

Předpokládané provozní podmínky nezahrnují:

- c) krajní případy, kterým se lze účinně vyhnout vhodnými provozními postupy,
- d) krajní případy, které se vyskytují tak zřídka, že trvat na splnění standardů pro tyto případy by vedlo k úrovni letové způsobilosti vyšší, než je ze zkušenosti nezbytná a účelná.

#### Přepnutí (Switchover) ††

Akt přenesení aktivní cesty datového spojení mezi RPS a RPA z jednoho ze spojů nebo jedné ze sítí, který (která) tvoří C2 spoj, na jiný spoj nebo jinou síť, který (která) tvoří C2 spoj.

#### Přijatelný průkaz (Satisfactory evidence)

Soubor dokladů nebo činností, které smluvní stát uznává jako dostatečné k prokázání vyhovění požadavku letové způsobilosti.

#### Příručka postupů organizace k údržbě (Maintenance organization's procedures manual)

Dokument schválený vedoucím organizace k údržbě, který obsahuje podrobný popis struktury organizace k údržbě a odpovědnosti vedení údržby, rozsah prací, popis zařízení, postupy údržby a systémy zabezpečování jakosti nebo kontrol.

#### 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.

#### Příslušné požadavky letové způsobilosti (Appropriate airworthiness requirements) ††

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

#### Přistávací plocha (Landing surface)

Část plochy letiště, kterou úřad, pod jehož jurisdikci letiště spadá, prohlásil za způsobilou pro normální dojezd při přistání letadla v daném směru na zemi nebo na vodě.

#### Rozhodná doba pro ztrátu C2 spoje (Lost C2 Link decision time) ††

Maximální přípustná doba před vyhlášením stavu ztráty C2 spoje, během které není výkonnost C2 spoje dostatečná k tomu, aby dálkově řídicímu pilotovi umožňovala aktivně řídit let bezpečným a včasným způsobem odpovídajícím vzdušnému prostoru a provozním podmínkám.

#### Schválený (Approved)

Přijatý smluvním státem jako vyhovující pro určitý účel.

#### Součinitel bezpečnosti (Factor of safety)

Návrhový součinitel používaný ke krytí možnosti větších než uvažovaných zatížení a neurčitostí při návrhu i výrobě.

#### Specifikace C2 spoje (C2 Link specification) ††

Minimální výkonnost, které má být dosaženo vybavením C2 spoje v souladu s příslušnými požadavky letové způsobilosti na návrh systému.

#### Standardní atmosféra (SA) (Standard Atmosphere)

Atmosféra definovaná takto:

- a) vzduch je dokonalý suchý plyn,
- b) fyzikální konstanty jsou tyto:
  - molekulová hmotnost ve výšce 0m SA:  
 $M_0 = 28,964420 \times 10^{-3} \text{ kg.mol}^{-1}$ ,
  - atmosférický tlak ve výšce 0m SA:  
 $P_0 = 1013,25 \text{ hPa}$ ,
  - teplota ve výšce 0m SA:  
 $t_0 = 15^\circ \text{ C}$ ,  $T_0 = 288,15 \text{ K}$ ,
  - měrná hmotnost ve výšce 0m SA:  
 $\rho_0 = 1,225 \text{ kg.m}^{-3}$ ,
  - teplota tání ledu:  
 $T_1 = 273,15 \text{ K}$ ,
  - konstanta dokonalého plynu:  
 $R = 8,31432 \text{ J.K}^{-1}.\text{mol}^{-1}$ .

c) teplotní gradienty jsou:

Geopotenciální nadmořská výška (km)		Teplotní gradient (Kelvinů na standardní geopotenciální km)
od	do	
-5,0	11,0	-6,5
11,0	20,0	0,0
20,0	32,0	+1,0
32,0	47,0	+2,8
47,0	51,0	0,0
51,0	71,0	-2,8
71,0	80,0	-2,0

Poznámka 1: Standardní geopotenciální metr má hodnotu  $9,80665 \text{ m}^2.\text{s}^{-2}$ .

Poznámka 2: Dokument ICAO Doc 7488/2 (Manual of the ICAO Standard Atmosphere) udává vztah mezi proměnnými a obsahuje tabulky udávající hodnoty teploty, tlaku, hustoty a geopotenciální výšky.

Poznámka 3: Dokument ICAO Doc 7488/2 (Manual of the ICAO Standard Atmosphere) udává také specifické hmotnosti, dynamickou viskozitu, kinetickou viskozitu a rychlost zvuku v různých nadmořských výškách.

#### Stát projekce (State of Design)

Stát, pod jehož jurisdikci spadá organizace odpovědná za Typový návrh.

#### Stát projekce modifikace (State of Design of Modification)

Stát, pod jehož jurisdikci spadá jednotlivec odpovědný nebo organizace odpovědná za návrh modifikace nebo opravy letadla, motoru nebo vrtule.

#### Stát výroby (State of Manufacture) †

Stát, pod jehož jurisdikci spadá organizace odpovědná za konečnou montáž letadla, motoru nebo vrtule.

## HLAVA 4 – ZACHOVÁNÍ LETOVÉ ZPŮSOBILOSTI

## 4.1 Platnost

Do 25. listopadu 2026 jsou standardy této Hlavy platné pro všechna letadla, motory, vrtule a přidružené letadlové části.

Od 26. listopadu 2026 jsou standardy této Hlavy platné pro všechna letadla, dálkově řídicí stanice, motory, vrtule a přidružené letadlové části.

## 4.2 Odpovědnosti smluvních států vzhledem k zachování letové způsobilosti

*Poznámka 1: Výklad k požadavkům na zachování letové způsobilosti je obsažen v dokumentu ICAO Doc 9760 (Airworthiness Manual).*

*Poznámka 2: Od 26. listopadu 2026 je výklad k požadavkům na zachování letové způsobilosti určeným pro systémy dálkově řízených letadel (RPAS) obsažen v dokumentu ICAO Doc 10019 (Manual on Remotely Piloted Aircraft Systems (RPAS)).*

## 4.2.1 Stát projekce

4.2.1.1 Do 25. listopadu 2026 je stát projekce letadla povinen:

- a) předávat veškeré obecně použitelné informace, které shledal nezbytné pro zachování letové způsobilosti a pro bezpečný provoz daného letadla, včetně jakýchkoli motorů a vrtulí (dále jen „závazné informace pro zachování letové způsobilosti“), každému smluvnímu státu, který státu projekce daného letadla v souladu s ust. 4.2.4.13 a) oznámil, že zapsal předmětné letadlo do svého rejstříku, a každému jinému smluvnímu státu na vyžádání.

