabině posádky vrtulníků, jejichž individuální osvědčení letové způsobilosti je poprvé vydáno po 1. lednu 2003, musí být schopny uchovat informace zaznamenané během posledních dvou hodin provozu.

Národní požadavky ČR: Uchování za poslední 1 hodinu.

4.4.2 Vrtulníky musí být vybaveny pro řízené VFR lety v hladinách v souladu s ust. 4.10.

Národní požadavky ČR: Pro lety VFR je vybavení pro let IFR požadováno pouze pro lety VFR v noci.

4.8.2 Jestliže vrtulník musí konat lety ve výškách, v nichž je atmosférický tlak nižší než 700 hPa a jestliže je vybaven zařízením dovolujícím udržet tlak v prostorech pro cestující a posádku vyšší než 700 hPa, musí být tento vrtulník vybaven zásobníky kyslíku a dýchacími přístroji, které zajistí požadované množství a dodávky kyslíku dle ust. 2.3.8.2.

Národní požadavky ČR: Nejsou stanoveny zvláštní požadavky pro vrtulníky s přetlakovou kabinou, vyhovění je zajištěno jiným způsobem

Hlava 6 - Údržba vrtulníku

6.2.3 Kopie změn a doplňků Příručky provozovatele pro řízení údržby musí být ihned zaslány všem organizacím a osobám, kterým byla příručka vydána.

Národní požadavky ČR: Opatření není zavedeno

DOPORUČENÍ:

Oddíl II

Hlava 2 - Letový provoz

2.4.6 Ochrana palubních průvodčů a cestujících ve vrtulníku s přetlakovou kabinou v případě ztráty přetlaku

Doporučení - Palubní průvodčí musí být chráněni tak, aby s velkou pravděpodobností neztratili vědomí při nouzovém sestupu po ztrátě přetlaku a musí mít k dispozici ochranné prostředky, které jim umožní poskytovat první pomoc cestujícím při ustáleném letu bezprostředně po nouzové situaci. Cestující musí být chráněni takovými prostředky nebo provozními postupy, které zajišťují přiměřenou možnost přežití účinků hypoxie v případě ztráty přetlaku.

Types IV and V FDRs shall be capable of retaining the information recorded during at least the last ten hours of their operation.

National requirements of the Czech Republic: Requirement for retaining at least for 5 resp. 8 hours.

4.3.4.1 Flight data recorders helicopters for which the individual certificate of airworthiness is first issued after 1 January 2005

All helicopters of a maximum certificated take-off mass of over 3 180 kg shall be equipped with a Type IVA FDR with a recording duration of at least 10 hours

National requirements of the Czech Republic: Requirement for retaining at least for 8 hours.

4.3.7.3 A CVR, installed in helicopters for which the individual certificate of airworthiness is first issued after 1 January 2003, shall be capable of retaining the information recorded during at least the last two hours of its operation.

National requirements of the Czech Republic: Retaining the last 1 hour.

4.4.2 VFR flights which are operated as controlled flights shall be equipped in accordance with 4.10.

National requirements of the Czech Republic: For VFR flights IFR equipment is required for VFR night flight only

4.8.2 A helicopter intended to be operated at flight altitudes at which the atmospheric pressure is less than 700 hPa but which is provided with means of maintaining pressures greater than 700 hPa in personnel compartments shall be provided with oxygen storage and dispensing apparatus capable of storing and dispensing the oxygen supplies required in 2.3.8.2.

National requirements of the Czech Republic: Not specially specified requirement for pressurized helicopters, compliance is assured by other means.

Chapter 6 - Helicopter maintenance

6.2.3 Copies of all amendments to the operator's maintenance control manual shall be furnished promptly to all organizations or persons to whom the manual has been issued.

National requirements of the Czech Republic: Not required

RECOMMENDATION:

Section II

Chapter 2, Flight operations

2.4.6 Safeguarding of cabin crew and passengers in pressurized aircraft in the event of loss of pressurization

Recommendation - Cabin crew should be safeguarded so as to ensure reasonable probability of their retaining consciousness during any emergency descent which may be necessary in the event of loss of pressurization and, in addition, they should have such means of protection as will enable them to administer first aid to passengers during stabilized flight following the emergency. Passengers should be safeguarded by such devices or operational procedures as will ensure reasonable probability of their surviving the effects of hypoxia in the event of loss of pressurization.

Národní požadavky ČR: Opatření není zavedeno

National requirements of the Czech Republic: Not required

Hlava 4 - Přístroje, vybavení vrtulníku a letová dokumentace

Chapter 4, Helicopter instruments, equipment, and flight documents

4.3.1.6 **Doporučení** - Všechny vrtulníky jejichž maximální schválená hmotnost je větší než 2 700 kg u nichž je požadováno vybavení letovým zapisovačem a zapisovačem zvuku v kabině posádky smí být alternativně vybaveny dvěma sdruženými zapisovači (FDR/CVR).

4.3.1.6 **Recommendation** - All helicopters of a maximum certificated take-off mass over 2 700 kg, required to be equipped with an FDR and/or a CVR, may alternatively be equipped with one combination recorder (FDR/CVR).

Národní požadavky ČR: Pro vrtulníky s hmotností nad 3 175 kg.

National requirements of the Czech Republic: For helicopters over 3 175 kg.

4.3.3.2 **Doporučení** - Všechny vrtulníky maximální schválené vzletové hmotnosti větší než 2 700 kg až do 7 000 kg včetně, by měly být vybaveny zapisovačem letových údajů Typu V.

4.3.3.2 **Recommendation** - All helicopters of a maximum certificated take-off mass of over 2 700 kg up to and including 7 000 kg should be equipped with a Type V FDR.

Národní požadavky ČR: Pro vrtulníky s hmotností nad 3 175 kg.

National requirements of the Czech Republic: For helicopters over 3 175 kg

4.3.7.2 **Doporučení** - Zapisovače zvuku v kabině posádky vrtulníků, jejichž individuální Osvědčení letové způsobilosti je poprvé vydáno 1. ledna 1990 nebo později, by měly být schopny uchovat informace zaznamenané nejméně během posledních dvou hodin provozu.

4.3.7.2 **Recommendation** - A CVR, installed in helicopters for which the individual certificate of airworthiness is first issued on or after 1 January 1990, should be capable of retaining the information recorded during at least the last two hours of its operation.

Národní požadavky ČR: Po 1. lednu 1990, uchování za poslední 1 hodinu.

National requirements of the Czech Republic: After 1 January 1990, retaining the last 1 hour.

4.5.2.7 **Doporučení** - Záchranné čluny, které nelze dálkově uvést do provozního stavu a které mají hmotnost přesahující 40 kg, musí být vybaveny pomocným mechanickým zařízením pro uvedení do provozního stavu.

4.5.2.7 **Recommendation** - Rafts which are not deployable by remote control and which have a mass of more than 40 kg should be equipped with some means of mechanically assisted deployment.

Národní požadavky ČR: Opatření není zavedeno

National requirements of the Czech Republic: Not required

4.5.2.8 **Doporučení** - Každý vrtulník jemuž bylo první individuální osvědčení letové způsobilosti vydáno před 1. lednem 1990 by měl splňovat ust. 4.5.2.6 a 4.5.2.7 ne později než 31. prosince 1992.

4.5.2.8 **Recommendation** - On any helicopter for which the individual certificate of airworthiness was first issued before 1 January 1991, the provisions of 4.5.2.6 and 4.5.2.7 should be complied with no later than 31 December 1992.

Národní požadavky ČR: Opatření není zavedeno

National requirements of the Czech Republic: Not required

Hlava 8 - Referent letového provozu/dispečer letové dopravy

Chapter 8 - Flight operations officer/flight dispatcher

8.2, 8.3, 8.4 **Doporučení** - Referent letového provozu/dispečer letecké dopravy nesmí samostatně provádět dozor nad prováděním letů, jestliže: atd.

8.2, 8.3, 8.4 **Recommendation** - A flight operations officer/flight dispatcher should not be assigned to duty unless that officer has: etc.

Národní požadavky ČR: Opatření není zavedeno

National requirements of the Czech Republic: Not required

Hlava 9 - Příručky, doklady a záznamy

Chapter 9 - Manuals, logs and records

9.4.2 **Doporučení** - Záznamy v palubním deníku se musí provádět průběžně, inkoustem nebo propisovací tužkou.

9.4.2 **Recommendation** - Entries in the journey log book should be made currently and in ink or indelible pencil

Národní požadavky ČR: Opatření není zvlášť stanoveno

National requirements of the Czech Republic: Not specially specified

9.4.3 **Doporučení** - Popsaný palubní deník se musí uschovat tak, aby byly k dispozici úplné záznamy o vykonaných letech v posledních 6 měsících.

9.4.3 **Recommendation** - Completed journey log books should be retained to provide a continuous record of the last six months' operations.

Národní požadavky ČR: Provozovatel je povinen zabezpečit aby palubní deník byl uchován 3 měsíce.

National requirements of the Czech Republic: An operator shall preserve journey log for a period of three months.

Oddíl III

Section III

Hlava 3 - Provozní omezení dána výkony vrtulníku

Chapter 3 - Helicopter performance operating limitations

3.4 **Doporučení** - Provoz vrtulníků 3. třídy výkonnosti z vyvýšených heliportů nebo helideků je možný pouze na základě souhlasu Úřadu.

3.4 **Recommendation** - Performance Class 3 helicopters should not be permitted to operate from elevated heliports or helidecks.

Národní požadavky ČR: Může být povolen na základě schválení Úřadu pro civilní letectví.

National requirements of the Czech Republic: Could be permitted after Civil Aviation Authority approval.

1.7.9 ANNEX 7 - Poznávací značky letadel

**L 7 - Poznávací značky letadel
PŘEDPIS ČESKÉ REPUBLIKY**

2. Klasifikace letadel
- 2.3 Opatření není v ČR zavedeno
- 2.8 Přidělení poznávací značky
- 2.8.1 Letecký rejstřík ČR přidělí poznávací značku civilnímu letadlu na základě žádosti.
- 2.8.2 V případě zapsání prvního letadla daného typu/verze (modelu) do leteckého rejstříku ČR, musí být se žádostí o přidělení poznávací značky, pokud tak nebylo zajištěno držitelem typového osvědčení nebo uznání typu, na náklady žadatele předložena průvodní technická dokumentace včetně zajištěné změnové služby. Průvodní technická dokumentace zahrnuje:
- Letovou příručku
 - Instrukce pro zachování letové způsobilosti
 - Ilustrovaný kusovník
 - Základní seznam minimálního vybavení (MMEL), pokud je vydán,
 - Seznam povolených odchylek na draku (CDL), pokud je vydán a
 - Příručku nakládání a vyvažování, pokud je vydána.
- 2.8.3 V případě zapsání prvního letadla daného typu/verze (modelu) typově osvědčeného podle předpisové základny v kategorii Transport, Commuter nebo Normal vybaveného jednou nebo více pohonnými turbínovými jednotkami do leteckého rejstříku ČR, musí být se žádostí o přidělení poznávací značky na náklady žadatele dále zajištěno typové školení inspektorů ÚCL, které se bude konat u výrobce nebo u jiné oprávněné organizace pro výcvik.
- 2.8.4 Před vydáním Osvědčení letové způsobilosti musí být letadlo zapsáno do leteckého rejstříku ČR. Toto ustanovení se netýká letů prováděných za účelem výrobních zkoušek sériově vyráběných letadel a pro vydání exportního osvědčení letové způsobilosti.

1.7.10 ANNEX 8 - Letová způsobilost letadel

**L 8 - Letová způsobilost letadel
PŘEDPIS ČESKÉ REPUBLIKY**

NIL

1.7.11 ANNEX 9 - Zjednodušení formalit

**L 9 - Zjednodušení formalit
PŘEDPIS ČESKÉ REPUBLIKY**

NIL

1.7.12 ANNEX 10 - Předpis o civilní letecké telekomunikační službě

L 10 - Předpis o civilní letecké telekomunikační službě

NIL

1.7.9 ANNEX 7 - Aircraft Nationality and Registration Marks

**L 7 - Aircraft Nationality and Registration Marks
CZECH REPUBLIC REGULATION**

2. Classification of Aircraft
- 2.3 Not applied in the CR
- 2.8 Nationality and registration mark allocation
- 2.8.1 Nationality and registration mark is allocated to civil aircraft by the Register of the Czech Republic on the basis of an application.
- 2.8.2 In case of entering the first aircraft of a given type/version (model) on the Register of the Czech Republic the supporting engineering documentation shall be submitted, unless provided by the Type Certificate or Type Acceptance Certificate holder, along with the application for the allocation of a nationality and registration mark at the applicant's expense, including amendment service provided. The supporting engineering documentation shall include:
- Flight Manual
 - Instructions for Continued Airworthiness
 - Illustrated Parts Catalogue
 - Master Minimum Equipment List (MMEL), where applicable
 - Configuration Deviation List (CDL), where applicable
 - Loading and Balancing Manual, where applicable
- 2.8.3 In case of entering the first aircraft of a given type/version (model) type certificated in accordance with the certification basis in Transport, Commuter or Normal category and equipped with one or more turbine power-units on the Register of the Czech Republic, the type training of the CAA CZ inspectors at the applicant's expense must be arranged along with the application for the allocation for a nationality and registration mark.
- 2.8.4 Prior to the issuance of a Certificate of Airworthiness the aircraft shall be entered on the Register of the Czech Republic. This provision does not apply to flights conducted for the purpose of production flight tests of the series manufactured aircraft and for the issuance of an Export Certificate of Airworthiness.

1.7.10 ANNEX 8 - Airworthiness of Aircraft

**L 8 - Airworthiness of Aircraft
CZECH REPUBLIC REGULATION**

NIL

1.7.11 ANNEX 9 - Facilitation

**L 9 - Facilitation
CZECH REPUBLIC REGULATION**

NIL

1.7.12 ANNEX 10 - Aeronautical Telecommunications

L 10 - Aeronautical Telecommunications

NIL

1.7.13 ANNEX 11 - Letové provozní služby**L 11 - Letové provozní služby
PŘEDPIS ČESKÉ REPUBLIKY****HLAVA 1****Letadlo**

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

Poznámka - Za letadlo je považováno i sportovní létající zařízení, vyjma sportovního padáku.

Letová poradní služba	Není zavedena
Poradní trať	Není zavedena
Poradní vzdušný prostor	Není zaveden

HLAVA 2

2.31.5 Vyhlášené zakázané, omezené nebo nebezpečné prostory musí mít co nejmenší rozměry a musí mít co nejjednodušší geometrické tvary pro usnadnění orientace všech dotčených subjektů. Horizontální hranice těchto prostorů musí být vymezena názvy míst, které jsou uvedeny v letecké mapě ICAO 1 : 500 000 nebo vyjádřeny zeměpisnými souřadnicemi s přesností na jednu vteřinu. Totéž platí pro případy, kdy jsou vyhlášeny jednotlivé zákazy nebo omezení letového provozu nebo výstrahy na činnost nebezpečnou pro letový provoz.

HLAVA 5

5.1.3 Dojde-li ke stavu nouze u letadla v době, kdy je řízené letištní řídicí věží nebo přibližovacím stanovištěm řízení, musí toto stanoviště ihned o tom uvědomit záchranné koordinační středisko, které okamžitě uvědomí oblastní středisko řízení letového provozu Praha nebo stanoviště poskytující letové provozní služby na nejbližším veřejném letišti, vyjma, kdy uvědomění záchranného koordinačního střediska nebo oblastního střediska řízení Praha nepožaduje, protože povaha nouze je taková, že by to bylo nadbytečné.

1.7.14 ANNEX 12 - Pátrání a záchrana v civilním letectví**L 12 - Pátrání a záchrana v civilním letectví**

NIL

1.7.15 ANNEX 13 - Předpis o odborném zjišťování příčin leteckých nehod a incidentů**L 13 - Předpis o odborném zjišťování příčin leteckých nehod a incidentů**

NIL

1.7.13 ANNEX 11 - Air Traffic Services**L 11 - Air Traffic Services
CZECH REPUBLIC REGULATION****CHAPTER 1****Aircraft**

Any machine that can derive support in the atmosphere from the reactions of the air other than the reactions of the air against the earth's surface.

Note - Except sport parachute, sport flying equipment is considered as an aircraft.

Flight advisory service	Not applied
Advisory route	Not applied
Advisory airspace	Not applied

CHAPTER 2

2.31.5 Declared prohibited, restricted or danger areas shall be as small as practicable and shall be defined by simple geometrical limits for facilitation of orientation of all stakeholders. Horizontal boundaries of these areas shall be defined by the name of places that are shown on aeronautical chart ICAO 1:500 000 or expressed by geographic coordinates with an accuracy of one second. The same applies to cases when individual prohibitions or restrictions of air traffic or warnings to activities dangerous to the air traffic are declared.

CHAPTER 5

5.1.3 In the event of a state of emergency arising to an aircraft while it is under the control of an aerodrome control tower or approach control unit, such unit shall notify immediately to rescue coordination centre which shall in turn notify area control centre Praha or ATS unit of nearest public aerodrome, except that notification of rescue coordination centre or area control centre Praha shall not be required when the nature of the emergency is such that the notification would be superfluous.

1.7.14 ANNEX 12 - Search and Rescue**L 12 - Search and Rescue**

NIL

1.7.15 ANNEX 13 - Aircraft Accident and Incident Investigation**L 13 - Aircraft Accident and Incident Investigation**

NIL

**1.7.16 ANNEX 14, SVAZEK I (šesté vydání) -
Navrhování a provoz letiště
PŘEDPIS ICAO**

**L 14 - Letiště
PŘEDPIS ČESKÉ REPUBLIKY**

HLAVA 1 - VŠEOBECNĚ

1.2.2 Ustanovení Předpisu L 14 musí být aplikována, pokud z kontextu výslovně nevyplývá něco jiného, na všechna veřejná letiště v souladu s požadavky článku 15 Úmluvy o mezinárodním civilním letectví. [...]

ČR: Ustanovení Předpisu L 14 musí být aplikována, pokud z kontextu výslovně nevyplývá něco jiného, na všechna letiště v souladu s požadavky článku 15 Úmluvy o mezinárodním civilním letectví. [...]

HLAVA 2 - ÚDAJE O LETIŠTÍCH

2.7.1 Na každém letišti musí být zřízeno jedno nebo více míst pro předletovou zkoušku výškoměru.

ČR: Na letišti kódového čísla 3 nebo 4 musí být zřízeno jedno nebo více míst pro předletovou zkoušku výškoměru.

2.9.3 K dosažení souladu s ust. 2.9.1 a 2.9.2 musí být prováděny prohlídky pohybové plochy denně, nejméně jedenkrát, kde kódové číslo je 1 nebo 2 a nejméně dvakrát, kde kódové číslo je 3 nebo 4.

ČR: K dosažení souladu s ust. 2.9.1 a 2.9.2 musí být prováděny prohlídky pohybové plochy denně, nejméně jedenkrát, kde kódové číslo je 1 nebo 2 a nejméně čtyřikrát, kde kódové číslo je 3 nebo 4.

2.9.3A Personál, který vyhodnocuje a hlásí stav povrchu RWY dle požadavků ust. 2.9.2 a 2.9.7 musí absolvovat výcvik a musí být způsobilý tak, aby splnil kritéria předepsaná ÚCL.

HLAVA 3 - FYZICKÉ VLASTNOSTI LETIŠŤ

3.5.3 Koncová bezpečnostní plocha musí přesahovat za konec pásu RWY minimálně do vzdálenosti 90 m, kde:

- kódové číslo je 3 nebo 4; a
- kódové číslo je 1 nebo 2 a RWY je přístrojová.

Minimální délka uvedená v tomto ustanovení může být zkrácena, pokud je zastavěn zádržný systém, v návaznosti na specifikaci návrhu systému a odsouhlasení Státu.

ČR: Koncová bezpečnostní plocha musí přesahovat za konec pásu RWY minimálně do vzdálenosti:

- a) 240 m tam, kde kódové číslo je 3 nebo 4;
- b) 120 m tam, kde kódové číslo je 1 nebo 2 a RWY je přístrojová;

V případě, že koncová bezpečnostní plocha nemůže dosahovat výše uvedených vzdáleností a vzdálenost tak musí být zkrácena, musí provozovatel letiště provést letecko-provozní studii k identifikaci nebezpečí a po jejím odsouhlasení ÚCL zavést přiměřená opatření ke snížení souvisejících rizik. Minimální délka uvedená v tomto ustanovení může být dále zkrácena, pokud je zastavěn zádržný systém, v návaznosti na specifikaci návrhu systému a odsouhlasení ÚCL.

**1.7.16 ANNEX 14, VOLUME I (Sixth Edition) -
Aerodrome Design and Operations
ICAO REGULATION**

**L 14 - Aerodrome
CZECH REPUBLIC REGULATION**

CHAPTER 1. GENERAL

1.2.2 The specifications, unless otherwise indicated in a particular context, shall apply to all aerodromes open to public use in accordance with the requirements of Article 15 of the Convention. [...]

CR: The specifications, unless otherwise indicated in a particular context, shall apply to all aerodromes in accordance with the requirements of Article 15 of the Convention. [...]

CHAPTER 2. AERODROME DATA

2.7.1 One or more pre-flight altimeter check locations shall be established for an aerodrome.

CR: One or more pre-flight altimeter check locations shall be established only for aerodromes of code number 3 or 4.

2.9.3 To facilitate compliance with 2.9.1 and 2.9.2, inspections of the movement area shall be carried out each day at least once where the code number is 1 or 2 and at least twice where the code number is 3 or 4.

CR: To facilitate compliance with 2.9.1 and 2.9.2, inspections of the movement area shall be carried out each day at least once where the code number is 1 or 2 and at least four where the code number is 3 or 4.

2.9.3A Staff that evaluates and reports the surface condition of the runway according 2.9.2 and 2.9.7 must be trained and must be qualified to satisfy requirements prescribed by the CAA.

CHAPTER 3. PHYSICAL CHARACTERISTICS

3.5.3 A runway end safety area shall extend from the end of a runway strip to a distance of at least 90 m where:

- the code number is 3 or 4; and
- the code number is 1 or 2 and the runway is an instrument one.

If an arresting system is installed, the above length may be reduced, based on the design specification of the system, subject to acceptance by the State.

CR: A runway end safety area shall extend from the end of a runway strip to a distance:

- a) 240 m where the code number is 3 or 4;
- b) 120 m where the code number is 1 or 2 and the runway is an instrument;

If a runway end safety area can not reach the above lengths and length must be reduced, the aerodrome operator must perform aeronautical study to identify risks and after its approval by CAA the aerodrome operator implement appropriate measures to reduce the associated risks. If an arresting system is installed, the above length may be further reduced, based on the design specification of the system, subject to acceptance by the CAA.

3.5.4 Koncová bezpečnostní plocha by měla, pokud je to možné, přesahovat za konec pásu RWY minimálně do vzdálenosti:

- 240 m tam, kde kódové číslo je 3 nebo 4; nebo kratší, kde je zastavěn zádržný systém;
- 120 m tam, kde kódové číslo je 1 nebo 2 a RWY je přístrojová; nebo kratší, kde je zastavěn zádržný systém;

- 30 m tam, kde kódové číslo je 1 nebo 2 a RWY je nepřístrojová

ČR: Bez ohledu na možnosti zkrácení délky koncové bezpečnostní plochy uvedené v ust. 3.5.3 musí koncová bezpečnostní plocha sahát od konce pásu RWY minimálně do vzdálenosti 90 m bez výjimky tam, kde je RWY přístrojová.

HLAVA 4 - OMEZENÍ A ODSTRANĚNÍ PŘEKÁŽEK

Tabulka 4-2 Délka překážkových ploch je 15 000 m, kde kódové číslo je 3 nebo 4.

ČR: Délka překážkových ploch tam, kde kódové číslo je 3 nebo 4 je:

- 15 000 m, kde RWY je přístrojová; a
- 3 000 m, kde RWY je nepřístrojová.

HLAVA 5 - VIZUÁLNÍ NAVIGAČNÍ PROSTŘEDKY

5.3.12.5 Osová návěstidla RWY musí být umístěna v ose RWY. V případě, že je není možno umístit v ose, mohou být návěstidla osazena rovnoměrně na jednu stranu od osy RWY ve vzdálenosti nejvýše 60 cm. Návěstidla [...] RVR 350 m

ČR: Osová návěstidla RWY musí být umístěna v ose RWY. V případě, že je není možno umístit v ose, mohou být návěstidla osazena rovnoměrně na jednu stranu od osy RWY ve vzdálenosti nejvýše 60 cm. Návěstidla [...] RVR 300 m

5.3.17.1 Osová návěstidla pojezdové dráhy musí být zřízena na pojezdové dráze pro výjezd z RWY, na pojezdové dráze, zařízení pro odmrazování a protinámrazové ošetření a na odbavovací ploše, které jsou určeny pro provoz za podmínek dráhové dohlednosti nižší než 350 m

ČR: Osová návěstidla pojezdové dráhy musí být zřízena na pojezdové dráze pro výjezd z RWY, na pojezdové dráze, zařízení pro odmrazování a protinámrazové ošetření a na odbavovací ploše, které jsou určeny pro provoz za podmínek dráhové dohlednosti nižší než 300 m

5.3.17.4 Osová návěstidla pojezdové dráhy musí být zřízena na RWY tvořící část standardní pojezdové trasy určené pro pojiždění za podmínek RVR menší než 350 m

ČR: Osová návěstidla pojezdové dráhy musí být zřízena na RWY tvořící část standardní pojezdové trasy určené pro pojiždění za podmínek RVR menší než 300 m

5.3.17.9 Osová návěstidla pojezdové dráhy musí vyhovovat údajům, uvedeným v:

- a) Doplněk 2, Obr. A2-12, A2-13 nebo A2-14 pro pojezdové dráhy určené pro používání za podmínek RVR pro hodnoty nižší než 350 m;
- a

[...]

3.5.4 A runway end safety area should, as far as practicable, extend from the end of a runway strip to a distance of at least:

- 240 m where the code number is 3 or 4; or a reduced length when an arresting system is installed;
- 120 m where the code number is 1 or 2 and the runway is an instrument one; or a reduced length when an arresting system is installed; and

- 30 m where the code number is 1 or 2 and the runway is a non-instrument one.

CR: Regardless of the possibility of reduce length of runway end safety area specified in 3.5.3, a runway end safety area must extend from the end of a runway strip to a distance of at least 90 m without exception, where the runway is an instrument.

CHAPTER 4. OBSTACLE RESTRICTION AND REMOVAL

Table 4-2 Length of obstacle limitation surfaces is 15 000 m where the code number is 3 or 4.

CR: Length of obstacle limitation surfaces where the code number is 3 or 4 is:

- 15 000 m, where the runway is an instrument; and
- 3 000 m, where the runway is a non-instrument.

CHAPTER 5. VISUAL AIDS FOR NAVIGATION

5.3.12.5 Runway centre line lights shall be located along the centre line of the runway, except that the lights may be uniformly offset to the same side of the runway centre line by not more than 60 cm where it is not practicable to locate them along the centre line. The lights [...] runway visual range conditions of 350 m

CR: Runway centre line lights shall be located along the centre line of the runway, except that the lights may be uniformly offset to the same side of the runway centre line by not more than 60 cm where it is not practicable to locate them along the centre line. The lights [...] runway visual range conditions of 300 m

5.3.17.1 Taxiway centre line lights shall be provided on an exit taxiway, taxiway, de-icing/anti-icing facility and apron intended for use in runway visual range conditions less than a value of 350 m

CR: Taxiway centre line lights shall be provided on an exit taxiway, taxiway, de-icing/anti-icing facility and apron intended for use in runway visual range conditions less than a value of 300 m

5.3.17.4 Taxiway centre line lights shall be provided on a runway forming part of a standard taxi-route and intended for taxiing in runway visual range conditions less than a value of 350 m

CR: Taxiway centre line lights shall be provided on a runway forming part of a standard taxi-route and intended for taxiing in runway visual range conditions less than a value of 300 m

5.3.17.9 Taxiway centre line lights shall be in accordance with the specifications of:

- a) Appendix 2, Figure A2-12, A2-13, or A2-14, for taxiways intended for use in runway visual range conditions of less than a value of 350 m; and

[...]

ČR: *Osová návěstidla pojezdové dráhy musí vyhovovat údajům, uvedeným v:*

a) Doplnku 2, Obr. 2-12, 2-13 nebo 2-14 pro pojezdové dráhy určené pro používání za podmínek RVR pro hodnoty nižší než 300 m; a

[...]

5.3.19.1 Osová návěstidla obratiště musí poskytnout souvislé vedení na obratišti, určeném pro provoz při dráhové dohlednosti nižší než 350 m

ČR: *Osová návěstidla obratiště musí poskytnout souvislé vedení na obratišti, určeném pro provoz při dráhové dohlednosti nižší než 300 m*

5.3.20.1 Stop příčky musí být zřízeny na všech vyčkávacích místech RWY, která je určena k použití za podmínek RVR nižší než 350 m vyjma případu, kdy:

[...]

ČR: *Stop příčky musí být zřízeny na všech vyčkávacích místech RWY, která je určena k použití za podmínek RVR nižší než 300 m vyjma případu, kdy:*

[...]

5.3.20.2 Stop příčka musí být zřízena na každém vyčkávacím místě RWY, která bude používána za podmínek RVR mezi 350 m až 550 m, vyjma případu, kdy:

[...]

ČR: *Stop příčka musí být zřízena na každém vyčkávacím místě RWY, která bude používána za podmínek RVR mezi 300 m až 550 m, vyjma případu, kdy:*

[...]

5.3.21.1 Když je RWY určena pro provoz za RVR 350 m a menší a na mezilehlých vyčkávacích místech nejsou zřízeny stop příčky, musí být zřízena návěstidla mezilehlých vyčkávacích míst.

ČR: *Když je RWY určena pro provoz za RVR 300 m a menší a na mezilehlých vyčkávacích místech nejsou zřízeny stop příčky, musí být zřízena návěstidla mezilehlých vyčkávacích míst.*

5.3.28.1 Návěstidla vyčkávacího místa na komunikaci musí být zřízena na každém vyčkávacím místě na komunikaci před RWY určené pro provoz v podmínkách RVR nižších než 350 m.

ČR: *Návěstidla vyčkávacího místa na komunikaci musí být zřízena na každém vyčkávacím místě na komunikaci před RWY určené pro provoz v podmínkách RVR nižších než 300 m.*

5.5.1 Značky musí být křehké. [...]

ČR: *Značky, vyjma pozemních, musí být křehké. [...]*

CR: *Taxiway centre line lights shall be in accordance with the specifications of:*

a) Appendix 2, Figure 2-12, 2-13, or 2-14, for taxiways intended for use in runway visual range conditions of less than a value of 300 m; and

[...]

5.3.19.1 Runway turn pad lights shall be provided for continuous guidance on a runway turn pad intended for use in runway visual range conditions less than a value of 350 m

CR: *Runway turn pad lights shall be provided for continuous guidance on a runway turn pad intended for use in runway visual range conditions less than a value of 300 m*

5.3.20.1 A stop bar shall be provided at every runway-holding position serving a runway when it is intended that the runway will be used in runway visual range conditions less than a value of 350 m, except where:

[...]

CR: *A stop bar shall be provided at every runway-holding position serving a runway when it is intended that the runway will be used in runway visual range conditions less than a value of 300 m except where:*

[...]

5.3.20.2 A stop bar shall be provided at every runway-holding position serving a runway when it is intended that the runway will be used in runway visual range conditions of values between 350 m and 550 m, except where:

[...]

CR: *A stop bar shall be provided at every runway-holding position serving a runway when it is intended that the runway will be used in runway visual range conditions of values between 300 m and 550 m, except where:*

[...]

5.3.21.1 Except where a stop bar has been installed, intermediate holding position lights shall be provided at an intermediate holding position intended for use in runway visual range conditions less than a value of 350 m.

CR: *Except where a stop bar has been installed, intermediate holding position lights shall be provided at an intermediate holding position intended for use in runway visual range conditions less than a value of 300 m.*

5.3.28.1 A road-holding position light shall be provided at each road-holding position serving a runway when it is intended that the runway will be used in runway visual range conditions less than a value of 350 m.

CR: *A road-holding position light shall be provided at each road-holding position serving a runway when it is intended that the runway will be used in runway visual range conditions less than a value of 300 m.*

5.5.1 Markers shall be frangible. [...]

CR: *Markers shall be frangible, except boundary markers. [...]*

HLAVA 6 - VIZUÁLNÍ PROSTŘEDKY PRO ZNAČENÍ PŘEKÁŽEK

6.2.2.3 Mobilní objekty musí být označeny praporky, které se umísťují kolem objektu, v jeho nejvyšší části nebo kolem nejvyšší části objektu. Praporky nesmějí zvyšovat nebezpečí označovaného objektu.

ČR: Značení mobilních objektů praporky není umožněno.

6.2.3.3 Objekt musí být barevně označen střídavými kontrastními pruhy, jestliže:

[....]

Pruhy musí být kolmé k nejdélšímu rozměru a mít šířku 1/7 nejdélšího rozměru objektu nebo 30 m, podle toho, který rozměr je menší. Barvy pruhů musí kontrastovat s pozadím, proti kterému budou pozorovány. Musí být použity oranžová a bílá s výjimkou, kde tyto barvy nejsou výrazné při pozorování proti pozadí. Pruhy na okrajích objektu musí být tmavší barvy. (Viz Obr. 6-1 a 6-2.)

ČR: Pokud ÚCL nestanoví jinak, objekt musí být barevně označen střídavými kontrastními pruhy, jestliže:

[....]

Značení objektů s hlavní osou v svislou musí být provedeno v hladinách, přičemž v každé hladině se provede minimálně 5 pruhů o celkové výšce nejméně 20 m. Do výšky objektu 120 m se provede minimálně 1 hladina, do výšky 180 m minimálně 2 hladiny a při výškách nad 180 m se provede na každých 60 m výšky objektu další hladina značení. První hladina je vždy na vrcholu objektu (viz obr. 6-2a).

Barvy pruhů musí kontrastovat s pozadím, proti kterému budou pozorovány. Musí být použity oranžová a bílá s výjimkou, kde tyto barvy nejsou výrazné při pozorování proti pozadí. Pruhy na okrajích objektu musí být tmavší barvy. (Viz Obr. 6-1 a 6-2a, 6-2b a 6-2c.)

6.2.3.5 Pevné objekty musí být označeny praporky, které se umísťují kolem objektu, v jeho nejvyšší části nebo kolem nejvyšší části objektu. V případě rozsáhlých objektů nebo několika blízko sebe umístěných objektů, musí být označení praporkem provedeno nejméně každých 15 m. Praporky nesmějí zvyšovat nebezpečí označovaného objektu.

ČR: Značení pevných objektů praporky není umožněno.

6.2.3.6 Praporky nesmí být menší než 0,6 m na každé straně objektu.

ČR: Značení pevných objektů praporky není umožněno.

6.2.3.7 Praporky musí být oranžové barvy, nebo může být použit barevný vzor. Vzor musí tvořit dva trojúhelníkové úseky, přičemž jeden musí být oranžové alternativně červené a ostatní bílé barvy. Pokud tyto barvy splývají s pozadím, musí být použity jiné zřetelné barvy.

ČR: Značení pevných objektů praporky není umožněno.

HLAVA 9 - VIZUÁLNÍ PROVOZNÍ SLUŽBY, ZAŘÍZENÍ A INSTALACE

9.10.1 Z důvodu zvýšení bezpečnosti je žádoucí, aby na letišti byl zřízen plot nebo jiná vhodná zábrana

CHAPTER 6. VISUAL AIDS FOR DENOTING OBSTACLES

6.2.2.3 Flags used to mark mobile objects shall be displayed around, on top of, or around the highest edge of the object. Flags shall not increase the hazard presented by the object they mark.

CR: It is not allowed to use flags to mark mobile objects.

6.2.3.3 An object should be coloured to show alternating contrasting bands if:

[....]

The bands should be perpendicular to the longest dimension and have a width approximately 1/7 of the longest dimension or 30 m, whichever is less. The colours of the bands should contrast with the background against which they will be seen. Orange and white should be used, except where such colours are not conspicuous when viewed against the background. The bands on the extremities of the object should be of the darker colour. (See Figures 6-1 and 6-2.)

CR: If the CAA does not provide otherwise, an object should be coloured to show alternating contrasting bands if:

[....]

Marking of objects with the main axis vertical shall be made in levels. Minimally 5 bands with overall height at least 20 m shall be made for each level. Minimally 1 level of markings shall be made on object with height up to 120 m, minimally 2 levels shall be made for objects from 120 m to 180 m. On objects higher than 180 m additional level of markings shall be made for every 60 m of object height. The first level is always on the top of the object (see figure 6-2a).

The colours of the bands should contrast with the background against which they will be seen. Orange and white should be used, except where such colours are not conspicuous when viewed against the background. The bands on the extremities of the object should be of the darker colour. (See Figures 6-1 and 6-2a, 6-2b and 6-2c.)

6.2.3.5 Flags used to mark fixed objects shall be displayed around, on top of, or around the highest edge of, the object. When flags are used to mark extensive objects or groups of closely spaced objects, they shall be displayed at least every 15 m. Flags shall not increase the hazard presented by the object they mark.

CR: It is not allowed to use flags to mark fixed objects.

6.2.3.6 Flags used to mark fixed objects shall not be less than 0.6 m on each side.

CR: It is not allowed to use flags to mark fixed objects.

6.2.3.7 Flags used to mark fixed objects should be orange in colour or a combination of two triangular sections, one orange and the other white, or one red and the other white, except that where such colours merge with the background, other conspicuous colours should be used.

CR: It is not allowed to use flags to mark fixed objects.

CHAPTER 9. AERODROME OPERATIONAL SERVICES, EQUIPMENT AND INSTALLATIONS

9.10.1 A fence or other suitable barrier shall be provided on an aerodrome to prevent

ČR: Tam, kde je hlavní RWY přístrojová, je z důvodu zvýšení bezpečnosti žádoucí, aby na letišti byl zřízen plot nebo jiná vhodná zábrana

CR: Where the primary runway is an instrument, a fence or other suitable barrier shall be provided on an aerodrome to prevent

HLAVA 10 - ÚDRŽBA LETIŠTĚ

CHAPTER 10. AERODROME MAINTENANCE

10.5.8 Systém preventivní údržby za podmínek dráhové dohlednosti menší než 350 m musí zajistit, že:

10.5.8 The system of preventive maintenance in runway visual range conditions less than a value of 350 m shall have the following objectives:

[....]

[....]

ČR: Systém preventivní údržby za podmínek dráhové dohlednosti menší než 300 m musí zajistit, že:

CR: The system of preventive maintenance in runway visual range conditions less than a value of 300 m shall have the following objectives:

[....]

[....]

10.5.9 Systém preventivní údržby na pojezdové dráze určené pro provoz za podmínek dráhové dohlednosti menší než 350 m

10.5.9 The system of preventive maintenance employed for a taxiway intended for use in runway visual range conditions less than a value of 350 m

ČR: Systém preventivní údržby na pojezdové dráze určené pro provoz za podmínek dráhové dohlednosti menší než 300 m

CR: The system of preventive maintenance employed for a taxiway intended for use in runway visual range conditions less than a value of 300 m

1.7.17 ANNEX 14, SVAZEK II (čtvrté vydání) - Heliporty PŘEDPIS ICAO

1.7.17 ANNEX 14, VOLUME II (Fourth Edition) - Heliports ICAO REGULATION

L 14H - Heliporty PŘEDPIS ČESKÉ REPUBLIKY

L 14H - Heliports CZECH REPUBLIC REGULATION

NIL

NIL

1.7.18 ANNEX 15 - Letecká informační služba

1.7.18 ANNEX 15 - Aeronautical Information Service

L 15 - Předpis o letecké informační službě PŘEDPIS ČESKÉ REPUBLIKY

L 15 - Aeronautical Information Service CZECH REPUBLIC REGULATION

HLAVA 1

CHAPTER 1

1.2.2 Tíhový model EGM 96 se v ČR neuplatňuje. V ČR se užívá geoidní model "Bpv".

1.2.2 EGM 96 as a global gravity model is not applied in the Czech Republic. The Czech Republic uses national/local geoid model called "Bpv".

1.2.2.4 Informace o zvlnění geoidu jsou dostupné pouze pro civilní letiště s provozem IFR.

1.2.2.4 Information about geoid undulation is only available for civil aerodromes with IFR operations.

HLAVA 3

CHAPTER 3

3.3.3.2 Integrita dat - ČR není schopna prokázat datovou integritu.

3.3.3.2 Data integrity - the Czech Republic is not able to prove data integrity.

3.5.2 Kontrola dat CRC se nepoužívá.

3.5.2 The CRC is not used.

HLAVA 4

CHAPTER 4

4.3.7 NIL informace se rozesílá jen NOTAMEM.

4.3.7. NIL notification is advised by system NOTAM only.

4.4.5 Kontrolní seznam platných suplementů AIP je předáván v rámci non AIRAC změn.

4.4.5 A checklist of valid AIP Supplements is given on the cover sheet of non-AIRAC AIP Amendments.

HLAVA 5

CHAPTER 5

5.2.4 Neaplikuje se. Informace o vulkanickém popelu jsou publikovány v NOTAM.

5.2.4 Not applied. Information about radioactive or volcanic ash clouds is published by system NOTAM.

5.2.13.3 Měsíční tištěný souhrn platných NOTAM se v ČR nevydává. Aktuální seznam platných NOTAM je na webové stránce Letecké informační služby.

Dodatek 1

GEN 3.2.6 Neaplikuje se.

ENR 3.4 Neaplikuje se.

ENR 4.5 Neaplikuje se.

AD 2

Letiště s mezinárodním IFR provozem jsou publikována v souladu s ICAO standardy.

Letiště s VFR provozem (mezinárodní, národní nebo soukromá) mimo standard ICAO jsou publikována v samostatné publikaci formátu A5 - VFR příručka.

1.7.19 ANNEX 16 - Ochrana životního prostředí
PŘEDPIS ICAO

L 16 - Ochrana životního prostředí
PŘEDPIS ČESKÉ REPUBLIKY

Pro letadla transferovaná pod EASA (Evropská agentura pro bezpečnost letectví) jsou uplatňována ustanovení Annexu 16 v rozsahu specifikovaném nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008.

ANNEX 16, SVAZEK I (sedmé vydání) - Hluk letadel
PŘEDPIS ICAO

L 16/I - Hluk letadel
PŘEDPIS ČESKÉ REPUBLIKY

Pro letadla netransferovaná pod EASA jsou uplatňovány požadavky předpisu L 16/I bez odchylek od požadavků Annexu 16, Volume I.

ČÁST II, HLAVA 2 - PODZVUKOVÉ PROUDOVÉ LETOUNY – žádost o typové osvědčení podaná před 6. 10. 1977

V EU je provoz letadel spadajících do této Hlavy zakázán od 1. 4. 2002. Zákaz se nevztahuje na letadla, kterým byla udělena zvláštní výjimka.

ANNEX 16, SVAZEK II (třetí vydání) - Emise letadlových motorů
PŘEDPIS ICAO

L 16/II - Emise letadlových motorů
PŘEDPIS ČESKÉ REPUBLIKY

Pro letadla netransferovaná pod EASA jsou uplatňovány požadavky předpisu L 16/II bez odchylek od požadavků Annexu 16, Volume II.

5.2.13.3 A monthly printed plain-language summary list of valid NOTAM is not produced. An actual plain-language list of valid NOTAM is available on request or on the AIS website.

APPENDIX 1

GEN 3.2.6 Not applied.

ENR 3.4 Not applied.

ENR 4.5 Not applied.

AD 2

Aerodromes with international IFR operations are published in accordance with ICAO standards.

Aerodromes with VFR operation (international, domestic or private) are published in non-ICAO standard format as a separate A5 size publication - VFR Manual.

1.7.19 ANNEX 16 - Environmental Protection
ICAO REGULATION

L 16 - Environmental Protection
CZECH REPUBLIC REGULATION

For aircraft which are transferred to EASA (European Aviation Safety Agency) provisions of the Annex 16 in the scope specified in the Regulation of the European Parliament and of the Council (EC) No. 216/2008 are applied.

ANNEX 16, VOLUME I (Seventh Edition) - Aircraft Noise
ICAO REGULATION

L 16/I - Aircraft Noise
CZECH REPUBLIC REGULATION

For non-transferred aircraft to EASA requirements of the national regulation L 16/I are applied with no differences from provisions of Annex 16, Volume I.

PART II., CHAPTER 2. SUBSONIC JET AEROPLANES – Application for Type Certificate submitted before 6 October 1977

Aircraft falling within this Chapter have been banned from operating within the EU since 1 April 2002, unless they are granted specific exemptions.

ANNEX 16, VOLUME II (Third Edition) - Aircraft Engine Emissions
ICAO REGULATION

L 16/II - Aircraft Engine Emissions
CZECH REPUBLIC REGULATION

For non-transferred aircraft to EASA requirements of the national regulation L 16/II are applied with no differences from provisions of Annex 16, Volume II.

1.7.20	ANNEX 17 (deváté vydání) - Bezpečnost – Ochrana mezinárodního civilního letectví před protiprávními činy <i>PŘEDPIS ICAO</i> L 17 - Bezpečnost – Ochrana mezinárodního civilního letectví před protiprávními činy <i>PŘEDPIS ČESKÉ REPUBLIKY</i> NIL	1.7.20	ANNEX 17 (Ninth Edition) - Security – Safeguarding International Civil Aviation against Acts of Unlawful Interference <i>ICAO REGULATION</i> L 17 - Security – Safeguarding International Civil Aviation against Acts of Unlawful Interference <i>CZECH REPUBLIC REGULATION</i> NIL
1.7.21	ANNEX 18 - Bezpečná přeprava nebezpečného zboží vzduchem L 18 - Bezpečná přeprava nebezpečného zboží vzduchem NIL	1.7.21	ANNEX 18 - The Safe Transport of Dangerous Goods by Air L18 - The Safe Transport of Dangerous Goods by Air NIL
1.7.22	DOC 4444 - Postupy pro letové navigační služby - Uspořádání letového provozu L 4444 - Postupy pro letové navigační služby - Uspořádání letového provozu <i>PŘEDPIS ČESKÉ REPUBLIKY</i>	1.7.22	DOC 4444 - Procedures for Air Navigation Services - Air Traffic Management L 4444 - Procedures for Air Navigation Services - Air Traffic Management <i>CZECH REPUBLIC REGULATION</i>

ICAO zveřejnila změnu č. 7 Doc 4444 - PANS-ATM, která se mimo jiné týká postupů na SID/STAR s primárním dopadem na frazeologii používanou na SID/STAR a při vydávání povolení pro odlétávající a přilétávající letadla. Tato změna předpokládá globální implementaci v průběhu 12 měsíců od 10 NOV 2016 s cílem harmonizovat frazeologii používanou na těch tratích SID/STAR, na nichž se publikují hladinová a/nebo rychlostní omezení, a zamezit tak odlišnému výkladu na straně ATC a na straně posádek.

ICAO rovněž k předmětné změně vydala materiál se záměrem zvýšit povědomí pilotů o nadcházejících změnách, který je dostupný na jejich webových stránkách (CHANGES TO SID/STAR PHRASEOLOGIES, https://www.icao.int/airnavigation/sidstar/Pages/CHANGES-TO-SID_STAR-PHRASEOLOGIES.aspx)

ŘLP ČR s.p. implementuje změnu PANS-ATM k termínu 1 FEB 2018.

ICAO has published Amendment 7 to Doc 4444 PANS-ATM which is related, among others, to SID/STAR procedures with primary impact on SID/STAR phraseology and on standard clearances for departing and arriving aircraft. This Amendment assumes a global implementation during 12 months from 10 NOV 2016 achieving the goal of harmonization of the phraseology used on those SID/STAR where the level and/or speed restriction are published, and preventing a different interpretation either on the ATC side or on the side of pilots.

ICAO has also put out an awareness material to assist pilots in understanding the forthcoming changes, which is available at ICAO website (CHANGES TO SID STAR PHRASEOLOGIES, https://www.icao.int/airnavigation/sidstar/Pages/CHANGES-TO-SID_STAR-PHRASEOLOGIES.aspx)

ANS CR will have implemented the amendment 7 to PANS-ATM by 1 FEB 2018.

HLAVA 1

Letadlo

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

Poznámka - Pro účely tohoto předpisu se za letadlo považuje i sportovní létající zařízení, vyjma sportovního padáku.

Poradní vzdušný prostor V ČR se neaplikuje

Poradní trať V ČR se neaplikuje

CHAPTER 1

Aircraft

Any machine that can derive support in the atmosphere from the reactions of the air other than the reactions of the air against the earth's surface.

Note - For purposes of this regulation the sporting flying equipment except sporting parachute, is also considered as an aircraft.

Advisory airspace Not applied in the CR.

Advisory route Not applied in the CR.

HLAVA 4

4.4.2.1.1 Letový plán by měl být před odletem předložen ohlašově letových provozních služeb na letišti odletu, s výjimkou, kdy byly pro předkládání stálých letových plánů stanoveny jiné postupy. Není-li na letišti odletu takové stanoviště, musí se letový plán podat telefonicky nebo dálnopisem nejbližší ohlašově letových provozních služeb nebo nejbližšímu stanovišti řízení letového provozu.

4.9.2 Letadla kategorie turbulence v úplavu "těžká", musí při prvním radiotelefonním spojení se stanovišti ATS použít slovo "těžká" ("Heavy"), a to bezprostředně za volacím znakem letadla. Letadlo A380-800 musí při prvním radiotelefonním spojení se stanovišti ATS použít slovo "SUPER", a to bezprostředně za volacím znakem letadla.

HLAVA 5

5.8.2.1.1 Pro letadlo přistávající za letadlem A380-800 se musí uplatňovat následující minima:

- a) STŘEDNÍ letadlo za letadlem A380-800 - 3 minuty
- b) LEHKÉ letadlo za letadlem A380-800 - 4 minuty

5.8.3.1 Minimum rozstupu 3 minuty se musí uplatňovat mezi LEHKÝM nebo STŘEDNÍM letadlem vzletávajícím za letadlem A380-800 a 2 minuty mezi TĚŽKÝM letadlem, vyjma letadla A380-800, vzletávajícím za letadlem A380-800, když tato letadla používají:

- a) stejnou dráhu;
- b) paralelní dráhy, které jsou od sebe vzdáleny méně než 760 m (2500 ft);
- c) křížující se dráhy, jestliže plánovaná dráha letu druhého letadla protne plánovanou dráhu letu prvního letadla ve stejné nadmořské výšce nebo méně než 300 m (1000 ft) pod ní;
- d) paralelní dráhy, které jsou od sebe vzdáleny 760 m (2500 ft) nebo více, jestliže plánovaná dráha letu druhého letadla protne plánovanou dráhu letu prvního letadla ve stejné nadmořské výšce nebo méně než 300 m (1000 ft) pod ní.

5.8.3.2 Minimum rozstupu 4 minuty se musí uplatňovat mezi LEHKÝM nebo STŘEDNÍM letadlem, vzletávajícím za letadlem A380-800 ze:

- a) střední části stejné dráhy;
- b) nebo střední části paralelní dráhy, která je vzdálená méně než 760 m (2500 ft).

5.8.4 Minimum rozstupu 3 minuty se musí uplatňovat mezi LEHKÝM nebo STŘEDNÍM letadlem a letadlem A380-800, jestliže používají dráhu s posunutým prahem pro přistání a když:

- a) odlétávající LEHKÉ nebo STŘEDNÍ letadlo následuje za přiletem letadla A380-800; nebo
- b) přilétávající LEHKÉ nebo STŘEDNÍ letadlo následuje za odletem letadla A380-800, jestliže se předpokládá, že plánované dráhy jejich letu se protnou.

CHAPTER 4

4.4.2.1.1 Except when other arrangements have been made for submission of repetitive flight plans, a flight plan submitted prior to departure should be submitted to the air traffic services reporting office at the aerodrome of departure. If no such unit exists at the departure aerodrome, the flight plan shall be submitted by telephone or teletypewriter to the nearest air traffic services reporting office, or to the nearest air traffic control unit.

4.9.2 For aircraft in the heavy wake turbulence category the word "HEAVY" shall be included immediately after the aircraft call sign in the initial radiotelephony contact between such aircraft and ATS units. For A380-800 aircraft the expression "SUPER" should be included immediately after the aircraft call sign in the initial radiotelephony contact between such aircraft and ATS units.

CHAPTER 5

5.8.2.1.1. The following separation minima shall be applied to aircraft landing behind an A380-800 aircraft:

- a) MEDIUM aircraft behind an A380-800 aircraft - 3 minutes;
- b) LIGHT aircraft behind an A380-800 aircraft - 4 minutes.

5.8.3.1 A minimum separation of 3 minutes shall be applied between a LIGHT or MEDIUM and 2 minutes for a non-A380-800 HEAVY aircraft taking off behind an A380-800 aircraft when the aircraft are using:

- a) the same runway;
- b) parallel runways separated by less than 760 m (2500 ft);
- c) crossing runways if the projected flight path of the second aircraft will cross the projected flight path of the first aircraft at the same altitude or less than 300 m (1000 ft) below;
- d) parallel runways separated by 760 m (2500 ft) or more, if the projected flight path of the second aircraft will cross the projected flight path of the first aircraft at the same altitude or less than 300 m (1000 ft) below.

5.8.3.2 A separation minimum of 4 minutes shall be applied between a LIGHT or MEDIUM aircraft when taking off behind A380-800 aircraft from:

- a) an intermediate part of the same runway; or
- b) an intermediate part of a parallel runway separated by less than 760 m (2500 ft).

5.8.4 A separation minimum of 3 minutes shall be applied between a LIGHT or MEDIUM aircraft and an A380-800 aircraft when operating on a runway with a displaced landing threshold when:

- a) a departing LIGHT or MEDIUM aircraft follows an A380-800 aircraft arrival; or
- b) an arriving LIGHT or MEDIUM aircraft follows an A380-800 aircraft departure if the projected flight paths are expected to cross.

5.8.5 Minimum rozstupu 3 minuty se musí uplatňovat mezi LEHKÝM nebo STŘEDNÍM letadlem a letadlem A380-800, když letadlo A380-800 provádí nízké nebo nezdařené přiblížení a LEHKÉ nebo STŘEDNÍ letadlo:

- používá pro vzlet opačný směr dráhy; nebo
- přistává na stejnou dráhu v opačném směru nebo na paralelní dráhu vzdálenou méně než 760 m (2500 ft) v opačném směru.

5.8.5 A separation minimum of 3 minutes shall be applied between a LIGHT or MEDIUM aircraft and A380-800 aircraft when the A380-800 aircraft when the A380-800 aircraft is making a low or missed approach and the LIGHT or HEAVY aircraft is:

- utilizing an opposite-direction runway for take-off; or
- landing on the same runway in the opposite direction, or on a parallel opposite-direction runway separated by less than 760 m (2500 ft).

HLAVA 8

8.7.3.4 Následující minima vzdálenostních rozstupů podle turbulence v úplavu se musí uplatňovat pro letadla, poskytovaním služby přehledového systému ATS, ve fázích přiblížení a vzletu, za okolností uvedených v ust. 8.7.3.4.1.

CHAPTER 8

8.7.3.4 The following distance-based wake turbulence separation minima shall be applied to aircraft being provided with an ATS surveillance service in the approach and departure phases of flight in the circumstances given in 8.7.3.4.1.

Předchozí letadlo / Preceding aircraft	Následující letadlo / Succeeding aircraft	Vzdálenostní rozstupy při turbulenci v úplavu / Wake turbulence radar separation minima
A380-800 / TĚŽKÉ jiné než A380-800 A380-800 / non-A380-800 HEAVY	A380-800	Nevyžaduje se* / Not required*
A380-800	TĚŽKÉ jiné než A380-800 / non-A380-800 HEAVY	11,1 km (6,0 NM)
A380-800	STŘEDNÍ / MEDIUM	13 km (7,0 NM)
A380-800	LEHKÉ / LIGHT	14,8 km (8,0 NM)

* Pokud není omezení turbulence v úplavu vyžadováno, pak se minima vzdálenostního rozstupu přehledovými systémy řídí pokyny příslušného úřadu ATS. Doporučení Ad-hoc skupiny ukazuje, že neexistuje žádné omezení pro letadlo A380-800 následující za dalším letadlem A380-800 nebo TĚŽKÝM letadlem jiným než A380-800.

* When a wake turbulence restriction is not required then separation reverts to radar separation minima as prescribed by the appropriate ATS authority. The recommendation of the Ad-hoc group indicated that no wake constraint exists for the A380-800 either following another A380-800 or non-A380-800 HEAVY aircraft.

8.7.3.4.1 Minima uvedená v 8.7.3.4 se musí uplatňovat, když:

- letadlo letí bezprostředně za letadlem A380-800 ve stejné nadmořské výšce nebo méně než 300 m (1000 ft) pod; nebo
- obě letadla používají stejnou dráhu nebo paralelní dráhy, které jsou od sebe vzdáleny méně než 760 m (2500 ft); nebo
- letadlo křížuje trať letadla A380-800 za ním ve stejné nadmořské výšce nebo méně než 300 m (1000 ft) pod.

8.7.3.4.1 The minima set out in 8.7.3.4 shall be applied when:

- an aircraft is operating directly behind an A380-800 aircraft at the same altitude or less than 300 m (1000 ft) below; or
- both aircraft are using the same runway, or parallel runways separated by less than 760 m (2500 ft); or
- an aircraft is crossing behind an A380-800 aircraft, at the same altitude or less than 300 m (1000 ft) below.

HLAVA 11

11.4.2.2.3.1 Zpráva DLA se musí vyslat, jakmile odlet letadla, pro něž byly zaslány základní údaje letového plánu (FPL nebo RPL), je zdržen o více než 15 minut od předpokládaného času zahájení pojiždění, obsaženého v základních údajích letového plánu.

11.4.2.2.3.1 A DLA message shall be transmitted when the departure of an aircraft, for which basic flight plan data (FPL or RPL) has been sent, is delayed by more than 15 minutes after the estimated off-block time contained in the basic flight plan data.

11.4.3.2.3 Meteorologické informace uvedené ve 11.4.3.2.2. musí být vybírány z meteorologických zpráv a hlášení, které obsahují následující prvky:

11.4.3.2.3 The meteorological information referred to in 11.4.3.2.2. shall be extracted, as appropriate, from meteorological reports providing information on the following elements:

- průměrný směr a rychlost přízemního větru a jejich význačná kolísání;

- mean surface wind direction and speed and significant variations therefrom;

*Poznámka: Informace o směru přízemního větru, které poskytuje stanoviště ATS přidružená meteorologická služebna, jsou uváděny ve stupních, vztažených k zeměpisnému severu. Informace o směru přízemního větru, které stanoviště ATS získá z ukazatele přízemního větru, se předávají pilotům v magnetických stupních.**

*Note: Information on surface wind direction provided to ATS units by the associated meteorological office is referenced to degrees true North. Information on surface wind direction obtained from the ATS surface wind indicator and passed to pilots by ATS units is given in degrees magnetic.**

* **ČR** - Informace o směru přízemního větru předávané stanovišti ATS jsou vzhledem k nízkým hodnotám magnetické deklinace uváděny v zeměpisných stupních.

* **CR** - Surface wind director information provided by ATS units are reported in degrees true, due to low values of magnetic variation.

DODATEK 2

2.2 Pokyny pro uvádění údajů ATS

J - SUPER - k označení letadla A380-800

1.7.23 DOC 7030

L 7030/4 - Regionální doplňkové postupy, část EUR/RAC

NIL

1.7.24 DOC 8168 - OPS/611 - Část II, třetí vydání

L 8168 - Provoz letadel
PŘEDPIS ČESKÉ REPUBLIKY

NIL

1.7.25 Rozdíly od předpisů unijního práva

1.7.25.1 Odchytky od pravidel SERA

1.7.25.1.1 Notifikace dle článku 8, odstavce 2 nařízení (EU) č. 923/2012 - ICAO Annex 2.

APPENDIX 2

2.2 Instruction for insertion of ATS data

J - SUPER - denotes an A380-800 aircraft

1.7.23 DOC 7030

L 7030/4 - Supplementary Regional Procedures Part EUR/RAC

NIL

1.7.24 DOC 8168 - OPS/611 - Volume II, third edition

L 8168 - Aircraft Operations
CZECH REPUBLIC REGULATION

NIL

1.7.25 Differences from the union law regulations

1.7.25.1 Deviations from the SERA rules

1.7.25.1.1 Notifications according to article 8, paragraph 2 of the regulation Nr. 923/2012 - ICAO Annex 2

Definice/ ustanovení Definition/ provision	Přesné znění ustanovení	Exact wording of the provision	Popis ustanovení Provision Description
Letištní provozní zóna 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.	Airspace of defined dimensions used for the protection of aerodrome traffic. CR: Aerodrome traffic zone is established on aerodromes where the air traffic control service is not provided. It is horizontally defined by a circle (or part of) with a radius of 3 NM (5,5 km) from the aerodrome reference point and vertically by the ground and the altitude of 4 000 ft (1 200 m), unless otherwise defined by CAA. When a controlled airspace class C or D, or prohibited area, vertically or horizontally penetrates such determined area, the ATZ is bounded by these airspaces.	V definici je uvedeno přesné vymezení ATZ. Exact definition of ATZ is mentioned.
Neřízené letiště Uncontrolled aerodrome	Letiště, na kterém se neposkytuje služba ATC.	Aerodrome, where the ATC service is not provided.	Definice uvedená nad rámec ICAO SARPs z praktických důvodů. Definition given beyond the scope of ICAO SARPs for practical reasons.
Pilot Pilot	Pilotem letadla se pro účel tohoto předpisu rozumí též uživatel sportovního létacího zařízení (SLZ).	Pilot of the aircraft for the purpose of this regulation also means a user of sport flying equipment.	Definice uvedená nad rámec ICAO SARPs z praktických důvodů. Definition given beyond the scope of ICAO SARPs for practical reasons.

Definice/ ustanovení Definition/ provision	Přesné znění ustanovení	Exact wording of the provision	Popis ustanovení Provision Description
Řídící odbavovací plochy Marshaller	Řídícím 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.	The marshaller for the purpose of this regulation is a person providing apron management service in accordance with the regulation L 14, para 9.5.	Definice uvedená nad rámec ICAO SARPs z praktických důvodů. Definition given beyond the scope of ICAO SARPs for practical reasons.
Signalista Signalman	Signalistou se pro účel tohoto předpisu rozumí pověřená osoba, která pomocí signálů organizuje letecký provoz mimo odbavovací plochu.	The signalman for the purpose of this regulation is an authorized person, who organizes using signals the air traffic outside of the apron.	Definice uvedená nad rámec ICAO SARPs z praktických důvodů. Definition given beyond the scope of ICAO SARPs for practical reasons.
Stanoviště AFIS AFIS unit	Stanoviště, které poskytuje letištní letovou informační a pohotovostní službu na neřízeném letišti a v ATZ.	Unit that provides aerodrome flight information service and alerting service on uncontrolled aerodrome and in ATZ.	Definice uvedená nad rámec ICAO SARPs z praktických důvodů. Definition given beyond the scope of ICAO SARPs for practical reasons.
3.2.5 e)	c) řídit se publikovanými postupy a v řízeném okrsku instrukcemi ATC;	c) follow the published procedures and within the control zone comply with ATC instructions;	Provoz na letišti a v jeho blízkosti. Letadlo pohybující se na letišti a v jeho blízkosti musí navíc splňovat podmínku dle písm. c). Traffic on and in the vicinity of an aerodrome. An aircraft operated on and in the vicinity of an aerodrome shall meet the requirement c).
3.2.5.1	<p>ČR:</p> <p>Letadlo, které přilétává na neřízené letiště nebo z něho odlétává, je povinno používat pro vzlet a přistání dráhu podle následujícího:</p> <p>a) v provozní době letiště:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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. <p><i>Poznámka: Stanovištěm poskytování informací známému provozu se rozumí stanoviště dle Dodatku S k Předpisu L 11.</i></p> <p>b) mimo provozní dobu letiště:</p> <p>EU:</p> <ol style="list-style-type: none"> i. viz ust. 3.2.5 e) tohoto předpisu; a/nebo <p>ČR:</p> <ol style="list-style-type: none"> ii. podle předcházející domluvy s provozovatelem letiště; a/nebo iii. podle informací publikovaných v příslušné publikaci Letecké informační služby (LIS). 	<p>CR:</p> <p>The aircraft arriving at an uncontrolled aerodrome or departing from such an aerodrome shall use runway as follows:</p> <p>a) within aerodrome operational hours:</p> <ol style="list-style-type: none"> i. according to information received from an AFIS unit or from a unit Providing information to known traffic; ii. Pilot shall ask the AFIS unit or Providing information to known traffic for the acceptance to use different runway, if he/she cannot comply with the indicated runway in use. If circumstances allow, the aircraft pilot in emergency shall advise his/her intention to use other runway than runway in use. <p><i>Note: The unit Providing information to known traffic is a unit according to Appendix S of the regulation L 11.</i></p> <p>b) outside aerodrome operational hours:</p> <p>EU:</p> <ol style="list-style-type: none"> i. see provision 3.2.5 e) of this regulation; and/or <p>CR:</p> <ol style="list-style-type: none"> ii. according to the previous coordination with the aerodrome operator; and/or iii. according to information published in the appropriate publication of Aeronautical Information Service (AIS). 	Text uvozený "EU" představuje odkaz na text vycházející z nařízení č. 923/2012. Text marked by "EU" is a reference to a text based on the regulation Nr. 923/2012.

Definice/ ustanovení Definition/ provision	Přesné znění ustanovení	Exact wording of the provision	Popis ustanovení Provision Description
3.2.5.2	<p>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 svoji 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.</p> <p>Letadla musí hlásit:</p> <p>a) Odlétávající letadla</p> <ol style="list-style-type: none"> i. zahájení pojiždění a činnost po vzletu; ii. úmysl křížovat dráhu nebo pojiždět zpět po dráze (i neaktivní); iii. vstup na dráhu; iv. vzlet; <p><i>(Pilots of helicopters, kteří provádějí vzlet z místa stání, a piloti kluzáků na místě vzletu na dráze hlásí jen připravenost ke vzletu.)</i></p> <ol style="list-style-type: none"> v. místo opuštění okruhu; vi. místo opuštění ATZ. <p>b) Přilétávající letadla</p> <ol style="list-style-type: none"> i. letiště vzletu (není-li totožné s letištem 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); <p><i>(Na požadavek stanoviště AFIS nebo stanoviště poskytované 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.)</i></p> <ol style="list-style-type: none"> vi. polohu na konečném přiblížení – finále; vii. nezdařené přiblížení (opakování okruhu); viii. úmysl křížovat dráhu nebo pojiždět zpět po dráze (i neaktivní); ix. uvolnění dráhy v noci, nebo je-li další známý provoz ve fázi konečného přiblížení – finále. <p>c) Letadla prolétávající ATZ</p> <ol style="list-style-type: none"> 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. <p>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 poskytované informací známému provozu. Povinnost pilota zabraňovat srážkám není tímto dotčena.</p>	<p>Irrespective of the fact whether AFIS or Providing information to known traffic is provided, the aircraft equipped with radio set when operating on an uncontrolled aerodrome and within an ATZ shall report on the frequency assigned and published for the individual aerodrome its position, altitude and intended flight or ground activity in the way and within the scope listed below. Other aircraft operating on an uncontrolled aerodrome or within an ATZ, have to be listening to the appropriate frequency and shall use this information to avoid collisions.</p> <p>The aircraft shall report:</p> <p>a) Departing aircraft:</p> <ol style="list-style-type: none"> i. commencement of taxiing and activity after departure; ii. intention to cross or backtrack the runway (including inactive); iii. entering the runway; iv. take-off; <p><i>(Pilots of helicopters, departing from the stand and pilots of gliders on take-off position on the runway, report ready for departure only.)</i></p> <ol style="list-style-type: none"> v. position of leaving the aerodrome traffic circuit; vi. position of leaving an ATZ. <p>b) Arriving aircraft:</p> <ol style="list-style-type: none"> i. aerodrome of departure (if it is not the same as the aerodrome of destination); ii. the position of the aircraft prior entering an ATZ; iii. intended position of entry to the aerodrome traffic circuit; iv. downwind position; v. base leg position; <p><i>(If requested by an AFIS unit or by a unit Providing information to known traffic, pilots shall omit downwind and base leg position reports or shall report other positions in ATZ. Downwind and base leg positions are not reported when an aircraft is making straight-in approach.)</i></p> <ol style="list-style-type: none"> vi. final; vii. missed approach (next circuit); viii. intention to cross or backtrack the runway (including inactive); ix. vacating the runway in the night, or if there is another known traffic on the final. <p>c) The aircraft transiting an ATZ:</p> <ol style="list-style-type: none"> i. position and altitude of intended entry to an ATZ and exit from an ATZ; or ii. distance, geographic direction from an aerodrome, track and altitude to be flown within an ATZ. <p>Only in exceptional cases the state aircraft might not report information stated under para 3.2.5.2 c), namely when the pilot, due to flight speed, piloting complexity or airspace management, endangers his/her safety or does not fulfill the obligations towards the ATC units, or in case when the activity was discussed with the appropriate AFIS unit or unit Providing information to known traffic. The duty of the pilot to prevent collisions is not affected.</p>	<p>Postupy hlášení informací na neřízeném letišti a v ATZ.</p> <p>Procedures to report information on an uncontrolled aerodrome and in ATZ.</p>

Definice/ ustanovení Definition/ provision	Přesné znění ustanovení	Exact wording of the provision	Popis ustanovení Provision Description
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.	Vertical position of the aircraft within an ATZ shall be expressed in terms of altitude according to aerodrome QNH. The aircraft arriving outside aerodrome operational hours uses regional QNH altimeter setting. Vertical position of the aircraft crossing an ATZ may also be expressed in terms of altitude according to regional QNH.	Nastavení výškoměru. Altimeter setting.
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.	A pilot of the aircraft conducting night flight, flight training to obtain pilot license for the airplanes and helicopters in the framework of local operations, airdrops or glider launch on an uncontrolled aerodrome is allowed to do so, only provided that AFIS or Providing information to known traffic is provided at the aerodrome and within respective ATZ. The provision about night flights is not applied to air rescue service and flights of state aircraft.	Požadavky na provádění letu v noci, výcviku, výsadků nebo navijákového vzletu na neřízeném letišti. Requirements for conducting of night flights, training, airdrops or glider launch on an uncontrolled aerodrome.
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.	A pilot and/or person in charge of air show and/or air competition on an uncontrolled aerodrome is allowed to do so, only on condition that AFIS or Providing information to known traffic is provided at the aerodrome and within respective ATZ.	Požadavek na provádění leteckého veřejného vystoupení a letecké soutěže na neřízeném letišti. Requirement for performing air show and air competition on an uncontrolled aerodrome.
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 poskytovaní informací známému provozu nebo s provozovatelem letiště.	A pilot of the aircraft not equipped with a radio set when intending to arrive at an uncontrolled aerodrome or depart from such an aerodrome, shall coordinate his/her arrival or departure with the AFIS unit, unit Providing information to known traffic or the aerodrome operator in advance.	Koordinace přiletu nebo odletu letadla nevybaveného radiostanicí. Coordination of an arrival or a departure of an aircraft not equipped with a radio set.
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 poskytovaní informací známému provozu nebo s provozovatelem letiště před jejím zahájením.	A pilot of the aircraft not equipped with a radio set when intending to conduct local activity at an uncontrolled aerodrome shall coordinate such an operation with the AFIS unit or unit Providing information to known traffic or the aerodrome operator in advance.	Požadavek na provádění místní činnosti na neřízeném letišti pro letadlo, které není vybaveno radiostanicí. Request for conducting lokal activity at an uncontrolled aerodrome with an aircraft not equipped with a radio set.
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 poskytovaní informací známému provozu nebo s provozovatelem letiště před jejím zahájením, není-li stanoveno jinak v příslušné koordinační dohodě.	A pilot of an aircraft when conducting a flight activity from another site inside the ATZ or when passes into the ATZ, within operational hours of an aerodrome, shall coordinate his/her intended activity with the AFIS unit or unit Providing information to known traffic or with the aerodrome operator in advance, unless given otherwise in the appropriate letter of agreement.	Koordinace při provádění letové činnosti z jiného místa v ATZ nebo zasahující do ATZ v provozní době letiště. Coordination when conducting flight activity from another site inside the ATZ or passing into the ATZ within operational hours of an aerodrome.
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.	Special VFR flights of Helicopter Emergency Medical Service (HEMS) shall be conducted in accordance with the operational requirements for Helicopter Emergency Medical Service (HEMS), including operational minima.	Provoz zvláštních letů VFR vrtulníkové letecké záchranné služby. Operation of special VFR flights of Helicopter Emergency Medical Service.

Definice/ ustanovení Definition/ provision	Přesné znění ustanovení	Exact wording of the provision	Popis ustanovení Provision Description
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.	VFR flights above FL 195 up to and including FL 285 shall operate: a) within temporary segregated area or restricted area; or b) in accordance with the authorisation and conditions issued by Air Navigation Services of the Czech Republic or directly by ACC Praha.	Podmínky provádění letů VFR nad FL 195 do FL 285 včetně. Conditions for VFR flight operation above FL 195 up to FL 285 including.
4.4.2.2	Součástí rozhodnutí o přidělení dočasně vyhrazeného nebo omezeného prostoru může být stanovení dodatečných postupů a podmínek pro jeho využívání.	Additional procedures and conditions of the airspace use may be established together with the decision about allocation of temporary segregated area or restricted area.	Rozhodnutí o přidělení dočasně vyhrazeného nebo omezeného prostoru. Decision about allocation of temporary segregated or restricted area
Dodatek 1, ust. 4.2.5.1.1	Horizontální bílé nebo oranžové přistávací T s černým pruhem v ose dřívku 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.	Horizontal white or orange landing T with a black stripe on the axis of a shaft and a top line (Picture 1.7.1) marking the direction, that aircraft shall use for landing and take-off on runways used for aerial work in agriculture, forest and water resource management.	Pozemní vizuální signál – přistávací T. Visual ground signal - landing T.
Dodatek 1, ust. 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.	Parachute jumps at the aerodrome. Four orange rectangular areas assembled to form a cross with an empty square in the middle mean that parachute jumps are being performed at the aerodrome.	Pozemní vizuální signál sloužící pro výsadky. Visual ground signal used for parachute jumps.

1.7.26 Data, která nesplňují požadavky na kvalitu

Délka úseků STAR

Pro všechna letiště uvedena délka úseků STAR s rozlišením 1/10 NM místo požadované 1/100 NM.

Nadmořská výška prahu dráhy pro přesné přiblížení

Níže uvedená letiště nesplňují požadované rozlišení 0,1 m/0,1 ft:

Letiště / Aerodrome	Publikované rozlišení / Published resolution
Brno/Tuřany (LKTB)	1 ft/1 m

Výška elipsoidu WGS-84 v místě prahu dráhy pro přesné přiblížení

Níže uvedená letiště nesplňují požadované rozlišení 0,1 m/0,1 ft:

Letiště / Aerodrome	Publikované rozlišení / Published resolution
Brno/Tuřany (LKTB)	1 ft/1 m
Ostrava/Mošnov (LKMT)	1 ft/0,1 m

1.7.26 Data that do not meet quality requirements

Length of STAR segments

For all segments the length of STAR segments is published with resolution 1/10 NM instead of required 1/100 NM.

Runway or FATO threshold, precision approaches

Bellow mentioned aerodromes do not meet required resolution 0,1 m/0,1 ft:

WGS-84 geoid undulation at runway threshold, precision approaches

Bellow mentioned aerodromes do not meet required resolution 0,1 m/0,1 ft: