

GEN 1.7 ROZDÍLY OD ICAO STANDARDŮ, DOPORUČENÍ A
POSTUPŮ

GEN 1.7 DIFFERENCES FROM ICAO STANDARDS,
RECOMMENDED PRACTICES AND PROCEDURES

1.7.1 ANNEX 1 (čtrnácté vydání) – Předpis o způsobilosti
leteckého personálu civilního letectví

ICAO PŘEDPIS

L 1 - Předpis o způsobilosti leteckého personálu civilního
letectví

PŘEDPIS ČESKÉ REPUBLIKY

HLAVA 1 – DEFINICE A VŠEOBECNÁ PRAVIDLA PLATNÁ PRO
PRŮKAZY ZPŮSOBILOSTI

1.2.2.1 Průkazy způsobilosti vydané členským státem Evropské
unie jsou uznány za platné všemi ostatními členskými státy bez
vydání dodatečného povolení.

1.2.9.6 Piloti, kteří prokáží své jazykové znalosti na provozní
úrovni jsou přezkoušeni každé 4 roky.

HLAVA 2 – PRŮKAZY ZPŮSOBILOSTI A KVALIFIKACE PRO
PILOTY

2.1.10.1 Držitelé pilotních průkazů ve věku od 60 do 64 let mohou
vykonávat funkci velitele letadel pro provoz s jedním pilotem, která
jsou používána v mezinárodní letecké dopravě.

2.3 Průkaz způsobilosti soukromého pilota

2.3.2.1 Držitelé průkazů PPL mohou poskytovat letový výcvik za
úplatu.

2.3.6.1 Žadatel musí mít nalétáno nejméně 35 hodin doby letu jako
pilot vzducholodí.

2.4 Průkaz způsobilosti obchodního pilota

2.4.6.1.1 Žadatel musí mít nalétáno nejméně 250 hodin letové doby
jako pilot vzducholodí.

2.9 Průkaz způsobilosti pilota kluzáků

2.9.1.3.1 Žadatel musí mít nalétáno nejméně 15 hodin doby letu jako
pilot kluzáků, včetně 2 hodin samostatné doby letu, během které
provedl nejméně 40 vzletů a přistání.

2.10 Průkaz způsobilosti pilota volných balónů

2.10.1.3.4 Jestliže mají být přepravováni cestující za úplatu nebo v
pronájmu, držitel průkazu způsobilosti by měl mít nalétáno nejméně
50 hodin doby letu včetně 20 hodin jako pilot volných balónů a 50
vzletů a přistání ve funkci velitele balónu.

HLAVA 4 – PRŮKAZY ZPŮSOBILOSTI A KVALIFIKACE
LETECKÉHO POZEMNÍHO PERSONÁLU

4.2 Průkaz způsobilosti (technika, inženýra, mechanika) údržby
letadel (AML)

4.2.1.4 Požadavky na základní znalosti stanovují, že tyto musí být
prokázány zkouškou znalostí v odpovídajících modulech v souladu
s dodatkem I k příloze III (část 66) nařízení (EU) č. 1321/2014. Pro
získání typové kvalifikace na letadlo je vyžadován schválený typový
výcvik pouze pro letadla skupiny 1, u ostatních dvou skupin je
volitelný.

4.2.1.5 Hodnocení dovedností není požadováno v případě průkazu
způsobilosti vydaného pouze na základě zkoušky základních
znalostí. V případě osvědčujícího personálu kategorie A je
hodnocení prováděno v organizacích podle Části 145. Pro typovou
zkoušku pro letadla skupiny 2 a 3 není posouzení dovedností
povinné.

4.2.2.2 Pro uvolňování letadlových celků se průkazy způsobilosti
nevydávají, po údržbě na základně může být celé letadlo uvolněno
osvědčujícím personálem kategorie C.

1.7.1 ANNEX 1 (Fourteenth Edition) – Personnel Licensing

ICAO REGULATION

L 1 - Personnel Licensing

CZECH REPUBLIC REGULATION

CHAPTER 1 – DEFINITIONS AND GENERAL RULES
CONCERNING LICENCES

1.2.2.1 The licences issued by a Member State of the European
Union are recognised as valid by all the other Member States without
administrative issuance of an additional authorisation.

1.2.9.6 Pilots who have demonstrated language proficiency at
operational level are re-evaluated every 4 years.

CHAPTER 2 – LICENCES AND RATINGS FOR PILOTS

2.1.10.1 Pilots aged 60-64 may act as pilots in command in the
single-pilots international CAT operations of aircraft other than
aeroplanes and helicopters.

2.3 Private pilot licence

2.3.2.1 Holder of a PPL to provide flight instruction may receive
remunerations.

2.3.6.1 The applicant shall have completed not less than 35 hours of
flight time as a pilot of airships, including at least.

2.4 Commercial pilot licence

2.4.6.1.1 The applicant shall have completed not less than
250 hours of flight time as a pilot of airships, including at least.

2.9 Glider pilot licence

2.9.1.3.1 The applicant shall have completed not less than 15 hours
of flight time as a pilot of gliders including two hours of solo flight time
during which not less than 40 launches and landings have been
performed.

2.10 Free balloon pilot licence

2.10.1.3.4 If passengers are to be carried for remuneration or hire,
the licence holder should have completed not less than 50 hours of
flight time including 20 hours as a pilot of a free balloon and 50 take
offs and landings as PIC on balloons.

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

4.2 Aircraft maintenance (technician/engineer/mechanic)

4.2.1.4 For Basic training is only required that the level of knowledge
is demonstrated by examinations according to Appendix I to Annex
III (Part-66) Reg. (EU) 1321/2014. For aircraft type training -
Approved type rating courses are only required for Group 1 aircraft.
For other 2 groups it is optional.

4.2.1.5 The skill assessment is not required in case of licence issue
based on the Basic knowledge examination only. For Cat. A
certifying staff the assessment is performed in Part-145
Organisations. For type examination for Group 2 and 3 aircraft the
skill assessment is not mandatory.

4.2.2.2 No certifying staff licencing for the release of the
components, the entire aircraft can be released by Cat. C CS after
the base maintenance.

4.4 Průkaz způsobilosti řídicího letového provozu

4.4.1.1 Není stanoven žádný věkový požadavek na vydání průkazu způsobilosti řídicího letového provozu.

4.4.1.3 Není stanoven požadavek na délku trvání kurzu pro získání místní doložky.

4.5 Kvalifikace řídicího letového provozu

4.5.1 Seznam kvalifikací je mírně odlišný:

- a) kvalifikace vizuálního letištního řízení;
- b) kvalifikace přístrojového letištního řízení;
- c) kvalifikace procedurálního přiblížovacího řízení;
- d) kvalifikace přehledového přiblížovacího řízení;
- e) kvalifikace procedurálního oblastního řízení;
- f) kvalifikace přehledového oblastního řízení.

4.5.2.2.1 Není stanoven požadavek na délku trvání kurzu pro získání místní doložky.

4.5.2.2.2 Doba platnosti místních doložek při prvním vydání a obnově začíná nejpozději do 30 dnů ode dne, kdy bylo hodnocení úspěšně dokončeno.

4.5.3.3 Držitelé doložky instruktora musí být oprávněni k poskytování provozního výcviku a dozoru na provozních pracovištích, pro která mají platnou místní doložku.

4.5.3.4 Pojem "zneplatnění kvalifikace" neexistuje, přesto splněním příslušných požadavků nařízení EU č. 2015/340 není držitel průkazu způsobilosti řídicího letového provozu povoleno vykonávat oprávnění kvalifikace po nepřítomnosti trvající déle, než 90 dnů, nebo v případě že obnovení platnosti místní doložky není možné v důsledku nedostatečného množství odpracovaných hodin.

4.4 Air traffic controller licence

4.4.1.1 There is implicitly no age requirement for the issuance of an air traffic controller licence.

4.4.1.3 The unit endorsement course duration is not established by the Regulation.

4.5 Air traffic controller ratings

4.5.1 The list of ratings is slightly different:

- a) aerodrome control visual;
- b) aerodrome control instrument;
- c) approach control procedural;
- d) approach control surveillance;
- e) area control procedural;
- f) area control surveillance.

4.5.2.2.1 The unit endorsement course duration is not established by the Regulation.

4.5.2.2.2 The validity period of unit endorsements for initial issue and renewal shall commence not later than 30 days from the date on which the assessment has been successfully completed.

4.5.3.3 Holders of an instructor endorsement shall be authorized to provide on-the-job training and supervision at a working position for areas covered by a valid unit endorsement.

4.5.3.4 Although the concept of 'invalidation of a rating' as such does not exist, by meeting Reg. (EU) 2015/340 requirements, the holder of an air traffic controller licence is not allowed to exercise the privileges of a rating after a period of absence of more than 90 days or if the revalidation of the unit endorsement fails due to the non-availability of the minimum number of working hours.

1.7.2 ANNEX 2 (desáté vydání) – Pravidla létání

ICAO PŘEDPIS

L 2 – Pravidla létání

PŘEDPIS ČESKÉ REPUBLIKY

HLAVA 1 – DEFINICE

Letová poradní služba

Neuplatňuje se

Letadlo

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

Poznámka: Za letadlo se považuje podle Vyhlášky MDS č. 108/1997 Sb. ze dne 23.4.1997 i sportovní létající zařízení, vyjma sportovního padáku.

Výraz "letadlo" používaný v kontextu předpisu může mít také význam pilot, velitel letadla, letadlo nebo let.

Letištní provozní zóna - přesné vymezení ATZ

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

- a) řízený vzdušný prostor třídy C nebo D,
- b)
 - 1) v AUP plánovaný prostor TRA/TSA, a nebo
 - 2) aktivovaný v AUP plánovaný prostor TRA/TSA, je-li v ATZ poskytována letištní letová informační služba (AFIS),

1.7.2 ANNEX 2 (Tenth Edition) – Rules of the Air

ICAO REGULATION

L 2 – Rules of the Air

CZECH REPUBLIC REGULATION

CHAPTER 1 – DEFINITIONS

Air traffic advisory service

Not applied

Aircraft

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

Note: Except sporting parachute, the sporting flying equipment is considered as an aircraft according to Decree of the Ministry of Transport and Communications No. 108/1997 Coll., on 23. 4. 1997.

Term "the aircraft" used in the context of the rules may also mean pilot, pilot in command, aircraft or flight.

Aerodrome Traffic Zone - ATZ

1.7.2.1 CR: Aerodrome traffic zone is established around on aerodromes where the air traffic control service is not provided. It is horizontally defined by a circle (or part of it) with a radius of 3 NM (5,5 km) from the aerodrome reference point and vertically by the ground and the altitude of 4000 ft (1200 m), unless otherwise defined by CAA. When

- a) a controlled airspace class "C" or "D",
- b)
 - 1) planned TRA/TSA in AUP, and/or
 - 2) activated TRA/TSA planned in AUP if aerodrome flight information service (AFIS) is provided in the ATZ,

- c) jiný dočasně vyhrazený vzdušný prostor, který byl zveřejněn formou AIP SUP nebo NOTAM, nebo
d) zakázaný prostor
tvoří hranice ATZ hranice těchto prostorů.

Neřízené letiště

ČR: Letiště, na kterém se neposkytuje služba ATC.

Pilot

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

Poradní trať

Neuplatňuje se

Poradní vzdušný prostor

Neuplatňuje se

Řídicí odbavovací plochy

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

Signalista

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

Stanoviště AFIS

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

HLAVA 3 – VŠEOBECNÁ PRAVIDLA

3.1.8 Skupinové lety

viz ENR 1.

3.2.2 Právo přednosti

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

3.2.2.4.1 Předlétávání kluzáků

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

3.2.3.2 Rozsvěcování světel na letadle

EU:

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

3.2.5 Provoz na letišti a v jeho blízkosti

Letadlo pohybující se na letišti a v jeho blízkosti musí:

EU:

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

3.2.5.1

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

- c) other TSA published by AIP SUP or NOTAM, or

- d) prohibited area

vertically or horizontally penetrates such determined area, the ATZ is bounded by these airspaces.

Uncontrolled aerodrome

CR: Aerodrome, where the ATC service is not provided.

Pilot

CR: Pilot of the aircraft for the purpose of this regulation also means a user of sport flying equipment.

Advisory route

Not applied

Advisory airspace

Not applied

Marshaller

ČR: The marshaller for the purpose of this regulation is a person providing apron management service in accordance with the regulation L 14, para 9.5.

Signalman

CR: The signalman for the purpose of this regulation is an authorized person, who organizes using signals the air traffic outside of the apron.

Unit AFIS

ČR: Unit that provides aerodrome flight information service and alerting service on uncontrolled aerodrome and in the ATZ.

CHAPTER 3 – GENERAL

3.1.8 Formation flights

see ENR 1.

3.2.2 Right-of-way

EU: An aircraft that is aware that the manoeuvrability of another aircraft is impaired shall give way to that aircraft.

3.2.2.4.1 Sailplanes overtaking

EU: A sailplane overtaking another sailplane may alter its course to the right or to the left.

3.2.3.2 Lights to be displayed by aircraft

EU:

- b) unless stationary and otherwise adequately illuminated, all aircraft on the movement area of an aerodrome shall display lights intended to indicate the extremities of their structure, if feasible.

3.2.5 Operation on and in the vicinity of an aerodrome

An aircraft operated on or in the vicinity of an aerodrome shall:

EU:

- d) except for balloons, make all turns to the left, when approaching for landing and after taking off, unless otherwise indicated, or instructed by ATC;
e) except for balloons, land and take off into the wind unless safety, the runway configuration, or air traffic considerations determine that a different direction is preferable.

3.2.5.1

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



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

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

- b) mimo provozní dobu letiště:
- podle předcházející domluvy s provozovatelem letiště; a/nebo
 - podle informací publikovaných v příslušné publikaci Letecké informační služby (LIS).

3.2.5.2 Postupy hlášení informací na neřízeném letišti a v ATZ

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

Letadla musí hlásit:

- a) Odlétávající letadla:
- zahájení pojiždění a činnost po vzletu;
 - úmysl křížovat dráhu nebo pojiždět zpět po dráze (i neaktivní);
 - vstup na dráhu;
 - vzlet;
(Piloti vrtulníků, kteří provádějí vzlet z místa stání, a piloti kluzáků na místě vzletu na dráze hlásí jen připravenost ke vzletu).
 - místo opuštění okruhu;
 - místo opuštění ATZ.
- b) Přilétávající letadla:
- letiště vzletu (není-li totožné s letištem přistání);
 - polohu letadla před vstupem do ATZ;
 - místo zamýšleného vstupu do letištního okruhu;
 - polohu po větru;
 - polohu před poslední zatáčkou (base leg); (Na požadavek stanoviště AFIS nebo stanoviště Poskytování informací známému provozu mohou piloti vynechat hlášení poloh po větru a před poslední zatáčkou případně hlásit jiné polohy v ATZ. Polohy po větru a před poslední zatáčkou se nehlásí, provádí-li letadlo přímé přiblížení.)
 - polohu na konečném přiblížení – finále;
 - nezdařené přiblížení (opakování okruhu);
 - úmysl křížovat dráhu nebo pojiždět zpět po dráze (i neaktivní);
 - uvolnění dráhy v noci, nebo je-li další známý provoz ve fázi konečného přiblížení – finále.
- c) Letadla prolétávající ATZ:
- místo a nadmořskou výšku zamýšleného vstupu do ATZ a výstupu z ATZ; nebo
 - vzdálenost, zeměpisný směr od letiště, trať a nadmořskou výšku, která má být letěna uvnitř ATZ.

- a) within aerodrome operational hours:
- according to information received from an AFIS unit or from a unit Providing information to known traffic;
 - Pilot shall ask the AFIS unit or Providing information to known traffic for the acceptance to use a different runway, if he/she cannot comply with the indicated runway in use. If circumstances allow, the aircraft pilot in emergency shall advise his/her intention to use an other runway than the runway in use.
- Note: The unit Providing information to known traffic is a unit according to Appendix S of the regulation L 11.*
- b) outside aerodrome operational hours:
- according to the previous coordination with the aerodrome operator; and/or
 - according to information published in the appropriate publication of Aeronautical Information Service (AIS).

3.2.5.2 Procedures to report information on an uncontrolled aerodrome and in an ATZ

ČR: Irrespective of the fact whether AFIS or Providing information to known traffic is provided, the aircraft equipped with radio set when operating on an uncontrolled aerodrome and within an ATZ shall report on the frequency assigned and published for the individual aerodrome its position, altitude and intended flight or ground activity in the way and within the scope listed below. Other aircraft operating on an uncontrolled aerodrome or within an ATZ, have to be listening to the appropriate frequency and shall use this information to avoid collisions.

The aircraft shall report:

- a) Departing aircraft:
- commencement of taxiing and activity after departure;
 - intention to cross or backtrack the runway (including inactive);
 - entering the runway;
 - take-off;
(Pilots of helicopters, departing from the stand and pilots of gliders on take-off position on the runway, report ready for departure only.)
 - position of leaving the aerodrome traffic circuit;
 - position of leaving an ATZ.
- b) Arriving aircraft:
- aerodrome of departure (if it is not the same as the aerodrome of destination);
 - the position of the aircraft prior entering an ATZ;
 - intended position of entry to the aerodrome traffic circuit;
 - downwind position;
 - base leg position; (If requested by an AFIS unit or by a unit providing information to known traffic, pilots shall omit downwind and base leg position reports or shall report other positions in an ATZ. Downwind and base leg positions are not reported when an aircraft is making a straight-in approach.)
 - final;
 - misted approach (next circuit);
 - intention to cross or backtrack the runway (including inactive);
 - vacating the runway in the night, or if there is another known traffic on the final.
- c) The aircraft transiting an ATZ:
- position and altitude of intended entry to an ATZ and exit from an ATZ; or
 - distance, geographic direction from an aerodrome, track and altitude to be flown within an ATZ.

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

3.2.5.4 Požadavky na provádění letu v noci, výcviku, výsadky nebo navijákového vzletu na neřízeném letišti

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

3.2.5.5 Požadavek na provádění leteckého veřejného vystoupení a letecké soutěže na neřízeném letišti

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

3.2.5.6 Koordinace příletu nebo odletu letadla nevybaveného radiostanicí

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

3.2.5.7 Požadavek na provádění místní činnosti na neřízeném letišti pro letadlo, které není vybaveno radiostanicí

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

3.2.5.8 Koordinace při provádění letové činnosti z jiného místa v ATZ nebo zasahující do ATZ v provozní době letiště

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

3.3.1.2 Předložení letového plánu

EU: Pokud jde o lety VFR, při kterých se mají přeletět mezinárodní hranice, doplňuje se následující požadavek:

- e) na kterýkoli let přes mezinárodní hranice, pokud není dotčnými státy předepsáno jinak.
Pokud jde o lety VFR a IFR, které mají být provedeny v noci, doplňuje se následující požadavek:
- f) na kterýkoli let, který má být proveden v noci, jestliže se při něm opouští blízkost letiště.

3.3.5.6 Hlášení o přistání

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

Only in exceptional cases the state aircraft might not report information stated under para 3.2.5.2 c), namely when the pilot, due to flight speed, piloting complexity or airspace management, endangers his/her safety or does not fulfill the obligations towards the ATC units, or in case when the activity was discussed with the appropriate AFIS unit or unit Providing information to known traffic. The duty of the pilot to prevent collisions is not affected.

3.2.5.4 Requirements for conducting of night flights, training, airdrops or glider launch on an uncontrolled aerodrome

CR: A pilot of the aircraft conducting night flight, flight training to obtain pilot license for the airplanes and helicopters in the framework of local operations, airdrops or glider launch on an uncontrolled aerodrome is allowed to do so, only provided that AFIS or Providing information to known traffic is provided at the aerodrome and within respective ATZ. The provision about night flights is not applied to air rescue service and flights of state aircraft.

3.2.5.5 Requirement for performing air show and air competition on an uncontrolled aerodrome

CR: A pilot and/or person in charge of air show and/or air competition on an uncontrolled aerodrome is allowed to do so, only on condition that AFIS or Providing information to known traffic is provided at the aerodrome and within the respective ATZ.

3.2.5.6 Coordination of an arrival or a departure of an aircraft not equipped with a radio set

CR: The pilot of an aircraft not equipped with a radio set when intending to arrive at an uncontrolled aerodrome or depart from such an aerodrome, shall coordinate his/her arrival or departure with the AFIS unit, unit Providing information to known traffic or the aerodrome operator in advance.

3.2.5.7 Request for conducting local activity at an uncontrolled aerodrome with an aircraft not equipped with a radio set

CR: The pilot of an aircraft not equipped with a radio set when intending to conduct local activity at an uncontrolled aerodrome shall coordinate such an operation with the AFIS unit or unit Providing information to known traffic or the aerodrome operator in advance.

3.2.5.8 Coordination when conducting flight activity from another site inside the ATZ or passing into the ATZ within operational hours of an aerodrome

CR: The pilot of an aircraft when conducting a flight activity from another site inside the ATZ or when passes into the ATZ, within operational hours of an aerodrome, shall coordinate his / her intended activity with the AFIS unit or unit providing information to known traffic or with the aerodrome operator in advance, unless given otherwise in the appropriate letter of agreement.

3.3.1.2 Submission of a flight plan

EU: With regards to VFR flights planned to operate across international borders, with the addition as follows:

- e) any flight across international borders, unless otherwise prescribed by the States concerned.
With regard to VFR and IFR flights planned to operate at night, the following requirement is:
- f) any flight planned to operate at night, if leaving the vicinity of an aerodrome.

3.3.5.6 Submission of an arrival report

EU: Submission of an arrival report is not required after landing on an aerodrome where air traffic services are provided on condition that radio communication or visual signals indicate that the landing has been observed.

3.6.5.2.1 Ztráta spojení

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

- a) nastavit odpovídač SSR na kód 7600, pokračovat v letu v meteorologických podmínkách pro let za viditelnosti, přistát na nejbližším vhodném letišti a ohlásit přistání nejrychlejšími prostředky příslušnému stanovišti řízení letového provozu;
- b) uváží-li za vhodné, dokončit let IFR v souladu s ust. 3.6.5.2.1.

3.6.5.2.2

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

- a) nastavit odpovídač SSR na kód 7600;
- b) udržovat po dobu 7 minut poslední přidělenou rychlost a hladinu nebo minimální letovou výšku, jestliže minimální letová výška je vyšší než poslední přidělená hladina. Interval 7 minut začíná:
 - 1) jestliže let probíhá na trati bez povinných hlášených bodů nebo byl instruován vynechat hlášení poloh:
 - i) v čase, kdy je dosažena poslední přidělená hladina nebo minimální letová výška; nebo
 - ii) v čase nastavení odpovídače na kód 7600; podle toho, který je pozdější; nebo
 - 2) jestliže let probíhá na trati s povinnými hlášenými body a nebyl instruován vynechat hlášení poloh:
 - i) v čase, kdy je dosažena poslední přidělená hladina nebo minimální letová výška; nebo
 - ii) v dříve oznámeném výpočtu pilota na povinný hlášený bod; nebo
 - iii) v čase, kdy nenastane hlášení polohy nad povinným hlášeným bodem podle toho, který je pozdější;

Poznámka: Časové období 7 minut má umožnit provést nezbytná opatření v řízení a koordinaci letového provozu.

- c) následně udržovat hladinu a rychlost v souladu s FPL;
Poznámka: Vzhledem ke změnám hladin a rychlosti se použije podaný FPL, což je letový plán, který byl podán pilotem nebo určeným zástupcem na stanovišti ATS bez jakýchkoli dalších změn.
- d) jestliže je let vektorován radarem nebo letí na paralelní trati (offset) podle RNAV bez určené meze povolení, pokračuje nejrychlejší možným způsobem na trať platného letového plánu tak, aby se připojil ne později než na nejbližším význačném bodě, přičemž musí brát v úvahu použitelnou minimální letovou výšku;
Poznámka: Ve vztahu ke změnám trati, která je letěna, nebo času zahájení klesání na přistání na letišti, musí být použit CPL, který obsahuje všechny následující povolení, včetně změn, pokud nějaké jsou.
- e) pokračuje po trati podle CPL na příslušné určené navigační zařízení, sloužící letišti příletu, a když je tak požadováno, aby se zajistil soulad s písm. f), vyčkává nad tímto zařízením až do zahájení klesání;
- f) zahájí klesání z navigačního zařízení specifikovaného v písm. e) v předpokládaném čase přiblížení (EAT) naposled přijatém a potvrzeném nebo co možná nejbliže, nebo jestliže EAT nebyl přijat a potvrzen, v předpokládaném čase příletu (ETA) vyplývajícím z CPL nebo co možná nejbliže;
- g) provede normální postup přiblížení podle přístrojů, který je specifikován pro určené navigační zařízení; a
- h) přistane, jestliže je to možné, do 30 minut po předpokládaném čase příletu (ETA), specifikovaném v písm. f) nebo posledním potvrzeném předpokládaném čase přiblížení (EAT), podle toho, který z nich je pozdější.

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

3.6.5.2.1 Communication failure

If in visual meteorological conditions, the aircraft shall:

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

3.6.5.2.2

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

- a) set the transponder to Code 7600;
- b) maintain the last assigned speed and level or minimum flight altitude if higher, for a period of 7 minutes. The interval starts:
 - 1) if an aircraft flies on a route without compulsory reporting points or omitting of position reporting was briefed:
 - i) at time when the last assigned level or minimum flight altitude is reached, or
 - ii) at time when transponder is set to Code 7600 whichever is later; or
 - 2) if an aircraft flies on a route with compulsory reporting points and omitting of position reporting was not briefed:
 - i) at time when the last assigned level or minimum flight altitude is reached, or
 - ii) at previously reported calculation of pilot to compulsory reporting point, or
 - iii) at time when position over compulsory reporting point is not reported whichever is later;

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

- c) thereafter maintain level and speed in accordance with FPL.
Note: Due to changes of levels and speed, a filled FPL, which is a flight plan submitted by the pilot or an assigned representative to an ATS unit without any other changes, is used.
- d) if the flight is radar vectored or flying RNAV on a parallel route (offset) without specified clearance limit, rejoin the current flight plan route by fastest possible way no later than over the next significant point, taking into consideration the applicable minimum flight altitude.

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

- e) proceed according to the CPL route to the appropriate designated radionavigation aid serving the destination aerodrome and, when required to ensure compliance with f) below, hold over this aid until commencement of descent.
- f) commence descent from the navigation aid specified in e) at, or as close as possible to, the expected approach time (EAT) last received and acknowledged, or, if no EAT has been received and acknowledged, at, or as close as possible to, the estimated time of arrival (ETA) resulting from the CPL.
- g) complete a normal instrument approach procedure as specified for the designated navigation aid; and
- h) land, if possible, within 30 minutes after the estimated time of arrival specified (ETA) in f) or the last acknowledged expected approach time (EAT), whichever is later.

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

3.8 Zakročování

Výraz "v tísní" uvedený v kapitole 3 bodě 3.8 právní předpisy Unie neobsahují, a rozsah doprovodných letů se tedy rozšiřuje na jakýkoli druh letu, který takovou službu vyžaduje. Právní předpisy Unie dále neobsahují ustanovení obsažená v doplňku 2 bodech 1.1 až 1.3 včetně, a stejně tak ustanovení v dodatku A.

HLAVA 4 – PRAVIDLA PRO LET ZA VIDITELNOSTI

4.1.1 Zvláštní lety VFR

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

- a) tyto zvláštní lety VFR lze provádět pouze ve dne, pokud není příslušným úřadem povoleno jinak;
- b) ze strany pilota:
 - 1) let je prováděn mimo oblačnost a za dohlednosti země;
 - 2) letová dohlednost není menší než 1 500 m nebo u vrtulníků 800 m;
 - 3) let je prováděn při rychlosti 140 kt IAS nebo nižší, která poskytne přiměřenou možnost spatřit jiný provoz nebo překážky v čase, který dovolí vyhnout se srážce; a
- c) stanoviště řízení letového provozu letadlu nevydává povolení pro zvláštní let VFR vzletávat nebo přistávat na letišti v řízeném okrsku nebo vstupovat do letištního okruhu nebo letištní provozní zóny, jestliže oznámené meteorologické podmínky na tomto letišti jsou horší než následující minima:
 1. přízemní dohlednost nižší než 1 500 m nebo u vrtulníků nižší než 800 m;
 2. výška základny nejnižší význačné oblačné vrstvy nižší než 180 m (600 ft).

4.1.2 Zvláštní lety HEMS

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

4.4.2 Rozhodnutí o přidělení dočasně vyhrazeného nebo omezeného prostoru

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

4.6 Let VFR nesmí být prováděn:

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

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

4.11

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

3.8 Interception

The words "in distress" of Chapter 3 Part 3.8, are not included in Union law, thus enlarging the scope of escort missions to any type of flight requesting such service. Furthermore the provisions contained in Appendix 2 Parts 1.1 to 1.3 inclusive as well as those found in Attachment A, are not contained in Union law.

CHAPTER 4 – VISUAL FLIGHTS RULES

4.1.1 Special VFR in control zones

Special VFR flights may be authorised to operate within a control zone, subject to an ATC clearance. Except when permitted by the competent authority for helicopters in special cases such as medical flights, search and rescue operations and fire-fighting, the following additional conditions shall be applied:

- a) such flights may be conducted during day only, unless otherwise permitted by the competent authority;
- b) by the pilot:
 - 1) clear of cloud and with the surface in sight;
 2. the flight visibility is not less than 1500 m or, for helicopters, not less than 800 m;
 - 3) at speed of 140 kt IAS or less to give adequate opportunity to observe other traffic and any obstacles in time to avoid a collision; and
- c) an air traffic control unit shall not issue a Special VFR clearance to aircraft to take-off or land at an aerodrome within a control zone, or enter the aerodrome traffic circuit or aerodrome traffic zone when the reported meteorological conditions at that aerodrome are below the following minima:
 1. the ground visibility is less than 1500 m or, for helicopters, less than 800 m;
 2. the ceiling is less than 180 m (600 ft).

4.1.2 Special flights of HEMS

CR: Special VFR flights of Helicopter Emergency Medical Service (HEMS) shall be conducted in accordance with the operational requirements for Helicopter Emergency Medical Service (HEMS), including operational minima.

4.4.2 Decision about allocation of temporary segregated or restricted area

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

4.6 VFR flight shall not be flown:

Except when necessary for take-off or landing, or except by permission from the competent authority, a VFR flight shall not be flown:

- a) over the congested areas of cities, towns or settlements or over an open-air assembly of persons at a height less than 300 m (1 000 ft) above the highest obstacle within a radius of 600 m from the aircraft;
- b) elsewhere than as specified in (1), at a height less than 150 m (500 ft) above the ground or water, or 150 m (500 ft) above the highest obstacle within a radius of 150 m (500 ft) from the aircraft.

4.11

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

DODATEK 1 – SIGNÁLY

1.2 Tísňový signál

Následující signál použitý buď v kombinaci s jiným signálem nebo jednotlivě znamená, že letadlu hrozí vážné a bezprostřední nebezpečí a že požaduje okamžitou pomoc:

f) nastavení odpovídače do módu A, kód 7700.

4.2.5.1.1 Pozemní vizuální signál - přistávací T

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

4.2.9 Výsadky na letišti

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

DODATEK 2 – ZAKROČOVÁNÍ PROTI CIVILNÍM LETADLŮM

Činnost letadla proti kterému se zakročuje

2.1 c) ČR: V ČR se tísňový kmitočet 243 MHz neaplikuje.

DODATEK 3 – TABULKY CESTOVNÍCH HLADIN

Vzdušný prostor mimo RVSM - Stopy

Tabulka cestovních hladin týkající se ostatních prostorů, kde se jako primární měřicí jednotky nadmořské výšky používají stopy se v ČR neuplatňuje.

DOPLNĚK N – Pravidla pro výsadkové lety

ČR: Rezervováno

DOPLNĚK O – Podmínky pro VFR lety při provádění leteckých prací, akrobatických letů, leteckých veřejných vystoupení, leteckého výcviku, přezkušovacích letů a seznamovacích letů

ČR: Rezervováno

DOPLNĚK P – Pravidla letu pro kluzáky

ČR: Rezervováno

DOPLNĚK Q – Pravidla pro vlečení

ČR: Rezervováno

DOPLNĚK R – Podmínky pro provoz balónů bez pilota na palubě

ČR: Rezervováno

DOPLNĚK S – Doplnující podmínky pro lety VFR v noci

ČR: Rezervováno

DOPLNĚK X – Bezpilotní systémy

ČR: Rezervováno

APPENDIX 1 – SIGNALS

1.2 Emergency signal

The following signal, used either together with others or separately, mean that grave and imminent danger threatens, and immediate assistance is requested:

f) setting responder to mode A, code 7700.

4.2.5.1.1 Visual ground signal - landing T

CR: Horizontal white or orange landing T with a black stripe on the axis of a shaft and a top line (Picture 1.7.1) marking the direction, that aircraft shall use for landing and take-off on runways used for aerial work in agriculture, forest and water resource management.

4.2.9 Parachute jumping at an aerodrome

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

APPENDIX 2 – INTERCEPTION OF CIVIL AIRCRAFT

Action by intercepted aircraft

2.1 c) CR: The emergency frequency 243 MHz is not applied in the Czech Republic.

APPENDIX 3 – TABLES OF CRUISING LEVELS

Non-RVSM - Feet

The table of cruising levels in feet is not applied in the Czech Republic.

ATTACHMENT N– Rules for parachute jumping flights

CR: Reserved

ATTACHMENT O - Conditions for VFR flights executing aerial works, acrobatic flights, public air show, training flights, examination flights and familiarisation flights

CR: Reserved

ATTACHMENT P – Rules of flight for gliders

CR: Reserved

ATTACHMENT Q – Rules for towing

CR: Reserved

ATTACHMENT R – Conditions for operate unmanned balloons

CR: Reserved

ATTACHMENT S – Additional conditions for VFR flights at night

CR: Reserved

ATTACHMENT X – Unmanned systems

CR: Reserved

1.7.3 ANNEX 3 (dvacáté vydání) – Meteorologická služba pro mezinárodní leteckou navigaci

ICAO PŘEDPIS

L 3 – Meteorologie

PŘEDPIS ČESKÉ REPUBLIKY

HLAVA 5

5.5 Mimořádná pozorování z letadel.

Nad rámec podmínek ICAO bod SERA.12005 prováděcího nařízení (EU) č. 923/2012 stanoví, že příslušné úřady, je-li to nezbytné, stanoví, o kterých dalších podmínkách musí všechna letadla, kdykoli se s nimi dostanou do střetu nebo je pozorují, předávat hlášení.

HLAVA 7 (a Doplňky 6 a 9)

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

Doplňěk 3

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

1.7.4 ANNEX 4 (jedenácté vydání) – Letecké mapy

ICAO PŘEDPIS

L 4 – Letecké mapy

PŘEDPIS ČESKÉ REPUBLIKY

HLAVA 4

V ČR se v současné době ustanovení Hlavy 4 neuplatňují.

HLAVA 8

V ČR se v současné době ustanovení Hlavy 8 neuplatňují.

HLAVA 12

V ČR se v současné době ustanovení Hlavy 12 neuplatňují.

HLAVA 13, ustanovení 13.6.1(i)

V ČR se tento požadavek neuplatňuje.

HLAVA 14

V ČR se v současné době ustanovení Hlavy 14 neuplatňují.

HLAVA 16

V ČR se v současné době ustanovení Hlavy 16 neuplatňují.

HLAVA 18

V ČR se v současné době ustanovení Hlavy 18 neuplatňují.

HLAVA 19

V ČR se v současné době ustanovení Hlavy 19 neuplatňují.

HLAVA 21, ustanovení 21.9.3.1

V ČR se požadavky bodů 1, 3, 5c a 6 neuplatňují.

1.7.5 ANNEX 5 (páté vydání) – Předpis pro používání měřicích jednotek v letovém a pozemním provozu

ICAO PŘEDPIS

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

PŘEDPIS ČESKÉ REPUBLIKY

NIL

1.7.3 ANNEX 3 (Twentieth Edition) – Meteorological Service for International Air Navigation

ICAO REGULATION

L 3 – Meteorology

CZECH REPUBLIC REGULATION

CHAPTER 5

5.5 Special aircraft observations.

In addition to ICAO conditions, point SERA.12005 of Implementing Regulation (EU) No 923/2012 specifies that competent authorities shall prescribe as necessary other conditions which shall be reported by all aircraft when encountered or observed.

CHAPTER 7 (and Appendix 6 and 9)

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

Appendix 3

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

1.7.4 ANNEX 4 (Eleventh Edition) – Aeronautical Charts

ICAO REGULATION

L 4 – Aeronautical Charts

CZECH REPUBLIC REGULATION

CHAPTER 4

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

CHAPTER 8

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

CHAPTER 12

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

CHAPTER 13, paragraph 13.6.1 (i)

In the Czech Republic this provision is not applied.

CHAPTER 14

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

CHAPTER 16

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

CHAPTER 18

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

CHAPTER 19

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

CHAPTER 21, paragraph 21.9.3.1

In the Czech Republic requirements of items 1, 3, 5c and 6 are not applied.

1.7.5 ANNEX 5 (Fifth Edition) – Units of Measurement To Be Used in Air and Ground Operations

ICAO REGULATION

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

CZECH REPUBLIC REGULATION

NIL

1.7.6 ANNEX 6 – Provoz letadel, Část I (dvanácté vydání) – Mezinárodní obchodní letecká doprava – Letadla

ICAO PŘEDPIS

L 6/I – Provoz letadel

PŘEDPIS ČESKÉ REPUBLIKY

Hlava 2 - Působnost

2.2

Pro provoz letounů a vrtulníků provozovateli oprávněnými k provádění obchodní letecké dopravy platí nařízení Komise (EU) č. 965/2012 ve znění pozdějších změn.

Pro neobchodní provoz letounů, vrtulníků, kluzáků a balónů, které nespádají do Přílohy II k nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008, se použijí požadavky nařízení (EU) č. 965/2012 ve znění pozdějších změn.

Pro zvláštní provoz letounů a vrtulníků, které nespádají do Přílohy II k nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008, se použijí požadavky nařízení (EU) č. 965/2012 ve znění pozdějších změn.

Pro ostatní provoz se použijí příslušná ustanovení předpisů řady L 6.

Hlava 4 - Letový provoz

4.3.8.1 Plnění paliva s cestujícími na palubě

Dodatečný požadavek EU:

Plnění paliva s cestujícími na palubě je podle evropské legislativy možné s výjimkou paliva typu Avgas.

Hlava 6 - Přístroje, vybavení letounu a letová dokumentace

6.11 Vybavení letounů s přetlakovými kabinami meteorologickým radarem

Letouny s přetlakovými kabinami, které přepravují cestující, musí být vybaveny provozuschopným meteorologickým radarem, když tyto letouny letí v oblastech, kde by se mohly v noci nebo za podmínek vyžadujících let podle přístrojů setkat s bouřkami nebo potenciálně nebezpečnými meteorologickými podmínkami, zjištěnými palubním meteorologickým radarem.

Použije se také pro:

- a) letouny s MCTOM větší než 5 700 kg bez přetlakové kabiny a
- b) letouny s MOPSC větší než devět bez přetlakové kabiny.

6.20.2; 6.20.3 Požadavky na odpovídače hlásící tlakovou nadmořskou výšku

Pro letouny v režimu EU se nestanovuje požadavek na přesnost měření tlakové nadmořské výšky.

Hlava 11 - Příručky, doklady a záznamy

11.4.3 Palubní deník

Popsaný palubní deník se musí uschovat tak, aby byly k dispozici úplné záznamy o vykonaných letech v posledních 3 měsících.

1.7.7 ANNEX 6 – Provoz letadel, Část II (jedenácté vydání) – Mezinárodní všeobecné letectví – Letadla

ICAO PŘEDPIS

L 6/II – Provoz letadel

PŘEDPIS ČESKÉ REPUBLIKY

Hlava 2 - Působnost

2.2

1.7.6 ANNEX 6 – Operation of Aircraft, Part I (Twelfth Edition) – International Commercial Air Transport – Aeroplanes

ICAO REGULATION

L 6/I – Operation of Aircraft

CZECH REPUBLIC REGULATION

Chapter 2 - Applicability

2.2

For operations performed by operators authorised for commercial air transport (CAT) operation with aeroplanes and helicopters, Regulation (EU) No 965/2012, as amended, applies.

For non-commercial air (NCO) operations with aeroplanes, helicopters, sailplanes and balloons not specified in Annex II of Regulation (ES) No 216/2008 of the European Parliament and of the Council, requirements of the Regulation (EU) No 965/2012, as amended, apply.

For specialised (SPO) operations with aeroplanes and helicopters not specified in Annex II of Regulation (ES) No 216/2008, requirements of the Regulation (EU) No 965/2012, as amended, apply.

For other operations apply appropriate national regulations L 6.

Chapter 4 - Flight Operations

4.3.8.1 Refuelling with passengers on board

Additional EU requirements:

Refuelling with passengers on board is allowed in the European regulatory system except for Avgas type fuels.

Chapter 6 - Aeroplane Instruments, Equipment and Flight Documents

6.11 Pressurized aeroplanes when carrying passengers weather radar

Pressurized aeroplanes when carrying passengers should be equipped with operative weather radar whenever such aeroplanes are being operated in areas where thunderstorms or other potentially hazardous weather conditions, regarded as detectable with airborne weather radar, may be expected to exist along the route either at night or under instrument meteorological conditions.

It is used also for:

- a) non-pressurised aeroplanes with an MCTOM of more than 5 700 kg; and
- b) non-pressurised aeroplanes with an MOPSC of more than nine.

6.20.2; 6.20.3 Requirements for pressure-altitude reporting transponders

There is no requirement for resolution to measure pressure-altitude for aeroplanes in EU.

Chapter 11 - Manuals, logs and records

11.4.3 Journey Log Book

Completed journey log book should be retained to provide a continuous record of the last three months' operations.

1.7.7 ANNEX 6 – Operation of Aircraft, Part II (Eleventh Edition) – International General Aviation – Aeroplanes

ICAO REGULATIONS

L 6/II – Operation of Aircraft

CZECH REPUBLIC REGULATION

Chapter 2 - Applicability

2.2



Pro provoz letounů a vrtulníků provozovateli oprávněnými k provádění obchodní letecké dopravy platí nařízení Komise (EU) č. 965/2012 ve znění pozdějších změn.

Pro neobchodní provoz letounů, vrtulníků, kluzáků a balónů, které nespádají do Přílohy II k nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008, se použijí požadavky nařízení (EU) č. 965/2012 ve znění pozdějších změn.

Pro zvláštní provoz letounů a vrtulníků, které nespádají do Přílohy II k nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008, se použijí požadavky nařízení (EU) č. 965/2012 ve znění pozdějších změn.

Pro ostatní provoz se použijí příslušná ustanovení předpisů řady L 6.

1.7.8 ANNEX 6 – Provoz letadel, Část III (jedenácté vydání) – Mezinárodní provoz – Vrtulníky

ICAO PŘEDPIS

L 6/III – Provoz letadel

PŘEDPIS ČESKÉ REPUBLIKY

Hlava 2 - Působnost

2.2

Pro provoz letounů a vrtulníků provozovateli oprávněnými k provádění obchodní letecké dopravy platí nařízení Komise (EU) č. 965/2012 ve znění pozdějších změn.

Pro neobchodní provoz letounů, vrtulníků, kluzáků a balónů, které nespádají do Přílohy II k nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008, se použijí požadavky nařízení (EU) č. 965/2012 ve znění pozdějších změn.

Pro zvláštní provoz letounů a vrtulníků, které nespádají do Přílohy II k nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008, se použijí požadavky nařízení (EU) č. 965/2012 ve znění pozdějších změn.

Pro ostatní provoz se použijí příslušná ustanovení předpisů řady L 6.

1.7.9 ANNEX 7 (šesté vydání) – Poznávací značky letadel

ICAO PŘEDPIS

L 7 – Aircraft Nationality and Registration Marks

PŘEDPIS ČESKÉ REPUBLIKY

2. Klasifikace letadel

2.3 Opatření není v ČR zavedeno

2.8 Přidělení poznávací značky

2.8.1 Letecký rejstřík ČR přidělí poznávací značku civilnímu letadlu na základě žádosti.

2.8.2 V případě zapsání prvního letadla daného typu/verze (modelu) do leteckého rejstříku ČR, musí být se žádostí o přidělení poznávací značky, pokud tak nebylo zajištěno držitelem typového osvědčení nebo uznání typu, na náklady žadatele předložena průvodní technická dokumentace včetně zajištěné změnové služby. Průvodní technická dokumentace zahrnuje:

- Letovou příručku
- Instrukce pro zachování letové způsobilosti
- Ilustrovaný kusovník
- Základní seznam minimálního vybavení (MMEL), pokud je vydán,
- Seznam povolených odchylek na draku (CDL), pokud je vydán a
- Příručku nakládání a vyvažování, pokud je vydána.

For operations performed by operators authorised for commercial air transport (CAT) operation with airplanes and helicopters, Regulation (EU) No 965/2012, as amended, applies.

For non-commercial air (NCO) operations with aeroplanes, helicopters, sailplanes and balloons not specified in Annex II of Regulation (ES) No 216/2008 of the European Parliament and of the Council, requirements of the Regulation (EU) No 965/2012, as amended, apply.

For specialised (SPO) operations with aeroplanes and helicopters not specified in Annex II of Regulation (ES) No 216/2008, requirements of the Regulation (EU) No 965/2012, as amended, apply.

For other operations apply appropriate national regulations L 6.

1.7.8 ANNEX 6 – Operation of Aircraft, Part III (Eleventh Edition) – International Operations – Helicopters

ICAO REGULATION

L 6/III – Operation of Aircraft

CZECH REPUBLIC REGULATION

Chapter 2 - Applicability

2.2

For operations performed by operators authorised for commercial air transport (CAT) operation with airplanes and helicopters, Regulation (EU) No 965/2012, as amended, applies.

For non-commercial air (NCO) operations with aeroplanes, helicopters, sailplanes and balloons not specified in Annex II of Regulation (ES) No 216/2008 of the European Parliament and of the Council, requirements of the Regulation (EU) No 965/2012, as amended, apply.

For specialised (SPO) operations with aeroplanes and helicopters not specified in Annex II of Regulation (ES) No 216/2008, requirements of the Regulation (EU) No 965/2012, as amended, apply.

For other operations apply appropriate national regulations L 6.

1.7.9 ANNEX 7 (Sixth Edition) – Aircraft Nationality and Registration Marks

ICAO REGULATION

L 7 – Aircraft Nationality and Registration Marks

CZECH REPUBLIC REGULATION

2. Classification of Aircraft

2.3 Not applied in the CR

2.8 Nationality and registration mark allocation

2.8.1 Nationality and registration mark is allocated to civil aircraft by the Register of the Czech Republic on the basis of an application.

2.8.2 In case of entering the first aircraft of a given type/version (model) on the Register of the Czech Republic the supporting engineering documentation shall be submitted, unless provided by the Type Certificate or Type Acceptance Certificate holder, along with the application for the allocation of a nationality and registration mark at the applicant's expense, including amendment service provided. The supporting engineering documentation shall include:

- Flight Manual
- Instructions for Continued Airworthiness
- Illustrated Parts Catalogue
- Master Minimum Equipment List (MMEL), where applicable
- Configuration Deviation List (CDL), where applicable
- Loading and Balancing Manual, where applicable

2.8.3 V případě zapsání prvního letadla daného typu/verze (modelu) typově osvědčeného podle předpisové základny v kategorii Transport, Commuter nebo Normal vybaveného jednou nebo více pohonnými turbínovými jednotkami do leteckého rejstříku ČR, musí být se žádostí o přidělení poznávací značky na náklady žadatele dále zajištěno typové školení inspektorů ÚCL, které se bude konat u výrobce nebo u jiné oprávněné organizace pro výcvik.

2.8.4 Před vydáním Osvědčení letové způsobilosti musí být letadlo zapsáno do leteckého rejstříku ČR. Toto ustanovení se netýká letů prováděných za účelem výrobních zkoušek sériově vyráběných letadel a pro vydání exportního osvědčení letové způsobilosti.

1.7.10 ANNEX 8 (třinácté vydání) – Letová způsobilost letadel
ICAO PŘEDPIS

L 8 – Letová způsobilost letadel

PŘEDPIS ČESKÉ REPUBLIKY

NIL

1.7.11 ANNEX 9 (šestnácté vydání) – Zjednodušení formalit
ICAO PŘEDPIS

L 9 – Zjednodušení formalit

PŘEDPIS ČESKÉ REPUBLIKY

NIL

1.7.12 ANNEX 10 – Letecká telekomunikace, Svazek I (osmé vydání) – Radionavigační prostředky

ICAO PŘEDPIS

L 10/I – Předpis o civilní letecké telekomunikační službě – Radionavigační prostředky

PŘEDPIS ČESKÉ REPUBLIKY

NIL

1.7.13 ANNEX 10 – Předpis o civilní letecké telekomunikační službě, Svazek II (sedmé vydání) – Spojovací postupy

ICAO PŘEDPIS

L 10/II – Předpis o civilní letecké telekomunikační službě – Spojovací postupy

PŘEDPIS ČESKÉ REPUBLIKY

HLAVA 5

5.2.1.4.1 Vysílání čísel.

Ustanovení je s určitými rozdíly provedeno v bodě SERA.14035 prováděcího nařízení (EU) č. 923/2012. Odpovídající text nařízení Unie je následující (rozdíly oproti standardu ICAO jsou podtrženy):

(SERA.14035)

5.2.1.7.3.2.3 Ustanovení je s určitým rozdílem provedeno v bodě SERA.14055 prováděcího nařízení (EU) č. 923/2012. Odpovídající text nařízení Unie je následující (rozdíly oproti standardu ICAO jsou podtrženy):

SERA.14055 Radiotelefonní postupy

b) 2) Při odpovědi na výše uvedené volání se použije volací znak vysílající stanice následovaný volacím znakem odpovídající stanice, což se považuje za žádost k pokračování ve vysílání vysílající stanicí. U předání spojení v rámci jednoho stanoviště ATS může být volací znak stanoviště ATS vynechán, pokud tak povolí příslušný úřad.

2.8.3 In case of entering the first aircraft of a given type/version (model) type certificated in accordance with the certification basis in Transport, Commuter or Normal category and equipped with one or more turbine power-units on the Register of the Czech Republic, the type training of the CAA CZ inspectors at the applicant's expense must be arranged along with the application for the allocation for a nationality and registration mark.

2.8.4 Prior to the issuance of a Certificate of Airworthiness the aircraft shall be entered on the Register of the Czech Republic. This provision does not apply to flights conducted for the purpose of production flight tests of the series manufactured aircraft and for the issuance of an Export Certificate of Airworthiness.

1.7.10 ANNEX 8 (Thirteenth Edition) – Airworthiness of Aircraft
ICAO REGULATION

L 8 – Airworthiness of Aircraft

CZECH REPUBLIC REGULATION

NIL

1.7.11 ANNEX 9 (Sixteenth Edition) – Facilitation
ICAO REGULATION

L 9 – Facilitation

CZECH REPUBLIC REGULATION

NIL

1.7.12 ANNEX 10 – Aeronautical Telecommunications, Volume I (Eighth Edition) – Radio Navigation Aids

ICAO REGULATION

L 10/I – Aeronautical Telecommunications – Radio Navigation Aids

CZECH REPUBLIC REGULATION

NIL

1.7.13 ANNEX 10 – Aeronautical Telecommunications, Volume II (Seventh Edition) – Communication Procedures including those with PANS status

ICAO REGULATION

L 10/II – Aeronautical Telecommunications – Communication Procedures including those with PANS status

CZECH REPUBLIC REGULATION

CHAPTER 5

5.2.1.4.1 Transmission of numbers.

The provision is transposed in point SERA.14035 of Implementing Regulation (EU) No 923/2012 with some differences. The corresponding text of Union Regulation is as follows (differences with regard to ICAO Standard are underlined):

(SERA.14035)

5.2.1.7.3.2.3 The provision is transposed in point SERA.14055 of Implementing Regulation (EU) No 923/2012 with a difference. The corresponding text of Union Regulation is as follows (differences with regard to ICAO Standard are underlined):

SERA.14055 Radiotelephony procedures

b) 2) The reply to the above calls shall use the call sign of the station calling, followed by the call sign of the station answering, which shall be considered an invitation to proceed with transmission by the station calling. For transfers of communication within one ATS unit, the call sign of the ATS unit may be omitted, when so authorised by the competent authority.

1.7.14 ANNEX 10 – Předpis o civilní letecké telekomunikační službě, Svazek III (druhé vydání) – Komunikační systémy

ICAO PŘEDPIS

L 10/III – Předpis o civilní letecké telekomunikační službě – Komunikační systémy

PŘEDPIS ČESKÉ REPUBLIKY

NIL

1.7.15 ANNEX 10 – Předpis o civilní letecké telekomunikační službě, Svazek IV (páté vydání) – Přehledový a protisrážkový systém

ICAO PŘEDPIS

L 10/IV – Předpis o civilní letecké telekomunikační službě – Přehledový a protisrážkový systém

PŘEDPIS ČESKÉ REPUBLIKY

HLAVA 4 – PALUBNÍ PROTISRÁŽKOVÉ SYSTÉMY

Požadavky na protisrážkový systém jsou v ČR prováděny evropským nařízením Komise (EU) 2017/373, které zatím neimplementovalo patřičná ustanovení k zavedení ACAS X (ustanovení CNS.TR.100 (d)).

1.7.16 ANNEX 10 – Předpis o civilní letecké telekomunikační službě, Svazek V (třetí vydání) – Použití leteckých rádiových kmitočtů

ICAO PŘEDPIS

L 10/V – Předpis o civilní letecké telekomunikační službě – Použití leteckých rádiových kmitočtů

PŘEDPIS ČESKÉ REPUBLIKY

NIL

1.7.17 ANNEX 10 – Předpis o civilní letecké telekomunikační službě, Svazek VI (první vydání) – Komunikační systémy a spojovací postupy související s C2 spojem systémů dálkově řízených letadel

ICAO PŘEDPIS

L 10/VI – Předpis o civilní letecké telekomunikační službě – Komunikační systémy a spojovací postupy související s C2 spojem systémů dálkově řízených letadel

PŘEDPIS ČESKÉ REPUBLIKY

NIL

1.7.18 ANNEX 11 (patnácté vydání) – Letové provozní služby

ICAO PŘEDPIS

L 11 – Letové provozní služby

PŘEDPIS ČESKÉ REPUBLIKY

HLAVA 1 - DEFINICE

Letadlo

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

Poznámka: Za letadlo se považuje podle Vyhlášky MDS č. 108/1997 Sb. ze dne 23.4.1997 i sportovní létající zařízení, vyjma sportovního padáku.

1.7.14 ANNEX 10 – Aeronautical Telecommunications, Volume III (Second Edition) – Communication Systems

ICAO REGULATION

L 10/III – Aeronautical Telecommunications – Communication Systems

CZECH REPUBLIC REGULATION

NIL

1.7.15 ANNEX 10 – Aeronautical Telecommunications, Volume IV (Fifth Edition) – Surveillance and Collision Avoidance Systems

ICAO REGULATION

L 10/IV – Aeronautical Telecommunications, Volume IV – Surveillance and Collision Avoidance Systems

CZECH REPUBLIC REGULATION

CHAPTER 4 – AIRBORNE COLLISION AVOIDANCE SYSTEM

Requirements for collision avoidance system in the Czech Republic are implemented by the Commission Implementing Regulation (EU) 2017/373. This regulation has not yet implemented specific provisions for introduction of ACAS X (provision CNS.TR.100 (d)).

1.7.16 ANNEX 10 – Aeronautical Telecommunications, Volume V (Third Edition) – Aeronautical Radio Frequency Spectrum Utilization

ICAO REGULATION

L 10/V – Aeronautical Telecommunications, Volume V – Aeronautical Radio Frequency Spectrum Utilization

CZECH REPUBLIC REGULATION

NIL

1.7.17 ANNEX 10 – Aeronautical Telecommunications, Volume VI (First Edition) – Communication Systems and Procedures Relating to Remotely Piloted Aircraft Systems C2 Link

ICAO REGULATION

L 10/VI – Aeronautical Telecommunications, Volume VI – Communication Systems and Procedures Relating to Remotely Piloted Aircraft Systems C2 Link

CZECH REPUBLIC REGULATION

NIL

1.7.18 ANNEX 11 (Fifteenth Edition) – Air Traffic Services

ICAO REGULATION

L 11 – Air Traffic Services

CZECH REPUBLIC REGULATION

CHAPTER 1 - DEFINITIONS

Aircraft

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

Note: Except sporting parachute, the sporting flying equipment is considered as an aircraft according to Decree of the Ministry of Transport and Communications No. 108/1997 Coll., on 23. 4. 1997.

Výraz „letadlo“ používaný v kontextu předpisu může mít také význam pilot, velitel letadla, letadlo nebo let.

HLAVA 2 - VŠEOBECNÁ USTANOVENÍ

2.6.1 Klasifikace vzdušných prostorů

Možnost výjimky. Prováděcí nařízení (EU) č. 923/2012 bod SERA.6001 umožňuje, aby letadlo překročilo rychlostní omezení 250 kt, pokud je to povoleno příslušným úřadem pro druhy letadel, které z technických nebo bezpečnostních důvodů nemohou této rychlosti dosáhnout.

HLAVA 3 - SLUŽBA ŘÍZENÍ LETOVÉHO PROVOZU

3.3.4 Letová povolení

Letová povolení vydávaná stanovišti řízení letového provozu musí zajišťovat rozstupy:

- 1) mezi všemi lety ve vzdušných prostorech tříd A a B;
- 2) mezi lety IFR ve vzdušných prostorech tříd C, D a E;
- 3) mezi lety IFR a lety VFR ve vzdušném prostoru třídy C;
- 4) mezi lety IFR a zvláštními lety VFR;
- 5) mezi zvláštními lety VFR, pokud není příslušným úřadem předepsáno jinak; s výjimkou případů, kdy pilot letadla o to požádá a pilot druhého letadla s tím vysloví souhlas, a jestliže je tak předepsáno příslušným úřadem v případech uvedených v písmeni (b) výše, smí se ve vzdušném prostoru tříd D a E vydat povolení k letu bez zajištění rozstupu pro určitou část letu ve výšce pod 3 050 m (10 000 ft) při stoupání nebo klesání, probíhající ve dne v meteorologických podmínkách pro let za viditelnosti.

3.7.3.1 Opakování povolení a informace vztahující se k bezpečnosti

Letová posádka musí při hlasovém spojení zopakovat řídicímu letového provozu instrukce a části letového povolení vztahující se k bezpečnosti. Následující položky musí být zopakovány vždy:

- i) traťová letová povolení;
- ii) povolení a instrukce vstoupit na dráhu, přistát na dráze, vzletět z dráhy, vyčkávat v blízkosti dráhy, křižovat, pojíždět a pojíždět zpět po dráze; a
- iii) dráha v používání, nastavení výškoměru, SSR kódy, nově přidělené komunikační kmitočty, instrukce o hladinách, instrukce o kurzech a rychlostech; a
- iv) převodní hladiny, kdykoli jsou vydány řídicím nebo obsaženy v rozhlasovém vysílání ATIS.

3.7.3.1.1

Ostatní povolení nebo instrukce, včetně podmíněčných povolení a pokynů pro pojiždění, musí být zopakovány nebo potvrzeny způsobem jasně ukazujícím, že jim bylo rozuměno a že budou splněny.

HLAVA 5 - POHOTOVOSTNÍ SLUŽBA

5.1.3 Aplikace

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

DODATEK N - Letištní letová informační služba (AFIS)

ČR: Rezervováno

DODATEK S - Poskytování informací známému provozu na letištích, kde nejsou poskytovány ATS

ČR: Rezervováno

Term "the aircraft" used in the context of the rules may also mean pilot, pilot in command, aircraft or flight.

CHAPTER 2 - GENERAL

2.6.1 Classification of airspaces

Exemption possibility. Implementing Regulation (EU) No 923/2012 paragraph SERA.6001 allows aircraft to exceed the 250 kt speed limit where approved by the competent authority for aircraft types, which for technical or safety reasons, cannot maintain this speed.

CHAPTER 3 - AIR TRAFFIC CONTROL SERVICE

3.3.4 Clearances issued by ATC units

Clearances issued by air traffic control units shall provide separation:

- 1) between all flights in airspace Classes A and B;
- 2) between IFR flights in airspace Classes C, D and E;
- 3) between IFR flights and VFR flights in airspace Class C;
- 4) between IFR flights and special VFR flights;
- 5) between special VFR flights unless otherwise prescribed by the competent authority; except that, when requested by the pilot of an aircraft and agreed by the pilot of the other aircraft and if so prescribed by the competent authority for the cases listed under (b) above in airspace Classes D and E, a flight may be cleared subject to maintaining own separation in respect of a specific portion of the flight below 3 050 m (10 000 ft) during climb or descent, during day in visual meteorological conditions.

3.7.3.1 Read-back of clearances and safety-related information

The flight crew shall read back to the air traffic controller safety-related parts of ATC clearances and instructions which are transmitted by voice. The following items shall always be read back:

- i. ATC route clearances;
- ii) clearances and instructions to enter, land on, take off from, hold short of, cross, taxi and backtrack on any runway; and
- iii) runway-in-use, altimeter settings, SSR codes, newly assigned communication channels, level instructions, heading and speed instructions; and
- iv) transition levels, whether issued by the controller or contained in ATIS broadcasts.

3.7.3.1.1

Other clearances or instructions, including conditional clearances and taxi instructions, shall be read back or acknowledged in a manner to clearly indicate that they have been understood and will be complied with.

CHAPTER 5 - ALERTING SERVICE

5.1.3 Application

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

ATTACHMENT N - Aerodrome Flight Information Service

CR: Reserved

ATTACHMENT S - Provided of information to known traffic at the airport, where is not provided ATS

CR: Reserved

1.7.19 ANNEX 12 (osmé vydání) – Pátrání a záchrana

PŘEDPIS ICAO

L 12 – Předpis o pátrání a záchraně v civilním letectví

PŘEDPIS ČESKÉ REPUBLIKY

NIL

**1.7.20 ANNEX 13 (dvanácté vydání) – Odborné zjišťování
příčin leteckých nehod a incidentů**

PŘEDPIS ICAO

**L 13 – Předpis o odborném zjišťování příčin leteckých nehod a
incidentů**

PŘEDPIS ČESKÉ REPUBLIKY

NIL

**1.7.21 ANNEX 14 – Letiště, Svazek I (deváté vydání) –
Navrhování a provoz letiště**

PŘEDPIS ICAO

L 14 – Letiště

PŘEDPIS ČESKÉ REPUBLIKY

HLAVA 1 – VŠEOBECNĚ

1.1 Definice

Plachtařský pás

ČR: Plocha, publikovaná v letištní mapě (Aerodrome chart) příslušného letiště, určená pro vzlety a přistání kluzáků a vzlety vlečných letadel.

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

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

HLAVA 2 – ÚDAJE O LETIŠTÍCH

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

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

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

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

HLAVA 3 – FYZICKÉ VLASTNOSTI LETIŠŤ

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

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

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

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

1.7.19 ANNEX 12 (Eight Edition) – Search and Rescue

ICAO REGULATION

L 12 – Search and Rescue

CZECH REPUBLIC REGULATION

NIL

**1.7.20 ANNEX 13 (Twelfth Edition) – Aircraft Accident and
Incident Investigation**

ICAO REGULATION

L 13 – Aircraft Accident and Incident Investigation

CZECH REPUBLIC REGULATION

NIL

**1.7.21 ANNEX 14 – Aerodromes, Volume I (Ninth Edition) –
Aerodrome Design and Operations**

ICAO REGULATION

L 14 – Aerodromes

CZECH REPUBLIC REGULATION

CHAPTER 1. GENERAL

1.1 Definitions

Glider strip – Not applicable

CR: Area, published in the Aerodrome chart of the appropriate aerodrome, intended for gliders landings and take-offs and towplanes take-offs.

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

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

CHAPTER 2. AERODROME DATA

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

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

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

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

CHAPTER 3. PHYSICAL CHARACTERISTICS

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

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

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

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

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

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

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

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

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

HLAVA 5 – VIZUÁLNÍ NAVIGAČNÍ PROSTŘEDKY

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

[...]

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

[...]

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

[...]

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

[...]

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

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

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

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

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

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

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

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

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

CHAPTER 5. VISUAL AIDS FOR NAVIGATION

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

[...]

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

[...]

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

[...]

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

[...]

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

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

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

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

5.5.1 Značky musí být křehké. [...]

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

HLAVA 6 – VIZUÁLNÍ PROSTŘEDKY PRO ZNAČENÍ PŘEKÁŽEK

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

[...]

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

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

[...]

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

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

HLAVA 9 – VIZUÁLNÍ PROVOZNÍ SLUŽBY, ZAŘÍZENÍ A INSTALACE

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

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

HLAVA 10 – ÚDRŽBA LETIŠTĚ

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

[...]

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

[...]

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

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

1.7.22 ANNEX 14 – Letiště, Svazek II (páté vydání) – Heliporty

PŘEDPIS ICAO

L 14H – Heliporty

PŘEDPIS ČESKÉ REPUBLIKY

HLAVA 1 – VŠEOBECNĚ

5.5.1 Markers shall be frangible. [...]

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

CHAPTER 6. VISUAL AIDS FOR DENOTING OBSTACLES

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

[...]

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

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

[...]

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

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

CHAPTER 9. AERODROME OPERATIONAL SERVICES, EQUIPMENT AND INSTALLATIONS

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

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

CHAPTER 10. AERODROME MAINTENANCE

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

[...]

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

[...]

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

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

1.7.22 ANNEX 14 – Aerodromes, VOLUME II (Fifth Edition) – Heliports

ICAO REGULATION

L 14H – Heliports

CZECH REPUBLIC REGULATION

CHAPTER 1. GENERAL

1.1. Definice

Helicopter vrtulníkové letecké záchranné služby (HEMS)

ČR: Helicopter na zemi nebo vyvýšený heliport určený pro potřeby HEMS, obvykle situovaný v areálu nemocnice nebo v jeho těsné blízkosti. Pro potřeby HEMS se zřizují dva druhy heliportů:

pracovní – slouží pouze pro přílety a odlety vrtulníku, není vybaven žádným provozním zázemím pro obsluhu vrtulníku,

základnový – slouží jako základna vrtulníku, je vybaven nezbytným provozním zázemím pro obsluhu vrtulníku.

Helicopter HEMS mohou být provozovány pouze za meteorologických podmínek pro lety za viditelnosti.

HLAVA 3 – FYZICKÉ VLASTNOSTI

3.4. Helicopter HEMS

ČR: [....]

1.7.23 ANNEX 15 (šestnácté vydání) – Letecká informační služba

PŘEDPIS ICAO

L 15 – Předpis o letecké informační službě

PŘEDPIS ČESKÉ REPUBLIKY

HLAVA 1

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

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

1.7.24 ANNEX 16 – Ochrana životního prostředí

PŘEDPIS ICAO

L 16 – Ochrana životního prostředí

PŘEDPIS ČESKÉ REPUBLIKY

Pro letadla transferovaná pod EASA (Evropská agentura pro bezpečnost letectví) jsou uplatňována ustanovení Annexu 16 v rozsahu specifikovaném nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 2018/1139.

ANNEX 16, SVAZEK I (osmé vydání) – Hluk letadel

PŘEDPIS ICAO

L 16/I – Hluk letadel

PŘEDPIS ČESKÉ REPUBLIKY

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

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

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

ANNEX 16, SVAZEK II (páté vydání) – Emise letadlových motorů

PŘEDPIS ICAO

L 16/II – Emise letadlových motorů

1.1 Definitions

Helicopter Emergency Medical Service (HEMS) Helicopter – Not Applicable

CR: HEMS heliport on the ground or elevated HEMS heliport, usually situated in the hospital complex or in the immediate vicinity. For HEMS are established two types of heliports:

operational – used only for arrivals and departures of helicopter, not equipped with any operating equipment for the operation of the helicopter,

basic – used as a base for the helicopter, equipped with the necessary operating equipment for the operation of the helicopter.

HEMS heliports can be operated only for VFR.

CHAPTER 3. PHYSICAL CHARACTERISTICS

3.4 HEMS Helicopter – Not applicable

CR: [....]

1.7.23 ANNEX 15 (Sixteenth Edition) – Aeronautical Information Service

ICAO REGULATION

L 15 – Aeronautical Information Service

CZECH REPUBLIC REGULATION

CHAPTER 1

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

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

1.7.24 ANNEX 16 – Environmental Protection

ICAO REGULATION

L 16 – Environmental Protection

CZECH REPUBLIC REGULATION

For aircraft which are transferred to EASA (European Aviation Safety Agency) provisions of the Annex 16 in the scope specified in the Regulation of the European Parliament and of the Council (EU) No. 2018/1139 are applied.

ANNEX 16, VOLUME I (Eighth Edition) – Aircraft Noise

ICAO REGULATION

L 16/I – Aircraft Noise

CZECH REPUBLIC REGULATION

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

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

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

ANNEX 16, VOLUME II (Fifth Edition) – Aircraft Engine Emissions

ICAO REGULATION

L 16/II – Aircraft Engine Emissions

PŘEDPIS ČESKÉ REPUBLIKY

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

ANNEX 16, SVAZEK III (první vydání) – Emise CO2 letounů

PŘEDPIS ICAO

L 16/III – Emise CO2 letounů

PŘEDPIS ČESKÉ REPUBLIKY

NIL

ANNEX 16, SVAZEK IV (druhé vydání) – Program kompenzace a snižování emisí CO2 v mezinárodním civilním letectví (CORSA)

PŘEDPIS ICAO

L 16/IV – Program kompenzace a snižování emisí CO2 v mezinárodním civilním letectví (CORSA)

PŘEDPIS ČESKÉ REPUBLIKY

POŽADAVKY OHLEDNĚ MONITOROVÁNÍ, VYKAZOVÁNÍ A OVĚŘOVÁNÍ

Pravidla Evropské unie platná v této oblasti jsou obsažena zejména ve směrnici Evropského parlamentu a Rady 2003/87/ES. Uvedená směrnice je právním základem pro podrobná ustanovení v této věci obsažená v nařízení Komise (EU) č. 601/2012 a v prováděcích nařízeních Komise (EU) 2018/2066 a 2018/2067.

1.7.25 ANNEX 17 (dvanácté vydání) – Letecká bezpečnost – Ochrana mezinárodního civilního letectví před protiprávními činy

PŘEDPIS ICAO

L 17 – Bezpečnost – Ochrana mezinárodního civilního letectví před protiprávními činy

PŘEDPIS ČESKÉ REPUBLIKY

NIL

1.7.26 ANNEX 18 (čtvrté vydání) – Bezpečná přeprava nebezpečného zboží vzduchem

PŘEDPIS ICAO

L 18 – Bezpečná přeprava nebezpečného zboží vzduchem

PŘEDPIS ČESKÉ REPUBLIKY

NIL

1.7.27 ANNEX 19 – Řízení bezpečnosti (druhé vydání)

PŘEDPIS ICAO

L 19 – Řízení bezpečnosti

PŘEDPIS ČESKÉ REPUBLIKY

NIL

1.7.28 DOC 4444 – Postupy pro letové navigační služby – Uspořádání letového provozu (šestnácté vydání)

PŘEDPIS ICAO

L 4444 – Postupy pro letové navigační služby – Uspořádání letového provozu

PŘEDPIS ČESKÉ REPUBLIKY

HLAVA 1 - DEFINICE

CZECH REPUBLIC REGULATION

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

ANNEX 16, VOLUME III (First Edition) – Aeroplane CO2 Emissions

ICAO REGULATION

L 16/III – Aeroplane CO2 Emissions

CZECH REPUBLIC REGULATION

NIL

ANNEX 16, VOLUME IV (Second Edition) – Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (CORSA)

ICAO REGULATION

L 16/IV – Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (CORSA)

CZECH REPUBLIC REGULATION

MONITORING, REPORTING AND VERIFICATION (MRV) REQUIREMENTS

The rules of the European Union applicable in this field are mainly contained in Directive 2003/87/EC of the European Parliament and of the Council. That Directive is the legal basis for the detailed provisions in the matter, contained in Commission Regulation (EU) 601/2012 and in Commission Implementing Regulations (EU) 2018/2066 and 2018/2067.

1.7.25 ANNEX 17 (Twelfth Edition) – Aviation Security – Safeguarding International Civil Aviation against Acts of Unlawful Interference

ICAO REGULATION

L 17 – Security – Safeguarding International Civil Aviation against Acts of Unlawful Interference

CZECH REPUBLIC REGULATION

NIL

1.7.26 ANNEX 18 (Fourth Edition) – The Safe Transport of Dangerous Goods by Air

ICAO REGULATION

L18 – The Safe Transport of Dangerous Goods by Air

CZECH REPUBLIC REGULATION

NIL

1.7.27 ANNEX 19 – Safety Management (Second Edition)

ICAO REGULATION

L 19 – Safety Management

CZECH REPUBLIC REGULATION

NIL

1.7.28 DOC 4444 – Procedures for Air Navigation Services – Air Traffic Management (Sixteenth Edition)

ICAO REGULATION

L 4444 – Procedures for Air Navigation Services – Air Traffic Management

CZECH REPUBLIC REGULATION

CHAPTER 1 - DEFINITIONS

Letadlo

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

Poznámka: Za letadlo se považuje podle Vyhlášky MDS č. 108/1997 Sb. ze dne 23.4.1997 i sportovní létající zařízení, vyjma sportovního padáku.

Výraz „letadlo“ používaný v kontextu předpisu může mít také význam pilot, velitel letadla, letadlo nebo let.

Letová poradní služba

Neuplatňuje se

Poradní trať

Neuplatňuje se

Poradní vzdušný prostor

Neuplatňuje se

HLAVA 4 - VŠEOBECNÁ USTANOVENÍ O LETOVÝCH PROVOZNÍCH SLUŽBÁCH

4.9.2 Označení letadel kategorie podle turbulence v úplavu „těžká“

Letadla kategorie turbulence v úplavu „těžká“ musí při prvním radiotelefonním spojení se stanovišti ATS použít slovo „těžká“ („Heavy“), a to bezprostředně za volacím znakem letadla. Pro určitá letadla kategorie turbulence v úplavu „těžká“ identifikovaná příslušným úřadem, např. letadlo A380-800, musí při prvním radiotelefonním spojení se stanovišti ATS použít slovo „SUPER“, a to bezprostředně za volacím znakem letadla.

HLAVA 5 - DRUHY A MINIMA ROZSTUPŮ

5.8.2.1.1 Přilétávající letadla

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

- STŘEDNÍ letadlo za letadlem A380-800 - 3 minuty
- LEHKÉ letadlo za letadlem A380-800 - 4 minuty

5.8.3.1 Odlétávající letadla

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

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

5.8.3.2

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

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

5.8.4

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

Aircraft

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

Note: Except sporting parachute, the sporting flying equipment is considered as an aircraft according to Decree of the Ministry of Transport and Communications No. 108/1997 Coll., on 23. 4. 1997.

Term “the aircraft” used in the context of the rules may also mean pilot, pilot in command, aircraft or flight.

Air traffic advisory service

Not applied

Advisory route

Not applied

Advisory airspace

Not applied

CHAPTER 4 - GENERAL PROVISIONS FOR AIR TRAFFIC SERVICES

4.9.2 Indication of heavy wake turbulence category

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

HLAVA 5 - SEPARATION METHODS AND MINIMA

5.8.2.1.1 Arriving aircraft

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

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

5.8.3.1 Departing aircraft

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

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

5.8.3.2

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

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

5.8.4

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

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

5.8.5

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

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

HLAVA 8 - Přehledové služby ATS**8.7.3.4 Minima rozstupů založená na přehledových systémech ATS**

Následující minima vzdálenostních rozstupů podle turbulence v úplavu se musí uplatňovat pro letadla, kterým je poskytována služba přehledového systému ATS ve fázích přiblížení a vzletu, za okolností uvedených v ust. 8.7.3.4.1 níže.

Předchozí letadlo / Preceding aircraft	Následující letadlo / Succeeding aircraft	Vzdálenostní rozstupy při turbulenci v úplavu / Wake turbulence radar separation minima
A380-800 / TĚŽKÉ jiné než A380-800 A380-800 / non-A380-800 HEAVY	A380-800	Nevyžaduje se* / Not required*
A380-800	TĚŽKÉ jiné než A380-800 / non-A380-800 HEAVY	11.1 km (6.0 NM)
A380-800	STŘEDNÍ / MEDIUM	13 km (7.0 NM)
A380-800	LEHKÉ / LIGHT	14.8 km (8.0 NM)

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

8.7.3.4.1 Minima uvedená v 8.7.3.4 se musí uplatňovat, když:

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

HLAVA 11 - ZPRÁVY LETOVÝCH PROVOZŇNÍCH SLUŽEB**11.4.2.2.3.1 Zprávy o zdržení (DLA)**

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

11.4.3.2.3 Zprávy obsahující informace METEO

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

DOPLNĚK 2 - LETOVÝ PLÁN**2.2 Pokyny pro uvádění údajů ATS****POLE 9: POČET A TYP LETADEL A KATEGORIE TURBULENCE V ÚPLAVU**

Kategorie turbulence v úplavu (1 znak)

J - SUPER - k označení letadla A380-800

a) a departing LIGHT or MEDIUM aircraft follows an A380-800 aircraft arrival; or

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

5.8.5

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

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

CHAPTER 8 - ATS surveillance services**8.7.3.4 Separation minima based on ATS surveillance systems**

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

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

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

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

CHAPTER 11 - AIR TRAFFIC SERVICES MESSAGES**11.4.2.2.3.1.Delay (DLA) messages**

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

11.4.3.2.3 Messages containing meteorological information

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

APPENDIX 2 - FLIGHT PLAN**2.2 Instruction for insertion of ATS data****ITEM 9: NUMBER AND TYPE OF AIRCRAFT AND WAKE TURBULENCE CATEGORY**

Wake turbulence category (1 character)

J - SUPER - denotes an A380-800 aircraft

POLE 15: TRATĚ

Lety mimo označené tratě ATS

2) Význačný bod

- Kódové označení bodu sestávající ze čtyřpísmenné směrovací značky letiště a písmene hláskovací abecedy (5 znaků). Kódové označení VFR vstupního/výstupního bodu do/z CTR nebo jiného bodu zřízeného v rámci CTR za účelem stanovení a provádění postupů pro lety VFR, v podobě textového řetězce, sestávajícího ze čtyřpísmenné směrovací značky příslušného řízeného letiště (viz Location Indicators (ICAO Doc 7910)), následované písmenem, odpovídajícím označení bodu publikovanému prostřednictvím AIP ČR a VFR příručky ČR.

Příklad:

LKPRE
LKTBN

- Název zeměpisného místa (neomezený počet znaků). Název zeměpisného místa tak, jak je uvedeno na letecké mapě ICAO České republiky 1:500 000 v případě neřízených letů VFR.

Poznámka: Název zeměpisného místa by mělo být využito pouze v případě, kdy k označení význačného bodu v poli 15 nelze použít žádného z předchozích výrazů.

DOPLŇEK 3 - ZPRÁVY LETOVÝCH PROVOZNÍCH SLUŽEB

1.8 Přesnost při sestavování zpráv ATS

POLE TYPU 9 - Počet a typ letadel a kategorie turbulence v úplavu

- c) Kategorie turbulence v úplavu (1 znak)

J - SUPER - k označení letadla A380-800

1.7.29 DOC 7030 (páté vydání) - Evropské (EUR) regionální doplňkové postupy

PŘEDPIS ICAO

L 7030 – Evropské (EUR) regionální doplňkové postupy

PŘEDPIS ČESKÉ REPUBLIKY

Hlava 1, ustanovení 1.2.1.1 a 1.3

V ČR se v současné době tato ustanovení neuplatňují.

1.7.30 DOC 8168 – Postupy pro letové navigační služby, Provoz letadel, Svazek I (šesté vydání) – Letové postupy

PŘEDPIS ICAO

L 8168/I – Provoz letadel – Letové postupy

PŘEDPIS ČESKÉ REPUBLIKY

NIL

1.7.31 DOC 8168 – Postupy pro letové navigační služby, Provoz letadel, Svazek III (první vydání) – Provozní postupy letadel

PŘEDPIS ICAO

L 8168/III – Provoz letadel – Provozní postupy letadel

PŘEDPIS ČESKÉ REPUBLIKY

NIL

1.7.32 DOC 8400 – Postupy pro letové navigační služby – ICAO zkratky a kódy (deváté vydání)

PŘEDPIS ICAO

L 8400 – Zkratky a kódy

ITEM 15: ROUTE

Flight outside designated ATS routes

2) Significant point

- Code designators for a point consisting of the 4-letter aerodrome location indicator and a spelling alphabet word (5 characters). Code designation of VFR entry/exit points from/into CTR or another point established within CTR for the purpose of specification and execution of VFR flight procedures, is in a form of an alphabetical chain consisting of the appropriate aerodrome 4-letters location indicator (see Location Indicators (ICAO Doc 7910)) followed by a letter corresponding to the point designation published by means of AIP C.R. and VFR Manual of the C.R.

Example:

LKPRE
LKTBN

- Geographical location name (number of character unlimited). Geographical location name as published on the Aeronautical Chart ICAO 1:500 000 Czech Republic for uncontrolled VFR flights.

Note: The geographical location name should only be used in case the previous conventions are not applicable for a significant point identification in item 15.

APPENDIX 3 - AIR TRAFFIC SERVICES MESSAGES

1.8 Accuracy in the preparation of ATS messages

FIELD TYPE 9 - Number and type of aircraft and wake turbulence category

- c) Wake turbulence category (1 character)

J - SUPER - denotes an A380-800 aircraft

1.7.29 DOC 7030 (fifth edition) - European (EUR) Regional Supplementary Procedures

ICAO REGULATION

L 7030 – European (EUR) Regional Supplementary Procedures

CZECH REPUBLIC REGULATION

Chapter 1, para 1.2.1.1 a 1.3

In the Czech Republic these provisions are not applied.

1.7.30 DOC 8168 – Procedures for Air Navigation Services, Aircraft Operations, Volume I (Sixth Edition) – Flight Procedures

ICAO REGULATION

L 8168/I – Aircraft Operations – Flight Procedures

CZECH REPUBLIC REGULATION

NIL

1.7.31 DOC 8168 – Procedures for Air Navigation Services, Aircraft Operations, Volume III (First Edition) – Aircraft Operating Procedures

ICAO REGULATION

L 8168/III – Aircraft Operations – Aircraft Operating Procedures

CZECH REPUBLIC REGULATION

NIL

1.7.32 DOC 8400 – Procedures for Air Navigation Services – ICAO Abbreviations and Codes (Ninth Edition)

ICAO REGULATION

L 8400 – Abbreviations and Codes

PŘEDPIS ČESKÉ REPUBLIKY

CZECH REPUBLIC REGULATION

NIL

NIL

**1.7.33 DOC 10066 – Postupy pro letové navigační služby –
Správa leteckých informací (první vydání)**

**1.7.33 DOC 10066 – Procedures for air navigation services –
Aeronautical Information Management (First Edition)**

PŘEDPIS ICAO

ICAO REGULATION

**L 10066 – Postupy pro letové navigační služby – Správa
leteckých informací**

**L 10066 – Procedures for air navigation services – Aeronautical
Information Management**

PŘEDPIS ČESKÉ REPUBLIKY

CZECH REPUBLIC REGULATION

HLAVA 4 – POŽADAVKY NA LETECKÁ DATA

CHAPTER 4 – AERONAUTICAL DATA REQUIREMENTS

4.1.5 Spolu s výškou nad mořem vztaženou k MSL (kvazigeoid CR 2000) pro určité zaměřené pozemní polohy uvedené v Doplňku 2 také publikováno zvlnění geoidu (odvozené od WGS-84 elipsoidu).

4.1.5 In addition to elevation referenced to the MSL (geoid), for the specific surveyed ground positions, geoid undulation (referenced to the WGS-84 ellipsoid) for those positions specified in Appendix 2 shall also be published.

ČR: Pro civilní letiště s provozem IFR musí být spolu s výškou nad mořem vztaženou k MSL...

CR: Only for civil aerodromes with IFR operations must be in addition to elevation referenced to the MSL...

1.7.34 Rozdíly od předpisů unijního práva

1.7.34 Differences from the union law regulations

1.7.34.1 Odchytky od pravidel SERA

1.7.34.1 Deviations from the SERA rules

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

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

Letištní provozní zóna

Aerodrome Traffic Zone

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

Airspace of defined dimensions used for the protection of aerodrome traffic.

ČR:

CR:

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

Aerodrome traffic zone is established on aerodromes where the air traffic control service is not provided. It is horizontally defined by a circle (or part of) with a radius of 3 NM (5.5 km) from the aerodrome reference point and vertically by the ground and the altitude of 4000 ft (1200 m), unless otherwise defined by CAA. When

- a) řízený vzdušný prostor třídy C nebo D,
- b)
 - 1) v AUP plánovaný prostor TRA/TSA, anebo
 - 2) aktivovaný v AUP plánovaný prostor TRA/TSA, je-li v ATZ poskytována letištní letová informační služba (AFIS),
- c) jiný dočasně vyhrazený vzdušný prostor zveřejněný formou AIP SUP nebo NOTAM, nebo
- d) zakázaný prostor

- a) controlled airspace class "C" or "D",
- b)
 - 1) planned TRA/TSA in AUP, and/or
 - 2) activated TRA/TSA planned in AUP if aerodrome flight information service (AFIS) is provided in the ATZ,
- c) other TSA published by AIP SUP or NOTAM, or
- d) prohibited area

tvorí hranice ATZ hranice těchto prostorů.

vertically or horizontally penetrates such determined area, the ATZ is bounded by these airspaces

Popis ustanovení: V definici je uvedeno přesné vymezení ATZ.

Provision description: Exact definition of ATZ is mentioned.

Neřízené letiště

Uncontrolled aerodrome

Letiště, na kterém se neposkytuje služba ATC.

Aerodrome, where the ATC service is not provided.

Popis ustanovení: Definice uvedená nad rámec ICAO SARPs z praktických důvodů.

Provision Description: Definition given beyond the scope of ICAO SARPs for practical reasons.

Pilot

Pilot

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

Pilot of the aircraft for the purpose of this regulation also means a user of sport flying equipment

Popis ustanovení: Definice uvedená nad rámec ICAO SARPs z praktických důvodů.

Provision Description: Definition given beyond the scope of ICAO SARPs for practical reasons.

Řídicí odbavovací plochy

Marshaller

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

The marshaller for the purpose of this regulation is a person providing apron management service in accordance with the regulation L 14, para 9.5.

Popis ustanovení: Definice uvedená nad rámec ICAO SARPů z praktických důvodů.

Provision Description: Definition given beyond the scope of ICAO SARP's for practical reasons.

Signalista

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

Signalman

The signalman for the purpose of this regulation is an authorized person, who organizes using signals the air traffic outside of the apron.

Popis ustanovení: Definice uvedená nad rámec ICAO SARPů z praktických důvodů.

Provision Description: Definition given beyond the scope of ICAO SARP's for practical reasons.

Stanoviště AFIS

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

AFIS unit

Unit that provides aerodrome flight information service and alerting service on uncontrolled aerodrome and in ATZ.

Popis ustanovení: Definice uvedená nad rámec ICAO SARPů z praktických důvodů.

Provision Description: Definition given beyond the scope of ICAO SARP's for practical reasons.

3.2.5 c)

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

3.2.5 c)

c) follow the published procedures and within the control zone comply with ATC instructions;

Popis ustanovení: Provoz na letišti a v jeho blízkosti.

Letadlo pohybující se na letišti a v jeho blízkosti musí navíc splňovat podmínku dle písm. c).

Provision Description: Traffic on and in the vicinity of an aerodrome.

An aircraft operated on and in the vicinity of an aerodrome shall meet the requirement c).

3.2.5.1

ČR:

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

3.2.5.1

CR:

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

a) v provozní době letiště:

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

a) within aerodrome operational hours:

- i. according to information received from an AFIS unit or from a unit Providing information to known traffic;
- ii. Pilot shall ask the AFIS unit or Providing information to known traffic for the acceptance to use different runway, if he/she cannot comply with the indicated runway in use. If circumstances allow, the aircraft pilot in emergency shall advise his/her intention to use other runway than runway in use.

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

Note: The unit Providing information to known traffic is a unit according to Appendix S of the regulation L 11.

b) mimo provozní dobu letiště:

EU:

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

ČR:

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

b) outside aerodrome operational hours:

EU:

i. see provision 3.2.5 a) of this regulation; and/or

EU:

- ii. according to the previous coordination with the aerodrome operator; and/or
- iii. according to information published in the appropriate publication of Aeronautical Information Service (AIS).

Popis ustanovení: Text uvozený "EU" představuje odkaz na text vycházející z nařízení č. 923/2012.

Provision Description: Text marked by "EU" is a reference to a text based on the regulation Nr. 923/2012.

3.2.5.2

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

3.2.5.2

Irrespective of the fact whether AFIS or Providing information to known traffic is provided, the aircraft equipped with radio set when operating on an uncontrolled aerodrome and within an ATZ shall report on the frequency assigned and published for the individual aerodrome its position, altitude and intended flight or ground activity in the way and within the scope listed below. Other aircraft operating on an uncontrolled aerodrome or within an ATZ, have to be listening to the appropriate frequency and shall use this information to avoid collisions.

Letadla musí hlásit:

The aircraft shall report:

a) Odlétávající letadla

a) Departing aircraft:

- i. zahájení pojiždění a činnost po vzletu;

- i. commencement of taxiing and activity after departure;

- ii. úmysl křížovat dráhu nebo pojíždět zpět po dráze (i neaktivní);
 - iii. vstup na dráhu;
 - iv. vzlet;
(Pilots of helicopters, departing from the stand and pilots of gliders on take-off position on the runway, report ready for departure only.)
 - v. místo opuštění okruhu;
 - vi. místo opuštění ATZ.
- b) Přilétávající letadla
- i. letiště vzletu (není-li totožné s letišťem přistání);
 - ii. polohu letadla před vstupem do ATZ;
 - iii. místo zamýšleného vstupu do letištního okruhu;
 - iv. polohu po větru;
 - v. polohu před poslední zatáčkou (base leg);
(Na požadavek stanoviště AFIS nebo stanoviště poskytování informací známému provozu mohou piloti vynechat hlášení poloh po větru a před poslední zatáčkou případně hlásit jiné polohy v ATZ. Polohy po větru a před poslední zatáčkou se nehlásí, provádí-li letadlo přímé přiblížení.)
 - vi. polohu na konečném přiblížení – finále;
 - vii. nezdařené přiblížení (opakování okruhu);
 - viii. úmysl křížovat dráhu nebo pojíždět zpět po dráze (i neaktivní);
 - ix. uvolnění dráhy v noci, nebo je-li další známý provoz ve fázi konečného přiblížení – finále.
- c) Letadla prolétávající ATZ:
- i. místo a nadmořskou výšku zamýšleného vstupu do ATZ a výstupu z ATZ; nebo
 - ii. vzdálenost, zeměpisný směr od letiště, trať a nadmořskou výšku, která má být letěna uvnitř ATZ.

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

Popis ustanovení: Postupy hlášení informací na neřízeném letišti a v ATZ.

3.2.5.4

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

Popis ustanovení: Požadavky na provádění letu v noci, výcviku, výsadků nebo navijákového vzletu na neřízeném letišti.

3.2.5.5

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

Popis ustanovení: Požadavek na provádění leteckého veřejného vystoupení a letecké soutěže na neřízeném letišti.

- ii. intention to cross or backtrack the runway (including inactive);
 - iii. entering the runway;
 - iv. take-off;
(Pilots of helicopters, departing from the stand and pilots of gliders on take-off position on the runway, report ready for departure only.)
 - v. position of leaving the aerodrome traffic circuit;
 - vi. position of leaving an ATZ.
- b) Arriving aircraft:
- i. aerodrome of departure (if it is not the same as the aerodrome of destination);
 - ii. the position of the aircraft prior entering an ATZ;
 - iii. intended position of entry to the aerodrome traffic circuit;
 - iv. downwind position;
 - v. base leg position;
(If requested by an AFIS unit or by a unit Providing information to known traffic, pilots shall omit downwind and base leg position reports or shall report other positions in ATZ. Downwind and base leg positions are not reported when an aircraft is making straight-in approach.)
 - vi. final;
 - vii. missed approach (next circuit);
 - viii. intention to cross or backtrack the runway (including inactive);
 - ix. vacating the runway in the night, or if there is another known traffic on the final.
- c) The aircraft transiting an ATZ:
- i. position and altitude of intended entry to an ATZ and exit from an ATZ; or
 - ii. distance, geographic direction from an aerodrome, track and altitude to be flown within an ATZ.

Only in exceptional cases the state aircraft might not report information stated under para 3.2.5.2 c), namely when the pilot, due to flight speed, piloting complexity or airspace management, endangers his/her safety or does not fulfill the obligations towards the ATC units, or in case when the activity was discussed with the appropriate AFIS unit or unit Providing information to known traffic. The duty of the pilot to prevent collisions is not affected.

Provision Description: Procedures to report information on an uncontrolled aerodrome and in ATZ.

3.2.5.4

A pilot of the aircraft conducting night flight, flight training to obtain pilot license for the airplanes and helicopters in the framework of local operations, airdrops or glider launch on an uncontrolled aerodrome is allowed to do so, only provided that AFIS or Providing information to known traffic is provided at the aerodrome and within respective ATZ. The provision about night flights is not applied to air rescue service and flights of state aircraft.

Provision Description: Requirements for conducting of night flights, training, airdrops or glider launch on an uncontrolled aerodrome.

3.2.5.5

A pilot and/or person in charge of air show and/or air competition on an uncontrolled aerodrome is allowed to do so, only on condition that AFIS or Providing information to known traffic is provided at the aerodrome and within respective ATZ.

Provision Description: Requirement for performing air show and air competition on an uncontrolled aerodrome.

3.2.5.6

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

Popis ustanovení: Koordinace přiletu nebo odletu letadla nevybaveného radiostanicí.

3.2.5.7

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

Popis ustanovení: Požadavek na provádění místní činnosti na neřízeném letišti pro letadlo, které není vybaveno radiostanicí.

3.2.5.8

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

Popis ustanovení: Koordinace při provádění letové činnosti z jiného místa v ATZ nebo zasahující do ATZ v provozní době letiště.

4.1.2

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

Popis ustanovení: Provoz zvláštních letů VFR vrtulníkové letecké záchranné služby.

4.4.2.1

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

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

Popis ustanovení: Podmínky provádění letů VFR nad FL 195 do FL 285 včetně.

4.4.2.2

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

Popis ustanovení: Rozhodnutí o přidělení dočasně vyhrazeného nebo omezeného prostoru.

Dodatek 1, ust. 4.2.5.1.1

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

Popis ustanovení: Pozemní vizuální signál - přistávací T.

Dodatek 1, ust. 4.2.9

Výsady na letišti.

3.2.5.6

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

Provision Description: Coordination of an arrival or a departure of an aircraft not equipped with a radio set.

3.2.5.7

A pilot of the aircraft not equipped with a radio set when intending to conduct local activity at an uncontrolled aerodrome shall coordinate such an operation with the AFIS unit or unit Providing information to known traffic or the aerodrome operator in advance.

Provision Description: Request for conducting local activity at an uncontrolled aerodrome with an aircraft not equipped with a radio set.

3.2.5.8

A pilot of an aircraft when conducting a flight activity from another site inside the ATZ or when passes into the ATZ, within operational hours of an aerodrome, shall coordinate his/her intended activity with the AFIS unit or the unit Providing information to known traffic or with the aerodrome operator in advance, unless given otherwise in the appropriate letter of agreement.

Provision Description: Coordination when conducting flight activity from another site inside the ATZ or passing into the ATZ within operational hours of an aerodrome.

4.1.2

Special VFR flights of Helicopter Emergency Medical Service (HEMS) shall be conducted in accordance with the operational requirements for Helicopter Emergency Medical Service (HEMS), including operational minima.

Provision Description: Operation of special VFR flights of Helicopter Emergency Medical Service.

4.4.2.1

VFR flights above FL 195 up to and including FL 285 shall operate:

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

Provision Description: Conditions for VFR flight operation above FL 195 up to FL 285 including.

4.4.2.2

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

Provision Description: Decision about allocation of temporary segregated or restricted area.

Appendix 1, para 4.2.5.1.1

Horizontal white or orange landing T with a black stripe on the axis of a shaft and a top line (Picture 1.7.1) marking the direction, that aircraft shall use for landing and take-off on runways used for aerial work in agriculture, forest and water resource management.

Provision Description: Visual ground signal - landing T.

Appendix 1, para 4.2.9

Parachute jumps at the aerodrome.

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

Popis ustanovení: Pozemní vizuální signál sloužící pro výsadky.

Four orange rectangular areas assembled to form a cross with an empty square in the middle mean that parachute jumps are being performed at the aerodrome.

Provision Description: Visual ground signal used for parachute jumps.

1.7.35 Data, která nesplňují požadavky na kvalitu

Délka úseků STAR

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

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

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

1.7.35 Data that do not meet quality requirements

Length of STAR segments

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

WGS-84 geoid undulation at runway threshold, precision approaches

Bellow mentioned aerodromes do not meet required resolution 0.1 m / 0.1 ft:

<i>Letiště / Aerodrome</i>	<i>Publikované rozlišení / Published resolution</i>
Ostrava/Mošnov (LKMT)	1 ft / 0.1 m

Záměrně nepoužito
Intentionally Left Blank