*Poznámka 1: Výraz „závazné informace pro zachování letové způsobilosti“ je uvažován tak, že zahrnuje závazné požadavky na modifikaci, výměnu částí nebo prohlídku letadla a změny provozních omezení a postupů. Mezi tyto informace patří informace vydávané smluvními státy formou Příkazů k zachování letové způsobilosti.*

*Poznámka 2: Oběžník ICAO 95, The Continuing Airworthiness of Aircraft in Service, poskytuje nezbytné informace, aby pomáhaly smluvním státům zavést styk s příslušnými úřady ostatních smluvních států pro účely zachování letové způsobilosti letadel v provozu.*

*Poznámka 3: Pokud je stát projekce letadla přesvědčen, že závazná informace pro zachování letové způsobilosti dříve vydaná státem projekce motoru nebo vrtule podle ust. 4.2.1.2 zcela řeší problém zachování letové způsobilosti, není potřeba, aby stát projekce letadla tuto informaci znovu předával smluvním státům, které již byly informovány.*

- b) zajistit, aby byl pro letouny se schválenou maximální vzletovou hmotností přes 5 700 kg

a pro vrtulníky se schválenou maximální vzletovou hmotností přes 3 175 kg zřízen systém pro:

- i) přijímání informací předkládaných v souladu s ust. 4.2.4.13 f g);
  - ii) rozhodování, zda a kdy je potřeba akce k zachování letové způsobilosti;
  - iii) zpracovávání nezbytných akcí k zachování letové způsobilosti; a
  - iv) vyhlásování informací o těchto akcích, včetně informací požadovaných v ust. 4.2.1.1 a).
- c) zajistit, aby byl pro letouny se schválenou maximální vzletovou hmotností přes 5 700 kg zřízen program zachování integrity konstrukce k zajištění letové způsobilosti letounu. Program musí obsahovat přesně stanovené informace týkající se prevence a sledování koroze.

4.2.1.1A Od 26. listopadu 2026 je stát projekce letadla povinen:

- a) předávat veškeré obecně použitelné informace, které shledal nezbytné pro zachování letové způsobilosti a pro bezpečný provoz daného letadla, včetně jakýchkoli dálkově řídicích stanic, motorů a vrtulí (dále jen „závazné informace pro zachování letové způsobilosti“), každému smluvnímu státu, který státu projekce daného letadla v souladu s ust. 4.2.34.1 a) oznámil, že zapsal předmětné letadlo do svého rejstříku, a každému jinému smluvnímu státu na vyžádání.

*Poznámka 1: Výraz „závazné informace pro zachování letové způsobilosti“ je uvažován tak, že zahrnuje závazné požadavky na modifikaci, výměnu částí nebo prohlídku letadla a změny provozních omezení a postupů. Mezi tyto informace patří informace vydávané smluvními státy formou Příkazů k zachování letové způsobilosti.*

*Poznámka 2: Oběžník ICAO 95, The Continuing Airworthiness of Aircraft in Service, poskytuje nezbytné informace, aby pomáhaly smluvním státům zavést styk s příslušnými úřady ostatních smluvních států pro účely zachování letové způsobilosti letadel v provozu.*

*Poznámka 3: Pokud je stát projekce letadla přesvědčen, že závazná informace pro zachování letové způsobilosti dříve vydaná státem projekce dálkově řídicí stanice, motoru nebo vrtule podle ust. 4.2.1.2 zcela řeší problém zachování letové způsobilosti, není potřeba, aby stát projekce letadla tuto informaci znovu předával smluvním státům, které již byly informovány.*

- b) zajistit, aby byl pro letouny se schválenou maximální vzletovou hmotností přes 5 700 kg a pro vrtulníky se schválenou maximální vzletovou hmotností přes 3 175 kg zřízen systém pro:
  - i) přijímání informací předkládaných v souladu s ust. 4.2.34.1 f g);

- ii) rozhodování, zda a kdy je potřeba akce k zachování letové způsobilosti;
  - iii) zpracovávání nezbytných akcí k zachování letové způsobilosti; a
  - iv) vyhlásování informací o těchto akcích, včetně informací požadovaných v ust. 4.2.1.1 a).
- c) zajistit, aby byl pro letouny se schválenou maximální vzletovou hmotností přes 5 700 kg zřízen program zachování integrity konstrukce k zajištění letové způsobilosti letounu. Program musí obsahovat přesně stanovené informace týkající se prevence a sledování koroze.
- d) od 26. listopadu 2026 zajistit, aby byl pro dálkově řízené letouny a dálkově řízené vrtulníky zřízen systém pro:
- i) přijímání informací předkládaných v souladu s ust. 4.2.34.1 gf);
  - ii) rozhodování, zda a kdy je potřeba akce k zachování letové způsobilosti;
  - iii) zpracovávání nezbytných akcí k zachování letové způsobilosti; a
  - iv) vyhlásování informací o těchto akcích, včetně informací požadovaných v ust. 4.2.1.1 a).
- e) od 26. listopadu 2026 zajistit, aby byl pro dálkově řízené letouny a dálkově řízené vrtulníky zřízen program zachování integrity konstrukce přiměřený jejich hmotnosti a kategorii provozu k zajištění letové způsobilosti dálkově řízeného letounu nebo dálkově řízeného vrtulníku. Program, kde je to vhodné, musí obsahovat přesně stanovené informace týkající se prevence a sledování koroze.

4.2.1.2 Do 25. listopadu 2026 je stát projekce motoru nebo vrtule, je-li jiný než stát projekce letadla, povinen:

- a) předat jakékoliv informace pro zachování letové způsobilosti státu projekce letadla a na požádání kterémukoliv dalšímu smluvnímu státu.

*Poznámka: Přestože celková odpovědnost za předání závazné informace pro zachování letové způsobilosti zůstává na státu projekce letadla, oceňuje se, že některé státy projekce motoru nebo vrtule předávají závazné informace pro zachování letové způsobilosti přímo státům zápisu do rejstříku a jiným smluvním státům. Tato praxe má výhodu urychlení dostupnosti závazné informace pro zachování letové způsobilosti a zpracování této informace běžnou cestou v souladu s ust. 4.2.43.1 d). Avšak pokud stát projekce letadla následně předá doplňkovou závaznou informaci pro zachování letové způsobilosti k té, kterou vydal stát projekce motoru nebo vrtule, potom musí mít závazná informace pro zachování letové způsobilosti státem projekce letadla v případě neshody přednost.*

- b) zajistit, aby byl pro motory a vrtule zastavěné na letounech se schválenou maximální vzletovou hmotností přes 5 700 kg a na vrtulnicích se schválenou maximální vzletovou hmotností přes 3 175 kg, zřízen systém pro:
  - i) přijímání informací předkládaných v souladu s ust. 4.2.4.13 gf);
  - ii) rozhodování, zda a kdy je potřeba akce k zachování letové způsobilosti; a

- iii) zpracovávání nezbytných akcí k zachování letové způsobilosti.

4.2.1.2A Od 26. listopadu 2026 je stát projekce dálkově řídicí stanice, motoru nebo vrtule, je-li jiný než stát projekce letadla, povinen:

- a) předat jakékoliv informace pro zachování letové způsobilosti státu projekce letadla a na požádání kterémukoliv dalšímu smluvnímu státu.

*Poznámka: Přestože celková odpovědnost za předání závazné informace pro zachování letové způsobilosti zůstává na státu projekce letadla, oceňuje se, že některé státy projekce dálkově řídicí stanice, motoru nebo vrtule předávají závazné informace pro zachování letové způsobilosti přímo státům zápisu do rejstříku a jiným smluvním státům. Tato praxe má výhodu urychlení dostupnosti závazné informace pro zachování letové způsobilosti a zpracování této informace běžnou cestou v souladu s ust. 4.2.43.1 d). Avšak pokud stát projekce letadla následně předá doplňkovou závaznou informaci pro zachování letové způsobilosti k té, kterou vydal stát projekce dálkově řídicí stanice, motoru nebo vrtule, potom musí mít závazná informace pro zachování letové způsobilosti státem projekce letadla v případě neshody přednost.*

- b) zajistit, aby byl pro motory a vrtule zastavěné na dálkově řízených letounech, dálkově řízených vrtulnicích, letounech se schválenou maximální vzletovou hmotností přes 5 700 kg a na vrtulnicích se schválenou maximální vzletovou hmotností přes 3 175 kg a dálkově řídicích stanicích spojených s dálkově řízenými letouny a dálkově řízenými vrtulnicemi, zřízen systém pro:

- i) přijímání informací předkládaných v souladu s ust. 4.2.43 fg);
- ii) rozhodování, zda a kdy je potřeba akce k zachování letové způsobilosti; a
- iii) zpracovávání nezbytných akcí k zachování letové způsobilosti.

~~4.2.1.3 Do 25. listopadu 2026 v případě, že je stát projekce modifikace jiný než stát projekce letadla, motoru nebo vrtule, který má být modifikován, je stát projekce modifikace povinen předat všem státům, které mají ve svém rejstříku takto modifikované letadlo, závazné informace pro zachování letové způsobilosti.~~

~~4.2.1.3A Od 26. listopadu 2026 v případě, že je stát projekce modifikace jiný než stát projekce letadla, dálkově řídicí stanice, motoru nebo vrtule, který má být modifikován, je stát projekce modifikace povinen předat všem státům, které mají ve svém rejstříku takto modifikované letadlo, závazné informace pro zachování letové způsobilosti.~~

4.2.1.43 Do 25. listopadu 2026, pokud v případě daného letadla, motoru nebo vrtule stát výroby není zároveň státem projekce, musí stát projekce zajistit, že mezi oběma státy byla uzavřena dohoda přijatelná pro oba tyto státy k zabezpečení spolupráce výrobní organizace s organizací odpovědnou za Typový návrh při vyhodnocování

informací týkajících se konstrukce, výroby a provozu letadla, motoru nebo vrtule.

*Poznámka: Poradenský materiál ohledně interpretace „organizace odpovědné za typový návrh“ je uveden v dokumentu Doc 9760 (Airworthiness Manual).*

4.2.1.4A3A Od 26. listopadu 2026, pokud v případě daného letadla, dálkově řídicí stanice, motoru nebo vrtule stát výroby není zároveň státem projekce, musí stát projekce zajistit, že mezi oběma státy byla uzavřena dohoda přijatelná pro oba tyto státy k zabezpečení spolupráce výrobní organizace s organizací odpovědnou za Typový návrh při vyhodnocování informací týkajících se konstrukce, výroby a provozu letadla, dálkově řídicí stanice, motoru nebo vrtule.

*Poznámka: Poradenský materiál ohledně interpretace „organizace odpovědné za typový návrh“ je uveden v dokumentu Doc 9760 (Airworthiness Manual).*

4.2.1.45 Stát projekce musí zajistit, že při distribuci závazných informací pro zachování letové způsobilosti nedochází k předávání citlivých informací týkajících se ochrany letectví před protiprávními činy.

4.2.1.56 Stát projekce musí zajistit, že citlivé informace týkajících se ochrany letectví před protiprávními činy jsou příslušnému úřadu ve státech zápisu do rejstříku předávány bezpečně v souladu s Přílohou 17 ICAO.

*Poznámka: Poradenský materiál vztahující se k bezpečnému předávání citlivých informací týkajících se ochrany letectví před protiprávními činy je obsažen v dokumentu Doc 9760 (Airworthiness Manual).*

## 4.2.2 Stát projekce modifikace

4.2.2.1 Kde se stát projekce modifikace neliší od státu projekce letadla, motoru nebo vrtule, musí stát postupovat dle instrukce v ust. 4.2.1.

4.2.2.2 Kde se stát projekce modifikace liší od státu projekce letadla, motoru nebo vrtule, je stát projekce modifikace povinen:

- a) mít systém, který zpřístupní každému smluvnímu státu jakoukoli závaznou informaci pro zachování letové způsobilosti související s modifikací nebo opravou;
- b) zajistit, aby byl pro letouny se schválenou maximální vzletovou hmotností přes 5 700 kg a vrtulníky se schválenou maximální vzletovou hmotností přes 3 175 kg zřízen systém pro:
  - i) přijímání informací předkládaných v souladu s ust. 4.2.4.1 g);
  - ii) rozhodování, zda a kdy je potřeba akce k zachování letové způsobilosti;
  - iii) zpracovávání nezbytných akcí k zachování letové způsobilosti;
  - iv) vyhlášení informací o těchto akcích, včetně informací požadovaných v ust. 4.2.2.2 a); a
- c) zajistit, že jakákoli závazná informace pro zachování letové způsobilosti, kterou jako stát projekce modifikace vydal v souvislosti s daným

letadlem, motorem nebo vrtulí, je předána příslušnému státu projekce.

4.2.2.3 Pokud se stát projekce modifikace liší od smluvního státu, pod jehož jurisdikcí spadá organizace odpovědná za výrobu letadlových částí pro modifikaci nebo opravu, musí stát projekce modifikace zajistit, aby existovala dohoda přijatelná pro oba státy k zajištění toho, že výrobní organizace spolupracuje s organizací odpovědnou za návrh modifikace nebo opravy při posuzování informací získaných na základě zkušeností s provozem letadla.

## 4.2.23 Stát výroby

Do 25. listopadu 2026 je stát výroby v případě, že není státem projekce, povinen zajistit, aby mezi oběma státy byla uzavřena dohoda přijatelná pro oba státy k zabezpečení spolupráce výrobní organizace s organizací odpovědnou za Typový návrh při vyhodnocování informací týkajících se konstrukce, výroby a provozu letadla, motoru nebo vrtule.

Od 26. listopadu 2026 je stát výroby v případě, že není státem projekce, povinen zajistit, aby mezi oběma státy byla uzavřena dohoda přijatelná pro oba státy k zabezpečení spolupráce výrobní organizace s organizací odpovědnou za Typový návrh při vyhodnocování informací týkajících se konstrukce, výroby a provozu letadla, dálkově řídicí stanice, motoru nebo vrtule.

## 4.2.34 Stát zápisu do rejstříku

4.2.34.1 Do 25. listopadu 2026 je stát zápisu do rejstříku povinen:

- a) zajistit, aby při prvním zápisu letadla určitého typu do svého rejstříku, pro něž není státem projekce, a vydání nebo uznání platnosti Osvědčení letové způsobilosti v souladu s ust. 3.2 této části, oznámil státu projekce, že takové letadlo do svého rejstříku zapsal;
- b) rozhodnout o zachování letové způsobilosti na základě příslušných požadavků letové způsobilosti platných pro dané letadlo;
- c) vytvořit nebo přijmout požadavky pro zachování letové způsobilosti letadla po dobu jeho provozní životnosti, včetně požadavků, které zajišťují, že předmětné letadlo:
  - i) po modifikaci, opravě či zástavbě součásti pro výměnu nadále vyhovuje příslušným požadavkům letové způsobilosti; a
  - ii) je udržováno ve stavu letové způsobilosti a v souladu s požadavky Předpisu L 6 a s Částmi III, IV, V, VI a VII tohoto předpisu tam, kde je to použitelné;
- d) při přijetí závazné informace pro zachování letové způsobilosti od státu projekce tuto závaznou informaci přijmout přímo nebo ji vyhodnotit a provést vhodné opatření;
- e) mít systém sledování a získávání závazné informace pro zachování letové způsobilosti od státu projekce modifikace, liší-li se stát projekce modifikace od státu zápisu do rejstříku, a tuto závaznou informaci přijmout přímo nebo ji vyhodnotit a provést vhodné opatření;

⊕f) zajistit, aby všechny závazné informace pro zachování letové způsobilosti, které jako stát zápisu do rejstříku ve vztahu k předmětnému letadlu vypracoval, byly předány příslušnému státu projekce **a státu projekce modifikace**; a

⊕g) zajistit, aby byl pro letouny se schválenou maximální vzletovou hmotností přes 5 700 kg a pro vrtulníky se schválenou maximální vzletovou hmotností přes 3 175 kg zřízen systém, kterým se organizaci odpovědné za Typový návrh daného letadla předávají informace o závadách, nesprávné činnosti, poruchách a jiných událostech, které mají nebo mohou mít nepříznivý vliv na zachování letové způsobilosti letadla. Kdykoli tato informace souvisí s motorem nebo vrtulí, musí být předána jak organizaci odpovědné za typový návrh motoru nebo vrtule, tak organizaci odpovědné za typový návrh letadla. V případě, že je otázka bezpečnosti související se zachováním letové způsobilosti spojena s- modifikací **nebo opravou**, musí stát zápisu do rejstříku zajistit, že zde existuje systém, prostřednictvím kterého jsou výše uvedené informace předány **jednotlivci odpovědnému nebo** organizaci odpovědné za návrh modifikace **nebo opravy**.

4.2.34.1A Od 26. listopadu 2026 je stát zápisu do rejstříku povinen:

- a) zajistit, aby při prvním zápisu letadla určitého typu do svého rejstříku, pro něž není státem projekce, a vydání nebo uznání platnosti Osvědčení letové způsobilosti v souladu s ust. 3.2 této části, oznámil státu projekce, že takové letadlo do svého rejstříku zapsal;
- b) rozhodnout o zachování letové způsobilosti na základě příslušných požadavků letové způsobilosti platných pro dané letadlo;
- c) vytvořit nebo přijmout požadavky pro zachování letové způsobilosti letadla po dobu jeho provozní životnosti, včetně požadavků, které zajišťují, že předmětné letadlo:
  - i) po modifikaci, opravě či zástavbě součástí pro výměnu nadále vyhovuje příslušným požadavkům letové způsobilosti; a
  - ii) je udržováno ve stavu letové způsobilosti a v souladu s požadavky Předpisu L 6 a s Částmi III, IV, V, VI, VII, VIII, IX a X tohoto předpisu tam, kde je to použitelné;
- d) při přijetí závazné informace pro zachování letové způsobilosti od státu projekce tuto závaznou informaci přijmout přímo nebo ji vyhodnotit a provést vhodné opatření;
- e) mít **systém sledování a získávání závazné informace pro zachování letové způsobilosti od státu projekce modifikace, liší-li se stát projekce modifikace od státu zápisu do rejstříku, a tuto závaznou informaci přijmout přímo nebo ji vyhodnotit a provést vhodné opatření**;
- ⊕f) zajistit, aby všechny závazné informace pro zachování letové způsobilosti, které jako stát zápisu do rejstříku ve vztahu k předmětnému letadlu vypracoval, byly předány příslušnému státu projekce **a státu projekce modifikace**; a

⊕g) zajistit, aby byl pro letouny se schválenou maximální vzletovou hmotností přes 5 700 kg a pro vrtulníky se schválenou maximální vzletovou hmotností přes 3 175 kg, dálkově řízené letouny a dálkově řízené vrtulníky zřízen systém, kterým se organizaci odpovědné za Typový návrh daného letadla předávají informace o závadách, nesprávné činnosti, poruchách a jiných událostech, které mají nebo mohou mít nepříznivý vliv na zachování letové způsobilosti letadla. Kdykoli tato informace souvisí s dálkově řídicí stanicí, motorem nebo vrtulí, musí být předána jak organizaci odpovědné za typový návrh dálkově řídicí stanice, motoru nebo vrtule, tak organizaci odpovědné za typový návrh letadla. V případě, že je otázka bezpečnosti související se zachováním letové způsobilosti spojena s- modifikací **nebo opravou**, musí stát zápisu do rejstříku zajistit, že zde existuje systém, prostřednictvím kterého jsou výše uvedené informace předány **jednotlivci odpovědnému nebo** organizaci odpovědné za návrh modifikace **nebo opravy**.

4.2.43.2 Počínaje 5. listopadem 2020 je stát zápisu do rejstříku při opravňování organizace k údržbě nebo uznávání oprávnění organizace k údržbě vydaného jiným smluvním státem povinen zajistit vyhovění standardům Hlavy 6 této části.

*Poznámka: Požadavky týkající se uznávání oprávnění organizace údržby vydaného jiným smluvním státem uvádí Hlava 6.*

4.2.43.3 Stát zápisu do rejstříku musí zajistit, že při distribuci závazných informací pro zachování letové způsobilosti nedochází k předávání citlivých informací týkajících se ochrany letectví před protiprávními činy.

4.2.43.4 Stát zápisu do rejstříku musí zajistit, že citlivé informace týkajících se ochrany letectví před protiprávními činy jsou příslušnému úřadu státu projekce předávány bezpečně v souladu s Přílohou 17 ICAO.

*Poznámka: Poradenský materiál o předávání citlivých informací týkajících se ochrany letectví před protiprávními činy je obsažen v dokumentu Doc 9760 (Airworthiness Manual).*

4.2.54 Všechny smluvní státy

Do 25. listopadu 2026 je každý smluvní stát povinen pro letouny se schválenou maximální vzletovou hmotností přes 5 700 kg a vrtulníky se schválenou maximální vzletovou hmotností přes 3 175 kg stanovit druh informace, kterou mají provozovatelé, organizace odpovědné za Typový návrh a organizace pro údržbu hlásit svému leteckému úřadu. Musí být rovněž stanoveny postupy hlášení této informace.

Od 26. listopadu 2026 je každý smluvní stát povinen pro letouny se schválenou maximální vzletovou hmotností přes 5 700 kg, vrtulníky se schválenou maximální vzletovou hmotností přes 3 175 kg a systémy dálkově řízených letadel stanovit druh informace, kterou mají provozovatelé, organizace odpovědné za Typový návrh a organizace pro údržbu hlásit svému leteckému úřadu. Musí být rovněž stanoveny postupy hlášení této informace.

## HLAVA 6 – OPRÁVNĚNÍ ORGANIZACE K ÚDRŽBĚ

*Použije se od 5. listopadu 2020*

### 6.1 Platnost

Standardy této hlavy platí pro oprávnění organizací zapojených do údržby letadla, motoru, vrtule a přidružených letadlových celků. Aby se zajistilo vyhovění požadavkům ust. 6.2.3, musí být osvědčení o oprávnění vydaná před 5. listopadem 2020 změněna před 5. listopadem 2022.

### 6.2 Oprávnění organizace k údržbě

*Poznámka: Ustanovení tohoto oddílu nebrání organizaci k údržbě v provádění údržby na letadle, které není v odpovědnosti smluvního státu vydávajícího toto oprávnění, včetně letadla, které není zapsáno v rejstříku žádného smluvního státu. Další informace jsou uvedeny v dokumentu Doc 9760 (Airworthiness Manual).*

6.2.1 Dotčený smluvní stát je povinen určit příslušné požadavky pro oprávnění organizace k údržbě v souladu se standardy této hlavy.

*Poznámka: Poradenský materiál týkající se schvalování organizace oprávněné k údržbě je uveden v dokumentu Doc 9760 (Airworthiness Manual).*

6.2.2 Vydání oprávnění organizace k údržbě smluvním státem musí být založeno na tom, že žadatel prokáže vyhovění příslušným standardům této hlavy prostřednictvím vyhovění příslušným požadavkům stanoveným v souladu s ust. 6.2.1 a souvisejícím ustanovením obsaženým v Předpisu L 19 pro tyto organizace.

6.2.3 Osvědčení o oprávnění musí obsahovat nejméně následující informace:

- a) vydávající úřad a jméno, funkce a podpis osoby vydávající osvědčení;
- b) název a sídlo organizace k údržbě;
- c) číslo oprávnění organizace k údržbě;
- d) datum platného vydání;
- e) v případě osvědčení s omezenou platností – datum platnosti;
- f) rozsah oprávnění, ve spojitosti s údržbou letadel, motorů letadlových celků a/nebo specializovanou údržbou a typem letadel a letadlových celků, které oprávnění zahrnuje; a
- g) provozní prostory zařízení údržby, pokud není tato informace uvedena v samostatném dokumentu odkazovaném v osvědčení.

*Poznámka: Poradenský materiál týkající se obsahu osvědčení o schválení je uveden v dokumentu Doc 9760 (Airworthiness Manual).*

6.2.3.1 Osvědčení o oprávnění by mělo odpovídat vzoru v Doplňku 1 Části II a obsahovat

datum původního vydání, pokud se liší od data platného vydání.

6.2.4 Zachování platnosti oprávnění musí záviset na tom, zda organizace i nadále plní příslušné požadavky ust. 6.2.1 a 6.2.2.

*Poznámka: Poradenský materiál týkající se typizovaného osvědčení o oprávnění je uveden v dokumentu Doc 9760 (Airworthiness Manual).*

6.2.5 Organizace k údržbě je povinna oznámit smluvnímu státu, který vydal oprávnění organizace k údržbě, jakékoli změny týkající se rozsahu prací organizace, provozních prostor nebo personálu jmenovaného v souladu s touto hlavou.

6.2.6 Pokud smluvní stát zcela nebo částečně uzná oprávnění organizace k údržbě vydané jiným smluvním státem, musí stanovit postup uznávání takového oprávnění a následujících změn. V takovém případě uznávající smluvní stát musí navázat adekvátní spolupráci se smluvním státem, který vydal oprávnění organizace k údržbě původně.

### 6.3 Příručka postupů organizace k údržbě

6.3.1 Aby mohla organizace k údržbě používat a řídit personál údržby, musí zajistit příručku postupů, která může být vydána v samostatných částech a která obsahuje následující informace:

- a) všeobecný popis rozsahu autorizovaných prací podle rozsahu oprávnění organizace;
- b) popis postupů organizace a systému jakosti nebo kontroly v souladu s ust. 6.4;
- c) všeobecný popis zařízení organizace;
- d) jména a povinnosti osoby nebo osob požadovaných podle ust. 6.6.1 a 6.6.2;
- e) popis postupů použitých ke stanovení kompetencí personálu údržby, jak vyžaduje ust. 6.6.4;
- f) popis metody používané k vyplňování a uchování záznamů údržby požadovaných podle ust. 6.7;
- g) popis postupů pro přípravu uvolnění do provozu a podmínek, za jakých může být uvolnění podepsáno;
- h) personál oprávněný k podpisu uvolnění do provozu a rozsah jeho oprávnění;
- i) popis smluvních činností, jsou-li použity;
- j) popis doplňkových postupů pro splnění požadavků a postupů údržby provozovatele, jsou-li použity;
- k) popis postupů pro splnění požadavků na hlášení informací podle ust. 4.2.3 f) a 4.2.4 Části II Předpisu L 8;

a nezkreslené zorné pole pro bezpečný provoz letounu a zabraňovat oslnění a odrazům, které by výhled pilota rušily. Konstrukční rysy čelních oken pilotního prostoru musí dovolovat při atmosférických srážkách dostatečný výhled pro normální řízení letu a pro provedení přiblížení a přistání.

e) *Opatření pro případy nouze.* Letoun musí být vybaven prostředky, které buď automaticky zabrání případům nouze způsobeným předvídatelnými poruchami vybavení a soustav, jejichž porucha by ohrozila bezpečnost letounu, nebo umožní letové posádce takovým případům čelit. Musí být učiněna přiměřená opatření, aby nepostradatelné funkce byly zachovány po poruchách motoru (motorů) nebo soustav, a to v rozsahu, v němž jsou takové poruchy uvažovány v omezeních výkonu a provozních omezeních stanovených standardy tohoto předpisu a Předpisů L 6/I a L 6/II.

f) *Opatření proti požáru.*

1) Konstrukce letounu a materiály použité na jeho výrobu musí být takové, aby minimalizovaly riziko požáru za letu i na zemi, aby minimalizovaly v případě požáru vývin dýmu a toxických plynů a aby oddálily vzplanutí v kabině v důsledku uvolnění tepla. Letoun musí být vybaven prostředky k izolování nebo zjištění a uhašení možných ohnisek požáru tak, aby nebylo způsobeno pro letoun žádné další nebezpečí. Toalety zastavěné v letounu musí být vybaveny systémem detekce dýmu a vestavěným hasicím systémem pro každou nádobu určenou pro vyhazování ručníků, papírů nebo odpadků.

2) U letounů, pro něž byla žádost o osvědčení podána počínaje 24. únorem 2013, musí být navržena bezpečnostní opatření pro minimalizaci rizika nezvládnutého požáru vzniklého v prostorech letounu, které obsahují vysokou koncentraci elektrického vedení nebo vybavení a které nejsou normálně během letu přístupné.

*Poznámka: Navržená bezpečnostní opatření mohou zahrnovat výběr vhodných materiálů a typů vybavení zastavěného v těchto prostorech, stejně jako omezení možných zdrojů zapálení, obvykle zamezením přístupu paliva nebo palivových výparů, zvýšením standardů hořlavosti elektrického vedení letadla nebo zlepšením detekce přehřátí nebo dýmu a indikace jeho přítomnosti letové posádce, atd.*

g) *Ochrana nákladových prostorů.*

1) Každý nákladový prostor musí být vybaven vestavěným systémem detekce požáru a systémem potlačení požáru s výjimkou případu, kdy by byla přítomnost požáru snadno odhalena členem posádky, je-li na svém stanovišti, a člen posádky má prostředky k jeho

~~rychlému uhašení, přístupný členu letové posádky letounu s cestujícími na palubě, musí být vybaven systémem potlačení požáru;~~

2) ~~Prostředky potlačení požáru každého nákladového prostoru nepřístupného členu posádky musí zahrnovat vestavěný systém potlačení požáru. Každý nákladový prostor, nepřístupný členu letové posádky musí být vybaven vestavěným systémem detekce požáru a vestavěným systémem potlačení požáru;~~ a

~~3) Do 7. března 2021 musí být systémy potlačení požáru nákladových prostorů, včetně jejich hasicích látek, navrženy tak, aby braly v úvahu náhlý a rozsáhlý požár, jaký by mohl být způsoben výbušným nebo zápalným zařízením nebo nebezpečným zbožím.~~

3A) Počínaje 7. březnem 2021 musí být u letounů o maximální schválené vzletové hmotnosti větší než 45 500 kg nebo s počtem sedadel pro cestující větším než 60 systémy potlačení požáru nákladových prostorů, včetně jejich hasicích látek, navrženy tak, aby braly v úvahu náhlý a rozsáhlý požár, jaký by mohl být způsoben výbušným nebo zápalným zařízením nebo nebezpečným zbožím.

4) U letounů, jimž je jednotlivé osvědčení letové způsobilosti poprvé vydáno 1. ledna 2025 nebo později, musí být prvky konstrukce letounu související s požární ochranou nákladového prostoru a souhrn prokázaných norem, které byly zohledněny při procesu certifikace letounu, součástí předepsané dokumentace letounu a zpřístupněny provozovateli.

*Poznámka: Poradenský materiál týkající se prvků požární ochrany nákladových prostorů a souvisejících prokazovaných norem je uveden v dokumentu Doc 10102 (Guidance for Safe Operations Involving Aeroplane Cargo Compartments).*

h) *Zneschopnění osob na palubě.*

1) U letounů, pro něž byla žádost o osvědčení podána počínaje 24. únorem 2013, musí být navržena bezpečnostní opatření k ochraně proti možným případům dekomprese kabiny a proti přítomnosti kouře nebo jiných toxických plynů, které by mohly zneschopnit osoby na palubě.

2) Navíc u letounů o maximální schválené vzletové hmotnosti větší než 45 500 kg nebo s počtem sedadel pro cestující větším než 60, musí být navržena bezpečnostní opatření k ochraně proti možným případům dekomprese kabiny a proti přítomnosti kouře nebo jiných toxických plynů způsobených výbušným nebo zápalným zařízením nebo nebezpečným zbožím, jež by mohly zneschopnit osoby na palubě.

## HLAVA 4 – KONSTRUKČNÍ ŘEŠENÍ A STAVBA

**4.1 Všeobecná ustanovení**

4.1.1 Konstrukční řešení a stavba musí být v podrobnostech takové, aby poskytovaly dostatečnou záruku, že všechny části vrtulníku za předpokládaných provozních podmínek budou pracovat účinně a spolehlivě. Musí vycházet z obvyklých postupů, které jsou podle zkušeností vyhovující, nebo které jsou ověřeny zvláštními zkouškami nebo jinými vhodnými šetřeními anebo obojím způsobem. Musí rovněž zachovávat zásady lidských činitelů.

*Poznámka: Vysvětlující materiál k pojmu zásady lidských činitelů naleznete v dokumentu ICAO Doc 9683 (Human Factors Training Manual).*

4.1.2 Ověřování pohyblivých součástí  
Funkčnost všech pohyblivých součástí podstatných pro bezpečný provoz vrtulníku musí být prokázána, aby byla zaručena jejich správná činnost za všech provozních podmínek.

4.1.3 Materiály  
Všechny materiály použité pro součásti vrtulníku, podstatné pro bezpečný provoz, musí vyhovovat schváleným specifikacím. Schválené specifikace musí být takové, aby materiály uznané podle nich za vyhovující měly všechny podstatné vlastnosti předpokládané v návrhu.

4.1.4 Výrobní postupy  
Výrobní a montážní postupy musí vést k vytvoření konstrukce stejnorodé jakosti, spolehlivé z hlediska zachování pevnosti v provozu.

4.1.5 Povrchová ochrana  
Konstrukce musí být chráněna před zhoršením nebo ztrátou pevnosti v provozu působením povětrnostních vlivů, koroze, otěru nebo jiných příčin, které by mohly uniknout pozornosti, s přihlédnutím k údržbě, které se vrtulníku dostane.

4.1.6 Opatření pro prohlídky  
Musí být provedena dostatečná opatření, umožňující jakékoliv nezbytné kontroly, výměny nebo obnovy součástí vrtulníku, které si takovou pozornost vyžadují, buď pravidelně nebo po provozu v obzvláště těžkých podmínkách.

4.1.7 Kritické části  
Všechny kritické části použité ve vrtulníku musí být označeny a musí být stanoveny postupy k zajištění, aby během projektování, výroby a po celou dobu provozní životnosti kritických částí byla řízena požadovaná úroveň integrity těchto částí.

**4.2 Hlavní rysy konstrukce**

Zvláštní pozornost musí být věnována těm konstrukčním rysům, které ovlivňují schopnost posádky udržet řízený let. Ty musí zahrnovat alespoň:

- a) *Ovládací prvky a soustavy řízení*  
Konstrukční řešení ovládacích prvků a soustav řízení musí minimalizovat možnost zablokování, mimovolné činnosti a neúmyslného zamknutí zámků řídicích ploch:
  - 1) každý ovládací prvek a soustava řízení musí pracovat s lehkostí, hladkostí a účinností vhodnou pro jeho funkci;
  - 2) každý prvek každé soustavy řízení letu musí být konstruován nebo zřetelně a trvale označen tak, aby byla minimalizována pravděpodobnost jakékoliv nesprávné montáže, která by mohla mít za následek nesprávnou činnost soustavy.
- b) *Prostředí posádky*  
Prostor letové posádky musí umožnit posádce obsluhovat ovládací prvky, aniž by obsluha vyžadovala zbytečné soustředění posádky nebo ji zbytečně unavovala.
- c) *Výhled posádky*  
Uspořádání prostoru letové posádky musí poskytovat dostatečně rozsáhlé, jasné a nezkrácené zorné pole pro bezpečný provoz vrtulníku za všech předvídatelných provozních podmínek, pro něž se požaduje osvědčení.
- d) *Opatření pro případy nouze*  
Vrtulník musí být vybaven prostředky, které buď automaticky zabrání případům nouze, způsobeným předvídatelnými poruchami vybavení a soustav, které by mohly ohrozit bezpečnost vrtulníku, nebo umožní letové posádce takovým případům čelit.
- e) *Opatření proti požáru*  
Vrtulník musí být vybaven dostatečnou ochranou proti požáru.
- f) *Zneschopnění posádky*  
Musí být navržena bezpečnostní opatření k ochraně proti přítomnosti toxických plynů, jež by za běžných provozních podmínek mohly letovou posádku zneschopnit.
- g) *Ochrana nákladových prostorů*  
Počínaje [3 roky od data přijetí] by měly být prvky konstrukce vrtulníku související s požární ochranou nákladového prostoru, je-li to použitelné,



a souhrn prokázaných norem, které byly zohledněny při procesu certifikace vrtulníku, součástí předepsané dokumentace vrtulníku a zpřístupněny provozovateli.

třeba věnovat volbě materiálů, použitých na konstrukci vrtulníku.

#### 4.6 Opatření pro nouzová přistání

4.6.1 Při návrhu vrtulníku musí být provedena opatření k ochraně osob na palubě před požárem a před účinky zpomalení v případě nouzového přistání.

4.6.2 U vrtulníků, pro něž byla žádost o osvědčení podána před 24. únorem 2013, musí být zajištěny prostředky pro rychlé opuštění vrtulníku za podmínek, které pravděpodobně nastanou po nouzovém přistání, a tyto prostředky musí odpovídat počtu cestujících a členů posádky na palubě vrtulníku. Na vrtulnících osvědčených pro nouzové přistání na vodu musí být také provedeny v návrhu opatření, aby poskytovala co největší záruku bezpečného opuštění vrtulníku cestujícími a posádkou při nouzovém přistání na vodu.

4.6.3 U vrtulníků, pro něž byla žádost o osvědčení podána po 24. únorem 2013, musí být zajištěny prostředky pro rychlé opuštění vrtulníku za podmínek, které pravděpodobně nastanou po nouzovém přistání. Tyto prostředky musí odpovídat počtu cestujících a členů posádky na palubě vrtulníku a musí být prokázáno, že jsou vhodné pro zamýšlené použití. Na vrtulnících osvědčených pro nouzové přistání na vodu musí být také provedeny v návrhu opatření, aby poskytovala co největší záruku bezpečného opuštění vrtulníku cestujícími a posádkou při nouzovém přistání na vodu.

#### 4.7 Manipulace s vrtulníkem na zemi

Musí být provedena dostatečná opatření k minimalizaci nebezpečí poškození částí vrtulníku, podstatných pro jeho bezpečný provoz, jež by mohlo nastat při manipulaci (např. vlečení, zvedání, apod.) s vrtulníkem na zemi a které by mohlo zůstat nezjištěno. Smí se přihlídnout k ochraně, kterou by mohla poskytnout jakákoliv omezení nebo pokyny pro takové činnosti.

#### 4.3 Třepetání

U žádné aerodynamické plochy nesmí docházet k třepetání při každé vhodné kombinaci otáček a výkonu.

#### 4.4 Vlastnosti prostoru pro osoby na palubě

##### 4.4.1 Sedadla a poutací zařízení

Vrtulník musí být vybaven odpovídajícími sedadly a poutacími zařízeními pro osoby na palubě, navrženými s ohledem na možná letová zatížení a zatížení při nouzovém přistání. Zvláštní pozornost musí být věnována minimalizaci možných poranění osob na palubě okolní konstrukcí během provozu vrtulníku.

##### 4.4.2 Prostředí kabiny

Soustavy větrání musí být konstruovány tak, aby poskytovaly v kabině vyhovující prostředí za všech předpokládaných podmínek provozu ve vzduchu i na zemi.

#### 4.5 Ukostření a ochrana proti účinkům blesků a statické elektřiny

4.5.1 Ukostření a ochrana před blesky a statickou elektřinou musí být provedeny tak, aby:

- chránily vrtulník, jeho soustavy, osoby na palubě a každého, kdo přijde s vrtulníkem do styku na zemi nebo na vodě před nebezpečnými účinky výboje blesku a zasažení elektrickým proudem; a
- zabránilo nebezpečnému nahromadění elektrostatického náboje.

4.5.2 Vrtulník musí být také chráněn před katastrofálními účinky blesků. Zvláštní pozornost je

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

g) *Ochrana nákladových prostorů.*

- 1) Zdroje tepla v nákladovém prostoru, které jsou schopny zapálit náklad nebo zavazadla, musí být opatřeny krytem nebo izolací, aby se tomuto zapálení zabránilo; a
- 2) Každý nákladový a zavazadlový prostor musí být vyroben z materiálů, které jsou alespoň žáruvzdorné.
- 3) Počínaje [3 roky od data přijetí] by měly být prvky konstrukce letounu související s požární ochranou nákladového prostoru a souhrn prokázaných norem, které byly zohledněny při procesu certifikace letounu, součástí předepsané dokumentace letounu a zpřístupněny provozovateli.

h) *Zneschopnění osob na palubě.* Musí být navržena bezpečnostní opatření k ochraně proti možným případům dekomprese kabiny a proti přítomnosti kouře nebo jiných toxických plynů, jež by mohly zneschopnit osoby na palubě.

#### 4.3 Aeroelasticita

Za účelem vyhovění požadavkům ust. 1.2.1 nesmí u letounu docházet k třepotání, aeroelastické divergenci, reverzi řízení a ztrátě říditelnosti v důsledku deformace konstrukce a vlivů aeroelasticity při všech rychlostech v rámci návrhové letové obálky a dostatečně mimo ní. V úvahu musí být brány charakteristiky letounu.

#### 4.4 Vlastnosti prostoru pro osoby na palubě

##### 4.4.1 Sedadla a poutací zařízení

Letoun musí být vybaven odpovídajícími sedadly a poutacími zařízeními pro osoby na palubě, navrženými s ohledem na možná letová zatížení a zatížení při nouzovém přistání. Zvláštní pozornost musí být věnována minimalizaci možných poranění osob na palubě okolní konstrukcí během provozu letounu.

##### 4.4.2 Prostředí kabiny

Soustavy větrání, vytápění a soustava přetlakování, je-li použita, musí být konstruovány tak, aby poskytovaly v kabině vyhovující prostředí za všech předpokládaných podmínek provozu ve vzduchu i na

zemi nebo na vodě. Návrh těchto soustav musí rovněž uvažovat možné případy nouze.

#### 4.5 Ukostření a ochrana proti účinkům blesků a statické elektřiny

4.5.1 Ukostření, ochrana před statickou elektřinou a ochrana před blesky, je-li to vhodné pro daný druh schváleného provozu, musí být provedeny tak, aby:

- a) chránily letoun, jeho soustavy, osoby na palubě a každého, kdo přijde s letounem do styku na zemi nebo na vodě před nebezpečnými účinky výboje blesku a zasažení elektrickým proudem; a
- b) zabránily nebezpečnému nahromadění elektrostatického náboje.

4.5.2 Je-li to vhodné pro daný druh schváleného provozu, musí být letoun také chráněn před katastrofálními účinky blesků. Zvláštní pozornost je třeba věnovat volbě materiálů, použitých na konstrukci letounu.

#### 4.6 Opatření pro nouzová přistání

4.6.1 Při návrhu letounu musí být pro případ nouzového přistání provedena opatření k ochraně osob na palubě před požárem a před přímými účinky zpomalujících sil, stejně jako před zraněními, vznikajícími působením zpomalujících sil na vnitřní vybavení letounu.

4.6.2 Musí být zajištěny prostředky pro rychlé opuštění letounu za podmínek, které pravděpodobně nastanou po nouzovém přistání. Tyto prostředky musí odpovídat maximálnímu schválenému počtu cestujících a členů letové posádky na palubě letounu a musí být prokázána jejich vhodnost pro zamýšlený účel.

#### 4.7 Manipulace s letounem na zemi

Musí být určena konstrukční opatření a postupy pro bezpečnou manipulaci s letounem na zemi (např. vlečení, zvedání apod.). Smí se přihlídnout k ochraně, kterou by mohla poskytnout jakákoliv omezení nebo pokyny pro takové činnosti.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO