

ZKRATKY A SYMBOLY
(použité v tomto Předpisu)

Zkratky

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

DÍL 1 – VŠEOBECNĚ

HLAVA 1.1 – DEFINICE

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

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

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

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

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

Bod posledního návratu (Point of no return)

Poslední možný geografický bod, ze kterého může letadlo pokračovat na letiště určení, stejně jako na dostupné náhradní letiště na trati, stanovené pro daný let.

Celková vertikální chyba (TVE) (Total vertical error)

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

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

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

Člen letové posádky (Flight crew member)

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

Doba letu – letouny (Flight time – aeroplanes)

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

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

Dráhová dohlednost (RVR) (Runway visual range)

Vzdálenost, na kterou může pilot letadla nacházejícího se na ose RWY vidět denní dráhové

značení nebo návěstidla ohraničující RWY nebo vyznačující její osu.

Elektronické letové informační zařízení (Electronic flight bag (EFB))

Elektronický informační systém sestávající z vybavení a aplikací pro letovou posádku, který umožňuje ukládání, aktualizaci, zobrazování a zpracování funkcionalit EFB k podpoře letového provozu nebo povinností posádky.

Kombinovaný systém vidění (Combined vision system (CVS))

Systém zobrazující obrazy kombinací elektronického systému pro zlepšení viditelnosti (EVS) a syntetického systému vidění (SVS).

Komunikace založená na výkonnosti (PBC) (Performance-based communication)

Komunikace založená na výkonnostních specifikacích vztahujících se na poskytování letových provozních služeb.

Poznámka: Specifikace RCP obsahují požadavky na komunikační výkonnost, která je přidělena systémovým složkám z pohledu zajišťovaného spojení a související přenosové doby, spojitosti, dostupnosti, integrity, bezpečnosti a funkčnosti nezbytných pro navrhovaný provoz v souvislosti s příslušným konceptem vzdušného prostoru.

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

Technika, odpovídající postupům stabilizovaného přiblížení, pro let v úseku konečného přiblížení (FAS) postupem přístrojového nepřesného přístrojového přiblížení (NPA) stálým klesáním, bez přechodu do horizontálního letu, z nadmořské výšky/výšky fixu konečného přiblížení nebo vyšší, do bodu přibližně 15 m (50 ft) nad prahem dráhy pro přistání nebo do bodu, kde by pro daný typ letadla měl začít začíná manévr podrovnání; v případě FAS postupem NPA následovaném přiblížením okruhem se použije technika CDFA, dokud není dosaženo minim přiblížení okruhem (OCA/H pro okruh) nebo nadmořské výšky/výšky pro manévrování při letu za viditelnosti.

Letadlo (Aircraft)

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

Letecké práce (Aerial work)

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

Letiště (Aerodrome)

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

Provoz služebních letadel (Corporate aviation operation)

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

Provoz všeobecného letectví (General aviation operation)

Provoz letadel jiný než obchodní letecká doprava nebo letecké práce.

Provoz za nízké dohlednosti (Low-visibility operations) (LVO)

Přiblížení za RVR nižší než 550 m a/nebo DH nižší než 60 m (200 ft) nebo vzlet za RVR nižší než 400 m.

Provozní letový plán (Operational flight plan)

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

Provozní příručka (Operations manual)

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

Provozní řízení (Operational control)

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

Provozní základna (Operating base)

Místo, z něhož se vykonává provozní řízení.

Poznámka: Provozní základna je obvykle místo, kde pracuje personál zapojený do provozu letounu a kde jsou uloženy záznamy související s provozem. Provozní základna má vyšší míru stálosti než obvyklé kontaktní místo.

Provozovatel (Operator)

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

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

Průhledový zobrazovač (Head-up display)

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

Přehled založený na výkonnosti (PBS) (Performance-based surveillance) (PBS)

Přehled založený na výkonnostních specifikacích vztahujících se na poskytování letových provozních služeb.

Poznámka: Specifikace RSP obsahují požadavky na přehledovou výkonnost, která je přidělena systémovým složkám z pohledu zajišťovaného přehledu a související doby doručení dat, spojitosti, dostupnosti, integrity, přesnosti přehledových dat, bezpečnosti a funkčnosti nezbytných pro navrhovaný provoz v souvislosti s příslušným konceptem vzdušného prostoru.

Přiblížení podle přístrojů (Instrument approach operations)

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

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

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

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

Příslušné požadavky letové způsobilosti (Appropriate airworthiness requirements)

Úplné a podrobné předpisy letové způsobilosti vytvořené, přijaté nebo uznané smluvním státem pro uvažovanou kategorii letadla, motoru nebo vrtule.

Psychoaktivní látky (Psychoactive substances)

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

Shrnutí dohody (Agreement summary)

Pokud je letadlo provozováno na základě dohody dle článku 83 bis Úmluvy mezi státem zápisu do rejstříku a jiným státem, je shrnutím dohody dokument předaný spolu s dohodou dle článku 83 bis registrovanou u Rady ICAO, který stručně a jasně definuje funkce a povinnosti, které jsou přeneseny ze státu zápisu do rejstříku na jiný stát.

Poznámka: Jiný stát ve výše uvedené definici označuje stát hlavního sídla provozovatele všeobecného letectví.

Specifikace požadované komunikační výkonnosti (RCP) (Required communication performance (RCP) specification)

Soubor požadavků na poskytování letové provozní služby a na související pozemní zařízení, schopnost letadla a operace potřebné pro podporu komunikace založené na výkonnosti.

Specifikace požadované přehledové výkonnosti (RSP) (Required surveillance performance (RSP) specification)

Soubor požadavků na poskytování letové provozní služby a na související pozemní zařízení, schopnost

letadla a operace potřebné pro podporu přehledu založeného na výkonnosti.

Stát hlavního sídla provozovatele všeobecného letectví (State of the principal location of a general aviation operator)

Stát, ve kterém má provozovatel všeobecného letectví své hlavní místo podnikání, nebo pokud takové místo podnikání nemá, jeho trvalého bydliště.

Poznámka: Poradenský materiál ohledně možnosti v případě hlavního sídla provozovatele všeobecného letectví je uveden v dokumentu Manual on the Implementation of Article 83 bis of the Convention on International Civil Aviation (Doc 10059).

Stát letiště (State of the aerodrome)

Stát, na jehož území je letiště umístěno.

Stát zápisu do rejstříku (State of registry)

Stát, v jehož rejstříku je letadlo zapsáno.

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

Syntetický systém vidění (Synthetic vision system (SVS))

Systém zobrazující z údajů odvozené syntetické obrazy vnější scény z pohledu pilotního prostoru.

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

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

Poznámka: EVS nezahrnuje systémy snímání nočního vidění (NVIS).

Systémová chyba výškoměru (Altimetry system error (ASE))

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

Údržba (Maintenance)[†]

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

Údržba (Maintenance)^{††}

Provádění úkonů na letadle, motoru, vrtuli nebo přidružené letadlové části potřebných k zajištění jejich zachování letové způsobilosti, zahrnující kteroukoliv z následujících činností nebo jejich kombinací: generální opravu, prohlídku, výměnu dílů, odstranění závady a provedení modifikace nebo opravy.

Úsek konečného přiblížení (FAS) (Final approach segment)

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

Uvolnění do provozu (Maintenance release)[†]

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

Uvolnění do provozu (Maintenance release)^{††}

Dokument, který obsahuje osvědčení potvrzující, že k němu vztažené práce údržby byly ukončeny uspokojivým způsobem, v souladu s příslušnými požadavky letové způsobilosti.

Velitel letadla (Pilot-in-command)

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

Velký letoun (Large aeroplane)

Letoun s maximální vzletovou hmotností větší než 5 700 kg.

Zachování letové způsobilosti (Continuing airworthiness)

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

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

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

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

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

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

Záznamy o zachování letové způsobilosti (Continuing airworthiness records)

Záznamy týkající se stavu zachování letové způsobilosti letadla, motoru, vrtule nebo přidružené letadlové části.

Zvláštní oprávnění/schválení (Specific approval)

Zvláštní oprávnění je oprávnění, které je zahrnuto v provozních specifikacích pro provoz obchodní

letecké dopravy nebo v seznamu zvláštních oprávnění pro neobchodní provoz.

Poznámka: Podmínky oprávnění, zvláštního oprávnění, schválení a přijetí jsou podrobněji popsány v Dodatku 3.D.

† Použije se do 4. listopadu 2020.

†† Použije se od 5. listopadu 2020.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

HLAVA 2.2 – LETOVÝ PROVOZ

2.2.1 Provozní zařízení

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

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

2.2.2 Provozní řízení

2.2.2.1 Provozní pokyny – všeobecně

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

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

2.2.2.2 Letištní provozní minima

2.2.2.2.1 Velitel letadla musí určit letištní provozní minima pro všechna letiště používaná v jeho provozu, v souladu s kritérii stanovenými Státem zápisu do rejstříku. Při určování letištních provozních minim musí být dodrženy jakékoli podmínky, které mohou být předepsány v seznamu zvláštních oprávnění. Tato minima nesmí být nižší než minima stanovená úřadem státu letiště, pokud úřad tohoto státu neschválí veliteli letadla minima nižší.

Poznámka: Tento článek nepožaduje od úřadu státu letiště, aby stanovil letištní provozní minima.

2.2.2.2.1.1 Stát zápisu do rejstříku ~~může~~ musí schválit provozní přínos pro provoz letadel vybavených automatickými systémy přistání, průhledovými zobrazovači (HUD) nebo rovnocennými zobrazovači, EVS, SVS nebo CVS. ~~Taková schválení nesmí mít vliv na klasifikaci postupu přiblížení podle přístrojů.~~ Kde provozní přínos souvisí s provozem za nízké dohlednosti, musí stát zápisu do rejstříku vydat zvláštní oprávnění. Takové oprávnění nesmí mít vliv na klasifikaci postupu přiblížení podle přístrojů.

Poznámka 1: Zohlednění provozního přínosu zahrnuje:

- pro účely zákazu přiblížení (ust. 2.2.4.1.2 tohoto předpisu), minima nižší, než jsou letištní provozní minima;
- vyhovění požadavkům na dohlednost, nebo jejich snížení; nebo
- požadování méně pozemních zařízení, která budou kompenzována schopnostmi letadla.

Poznámka 2: Poradenský materiál pro provozní přínos letadel vybavených automatickými systémy přistání, HUD nebo rovnocennými zobrazovači, EVS, SVS a CVS je uveden v Dodatku 2.B tohoto předpisu a v ICAO dokumentu Manual of All-Weather Operations (Doc 9365).

Poznámka 3: Informace týkající se HUD nebo rovnocenných zobrazovačů, včetně odkazů na dokumenty RTCA a EUROCAE, jsou uvedeny v ICAO dokumentu Manual of All-Weather Operations (Doc 9365).

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

- Druh A: s minimální výškou pro klesání nebo výškou rozhodnutí 75 m (250 ft) nebo vyšší; a
- Druh B: s výškou rozhodnutí nižší než 75 m (250 ft). Přiblížení podle přístrojů druhu B je kategorizováno takto:
 - I. kategorie (CAT I): s výškou rozhodnutí nejméně 60 m (200ft) a buď s dohledností nejméně 800 m, nebo dráhovou dohledností nejméně 550 m;
 - II. kategorie (CAT II): s výškou rozhodnutí menší než 60 m (200 ft), ale nejméně 30 m (100 ft) a dráhovou dohledností nejméně 300 m;
 - III.A. kategorie (CAT IIIA): s výškou rozhodnutí menší než 30 m (100 ft) nebo bez výšky rozhodnutí a s dráhovou dohledností ~~nejméně~~ menší než 300/175 m nebo bez jakýchkoliv omezení dráhové dohlednosti;

~~4) III.B. kategorie (CAT IIIB): s výškou rozhodnutí menší než 15 m (50 ft) nebo bez výšky rozhodnutí a s dráhovou dohledností menší než 175 m, ale nejméně 50 m;~~

~~5) IIIC. kategorie (CAT IIIC): bez jakýchkoliv omezení výšky rozhodnutí a dráhové dohlednosti.~~

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

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

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

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

Poznámka: Poradenský materiál k využívání techniky konečného přiblížení stálým klesáním (CDFA) pro postupy nepřesného přístrojového přiblížení je uveden v Předpisu L 8168, Část II, Díl 5.

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

2.2.2.2.5 Stát zápisu do rejstříku musí vydat zvláštní oprávnění pro přiblížení podle přístrojů za nízké dohlednosti, které bude moci být prováděno pouze, pokud je poskytována informace o RVR.

Poznámka: Poradenský materiál týkající se provozu za nízké dohlednosti je obsažen v dokumentu Manual of All-Weather Operations (Doc 9365).

2.2.2.2.6 V případě vzletu za nízké dohlednosti musí stát zápisu do rejstříku vydat zvláštní oprávnění pro minimální RVR pro vzlet.

Poznámka: Obecně je dohlednost pro vzlet stanovena podmínkami RVR. Rovněž může být použita rovnocenná horizontální dohlednost.

2.2.2.3 Cestující

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

- bezpečnostních pásů;
- nouzových východů;
- záchranných vest, jsou-li předepsány;
- kyslíkových dýchacích přístrojů, pokud se použití kyslíku předpokládá; a

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

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

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

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

2.2.3 Příprava letu

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

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

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

2.2.3.3 Plánování letu

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

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

Poznámka 1: Je-li letiště použito jako náhradní letiště, může pro ně Úřad vyhlásit vyšší minima, než pro totéž letiště, je-li plánováno jako letiště určené.

2.4.12 Polohový maják nehody (ELT)

2.4.12.1 Všechny letouny by měly být vybaveny automatickým ELT.

2.4.12.2 Kromě podmínek stanovených v ust. 2.4.12.3 musí být všechny letouny vybaveny alespoň jedním polohovým majákem ELT jakéhokoliv typu.

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

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

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

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

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

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

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

2.4.14 Mikrofony

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

2.4.15 Letouny vybavené automatickými systémy přistání, průhledovým zobrazovačem (HUD) nebo rovnocennými zobrazovači, systémy pro zlepšení viditelnosti (EVS), syntetickými systémy vidění (SVS) a/nebo kombinovanými systémy vidění (CVS)

2.4.15.1 V případě, že jsou letouny vybaveny automatickými systémy přistání, systémy HUD nebo rovnocennými zobrazovači, EVS, SVS nebo CVS nebo hybridním systémem tvořeným jakoukoliv kombinací těchto systémů, musí být Státem zápisu do rejstříku stanovena kritéria pro používání takových systémů pro bezpečný provoz letounů.

Poznámka: Informace týkající se HUD nebo rovnocenných zobrazovačů, včetně odkazů na dokumenty RTCA a EUROCAE, jsou uvedeny v ICAO dokumentu Manual of All-Weather Operations (Doc 9365).

2.4.15.2 Při stanovování provozních kritérií použití automatických systémů přistání, HUD nebo rovnocenných zobrazovačů EVS, SVS, nebo CVS musí Stát zápisu do rejstříku zajistit, aby:

- vybavení splňovalo příslušné požadavky osvědčování letové způsobilosti;
- provozovatel/vlastník provedl posouzení bezpečnostního rizika spojeného s provozem s podporou automatických systémů přistání, HUD nebo rovnocennými zobrazovači, EVS, SVS nebo CVS;
- provozovatel/vlastník stanovil a zdokumentoval postupy k provozu a požadavky na výcvik pro automatické systémy přistání, HUD nebo rovnocenné zobrazovače, EVS, SVS nebo CVS a postupy pro jejich použití.

Poznámka 1: Poradenský materiál k posouzení bezpečnostního rizika je uveden v ICAO dokumentu Safety Management Manual (SMM) (Doc 9859).

Poznámka 2: Poradenský materiál ke stanovení provozních kritérií je uveden v Dodatku 2.B tohoto předpisu.

2.4.16 Letové zapisovače

Poznámka 1: Letové zapisovače chráněné před nárazem tvoří jeden nebo větší počet z následujících systémů:

- zapisovač letových údajů (FDR);
- zapisovač hlasu v pilotním prostoru (CVR);
- zapisovač obrazu pilotního prostoru (AIR);
- zapisovač komunikace datovým spojem (DLR).

Dle Doplňku 2.3 mohou být informace o obrazu pilotního prostoru a komunikaci datovým spojem ~~mohou být~~ zapisovány buď zapisovačem CVR nebo FDR.

Poznámka 2: Lehké letové zapisovače tvoří jeden nebo větší počet z následujících ~~systémů~~:

- systém záznamu údajů letadla (ADRS);
- systém záznamu zvuku v pilotním prostoru (CARS);
- systém záznamu obrazu pilotního prostoru (AIRS);
- systém záznamu komunikace datovým spojem (DLRS).

Dle Doplňku 2.3 mohou být informace o obrazu pilotního prostoru a komunikaci datovým spojem

~~mohou být~~ zaznamenány buď systémem CARS nebo ADRS.

Poznámka 3: Podrobné požadavky na letové zapisovače obsahuje Doplněk 2.3.

Poznámka 4: Pro letouny, u nichž je žádost o typové osvědčení smluvnímu státu předána před 1. lednem 2016, jsou specifikace týkající se letových zapisovačů chráněných před nárazem obsaženy v dokumentu EUROCAE ED-112, ED-56A, ED-55, Minimum Operational Performance Specification (MOPS), nebo rovnocenných dokumentech.

Poznámka 5: Pro letouny, u nichž je žádost o typové osvědčení smluvnímu státu předána 1. ledna 2016 nebo později, jsou specifikace týkající se letových zapisovačů chráněných před nárazem obsaženy v dokumentu EUROCAE ED-112A, Minimum Operational Performance Specification (MOPS), nebo rovnocenných dokumentech.

Poznámka 6: Specifikace týkající se lehkých letových zapisovačů jsou obsaženy v dokumentu EUROCAE ED-155, Minimum Operational Performance Specification (MOPS), nebo rovnocenných dokumentech.

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

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

2.4.16.1.1 Použitelnost

2.4.16.1.1.1 Všechny letouny s turbínovými motory s konfigurací sedadel pro cestující větší než 5 a o maximální schválené vzletové hmotnosti 5 700 kg nebo menší, jejichž typové osvědčení bylo poprvé vydáno 1. ledna 2016 nebo později, by měly být vybaveny:

- a) FDR, který by měl zaznamenávat alespoň prvních 16 parametrů uvedených v Tabulce A2.3-1 v Doplňku 2.3; nebo
- b) AIR nebo AIRS Třídy C, který by měl zaznamenávat alespoň parametry dráhy a rychlosti letu zobrazované pilotovi (pilotům), jak je definováno v ust. 2.2.2 v Doplňku 2.3; nebo
- c) ADRS, který by měl zaznamenávat alespoň prvních 7 parametrů uvedených v Tabulce 2.3-3 v Doplňku 2.3.

Poznámka: Klasifikace AIR nebo AIRS je uvedena v ust. 4.1 Doplňku 2.3 tohoto předpisu.

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

2.4.16.1.1.2 Všechny letouny o maximální schválené vzletové hmotnosti větší než 5 700 kg, jejichž žádost o typové osvědčení byla podána smluvnímu státu 1. ledna 2023 nebo později, musí být vybaveny FDR schopným zaznamenávat alespoň 82

parametrů uvedených v Tabulce A2.3-1 v Doplňku 2.3.

2.4.16.1.1.3 Všechny letouny o maximální schválené vzletové hmotnosti větší než 5 700 kg, jejichž individuální osvědčení letové způsobilosti bylo poprvé vydáno 1. ledna 2023 nebo později, by měly být vybaveny FDR schopným zaznamenávat alespoň 82 parametrů uvedených v Tabulce A2.3-1 v Doplňku 2.3

2.4.16.1.2 Technologie pořizování záznamu

FDR, ADRS, AIR nebo AIRS nesmí používat záznam rytý do kovové folie, kmitočtové modulace (FM), fotografické filmy nebo magnetické pásky.

2.4.16.1.3 Doba záznamu

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

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

2.4.16.2.1 Použitelnost

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

2.4.16.2.2 Technologie pořizování záznamu

CVR a CARS nesmí používat magnetické nebo kovové pásky.

2.4.16.2.3 Doba záznamu

2.4.16.2.3.1 Všechny CVR musí uchovat informace zaznamenané nejméně během posledních 2 hodin svého provozu.

2.4.16.2.3.2 Všechny letouny, u nichž je požadováno vybavení CARS a jejichž individuální osvědčení letové způsobilosti je poprvé vydáno 1. ledna 2025 nebo později, musí být vybaveny CARS, který musí uchovat informace zaznamenané nejméně během posledních dvou hodin svého provozu.

2.4.16.3 Zapisovač komunikace datovým spojením (DLR)

2.4.16.3.1 Použitelnost

2.4.16.3.1.1 Všechny letouny, jejichž individuální osvědčení letové způsobilosti je poprvé vydáno 1. ledna 2016 nebo později, ~~využívají~~ ~~používají~~ jakoukoliv aplikaci pro komunikaci datovým spojem uvedenou v ust. 5.1.2 v Doplnku 2.3, a u nichž je požadováno vybavení CVR, musí zaznamenat zprávy z komunikace datovým spojem na zapisovač letových údajů chráněný před nárazem ~~všechny zprávy z komunikace datovým spojem~~.

2.4.16.3.1.2 Všechny letouny, jejichž individuální osvědčení letové způsobilosti bylo poprvé vydáno před 1. lednem 2016, u nichž je požadováno vybavení CVR, a které ~~budou jsou~~ 1. ledna 2016 nebo později modifikovány prostřednictvím zástavby ~~ka používání~~ použití jakékoliv aplikace pro komunikaci datovým spojem uvedené v ust. 5.1.2 v Doplnku 2.3, ~~a u nichž je požadováno vybavení CVR~~, musí zaznamenat zprávy z komunikace datovým spojem na zapisovač letových údajů chráněný před nárazem, ~~pokud zastavěné vybavení pro komunikaci datovým spojem nevyhovuje typovému osvědčení vydanému nebo modifikaci letadla poprvé schválené před 1. lednem 2016~~ ~~všechny zprávy z komunikace datovým spojem~~.

Poznámka 1: Příklady požadavků na zapisování komunikace datovým spojem viz Tabulka 3.C-4 v Dodatku 3.D.

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

Poznámka 3: „Modifikace letadla“ odkazují na modifikace pro zástavbu vybavení pro komunikaci datovým spojem na letadlo (např. konstrukční, elektroinstalace).

2.4.16.3.1.3 Všechny letouny, jejichž individuální osvědčení letové způsobilosti bylo poprvé vydáno před 1. lednem 2016, u nichž je požadováno vybavení CVR a které jsou 1. ledna 2016 nebo později modifikovány k použití jakékoliv aplikace pro komunikaci datovým spojem uvedené v ust. 5.1.2 v Doplnku 2.3, by měly zaznamenávat zprávy z komunikace datovým spojem na zapisovač letových údajů chráněný před nárazem.

2.4.16.3.2 Doba záznamu

Minimální doba záznamu by měla odpovídat době záznamu CVR.

2.4.16.3.3 Vzájemný vztah (korelace)

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

2.4.16.4 Letové zapisovače – všeobecně

2.4.16.4.1 Konstrukce a zástavba

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

2.4.16.4.2 Používání

2.4.16.4.2.1 Letové zapisovače nesmí být během letu vypnuty.

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

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

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

2.4.16.4.3 Záznamy letového zapisovače

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

2.4.16.4.4 Zachování provozuschopnosti

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

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

2.4.16.4.5 Elektronická dokumentace záznamů letového zapisovače

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

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

2.4.17 Elektronická letová informační zařízení

Poznámka: Poradenský materiál k vybavení EFB, funkcím a ~~provoznímu~~ zvláštnímu schválení je

uveden v ICAO dokumentu *Manual on Electronic Flight Bags (Doc 10020)*.

2.4.17.1 Vybavení EFB

2.4.17.1.1 Pokud jsou na palubě používána přenosná EFB, musí velitel letadla a/nebo provozovatel/vlastník zajistit, že neovlivňují výkonnost systémů letounu, vybavení nebo schopnost ovladatelnost letounu.

2.4.17.2 Funkce EFB

2.4.17.2.1 Pokud jsou na palubě letounu používána EFB, velitel letadla a/nebo vlastník/provozovatel musí:

- posoudit bezpečnostní rizika spojená s každou funkcí EFB;
- stanovit a zdokumentovat postupy pro používání zařízení EFB a každé jeho funkce a požadavky na související výcvik; a
- zajistit, že v případě selhání EFB letová posádka snadno získá dostatek informací pro bezpečné provedení letu.

Poznámka: Poradenský materiál k posouzení bezpečnostního rizika je uveden v ICAO dokumentu Safety Management Manual (SMM) (Doc 9859).

2.4.17.2.2 Stát zápisu do rejstříku musí vydat zvláštní schválení ~~stanovit kritéria pro~~ provozního využití funkcí EFB, které mají být použity pro bezpečný provoz letounů.

2.4.17.3 ~~Provozní kritéria~~ Zvláštní schválení EFB

2.4.17.3.1 ~~Při stanovování provozních kritérií~~ Při vydávání zvláštního schválení ~~pro~~ využití EFB musí Stát zápisu do rejstříku zajistit, že:

- vybavení EFB a související hardware, včetně vzájemného působení se systémy letounu, je-li to relevantní, splňují příslušné požadavky osvědčování letové způsobilosti;
- provozovatel/vlastník provedl posouzení rizik spojených s provozem podporovaným funkcemi EFB;
- provozovatel/vlastník (v případě potřeby) stanovil požadavky pro zálohování informací obsažených a zobrazovaných funkcemi EFB;
- provozovatel/vlastník stanovil a zdokumentoval postupy pro správu funkcí EFB, včetně všech databází, které mohou být použity; a

- provozovatel/vlastník stanovil a zdokumentoval požadavky pro používání EFB a jeho funkcí a požadavky pro související výcvik.

Poznámka: Poradenský materiál k posouzení bezpečnostního rizika je uveden v ICAO dokumentu Safety Management Manual (SMM) (Doc 9859).

2.4.18 Letouny provozované na základě dohody dle článku 83 bis Úmluvy

Poznámka: Poradenský materiál týkající se převodu odpovědnosti státem zápisu do rejstříku na stát hlavního sídla provozovatele všeobecného letectví v souladu s článkem 83 bis je uveden v dokumentu Manual on the Implementation of Article 83 bis of the Convention on International Civil Aviation (Doc 10059).

2.4.18.1 Letoun, je-li provozován na základě dohody dle článku 83 bis uzavřené mezi státem zápisu do rejstříku a státem hlavního sídla provozovatele všeobecného letectví, musí mít na palubě ověřenou kopii shrnutí dohody, a to buď v elektronickém, nebo tištěném formátu. Pokud je shrnutí vydáno v jiném než anglickém jazyce, musí být součástí překlad do angličtiny.

Poznámka: Poradenský materiál týkající se shrnutí dohody je uveden v dokumentu Doc 10059.

2.4.18.2 Shrnutí dohody dle článku 83 bis musí být přístupné inspektorům bezpečnosti civilního letectví, aby při provádění činností dozoru, jako jsou kontroly na odbavovací ploše, určili, které funkce a povinnosti jsou převedeny na základě dohody státem zápisu do rejstříku na stát hlavního sídla provozovatele všeobecného letectví.

Poznámka: Poradenský materiál pro inspektory bezpečnosti civilního letectví provádějící kontroly letounů provozovaných na základě dohody podle článku 83 bis je obsažen v dokumentu Manual of Procedures for Operations Inspection, Certification and Continued Surveillance (Doc 8335).

2.4.18.3 Shrnutí dohody musí být státem zápisu do rejstříku nebo státem hlavního sídla provozovatele všeobecného letectví předáno ICAO spolu s dohodou dle článku 83 bis za účelem registrace u Rady ICAO.

Poznámka: Shrnutí dohody předané spolu s dohodou dle článku 83 bis registrovanou u Rady ICAO obsahuje seznam všech letadel, kterých se dohoda týká. Nicméně ověřená kopie, která má být na palubě dle ust. 2.4.18.1, bude muset uvádět pouze konkrétní letadlo, na jehož palubě tato kopie je.

2.4.18.4 Shrnutí dohody by mělo obsahovat informace v Doplňku 2.5 pro konkrétní letadlo a dodržovat rozvržení dle Doplňku 2.5, ust. 2.

HLAVA 3.4 – LETOVÝ PROVOZ

3.4.1 Provozní zařízení

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

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

3.4.2 Organizace provozu

3.4.2.1 Oznamovací povinnost provozovatele

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

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

3.4.2.2 Provozní příručka

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

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

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

3.4.2.3 Provozní pokyny – všeobecně

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

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

3.4.2.4 Simulace nouzových situací za letu

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

3.4.2.5 Kontrolní seznamy

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

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

3.4.2.6 Minimální nadmořské výšky letu

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

3.4.2.7 Letištní provozní minima

3.4.2.7.1 Provozovatel letadla musí v souladu s kritérii určenými Státem zápisu do rejstříku stanovit letištní provozní minima pro všechna letiště používaná v jeho provozu. Při určování letištních provozních minim musí být dodrženy jakékoli podmínky, které mohou být předepsány v seznamu zvláštních oprávnění. Tato minima nesmí být nižší než minima stanovená pro daná letiště úřadem Státu letiště, pokud úřad tohoto státu neschválí provozovateli minima nižší.

Poznámka: Tento článek nepožaduje od úřadu Státu letiště, aby stanovil letištní provozní minima.

3.4.2.8 Program zvládání únavy

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

Poznámka: Poradenský materiál ke zvládání únavy je uveden v ICAO dokumentu Fatigue Management Manual for General Aviation (Doc 10033).

3.4.2.9 Cestující

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

- a) bezpečnostních pásů,
- b) nouzových východů,
- c) záchranných vest, jsou-li předepsány,

b) mít informace týkající se schopností letounu dle specifikace RCP uvedených v letové příručce nebo jiné dokumentaci letounu schválené Státem projekce nebo Státem zápisu do rejstříku; a

c) pokud je letoun provozován v souladu s MEL, mít informace týkající se schopností dle specifikace RCP, které jsou zahrnuty v MEL.

Poznámka: Poradenský materiál týkající se dokumentace letounu je obsažen v ICAO dokumentu „Performance-based Navigation (PBN) Manual“ (ICAO Doc 9613).

2.5.2.3 Stát zápisu do rejstříku musí stanovit kritéria pro provoz, kde byla pro PBN předepsána navigační specifikace.

2.5.2.4 Při stanovování kritérií pro provoz, kde byla pro PBN předepsána navigační specifikace, musí stát zápisu do rejstříku požadovat, aby provozovatel/vlastník stanovil:

a) normální a mimořádné postupy, včetně postupů pro nepředvídané události;

b) požadavky na kvalifikaci a odbornou způsobilost letové posádky v souladu s příslušnými navigačními specifikacemi;

c) výcvik pro příslušný personál odpovídající zamýšlenému provozu; a

d) příslušné postupy pro údržbu k zajištění zachování letové způsobilosti, v souladu s příslušnými navigačními specifikacemi.

Poznámka 1: Poradenský materiál týkající se bezpečnostních rizik a jejich zmírňování pro provoz PBN, v souladu s Předpisem L 19, je uveden v dokumentu Performance-based Navigation (PBN) Operational Approval Manual (Doc 9997).

Poznámka 2: Řízení elektronických navigačních údajů je nedílnou součástí normálních a mimořádných postupů.

2.5.2.5 Stát zápisu do rejstříku musí vydat zvláštní oprávnění pro provoz založený na navigačních specifikacích pro provoz PBN vyžadující oprávnění (AR).

Poznámka: Poradenský materiál týkající se zvláštních oprávnění pro navigační specifikace PBN vyžadující oprávnění (AR) je uveden v dokumentu Performance-based Navigation (PBN) Operational Approval Manual (Doc 9997).

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

a) průběžně poskytuje letové posádce indikaci dodržování tratě nebo odchýlení od tratě s požadovaným stupněm přesnosti v jakémkoliv bodě na trati; a

b) bylo schváleno Státem zápisu do rejstříku pro provoz s MNPS.

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

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

a) ~~musí být letoun~~ vybaven vybavením schopným:

1) indikovat letové posádce hladinu letu, v níž letoun letí;

2) automaticky udržovat zvolenou hladinu letu;

3) poskytnou letové posádce výstrahu při odchylce od zvolené letové hladiny. Prahová hodnota výstrahy nesmí přesáhnout ± 90 m (300 ft); a

4) automaticky hlásit tlakovou nadmořskou výšku;

b) ~~schválen~~ Státem zápisu do rejstříku ~~musí vydat zvláštní oprávnění~~ pro provoz ~~v daném prostoru~~ RVSM; a

~~e) prokázat vertikální navigační výkonnost v souladu s Doplňkem 2.2.~~

2.5.2.8 Před udělením ~~zvláštního~~ oprávnění RVSM v souladu s ust. 2.5.2.7 b) musí být Státu doloženo, že:

a) možnosti vertikální navigační výkonnosti letounu splňují požadavky stanovené v Doplňku 2.2;

b) vlastník/provozovatel zpracoval příslušné postupy vzhledem k obvyklým metodám a programům zachování letové způsobilosti (údržba a oprava); a

c) vlastník/provozovatel zpracoval příslušné postupy letové posádky pro provoz ve vzdušném prostoru s RVSM.

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

2.5.2.9 Stát zápisu do rejstříku musí zajistit, že s ohledem na letouny uvedené v ust. 2.5.2.7 existují dostatečná opatření pro:

a) obdržení hlášení o výkonnosti ve vztahu k udržování výšky letu vydaných sledujícími stanovišti zřízenými v souladu s Předpisem L 11, ust. 3.3.5.1; a

b) přijetí okamžitého nápravného opatření pro jednotlivá letadla nebo skupiny typů letadel rozpoznávaných v těchto hlášeních jako letadla, která nedodržují požadavky na udržování výšky

letu pro provoz ve vzdušném prostoru, kde se používá RVSM.

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

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

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

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

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

2.5.2.12 Letoun musí být vybaven takovým navigačním vybavením, aby v případě poruchy některé jeho části, v kterémkoliv okamžiku letu, umožňoval zbytek vybavení pokračovat letounu v letu podle ust. 2.5.2.1 a je-li to požadováno i ust. 2.5.2.2, 2.5.2.6 a 2.5.2.7.

Poznámka 1: Tento požadavek lze splnit i jiným způsobem než zdvojením vybavení.

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

2.5.2.13 Při letech, u nichž se uvažuje přistání za meteorologických podmínek pro let podle přístrojů (IMC), musí být letoun vybaven rádiovým vybavením způsobilým přijímat signály, které poskytují letounu navedení do bodu, z něhož může být provedeno

přistání za podmínek letu za viditelnosti. Toto vybavení musí být schopné takové vedení zajišťovat na všech letištích, kde se uvažuje přistání za meteorologických podmínek pro let podle přístrojů a na všech stanovených náhradních letištích.

2.5.3 Přehledové vybavení

2.5.3.1 Letoun musí být vybaven přehledovým vybavením, které mu umožní provést let v souladu s požadavky letových provozních služeb.

2.5.3.2 Pro provoz, pro který se vyžaduje, aby přehledové vybavení splňovalo specifikace RSP pro přehled založený na výkonnosti (PBS), musí letoun navíc k požadavkům stanoveným v ust. 2.5.3.1:

- mít přehledové vybavení, které umožní provoz podle předepsané(y) specifikace(i) RSP;
- mít informace týkající se schopností letounu dle specifikace RSP uvedených v letové příručce nebo jiné dokumentaci letounu schválené Státem projekce nebo Státem zápisu do rejstříku; a
- pokud je letoun provozován v souladu s MEL, mít informace týkající se schopností dle specifikace RSP, které jsou zahrnuty v MEL.

Poznámka 1: Informace týkající se přehledového vybavení jsou obsaženy v dokumentu Aeronautical Surveillance Manual (Doc 9924).

Poznámka 2: Informace týkající se specifikací RSP pro přehled založený na výkonnosti jsou uvedeny v dokumentu Performance-based Communication and Surveillance (PBCS) Manual (Doc 9869).

2.5.3.3 Stát zápisu do rejstříku musí stanovit kritéria pro provoz, kde byla pro PBS předepsána specifikace RSP.

2.5.3.4 Při stanovování kritérií pro provoz, kde byla pro PBS předepsána specifikace RSP, musí stát zápisu do rejstříku požadovat, aby provozovatel/vlastník stanovil:

- normální a mimořádné postupy, včetně postupů pro nepředvídané události;
- požadavky na kvalifikaci a odbornou způsobilost letové posádky v souladu s příslušnými specifikacemi RSP;
- výcvikový program pro příslušný personál odpovídající zamýšlenému provozu; a
- příslušné postupy pro údržbu k zajištění zachování letové způsobilosti, v souladu s příslušnými specifikacemi RSP.

2.5.3.5 Stát zápisu do rejstříku musí zajistit, že, pokud jde o letouny uvedené v ust. 2.5.3.2, existují dostatečné požadavky týkající se:

- získávání hlášení o sledované přehledové výkonnosti vydávaných v rámci monitorovacích programů zavedených v souladu s ust. 3.3.5.2 Hlavy 3 Předpisu L 11; a

DOPLNĚK 2.3 – LETOVÉ ZAPISOVAČE

(Poznámka – Viz Hlava 2.4, ust. 2.4.16)

Text tohoto doplňku obsahuje pokyny pro zástavbu letových zapisovačů na letounech. Letové zapisovače chráněné před nárazem tvoří jeden nebo větší počet z následujících ~~systemů~~:

- zapisovač letových údajů (FDR);
- zapisovač hlasu v pilotním prostoru (CVR);
- zapisovač obrazu pilotního prostoru (AIR);
- zapisovač komunikace datovým spojem (DLR).

Pokud se požaduje, aby byly informace obrazu nebo datového spoje zaznamenávány na letový zapisovač chráněný před nárazem, je přípustné jejich zaznamenávání buď na CVR, nebo na FDR.

Lehké letové zapisovače tvoří jeden nebo větší počet z následujících ~~systemů~~:

- systém záznamu údajů letadla (ADRS);
- systém záznamu zvuku v pilotním prostoru (CARS);
- systém záznamu obrazu pilotního prostoru (AIRS);
- systém záznamu komunikace datovým spojem (DLRS).

Pokud se požaduje, aby byly informace obrazu nebo datového spoje zaznamenávány na lehký letový zapisovač, je přípustné jejich zaznamenávání buď na CARS, nebo na ADRS.

1. Všeobecné požadavky

1.1 Schránky pevných letových zapisovačů musí být opatřeny výraznou oranžovou barvou.

1.2 Schránky pevných letových zapisovačů chráněných před nárazem musí:

- a) být opatřeny reflexním materiálem k usnadnění určení její polohy; a
- b) mít bezpečně připojeno automaticky aktivované zařízení pro určení polohy pod vodou. Toto zařízení by mělo být provozované na kmitočtu 37,5 kHz a mělo by být schopné provozu po dobu 90 dnů po jeho spuštění.

1.3 Schránky automaticky oddělitelných letových zapisovačů musí:

- a) být opatřeny výraznou oranžovou barvou, nicméně povrch viditelný z vnějšku letadla může být jiné barvy;
- b) být opatřeny reflexním materiálem k usnadnění určení její polohy; a
- c) mít integrovaný automaticky aktivovaný ELT.

1.4 Systémy letových zapisovačů musí být zastavěny tak, aby:

- a) pravděpodobnost poškození záznamů byla minimální;
- b) existovaly zvukové nebo vizuální prostředky ověřující správnou činnost systémů letových zapisovačů při předletové kontrole; a
- c) se zabránilo uvedení mazacího zařízení během letu nebo nárazem při nehodě, mají-li systémy letových zapisovačů zařízení na vymazávání záznamu; a
- d) u letounů, jejichž individuální osvědčení letové způsobilosti bylo poprvé vydáno 1. ledna 2023 nebo později, musí být pro letovou posádku v pilotním prostoru k dispozici funkce vymazání, která po aktivaci upraví záznam CVR a AIR tak, aby nemohl být získán zpět pomocí technik běžného přehrání nebo kopírování. Instalace musí být navržena tak, aby nebyla možná její aktivace během letu. Kromě toho musí být minimalizována pravděpodobnost neúmyslné aktivace funkce vymazání během nehody.

Poznámka: Funkce vymazání má zabránit přístupu k záznamům CVR a AIR pomocí běžného přehrání nebo kopírování. Nebrání ale, aby k těmto záznamům získaly přístup úřady pro vyšetřování nehod, pomocí speciálních technik přehrávání a kopírování záznamů.

1.5 ~~Systémy~~ ~~Letových~~ ~~zapisovačů~~ zapisovače chráněné před nárazem musí být zastavěny tak, aby byly napájeny elektrickou energií ze sběrnice, která zajišťuje maximální spolehlivost pro činnost ~~systemů~~ letových zapisovačů, aniž by byla ohrožena dodávka hlavním nebo nouzovým systémům.

1.6 Lehké letové zapisovače musí být napojeny na zdroj energie mající charakteristiky, které zajišťují správné a spolehlivé zapisování v provozním prostředí.

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

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

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

- a) provozní instrukce výrobce, omezení vybavení a postupy pro zástavbu;
- b) základ nebo zdroj parametrů a rovnice vztahující se k přepočtu měřících jednotek; a
- c) zkušební protokoly výrobce.

2. Zapisovač letových údajů (FDR) a systém záznamu údajů letadla (ADRS)

2.1 Začátek a konec zápisu

FDR nebo ADRS musí začít zapisovat údaje dříve, než se letoun začne pohybovat vlastní silou a musí je průběžně zaznamenávat až do chvíle, kdy už se letoun pohybovat vlastní silou nemůže.

2.2 Zaznamenávané parametry

Poznámka: V předchozím vydání tohoto předpisu byly typy zapisovačů definovány tak, aby byl vystižen jejich první vývoj.

2.2.1 Parametry, které splňují požadavky FDR, jsou uvedeny v Tabulce A2.3-1. Počet zaznamenávaných parametrů závisí na složitosti letounu. Parametry uvedené bez hvězdičky (*) jsou závazné parametry, které musí být zaznamenány bez ohledu na složitost letounu. Navíc, parametry označené hvězdičkou (*) musí být zaznamenány, jestliže je zdroj informačních údajů využíván systémem letounu nebo letovou posádkou pro jeho provoz. Tyto parametry mohou být nicméně nahrazeny jinými s ohledem na typ letounu a charakteristiky záznamového vybavení.

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

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

- 1) parametry zvolené letovou posádkou týkající se požadované dráhy letu, např. nastavení barometrického tlaku, zvolené nadmořské výšky, zvolené rychlosti letu, výšky rozhodnutí a signalizace režimu a připojení systému automatického řízení letu, pokud nejsou zaznamenávány z jiného zdroje;
- 2) volba/stav systému zobrazování, např.: SEKTOR, PLÁN, RŮŽICE, NAV, WXR, SDRUŽENÉ, KOPIE, atd.;
- 3) výstrahy a varování;
- 4) označení stránek zobrazovaných nouzových postupů a seznamů kontrol;

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

2.2.3 Parametry, které splňují požadavky pro dráhu letu a rychlost a jsou zobrazovány pilotovi (pilotům), jsou uvedeny níže. Parametry uvedené bez hvězdičky (*) jsou závazné parametry, které musí být zaznamenány. Parametry označené hvězdičkou (*) musí být navíc zaznamenány, jestliže je zdroj

informačních údajů pro parametry zobrazován pilotovi a je praktické je zaznamenat:

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

2.2.4 Parametry, které splňují požadavky ADRS, je prvních 7 parametrů, které jsou uvedeny v Tabulce A2.3-3.

2.2.5 Jestliže je k dispozici dodatečná záznamová kapacita ADRS, musí být zvaženo zaznamenání jakýchkoli parametrů uvedených v Tabulce A2.3-3 od 8. dále.

2.3 Doplňující informace

2.3.1 Měřicí rozsah, interval záznamu a přesnost parametrů na zastavěném vybavení musí být ověřovány metodami schválenými příslušným osvědčujícím úřadem.

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

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

3.1 Začátek a konec zápisu

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

příslušným regulačním úřadem může být tato doba prodloužena na dva roky, pokud tyto systémy prokázaly vysokou integritu provozuschopnosti a vlastní kontroly. U systémů DLR nebo DLRS musí být provedena prohlídka záznamového systému jednou za dva roky; po schválení příslušným regulačním úřadem může být tato doba prodloužena na čtyři roky, pokud tyto systémy prokázaly vysokou integritu provozuschopnosti a vlastní kontroly.

6.3 Prohlídky záznamového systému musí být provedeny takto:

a) rozbor zaznamenaných údajů letových zapisovačů musí zajistit, že zapisovač pracuje správně po stanovenou dobu záznamu;

~~b) rozbor záznamů z FDR nebo ADRS musí vyhodnotit jakost zaznamenaných údajů k určení toho, zda je podíl bitových chyb (včetně těch způsobených zapisovačem, jednotkou pro sběr údajů, zdrojem údajů na letounu a prostředky pro získání údajů ze zapisovače) v přijatelných mezích a určit povahu a rozložení chyb;~~

e b) záznamy z FDR nebo ADRS za celý let musí být přezkoumány v technických jednotkách z důvodu vyhodnocení platnosti všech zaznamenaných parametrů. Zvláštní pozornost musí být věnována parametrům z jednoúčelových senzorů FDR nebo ADRS. Parametry snímané ze sběrnice elektrického systému letadla se nemusí ověřovat, jestliže jejich provozuschopnost může být zjištěna jinými systémy letadla;

~~c) odečítací zařízení musí mít nezbytné programové vybavení k věrnému převedení zaznamenaných hodnot do technických jednotek a k určení stavu časově nespojitých signálů;~~

e d) přezkoušení zaznamenaných signálů na CVR nebo CARS musí být provedeno přehráním záznamů CVR nebo CARS. Je-li zastavěn v letadle, musí CVR nebo CARS zaznamenat zkušební signály z každého zdroje v letadle a z příslušných vnějších zdrojů, aby se zajistilo,

že všechny požadované signály splňují standardy srozumitelnosti;

f e) je-li to možné, musí být během prohlídky, z důvodu prokázání přijatelné srozumitelnosti signálu, přezkoušen vzorek záznamů CVR nebo CARS z letu; a

e f) přezkoušení zaznamenaných obrazů na AIR nebo AIRS musí být provedeno přehráním záznamů AIR nebo AIRS. Je-li zastavěn v letadle, musí AIR nebo AIRS zaznamenat zkušební obrazy z každého zdroje v letadle a z příslušných vnějších zdrojů, aby se zajistilo, že všechny požadované obrazy splňují standardy pro jakost záznamu; a

g) přezkoušení zaznamenaných zpráv na DLR nebo DLRS musí být provedeno přehráním záznamů DLR nebo DLRS.

6.4 Systém letového zapisovače musí být považován za neschopný provozu, jestliže dochází ke špatné jakosti údajů ve významném časovém úseku, k nesrozumitelnosti signálů nebo pokud je jeden nebo více povinných parametrů zaznamenáno nesprávně.

6.5 Zpráva z prohlídky záznamového systému musí být z důvodů sledování na požádání zpřístupněna regulačním úřadům.

6.6 Cejchování systému FDR:

a) pro parametry, které jsou zaznamenány snímači určenými pouze pro FDR a nejsou kontrolovány jinými prostředky, musí být opětovné cejchování provedeno alespoň každých pět let nebo v souladu s doporučeními výrobce snímačů, k určení všech rozporů ve standardních technických postupech pro závazné parametry a k zajištění toho, že parametry jsou zaznamenávány v mezích cejchovacích tolerancí; a

b) jsou-li parametry nadmořské výšky a rychlosti letu získávány z jednoúčelových senzorů FDR, musí být znovu cejchovány podle doporučení výrobce senzorů nebo nejméně každé dva roky.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

DOPLNĚK 2.4 – ZVLÁŠTNÍ OPRAVNĚNÍ PRO VŠEOBECNÉ LETECTVÍ
(Poznámka – Viz Hlava 2.1, ust. 2.1.4)

1. Účel a rozsah

1.1 Zvláštní oprávnění musí mít standardizovaný formát, který obsahuje minimální informace požadované ve vzoru zvláštního oprávnění.

Poznámka: Pokud let, který má být proveden, vyžaduje zvláštní oprávnění, je potřeba, aby byla na palubě kopie tohoto dokumentu (těchto dokumentů) (viz ust. 2.4.2.2).

2. Vzor zvláštního oprávnění

ZVLÁŠTNÍ OPRAVNĚNÍ				
VYDÁVAJÍCÍ ÚŘAD a KONTAKTNÍ ÚDAJE¹				
Vydávající úřad ¹ _____				
Adresa _____				
Podpis: _____		Datum ² : _____		E-mail: _____
Telefon: _____		Fax: _____		
VLASTNÍK/PROVOZOVATEL				
Jméno/název vlastníka/provozovatele ³ : _____			Adresa _____	
Telefon: _____		Fax: _____		E-mail: _____
Typ ⁴ a poznávací značka letadla: _____				
ZVLÁŠTNÍ OPRAVNĚNÍ:	ANO	NE	POPIS⁵	POZNÁMKY
Provoz za podmínek nízké dohlednosti				
Přiblížení a přistání	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	CAT ⁶ ___ RVR: ___ m DH: ___ ft	
Vzlet	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	RVR ⁷ : ___ m	
Provozní přínos	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	⁸	
RVSM	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Navigační specifikace vyžadující oprávnění (AR) pro provoz s PBN	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	⁹	
EFB	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	¹⁰	
Různé ¹¹ ⁹	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		

Poznámky:

- Název a kontaktní údaje Úřadu, včetně mezinárodního předčíslení dané země a emailové adresy, je-li k dispozici.
- Datum vydání zvláštního oprávnění (dd-mm-rrrr) a podpis zástupce Úřadu.
- Jméno/název vlastníka/provozovatel a jeho adresa.
- Vyplňte označení pro výrobce letadla, typ a sérii nebo základní sérii, pokud byly série označeny. Klasifikace a uspořádání CAST/ICAO jsou dostupné na: <http://www.intlaviationstandards.org>.
- V tomto sloupci uveďte mezní kritéria pro každé zvláštní oprávnění ~~schválení nebo druh schválení~~ (s příslušnými kritérii).
- Vyplňte použitelné přiblížení podle přístrojů klasifikované jako Druh B (CAT II, ~~IIIA, IIIB~~ nebo III C). Vyplňte minimální RVR v metrech a výšku rozhodnutí ve stopách (ft). Uvedené kategorie přiblížení odpovídá samostatný řádek.
- Vyplňte schválenou minimální RVR pro vzlet v- metrech, *nebo rovnocennou horizontální dohlednost, pokud se RVR nepoužívá*. Jestliže jsou udělena různá schválení, může být pro schválení použit samostatný řádek.
- Vyplňte seznam palubních schopností (např. automatické přistání, HUD, EVS, SVS, CVS) a související udělený provozní přínos.
- Navigace založená na výkonnosti (PBN): Pro každou schválenou navigační specifikaci PBN AR je použit samostatný řádek (např. RNP AR APCH), společně s příslušnými omezeními ve sloupci „Popis“.

10. Uvedte seznam funkcí EFB používaných pro bezpečný provoz letounů a jakákoli použitelná omezení.
11. Zde mohou být zapsána další zvláštní oprávnění nebo údaje, použitím jednoho řádku (nebo bloku o více řádcích) pro každé oprávnění (např. zvláštní oprávnění pro přiblížení, ~~MANPS~~).

DOPLNĚK 2.5 – SHRNUÍ DOHODY DLE ČLÁNKU 83 bis
(Viz Hlava 2.4, ust. 2.4.18.4)

Poznámka: Hlava 2.4, ust. 2.4.18.1 vyžaduje, aby byla na palubě ověřená kopie shrnutí dohody.

1. Účel a rozsah

Shrnutí dohody dle článku 83 bis by mělo obsahovat ve standardizovaném formátu informace uvedené ve vzoru v ust. 2.

2. Shrnutí dohody dle článku 83 bis

SHRNUÍ DOHODY DLE ČLÁNKU 83 bis					
Název dohody:					
Stát zápisu do rejstříku:		Kontaktní osoba:			
Stát hlavního sídla provozovatele všeobecného letectví:		Kontaktní osoba:			
Datum podpisu:	Státem zápisu do rejstříku ¹ :				
	Státem hlavního sídla provozovatele všeobecného letectví ¹ :				
Doba trvání:	Začátek platnosti ¹ :	Konec platnosti (je-li použitelné) ² :			
Jazyky dohody					
Registrační číslo ICAO:					
Zastřešující dohoda (existuje-li) spolu s registračním číslem ICAO:					
Chicagská úmluva	Přílohy ICAO dotčené převodem odpovědností na stát hlavního sídla provozovatele všeobecného letectví, co se týče určitých funkcí a povinností				
Článek 12: Pravidla pro létání	Příloha 2, všechny hlavy	Ano	<input type="checkbox"/>		
		Ne	<input type="checkbox"/>		
Článek 30 a): Rádiová výstroj letadel	Povolení ke zřízení a provozování radiostanice	Ano	<input type="checkbox"/>		
		Ne	<input type="checkbox"/>		
Články 30 b) a 32 a): Průkazy personálu	Příloha 1, Hlavy 1, 2, 3 a 6 a Příloha 6 Část I, Palubní radiofonista nebo Část III, Oddíl II, Složení letové posádky (palubní radiofonista) a/nebo Část II, Kvalifikace a/nebo průkaz způsobilosti člena letové posádky nebo Část III, Oddíl III, Kvalifikace	Ano	<input type="checkbox"/>	Příloha 6: [Specifikujte Část a ustanovení] ³	
		Ne	<input type="checkbox"/>		
Článek 31: Osvědčení o způsobilosti k letu	Příloha 6 Část I nebo Část III, Oddíl II	Ano	<input type="checkbox"/>	[Specifikujte Část a ustanovení] ³	
		Ne	<input type="checkbox"/>		
	Příloha 6 Část II nebo Část III, Oddíl III	Ano	<input type="checkbox"/>	[Specifikujte Část a ustanovení] ³	
		Ne	<input type="checkbox"/>		
	Příloha 8 Část II, Hlavy 3 a 4	Ano	<input type="checkbox"/>	[Specifikujte Část a ustanovení] ³	
		Ne	<input type="checkbox"/>		
Letadla dotčená převodem odpovědností na stát hlavního sídla provozovatele všeobecného letectví					
Výrobce, typ a řada letadla	Poznávací značka	Výrobní číslo	Číslo AOC (obchodní letecká doprava)	Datum převodu odpovědností	
				Od ¹	Do (je-li použitelné) ²

Poznámky:

- 1. dd/mm/rrrr.*
- 2. dd/mm/rrr nebo N/A, pokud se nepoužije.*
- 3. Hranaté závorky označují informace, které je potřeba uvést.*

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

DODATEK 3.C – PORADNÍ INFORMACE PRO USTANOVENÍ TÝKAJÍCÍ SE SOUČASNÝCH LETOVÝCH ZAPISOVAČŮ

(Doplňující Díl 2, Hlavu 2.4, ust. 2.4.16 a Díl 3, Hlavu 3.6, ust. 3.6.3)

Úvod

Od roku 1973 a od zařazení standardů a doporučených postupů (SARPs) týkajících se vybavení letovými zapisovači do Přílohy 6 ICAO, představil FLIRECP (Flight Recorder Panel) nové a aktualizované požadavky týkající se letových zapisovačů. Tyto změny obsahují aktualizaci ustanovení týkajících se letových zapisovačů, záznamů digitálních komunikací, požadavků na FDR

pro nová letadla, seznamů aktualizovaných parametrů a CVR s dvouhodinovou dobou záznamu. V průběhu let se ustanovení SARPs definující data použitelnosti a požadavky na vybavení zapisovačem, který má být zastavěn, staly velice složitými.

Tabulky níže uvádí shrnutí požadavků na vybavení letovými zapisovači.

Tabulka 3.C-1. SARPs pro zapisování letových parametrů

Datum	Maximální schválená vzletová hmotnost			
	Nad 27 000 kg		Nad 5 700 kg	
	Všechny letouny – nové typové osvědčení	Všechny letouny – první osvědčení letové způsobilosti	Všechny letouny – nové typové osvědčení	Všechny letouny – první osvědčení letové způsobilosti
1989 a později		3.6.3.1.1.2		3.6.3.2.1.3
2005 a později		3.6.3.1.1.1		3.6.3.1.1.1
2016 a později		Tabulka A2.3-1 (některé parametry se vzorkují četněji)		
2023 a později	3.6.3.2.1.4	3.6.3.2.1.5	3.6.3.2.1.4	3.6.3.2.1.5

Tabulka 3.C-2. SARPs pro zástavbu CVR/CARS

Datum	Maximální schválená vzletová hmotnost		
	Nad 27 000 kg	Nad 5 700 kg	
	Všechny letouny – první osvědčení letové způsobilosti	Všechny letouny – první osvědčení letové způsobilosti	Všechny letouny s turbínovými motory, u nichž je požadováno, aby byly provozovány s více než jedním pilotem – nové typové osvědčení
1987 a později	3.6.3.2.1.2	3.6.3.2.1.3	
2016 a později			3.6.3.2.1.1
2021 a později	3.6.3.2.2.1		

Tabulka 3.C-3. SARPs pro zástavbu kombinovaných zapisovačů

Maximální schválená vzletová hmotnost
Nad 5 700 kg
Všechny letouny vyžadující FDR a CVR
3.6.3.3

Tabulka 3.C-4. Vysvětlení požadavků na zástavbu zapisovačů komunikace datovým spojem (DLC)

Řádky	Datum, kdy bylo poprvé vydáno individuální osvědčení letové způsobilosti	Datum, kdy bylo vydáno typové osvědčení letadla nebo poprvé schválena modifikace pro zástavbu vybavení DLC	Datum aktivace pro použití vybavení DLC	Požadován záznam DLC	Odkaz SARP
1	1. ledna 2016 nebo později	1. ledna 2016 nebo později	1. ledna 2016 nebo později	Ano	6.3.3.1.1 [ŠH1]
2	1. ledna 2016 nebo později	Před 1. lednem 2016	1. ledna 2016 nebo později	Ano	6.3.3.1.1
3	Před 1. lednem 2016	1. ledna 2016 nebo později	1. ledna 2016 nebo později	Ano	6.3.3.1.2
4	Před 1. lednem 2016	Před 1. lednem 2016	Před 1. lednem 2016	Ne	6.3.3.1.2
5	Před 1. lednem 2016	Před 1. lednem 2016	1. ledna 2016 nebo později	Ne ¹	6.3.3.1.2 6.3.3.1.3

¹ Nevyžaduje se, ale doporučuje se.

1. HLAVIČKA TABULKY

1.1 Datum, kdy bylo poprvé vydáno individuální osvědčení letové způsobilosti, nevyžaduje vysvětlení.

1.2 Datum, kdy bylo vydáno typové osvědčení letadla nebo poprvé schválena modifikace pro zástavbu vybavení DLC, je datum, které umožňuje zástavbu vybavení DLC na letadlo a odkazuje na schválení letové způsobilosti zástavby letadlových celků, jako jsou ustanovení týkající se konstrukce a elektroinstalace, kterým má vybavení DLC vyhovovat. Tato schválení letové způsobilosti mají obvykle formu typového osvědčení doplňkového typového osvědčení nebo změny typového osvědčení.

1.2.1 Není neobvyklé, že se původní zákazníci letadla, kteří mají schválení letové způsobilosti týkající se schopnosti DLC, rozhodli neinstalovat zařízení DLC nebo se rozhodli nenechat jej aktivovat, i když je pro něj letadlo připraveno.

1.3 Datum aktivace pro použití vybavení DLC odkazuje na datum, kdy byla poprvé pro použití aktivována aplikace DLC uvedená v ust. 5.1.2 Doplňku 2.3.

1.3.1 Vybavení pro komunikaci datovým spojem (DLC), jak je použito v těchto ustanoveních, odkazuje na fyzickou jednotku (fyzické jednotky) (např. skříňka (skříňky)), která byla schválena podle standardu minimální výkonnosti vydaného certifikačním úřadem (např. TSO nebo ETSO).

1.3.2 Aktivace funkcí DLC odkazuje na schválenou aktivaci softwaru funkcí DLC nebo schválené aktualizace softwaru.

1.4 Požadován záznam DLC odkazuje na požadavek na záznam zprávy DLC v souladu s ust. 2.4.16.3.1.1, 2.4.16.3.1.2 a 2.4.16.3.1.3.

2. VŠEOBECNĚ

2.1 Datum, které určuje požadavek na zapisovač DLC, je datum, kdy byly schváleny schopnosti CVR letadla. Datum, kdy bylo vybavení DLC schváleno podle standardu minimální výkonnosti je pro účely požadavku na zapisovač CVR irrelevantní.

2.2 Aby vybavení DLC vyhovovalo schválení letové způsobilosti, je potřeba, aby bylo schopné používat, bez modifikace, zastavěné letadlové celky, které jsou nezbytné k zajištění funkce DLC, jako jsou:

- a) router datového spoje (např. nacházející se v jednotce řízení komunikace);
- b) rádia (např. VHF, datový spoj HF, Satcom) a související antény.

2.3 Schválené aktualizace softwaru zastavěného vybavení nebo schválená aktivace softwaru funkcí obvykle nemění shodu vybavení DLC se zbytkem systémů letadla.

3. PŘÍKLADY

3.1 Pro řádky 1 a 2:

- Požadavek na záznam se řídí standardem ust. 2.4.16.3.1.1, který vychází z toho, kdy bylo poprvé vydáno individuální osvědčení letové způsobilosti. Jakékoli pozdější modifikace letové způsobilosti související se schopností DLC zprošťují letadlo povinnosti zaznamenávat zprávy DLC.

3.2 Pro řádky 3 až 5 – obecně:

- Požadavek na záznam se řídí standardem ust. 2.4.16.3.1.2 a vychází z toho, zda letadlo má, nebo nemá schválení letové způsobilosti pro schopnosti DLC, a z data jeho vydání.
- Jelikož zde před 1. lednem 2016 neexistoval jakýkoli požadavek na záznam zpráv DLC, schválení letové způsobilosti související se schopností DLC vydaná před tímto datem nemusí tuto funkci nezbytně zahrnovat.

3.3 Pro řádek 3:

- Požadavek na záznam platí bez ohledu na to, kdy bylo vydáno osvědčení letové způsobilosti, protože schválení letové způsobilosti související se schopností DLC bylo vydáno 1. ledna 2016 nebo později. Datum zástavby vybavení obvykle bude po schválení letové způsobilosti.

3.4 Pro řádek 4:

- Požadavek na záznam neplatí, protože osvědčení letové způsobilosti letadla a schválení letové způsobilosti související se schopností DLC bylo vydáno před 1. lednem 2016. Datum zástavby vybavení DLC nehraje pro požadavky na záznam zpráv DLC roli, dokud toto vybavení vyhovuje tomuto schválení letové způsobilosti.

3.5 Pro řádek 5:

- Požadavek na záznam neplatí, protože osvědčení letové způsobilosti letadla a schválení letové způsobilosti související se schopností DLC bylo vydáno před 1. lednem 2016. Datum zástavby vybavení DLC nehraje pro požadavky na záznam zpráv DLC roli, dokud toto vybavení vyhovuje tomuto schválení letové způsobilosti.
- Bez ohledu na výše uvedené, pokud zástavba vybavení DLC proběhne 1. ledna 2016 nebo později, měly by být zprávy DLC zaznamenávány v souladu s doporučením ust. 2.4.16.3.1.3.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

DODATEK 3.D – OPRAVNĚNÍ

Oprávnění dává provozovateli, vlastníkovi nebo veliteli letadla právo provádět schválený provoz. Oprávnění mohou mít formu zvláštních oprávnění/schválení, schválení, nebo přijetí.

1. ČINNOSTI ZVLÁŠTNÍHO OPRAVNĚNÍ/SCHVÁLENÍ

1.1 Výraz „zvláštní oprávnění (specific approval)“ poukazuje na formální činnost ze strany státu, jejímž výsledkem je doplnění vzorového zvláštního oprávnění.

1.2 Následující ustanovení výslovně odkazují na potřebu zvláštního oprávnění:

- a) Provozní přínosy pro HUD, EVS, SVS, CVS, automatické systémy přistání [ust. 2.2.2.2.1.1];
- b) Provoz za nízké dohlednosti (LVO) [ust. 2.2.2.2.5, 2.2.2.2.6];
- c) Elektronická letová informační zařízení (EFB) [ust. 2.4.17.2.2];
- d) Navigační specifikace pro provoz PBN vyžadující oprávnění (AR) [ust. 2.5.2.5];
- e) Snížená minima vertikálních rozstupů (RVSM) [ust. 2.5.2.7 (b)].

1.3 Vzor zvláštního oprávnění je uveden v Doplňku 2.4.

2. ČINNOSTI SCHVALOVÁNÍ

Výraz „schválení (approval)“ poukazuje na mnohem formálnější činnost ze strany státu, pokud jde o záležitosti osvědčování, než výraz „přijetí (acceptance)“. Některé státy vyžadují, aby ředitel úřadu pro civilní letectví (CAA) nebo jmenovaný zástupce nižší úrovně CAA vydal formální písemný dokument pro každou provedenou „schvalovací“ činnost. Jiné státy dovolují, aby byly jako důkaz schválení vydány různé dokumenty. Vydány

schvalovací dokument a záležitost, na kterou se schválení vztahuje, budou záviset na přidělené pravomoci daného úředníka. V takových státech je pravomoc podepisovat běžná schválení přidělena odborným inspektorům. Složitější nebo významná schválení jsou obvykle vydávány úředníky na vyšší organizační úrovni.

3. USTANOVENÍ VYŽADUJÍCÍ SCHVÁLENÍ

Následující ustanovení vyžadují nebo podporují schválení uvedenými státy. Schválení státem zápisu do rejstříku je vyžadováno u všech činností osvědčování uvedených níže, které nejsou uvozeny hvězdičkou. Činnosti osvědčování uvedené níže, které jsou uvozeny jednou nebo více hvězdičkami, vyžadují schválení státem zápisu do rejstříku (jedna hvězdička nebo „*“), nebo státem projekce (dvojitá hvězdička nebo „**“). Avšak stát zápisu do rejstříku by měl učinit nezbytné kroky k zajištění toho, že provozovatelé, za něž je odpovědný, vyhovovali vedle jeho vlastních požadavků i všem použitelným schválením vydaným státem projekce.

Poznámka: Položky, které vyžadují zvláštní oprávnění, zde nejsou uvedeny. Jejich seznam viz ust. 1.2.

- a) *Seznam povolených odchylek na draku (CDL) (Definice);
- b) *Základní seznam minimálního vybavení (MMEL) (Definice);
- c) Seznam minimálního vybavení (MEL) konkrétního letadla (Díl 3, ust. 3.6.1.1);
- d) Provoz PBN (jiný než RNP-AR) (ust. 2.5.2.3);
- e) Provoz MNPS (ust. 2.5.2.6 (b));
- f) Postupy pro řízení elektronických navigačních údajů (Díl 3, ust. 3.7.3); and
- g) **Závazné úkoly a intervaly údržby (Díl 3, ust. 3.11.2.2).

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO