

MINISTERSTVO DOPRAVY A SPOJŮ ČR
nábřeží Ludvíka Svobody 12
110 15 PRAHA 1

MINISTRY OF TRANSPORT AND COMMUNICATIONS
OF THE CZECH REPUBLIC
nábřeží Ludvíka Svobody 12
110 15 PRAHA 1

JAR–1

Definice a zkratky

Změna 5

(včetně oranžových stránek 1/97/1 a 1/99/1)

1. vydání

Definitions and Abbreviations

Change 5

(Orange papers 1/97/1 and 1/99/1 included)

1st Issue

Vydáno/Issued 15.1. 2001

Ministerstvo dopravy a spojů ČR vydává pod č.j. 27.128/00 úplné česko-anglické znění předpisu JAR-1. Předpis je vydáván v souladu s podmínkami pro vstup ČR do JAA. Předpis nabývá platnosti dnem 15.2.2001.

Ministry of Transport and Telecommunications of the Czech Republic issues under the reference number 27.128/00 the full text in Czech and English of the JAR-1. The requirement is being issued in compliance with the conditions for entry of the Czech Republic into the JAA. This requirement becomes effective on 15.2.2001.

**SPOLEČNÉ
LETECKÉ
PŘEDPISY**

**JOINT
AVIATION
REQUIREMENTS**

JAR-1

Definice a zkratky

(včetně oranžových stránek 1/97/1 a 1/99/1)

Definitions and Abbreviations

(Orange papers 1/97/1 and 1/99/1 included)

Změna 5
15. 7. 1996

Change 5
15 July 1996

Tiskne a rozesílá Global Engineering Documents, 15 Inverness Way East, Englewood, Colorado 80112, USA v zastoupení Komise Sdružených leteckých úřadů.

Printed and distributed by Global Engineering Documents, 15 Inverness Way East, Englewood, Colorado 80112, USA on behalf of the Joint Aviation Authorities Committee.

Členy Komise Sdružených leteckých úřadů (JAA) jsou zástupci civilních leteckých úřadů těch zemí, které podepsaly dokument „Dohoda o vývoji a přijetí Společných leteckých předpisů“. Seznam těchto zemí je veden organizací ECAC na adrese: 3 bis Villa Emile Bergerat, 92 522 NEUILLY SUR SEINE Cedex, France.*

Další výtisky kopií dokumentů Společných leteckých úřadů mohou být zakoupeny od firmy Global Engineering Documents, rozmístnění jejích úřadoven je uvedeno na webové stránce JAA (www.jaa.nl) a na webové stránce Global (www.global.ihs.com).

Pro získání elektronické verze dokumentů Společných leteckých úřadů se obraťte na webové stránky Information Handling Services (IHS) na www.ihsaviation.com, kde naleznete informace o způsobu objednávky.

Dotazy týkající se obsahu jednotlivých předpisů by měly být adresovány na: JAA Headquarters, Saturnusstraat 8-10, PO Box 3000, 2130 KA HOOFFDORP, The Netherlands (Fax No. (31)(0) 235621714).

The members of the Joint Aviation Authorities Committee are representatives of the Civil Aviation Authorities of the countries that have signed the „Arrangements Concerning the Development and the Acceptance of Joint Aviation Requirements“. A list of these countries is kept by European Civil Aviation Conference, 3 bis Villa Emile Bergerat, 92 522 NEUILLY SUR SEINE Cedex, France. A list of these countries* at the issue date of this document can be found at the end of this page.

Further printed copies of the Joint Aviation Authorities Documents can be purchased from Global Engineering Documents, whose world wide offices are listed on the JAA website (www.jaa.nl) and Global website (www.global.ihs.com).

For electronic versions of the Joint Aviation Authorities Documents please refer to the website of Information Handling Services (IHS) on www.ihsaviation.com, where you will find information on how to order.

Enquiries regarding the contents should be addressed to the JAA Headquarters, Saturnusstraat 8-10, P.O. Box 3000, 2130 KA Hoofddorp, The Netherlands (Fax No. (31)(0) 23 5621714).

* Těmito zeměmi jsou:

[Rakousko, Belgie, Bulharsko, Kypr, Česká republika(*), Dánsko, Estonsko, Finsko, Makedonie, Francie, Německo, Řecko, Maďarsko, Island, Irsko, Itálie, Lotyšsko, Luxembursko, Malta, Moldávie, Monako, Nizozemsko, Norsko, Polsko, Portugalsko, Rumunsko, Slovenská republika, Slovinsko, Španělsko, Švédsko, Švýcarsko, Turecko a Spojené království Velké Británie a Severního Irska.]

(*) Česká republika podepsala dohodu v březnu 1996

* These countries are:

[Austria, Belgium, Bulgaria, Cyprus, Czech Republic, Denmark, Estonia, Finland, The Former Yugoslav Republic of Macedonia, France, Germany, Greece, Hungary, Iceland, Ireland, Italy, Latvia, Luxembourg, Malta, Moldova, Monaco, Netherlands, Norway, Poland, Portugal, Romania, Slovak Republic, Slovenia, Spain, Sweden, Switzerland, Turkey, United Kingdom.]

ÚVODNÍ USTANOVENÍ K ČESKÉMU VYDÁNÍ

1. Úřad pro civilní letectví České republiky, jako člen Sdružených leteckých úřadů, není oprávněn tento předpis měnit. Připomínky k obsahu předpisu lze podávat ústředí Sdružených leteckých úřadů pouze cestou Úřadu pro civilní letectví. Pokud ústředí Sdružených leteckých úřadů takové připomínky uzná, vydá je formou Oznámení připravované změny textu předpisu a rozešle je všem členským leteckým úřadům k připomínkám.
2. Anglicko-české uspořádání předpisu JAR-1 bylo zvoleno k zachování abecedního pořadí dle anglického originálu a je v souladu s běžnou praxí provádění mezinárodních dohod a úmluv. Současně usnadňuje práci s tímto předpisem českým pracovníkům, stejně jako jejich případnou komunikaci se zahraničními partnery.

Ve sporných případech je rozhodující znění předpisu v angličtině a platí výklad Úřadu pro civilní letectví, který pouze v případě vlastních pochyb požádá o výklad ústředí Sdružených leteckých úřadů a bude se takovým výkladem řídit.

Poznámky k českému překladu:

1 *Tam, kde v anglickém originálu je úprava textu dvousloupcová, je v českém vydání Části 1 tohoto předpisu jeden sloupec v angličtině, druhý v češtině k usnadnění komunikace v rámci Sdružených leteckých úřadů a obecně se všemi cizími leteckými úřady. V Části 2 tohoto předpisu, jejíž text je v originále psán přes celou stránku, je uveden nejprve český text celé Části 2, za nímž následuje Část 2 v originále.*

2 *Protože lomítka mezi dvěma slovy nemá v češtině ustálený význam, poznamenáváme, že lomítka značí použitelnost jednotlivých pojmů před a za lomítkem současně i odděleně (a/nebo).*

3 *"Úřad", "Letecký úřad" a "Národní letecký úřad" znamená v ČR Úřad pro civilní letectví (ÚCL).*

4 *Připomínky k obsahu předpisu lze podávat ústředí Sdružených leteckých úřadů pouze cestou Úřadu pro civilní letectví na níže uvedenou adresu. Pokud je Sdružené letecké úřady přijmou, vydají je formou Oznámení připravované změny k připomínkám.*

V České republice vydává předpisy JAR v česko-anglickém (v případě JAR-1 anglicko-českém) znění Úřad pro civilní letectví. Vydání předpisů schvaluje a jejich účinnost v České republice stanovuje Ministerstvo dopravy a spojů.

Publikaci a prodej předpisů zajišťuje Letecká informační služba Řízení letového provozu České republiky.

Objednávky adresujte:

*Řízení letového provozu
Letecká informační služba
P.O. BOX 36
Letiště Ruzyně
160 08 Praha 6*

Dotazy a připomínky, týkající se obsahu předpisu nebo jeho překladu adresujte prosím zpracované na formuláři JAA form 200, který získáte na internetové adrese www.caa.cz :

*Úřad pro civilní letectví
Odbor leteckých předpisů
Letiště Ruzyně
160 08 Praha 6*

OBSAH (Celkové uspořádání)

JAR-1

DEFINICE A ZKRATKY

PŘEDMLUVA

SEZNAM PLATNÝCH STRAN

PREAMBULE

ČÁST 1 - DEFINICE A ZKRATKY

[ČÁST 2 - PŘIJATELNÉ ZPŮSOBY PRŮKAZU (AMC) A VÝKLADOVÝ A VYSVĚTLUJÍCÍ TEXT (IEM)]

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

CONTENTS (General layout)

JAR-1

DEFINITIONS AND ABBREVIATIONS

FOREWORD

CHECK LIST OF PAGES

PREAMBULE

SECTION 1 - DEFINITIONS AND ABBREVIATIONS

**[SECTION 2 - ACCEPTABLE MEANS OF COMPLIANCE AND INTERPRETATIVE/EXPLANATORY
MATERIAL (AMC&IEM)]**

INTENTIONALLY LEFT BLANK

PŘEDMLUVA

- 1 Civilní letecké úřady určitých evropských zemí schválily společné úplné a podrobné letecké předpisy (citované jako Společné letecké předpisy (JAR)) s úmyslem minimalizovat při společných podnicích potíže typové certifikace a rovněž usnadnit vývoz a dovoz leteckých výrobků.
- [2 Předpisy JAR jsou uznávány Civilními leteckými úřady zúčastněných zemí jako základ pro přijatelný způsob průkazu splnění požadavků jejich národních předpisů letové způsobilosti].
- [3 Tento předpis JAR-1 obsahuje definice a zkratky pojmů použitých v ostatních předpisech JAR. JAR-1 je zčásti založen na těch definicích, které obsahují Přílohy ICAO a zčásti na předpise FAR –1 Federální správy letectví].
- [4 Definice, které jsou totožné s definicemi v Přílohách ICAO jsou označeny # . Definice, které jsou totožné s definicemi ve FAR-1 jsou označeny *].
- 5 Nový doplněný nebo opravený text je vložen do tučně vytištěných závorek.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

FOREWORD

- 1 The Civil Aviation Authorities of certain European countries have agreed common comprehensive and detailed aviation requirements (referred to as the Joint Aviation Requirements (JAR) with a view to minimising Type Certification problems on joint ventures, and also to facilitate the export and import of aviation products.
- [2 The JAR are recognised by the Civil Aviation Authorities of participating countries as an acceptable basis for showing compliance with their national airworthiness codes.]
- [3 This JAR-1 contains definitions and abbreviations of terms used in other JAR Codes, JAR-1 is based partly on those definitions contained in ICAO Annexes, and partly on the Federal Aviation Administration's FAR Part 1.]
- [4 Definitions which are identical to those in the ICAO Annexes are marked thus #. Definitions which are identical to those in FAR Part 1 are marked thus *.]
- 5 New, amended and corrected text is enclosed within heavy brackets.

INTENTIONALLY LEFT BLANK

SPOLEČNÉ LETECKÉ PŘEDPISY
KONTROLNÍ SEZNAM STRAN
JAR-1 - DEFINICE A ZKRATKY

V současnosti jsou platné následující strany předpisu JAR-1:

<i>Strana číslo</i>	<i>Nápis</i>	<i>Strana číslo</i>	<i>Nápis</i>
Titulní strana	15.7.1996	1-12	Změna 5
ii	Změna 5	1-13	Změna 5
C-1	Změna 5	1-14	Změna 5
C-2	Změna 5	1-15	Změna 5
F-1	Změna 5	1-16	Změna 5
F-2	Změna 5	1-17	Změna 5
CL-1	Změna 5	1-18	Změna 5
CL-2	Změna 5	1-19	Změna 5
P-1	Změna 5	1-20	Změna 5
P-2	Změna 5	1-21	Změna 5
P-3	Změna 5	1-22	Změna 5
P-4	Změna 5	1-23	Změna 5
1-1	Změna 5	1-24	Změna 5
1-2	Změna 5	1-25	Změna 5
1-3	Změna 5	1-26	Změna 5
1-4	Změna 5	1-27	Změna 5
1-5	Změna 5	1-28	Změna 5
1-6	Změna 5	1-29	Změna 5
1-7	Změna 5	1-30	Změna 5
1-8	Změna 5	1-31	Změna 5
1-9	Změna 5	1-32	Změna 5
1-10	Změna 5		
1-11	Změna 5		

Strana číslo**Nápis**

2-0-1	Změna 5
2-0-2	Změna 5
2-1	Změna 5
2-2	Změna 5

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

JOINT AVIATION REQUIREMENTS
CHECK LIST OF PAGES
JAR-1 - DEFINITION AND ABBREVIATIONS

The following pages of JAR-1 are now current:

<i>Page No</i>	<i>Legend</i>	<i>Page No</i>	<i>Legend</i>
Title page	15.7.1996	1-12	Change 5
ii	Change 5	1-13	Change 5
C-1	Change 5	1-14	Change 5
C-2	Change 5	1-15	Change 5
F-1	Change 5	1-16	Change 5
F-2	Change 5	1-17	Change 5
CL-1	Change 5	1-18	Change 5
CL-2	Change 5	1-19	Change 5
P-1	Change 5	1-20	Change 5
P-2	Change 5	1-21	Change 5
P-3	Change 5	1-22	Change 5
P-4	Change 5	1-23	Change 5
1-1	Change 5	1-24	Change 5
1-2	Change 5	1-25	Change 5
1-3	Change 5	1-26	Change 5
1-4	Change 5	1-27	Change 5
1-5	Change 5	1-28	Change 5
1-6	Change 5	1-29	Change 5
1-7	Change 5	1-30	Change 5
1-8	Change 5	1-31	Change 5
1-9	Change 5	1-32	Change 5
1-10	Change 5		
1-11	Change 5		

<i>Page No</i>	<i>Legend</i>
2-0-1	Change 5
2-0-2	Change 5
2-1	Change 5
2-2	Change 5

INTENTIONALLY LEFT BLANK

PREAMBULE**JAR-1**

První vydání

S účinností : 9.4.76

Toto vydání JAR-1 obsahuje definice a zkratky vztahující se k těm částem JAR, které byly dosud vydány a nenacházejí se v něm žádné odkazy, například na vrtulníky nebo motory vrtulníků.

Text JAR-1 bude měněn, jak bude nezbytné, při vydávání ostatních částí předpisů JAR.

Změna textu 1

S účinností : 30.11.77

Byly doplněny definice „ V_D/V_M “, „ V_{Tmax} “ a „ V_3 “.

Byly doplněny definice různých pojmů a zkratk používané v požadavcích na kyslíkový systém Hlavy F, JAR-25.

Byly doplněny definice „Žárupevný“, „Žáruvzdorný“, a „Standardní plamen“.

Byla doplněna definice „Postroj“.

Změna textu 2

S účinností : 4.8.80

Byly doplněny definice „Technický normalizační příkaz“(TSO) a „Specifikace MIL“.

Byly doplněny definice „Západka“, „Kulisa“ a „Bezpečnostní západka“.

Byla doplněna definice „Délka přerušeného vzletu“.

Byla doplněna definice „ V_1 “.

Byla doplněna definice „Oznámení navrhované změny“.

Byla doplněna definice „Skutečná rychlost letu“.

Byla doplněna definice „Větroň“ a „Motorový větroň“.

Byly doplněny definice „ V_H “ a „ V_Y “.

Byla doplněna definice „NPA“.

Změna textu 3

S účinností : 1.7.81

Byla doplněna definice „Normální provozní přetlak“.

Byla doplněna definice „ V_T “.

Byla doplněna definice „ V_W “.

Změna 4

S účinností : 1.6.87

Hlavním účelem této změny textu je zařadit definice motorů a vrtulí, které byly dočasně zahrnuty do předpisu JAR-E. Tyto definice budou pozdější změnou vyřazeny z JAR-E.

Rovněž byly zařazeny definice týkající se pomocné energetické jednotky z předpisu JAR-APU.

Byly také provedeny tyto další změny textu:

Byla změněna adresa sekretariátu JAA na straně ii.

Doplnění nových odstavců do Předmluvy a revize ostatních.

Zařazení drobných edičních zlepšení na několika místech.

Národní odchylky byly vloženy do rámečků.

Byla doplněna definice „V_{S1g}“.

[Změna 5

S účinností : 15.7.96

Hlavním účelem tohoto doplňku je zařadit prioritní definice obsažené v NPA 1-7. Mnohé z nich jsou odvozeny z potřeby definic po přijetí předpisu JAR-OPS. V tomto doplňku jsou rovněž zařazeny „Definice rotorových letadel“ navržené po přijetí předpisů JAR-27 a JAR-29. Také je zahrnuto několik definic vycházejících z NPA 25D-181 Rev 3 a NPA 1-2. NPA 25D-181 Rev 3 umožňuje vyřadit národní odchylky zbývající v JAR-1 (Francouzské národní odchylky pro Žárupevný a Žáruvzdorný).

Byly provedeny tyto změny textu:

Úprava adres a seznamu členských států JAA na straně ii.

Změna Předmluvy.

Zařazení drobných edičních zlepšení na několika místech.

Byla doplněna definice „Přijato/Přijatelné“ vycházející z NPA 1-7.

Byla doplněna definice „Letecké práce“ vycházející z NPA 1-7.

Byl změněn text definice „Letadlo“ vycházející z NPA 1-7.

Byla doplněna definice „Typ Letadla“ vycházející z NPA 1-7.

Definice „Schváleno“ byla zrušena a nahrazena definicí „Schváleno leteckým úřadem“ vycházející z NPA 1-7.

Byl změněn text definice „Letecký úřad“ vycházející z NPA 1-7.

Byla doplněna definice „Autorotace“ vycházející z NPA 1-5.

Byla doplněna definice „Pomocný rotor“ vycházející z NPA 1-5.

Byla doplněna definice „Kategorie“ vycházející z NPA 1-5 a NPA 1-7.

Definice „Provoz za podmínek II kategorie“ je zrušena na základě „Kategorie“ v NPA 1-7.

Byla doplněna definice „Obchodní letecká doprava“ vycházející z NPA 1-7.

Definice „Kategorie letounu sběrné dopravy“ zavedená do OP 1/91/1 (NPA 1-4) je zrušena na základě NPA 1-7.

Byla doplněna definice „Typ motoru“ vycházející z NPA 1-7.

Byla doplněna definice „Vnější náklad“ vycházející z NPA 1-5.

Byla doplněna definice „Prostředky připevnění vnějšího nákladu“ vycházející z NPA 1-5.

Byla doplněna definice „Konečná rychlost vzletu“ vycházející z NPA 1-2

Byla doplněna definice „Žárupevný“ vycházející z NPA 25D-181 Rev 3.

Na základě NPA 25D-181 Rev 3 byla zrušena francouzská národní odchylka pro „Žárupevný“.

Byla doplněna definice „Žáruvzdorný“ vycházející z NPA 25D-181 Rev 3.

Na základě NPA 25D-181 Rev 3 byla zrušena francouzská národní odchylka pro „Žáruvzdorný“.

Byla doplněna definice „Doba letu“ vycházející z NPA 1-7.

Byla doplněna definice „Vírník“ vycházející z NPA 1-5.

Byla doplněna definice „Vrtulník“ vycházející z NPA 1-5 a NPA 1-7.

Byla doplněna definice „Heliport“ vycházející z NPA 1-5.

Byl změněn text definice „Velký letoun“ nejprve OP 1/91/1 (NPA 1-4) a následně NPA 1-7.

Byla doplněna definice „Hlavní rotor (y)“ vycházející z NPA 1-5.

Byla doplněna definice „Údržba“ vycházející z NPA 1-7.

Byla doplněna definice „Referenční rychlost přistání“ vycházející z NPA 1-2.

Byla doplněna definice „Rotorové letadlo“ vycházející z NPA 1-5.

Byla doplněna definice „Kombinace nákladu rotorového letadla“ vycházející z NPA 1-5.

Na základě NPA 25D-181 Rev 3 byla zrušena definice „Standardní plamen“.

Byla doplněna definice „Bezpečná rychlost vzletu“ vycházející z NPA 1-5.

Texty v Části 2 byly přejmenovány ze současného názvu „ACJ“ buď na IEM nebo AMC.

Na základě zavedení definice „Kategorie“ v NPA 1-7 se vypouští definice „CAT II“.

Byla doplněna definice „LDP“ (Bod rozhodnutí o přistání) vycházející z NPA 1-5.

Byla doplněna definice „OEI“ (Jeden nepracující motor) vycházející z NPA 1-5.

Byla doplněna definice „rpm“ vycházející z NPA 1-5.

Byla doplněna definice „TDP“ (Bod rozhodnutí o vzletu) vycházející z NPA 1-5.

Na základě NPA 1-2 se ruší definice „ V_{AT} “.

Byla doplněna definice „ V_{FTO} “ vycházející z NPA 1-2.

Byla doplněna definice „ V_{REF} “ vycházející z NPA 1-2.

Byla doplněna definice „ V_{TOSS} “ vycházející z NPA 1-5.

K „Obchodní letecké dopravě“ byl doplněn na základě NPA 1-7 výkladový a vysvětlující text (IEM).]

Změna 5

Amendment 1/97/1

s účinností: 12.12.97

JAR 1.1 Všeobecné definice

Byla doplněna definice „Součást letadla“ vycházející z NPA 1-8(1/97/1)

Na základě NPA 1-8 byla definice „Zařízení“ nahrazena novou definicí. (1/97/1)

Byla doplněna definice „Civilní letadlo“ vycházející z NPA 1-8(1/97/1)

Byla doplněna definice „Třída“ vycházející z NPA 1-8(1/97/1)

Byla doplněna definice „Velitel“ vycházející z NPA 1-8(1/97/1)

Byla doplněna definice „Druhý pilot“ vycházející z NPA 1-8(1/97/1)

Byla doplněna definice „Součást, části, letadlové zařízení, výrobek“ vycházející z NPA 1-8(1/97/1)

Na základě NPA 1-8 byla upravena poznámka k definici „Žáruvzdorný“ (1/97/1)

Byla doplněna definice „Části“ vycházející z NPA 1-8(1/97/1)

Byla doplněna definice „Části a zařízení“ vycházející z NPA 1-8(1/97/1)

Byla doplněna definice „Velící pilot“ vycházející z NPA 1-8(1/97/1)

Byla doplněna definice „Pilot řídící“ vycházející z NPA 1-8(1/97/1)

Byla doplněna definice „Pilot neřídící“ vycházející z NPA 1-8(1/97/1)

Byla doplněna definice „Výrobek“ vycházející z NPA 1-8(1/97/1)

JAR 1.2 Zkratky a symboly

Byla doplněna definice „PF“ vycházející z NPA 1-8 (1/97/1)

Byla doplněna definice „PNF“ vycházející z NPA 1-8 (1/97/1)

Amendment 1/99/1

s účinností: 18.10.97

JAR 1.1

Na základě NPA 1-8 byla zrušena definice „Výchozí podmínky akcelerace“(1/99/1)

Na základě NPA 25B-238 byla zrušena definice „Kulisa“(1/99/1)

Byla doplněna definice „Microlight“ vycházející z NPA 1-10(1/99/1)

Na základě NPA 1-9 byl titulek „a. Maximální nouzový krátkodobý výkon a/nebo tah“ nahrazen novým titulkem „a. 2½ minutový výkon a/nebo tah OEI“ (1/99/1)

Poznámka k této definici byla též upravena stejným způsobem. Fráze „Maximální nouzový krátkodobý výkon a/nebo tah“ byla nahrazena frází „2½ minutový výkon a/nebo tah OEI“. (1/99/1)

Na základě NPA 1-9 byl titulek „b. Maximální nouzový krátkodobý jmenovitý výkon a/nebo tah“ nahrazen novým titulkem b. „2 1/2 minutový jmenovitý výkon a/nebo tah“ OEI(1/99/1)

Na základě NPA 1-9 byl titulek „e. Přechodný nouzový výkon a/nebo tah“ nahrazen novým titulkem „e. Trvalý výkon a/nebo tah OEI“ (1/99/1)

Na základě NPA 1-9 byl titulek „f. Přechodný nouzový jmenovitý výkon a/nebo tah“ nahrazen novým titulkem „f. Jmenovitý trvalý výkon a/nebo tah OEI“ (1/99/1)

Na základě NPA 1-9 byl titulek „g. 30 minutový nouzový výkon“ nahrazen novým titulkem „g. 30-minutový výkon OEI“ (1/99/1)

Na základě NPA 1-9 byl titulek „h. 30 minutový jmenovitý nouzový výkon“ nahrazen novým titulkem „h. Jmenovitý 30-minutový výkon OEI“ (1/99/1)

JAR 1.2 Zkratky a symboly

Byla doplněna definice „V_{EF}“ vycházející z NPA 25B,D,G-224 (1/99/1)

Byla doplněna definice „V_{SR}“ vycházející z NPA 25B-215 (1/99/1)

Byla doplněna definice „V_{SR0}“ vycházející z NPA 25B-215 (1/99/1)

Byla doplněna definice „V_{SR1}“ vycházející z NPA 25B-215 (1/99/1)

Byla doplněna definice „V_{SW}“ vycházející z NPA 25B-215 (1/99/1)

Byla doplněna definice „V₁“ vycházející z NPA 25B,D,G-224 (1/99/1).

PREAMBLE

JAR-1

First Issue

Effective: 9.4.76

This issue of JAR-1 contains definitions and abbreviations pertinent to those Parts of JAR so far issued, hence no reference will be found, for example, to helicopters or helicopter engines. JAR-1 will be amended as necessary when other Parts of JAR are issued.

Amendment 1

Effective: 30.11.77

Definitions of 'VD/MD', 'VTmax' and 'V3' have been added.

Definitions of various terms and abbreviations used in the oxygen system requirements of JAR-25, Sub-part F, have been added.

Definitions of 'Fireproof', 'Fire-resistant' and 'Standard Flame' have been added.

A definition of 'Harness' has been added.

Amendment 2

Effective: 4.8.80

Definitions of 'TSO' and 'MIL Spec' have been added.

Definitions of 'Detent', 'Gate' and 'Safety Catch' have been added.

The definition of 'Accelerate-stop Distance' has been deleted.

A definition of 'V1' has been added.

A definition of 'Notice of Proposed Amendment' has been added.

The definition of 'True Airspeed' has been amended.

Definitions of 'Sailplane' and 'Powered Sailplane' have been added.

Definitions of 'VH' and 'VY' have been added.

A definition of 'NPA' has been added.

Amendment 3

Effective: 1.7.81

A definition of 'Normal operating differential pressure' has been added.

A definition of 'VT' has been added.

A definition of 'VW' has been added.

Change 4

Effective: 1.6.87

The main purpose of this amendment is to incorporate the engine and propeller definitions which have been temporarily included in JAR-E. The definitions will be deleted from JAR-E by a future amendment.

Also, the definitions applicable to auxiliary power units from JAR-APU have been incorporated.

The following other amendments have also been made:-

An amendment to the JAR Secretariat address on page ii.

Addition of new paragraphs to the Foreword and revision of other paragraphs.

Incorporation of minor editorial improvements in several places.

Boxes have been put round the National Variants.

Addition of the definition of VS1g.

[Change 5

Effective 15.7.96

The main purpose of this Amendment is to incorporate the priority definitions contained in NPA 1-7. Many of these derive from the need for definitions following the adoption of JAR-OPS. NPA 1-5 'Rotorcraft definitions', drafted following the adoption of JAR-27 & JAR-29, is also incorporated in this amendment. A number of definitions arising from NPA 25D-181 Rev 3 & NPA 1-2 are included. NPA 25D-181 Rev 3 allows for the deletion of the remaining National Variants in JAR-1 (French NVs for Fireproof & Fire-resistant).

The following amendments have been made:-

An amendment to the addresses and the list of JAA member States on page ii.

Revision of the Foreword.

Incorporation of minor editorial improvements in several places.

A definition of 'Accepted/Acceptable' has been added, arising from NPA 1-7.

A definition of 'Aerial Work' has been added, arising from NPA 1-7.

The definition of 'Aircraft' has been amended, arising from NPA 1-7.

A definition of 'Aircraft Type' has been added, arising from NPA 1-7.

The definition of 'Approved' has been deleted, and is replaced by a definition of 'Approved by the Authority', arising from NPA 1-7.

The definition of 'Authority' has been amended, arising from NPA 1-7.

A definition of 'Autorotation' has been added, arising from NPA 1-5.

A definition of 'Auxiliary rotor' has been added, arising from NPA 1-5.

A definition of 'Category' has been added, arising from NPA 1-5 & NPA 1-7.

The definition of 'Category II operation' is deleted, arising from 'Category' in NPA 1-7.

A definition of 'Commercial Air Transportation' has been added, arising from NPA 1-7.

The definition of 'Commuter aeroplane category', introduced into OP 1/91/1 (NPA 1-4) is deleted, arising from NPA 1-7.

A definition of 'Engine Type' has been added, arising from NPA 1-7.

A definition of 'External load' has been added, arising from NPA 1-5.

A definition of 'External-load attaching means' has been added, arising from NPA 1-5.

A definition of 'Final take-off speed' has been added, arising from NPA 1-2.

The definition of 'Fireproof' has been amended, arising from NPA 25D-181 Rev 3.

The French NV for 'Fireproof' has been deleted, arising from NPA 25D-181 Rev 3.

The definition of 'Fire-resistant' has been amended, arising from NPA 25D-181 Rev 3.

The French NV for 'Fire-resistant' has been deleted, arising from NPA 25D-181 Rev 3.

The definition of 'Flight Time' has been amended, arising from NPA 1-7.

A definition of 'Gyroplane' has been added, arising from NPA 1-5.

A definition of 'Helicopter' has been added, arising from NPA 1-5 & NPA 1-7.

A definition of 'Heliport' has been added, arising from NPA 1-5.

The definition of 'Large aeroplane' has been amended, first by OP 1/91/1 (NPA 1-4), and subsequently further amended by NPA 1-7.

A definition of 'Main rotor(s)' has been added, arising from NPA 1-5.

A definition of 'Maintenance' has been added, arising from NPA 1-7.

A definition of 'Reference landing speed' has been added, arising from NPA 1-2.

A definition of 'Rotorcraft' has been added, arising from NPA 1-5.

A definition of 'Rotorcraft-load combination' has been added, arising from NPA 1-5.

The definition of 'Standard Flame' is deleted, arising from NPA 25D-181 Rev 3.

A definition of 'Take-off safety speed' has been added, arising from NPA 1-5.

Texts in Section 2 have been re-named as either IEM or AMC from the existing title, 'ACJ'.

The definition of 'CAT II' is deleted, arising from the introduction 'Category' in NPA 1-7.

A definition of 'LDP' has been added, arising from NPA 1-5.

A definition of 'OEI' has been added, arising from NPA 1-5.

A definition of 'rpm' has been added, arising from NPA 1-5.

A definition of 'TDP' has been added, arising from NPA 1-5.

The definition of 'VAT' is deleted, arising from NPA 1-2.

A definition of 'VFTO' has been added, arising from NPA 1-2.

A definition of 'VREF' has been added, arising from NPA 1-2.

A definition of 'VTOSS' has been added, arising from NPA 1-5.

An IEM to 'Commercial Air Transportation' has been added, arising from NPA 1-7."]

Change 5

Amendment 1/97/1
JAR 1.1 General Definitions

Effective 12.12.97

A definition of 'Aircraft Component' has been added, arising from NPA 1-8. (1/97/1)

A definition of 'Appliance' was amended by new definition, arising from NPA 1-8. (1/97/1)

A definition of 'Civil Aircraft' has been added, arising from NPA 1-8. (1/97/1)

A definition of 'Class' has been added, arising from NPA 1-8. (1/97/1)

A definition of 'Commander' has been added, arising from NPA 1-8. (1/97/1)

A definition of 'Co-pilot' has been added, arising from NPA 1-8. (1/97/1)

A definition of 'Component, Parts, Appliances' has been added, arising from NPA 1-8. (1/97/1)

The Note to definition of 'Fire-resistant' has been amended, arising from NPA 1-8. (1/97/1)

A definition of 'Parts' has been added, arising from NPA 1-8. (1/97/1)

A definition of 'Parts and Appliances' has been added, arising from NPA 1-8. (1/97/1)

A definition of 'Pilot-in-Command' has been added, arising from NPA 1-8. (1/97/1)

A definition of 'Pilot Flying (PF)' has been added, arising from NPA 1-8. (1/97/1)

A definition of 'Pilot-not Flying (PNF)' has been added, arising from NPA 1-8. (1/97/1)

A definition of 'Product' has been added, arising from NPA 1-8.97

JAR 1.2 Abbreviations and symbols

A definition of 'PF' has been added, arising from NPA 1-8. (1/97/1)

A definition of 'PNF' has been added, arising from NPA 1-8. (1/97/1)

Amendment 1/99/1

JAR 1.1 General Definitions

Effective 18.10.99

The definition of 'Acceleration Datum Conditions' is deleted, arising from NPA 1-6. (1/99/1)

The definition of 'Gate' is deleted, arising from NPA 25B-238. (1/99/1)

A definition of 'Microlight' has been added, arising from NPA 1-10. (1/99/1)

The existing title 'a. Maximum Contingency Power and/or Thrust' has been deleted, and is replaced by title 'a. 2¹/₂-Minute OEI Power and/or Thrust', arising from NPA 1-9. The Note to definition of '2¹/₂-Minute OEI Power and/or Thrust' has been amended, arising from NPA 1-9. (1/99/1)

The existing title 'b. Maximum Contingency Power and/or Thrust Rating' has been deleted, and is replaced by title 'b) 2¹/₂-Minute OEI Power and/or Thrust Rating', arising from NPA 1-9. (1/99/1)

The existing title 'e) Intermediate Contingency Power and/or Thrust' has been deleted, and is replaced by title 'e) Continuous OEI Power and/or Thrust', arising from NPA 1-9. (1/99/1)

The existing title 'f) Intermediate Contingency Power and/or Thrust Rating' has been deleted, and is replaced by title 'f) Continuous OEI Power and/or Thrust Rating', arising from NPA 1-9. (1/99/1)

The existing title 'g. 30-Minute Contingency Power' has been deleted, and is replaced by title 'g. 30-Minute OEI Power', arising from NPA 1-9. (1/99/1)

The existing title 'h. 30-Minute Contingency Power Rating' has been deleted, and is replaced by title 'h. 30-Minute OEI Power Rating', arising from NPA 1-9. (1/99/1)

JAR 1.2 Abbreviations and symbols

A definition of 'V_{EF}' has been added, arising from NPA 25B, D, G-244. (1/99/1)

A definition of 'V_{SR}' has been added, arising from NPA 25B-215. (1/99/1)

A definition of 'V_{SR0}' has been added, arising from NPA 25B-215. (1/99/1)

A definition of 'V_{SR1}' has been added, arising from NPA 25B-215. (1/99/1)

A definition of 'V_{SW}' has been added, arising from NPA 25B-215. (1/99/1)

A definition of 'V₁' has been added, arising from NPA 25B, D, G-244. (1/99/1)

JAR 1.1. General Definitions

JAR 1.1. Všeobecné definice

'Abortive Start' (turbine engines) means an attempt to start, in which the engine lights up, but fails to accelerate.

NOTE: The handling of the engine is assumed to be in accordance with the instructions laid down by the engine manufacturer to be followed in these circumstances.

[**'Accepted/Acceptable'** means not objected to by the Authority as suitable for the purpose intended.]

'Adjustable Pitch Propeller' means a propeller, the pitch setting of which can be conveniently changed in the course of ordinary field maintenance, but which cannot be changed when the propeller is rotating.

[**#'Aerial Work'** means an aircraft operation in which an aircraft is used for specialised services such as agriculture, construction, photography, surveying, observation and patrol, search and rescue, aerial advertisement, etc.]

***'Aerodynamic coefficients'** means non-dimensional coefficients for aerodynamic forces and moments.

***'Aeroplane'** means an engine-driven fixed-wing aircraft heavier than air, that is supported in flight by the dynamic reaction of the air against its wings. (FAR Part 1 definition of 'Airplane')

***'Airborne'** means entirely supported by aerodynamic forces (JAR-25 only).

[**'Aircraft Component'** see Component, Parts, Appliances, product.] (1/97/1)

[**#'Aircraft'** means a 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.]

[**'Aircraft Type'** as used with respect to;

- a. licensing and operations of flight crew, is defined in JAR-FCL;
- b. type certification of aircraft, is defined in JAR-21;
- c. cabin crew, is defined in JAR-OPS; or
- d. certifying staff, is defined in JAR-145.]

[**'Aircraft Variant'** as used with respect to the licensing and operation of flight crew, means an aircraft of the same basic certificated type which contain modifications not resulting in significant changes of handling and/or flight characteristic, or flight crew complement, but causing

'Přerušené spouštění' (turbínové motory) znamená pokus o spuštění motoru, při němž dojde k zapálení směsi, ale motor neakceleruje.

POZNÁMKA: Předpokládá se, že obsluha motoru probíhá v souladu s instrukcemi, které byly vypracovány výrobcem motoru pro postup za těchto okolností.

POZNÁMKA ZPRACOVATELŮ: Text odpovídá anglickému originálu, nevystihuje další alternativy.

[**'Přijaté/Přijatelné'** znamená, že Úřad nemá námitky proti vhodnosti pro zamýšlený účel.]

'Vrtule stavitelná na zemi' znamená vrtuli, jejíž nastavení listů lze vhodně změnit při běžné údržbě na letišti, ale které nelze měnit, jestliže se vrtule otáčí.

[**#'Letecké práce'** znamená provoz letadla, při kterém se letadla používá pro zvláštní služby jako pro zemědělství, stavebnictví, snímkování, zeměměřičství leteckou reklamu, pozorování a hlídkování, pátrání a záchranu, atd.]

***'Aerodynamické součinitele'** znamená bezrozměrné součinitele pro aerodynamické síly a momenty.

***'Letoun'** znamená motorové letadlo s nepohyblivými křídly, těžší než vzduch, které je podporováno v letu dynamickými reakcemi vzduchu působícími na jeho křídla. (FAR Část 1, definice 'Letounu')

***'Nesený vzduchem'** znamená úplně podporovaný aerodynamickými silami (pouze v předpisu JAR-25).

[**'Součást letadla'** viz Součást, části, zařízení, výrobek] (1/97/1)

[**#'Letadlo'** znamená zařízení schopné vyvozovat síly nesoucí jej v atmosféře z reakcí vzduchu, které nejsou reakcemi vůči zemskému povrchu.

[**'Typ letadla'**, jak se používá se zřetelem k:

- a. vydávání průkazů způsobilosti a činností letových posádek, je definován v předpisu JAR-FCL;
- b. typové certifikaci letadla je definován v předpisu JAR-21;
- c. palubním průvodčím je definován v předpisu JAR-OPS; nebo
- d. osvědčujícímu personálu je definován v předpisu JAR-145.]

[**'Varianta letadla'** podle užití v souvislosti s vydáváním průkazů způsobilosti a činnostmi letové posádky, znamená letadlo téhož základního certifikovaného typu, které obsahuje modifikace, jež nemají za následek významné změny ve vlastnostech a/nebo letových charakteristikách

significant changes to equipment and/or procedures.]

nebo změny složení posádky, ale jež způsobují významné změny ve vybavení a/nebo postupech.]

***'Airframe'** means the fuselage, booms, nacelles, cowlings, fairings, aerofoil surfaces (including rotors but excluding propellers and rotating aerofoils of engines), and landing gear of an aircraft and their accessories and controls.

***'Drak (letadla)'** znamená trup, nosníky, gondoly, motorové kryty, aerodynamické plochy (zahrnující rotory, ale nezahrnující vrtule a oběžné lopatky motorů) a přistávací zařízení letadla a jejich příslušenství a ovládače .

***'Alternate airport'** means an airport at which an aircraft may land if a landing at the intended airport becomes inadvisable.

***'Náhradní letiště'** znamená letiště, na kterém letadlo může přistát, jestliže přistání na původně zamýšleném letišti se stane nevhodným.

['Appliances' see Component, Parts, Appliances, Product.] (1/97/1)

['Letadlové zařízení' viz Součást, části, letadlové zařízení, výrobek] (1/97/1)

'Applicant' means a person applying for approval of an aircraft or any part thereof.

'Žadatel' znamená osobu žádající schválení letadla nebo jakékoli jeho části.

['Approved by the Authority' means documented by the Authority as suitable for the purpose intended.]

['Schválené Úřadem' znamená potvrzené Úřadem, na základě dokumentace, jako vhodné pro zamýšlený účel.]

'Atmosphere, International Standard' means the atmosphere defined in ICAO Document 7488/2. For the purposes of JAR the following is acceptable:-

'Atmosféra, mezinárodní standardní' znamená atmosféru definovanou v dokumentu ICAO 7488/2. Pro účely předpisu JAR je vyhovující:-

a. The air is a perfect dry gas;

a. Vzduch je dokonalý suchý plyn;

b. The temperature at sea-level is 15°C;

b. Teplota při hladině moře je 15°C;

c. The pressure at sea-level is 1.013250 x 10⁵ Pa (29.92 in Hg) (1013.2 mbar);

c. Tlak při hladině moře je 1.013250 x 10⁵ Pa (29,92 in Hg) (1013,2 milibar);

d. The temperature gradient from sea-level to the altitude at which the temperature becomes -56.5°C is 3.25°C per 500 m (1.98°C/1000 ft);

d. Teplotní gradient od hladiny moře do výšky, v níž teplota dosáhne hodnoty -56,5°C, je 3,25°C/500m (1,98°C/1 000 ft);

e. The density at sea level ρ_0 , under the above conditions is 1.2250 kg/m³ (0.002378 slugs/ft³); for the density at altitudes up to 15 000 m (50 000 ft) see Table 1.

e. Hustota (měrná hmotnost) při hladině moře ρ_0 je za výše uvedených podmínek 1,2250 kg/m³ (0,002378 slugs/ft³); hodnoty hustoty do výšky až 15 000 m (50 000 ft) jsou uvedeny v Tabulce 1.

NOTE: ρ is the density appropriate to the altitude and ρ/ρ_0 the relative density is indicated by σ .

POZNÁMKA: ρ je hustota příslušná dané výšce a relativní hustota ρ/ρ_0 se označuje σ .

['Authority' means the competent body responsible for the safety regulation of Civil Aviation. (See IEM 1.1. Authority).]

['Úřad' znamená kompetentní orgán odpovědný za řízení bezpečnosti civilního letectví (Viz IEM 1.1. Úřad)]

['*Autorotation' means a rotorcraft flight condition in which the lifting rotor is driven entirely by action of the air when the rotorcraft is in motion.]

['*Autorotace' znamená letový stav rotorového letadla, při kterém je nosný rotor poháněn pouze účinkem vzduchu, když je rotorové letadlo v pohybu.]

Auxiliary Power Units:-

Definitions applicable to auxiliary power units:-

a. **'Accessory drives'** means any drive shaft or utility mounting pad, furnished as a part of the auxiliary power unit, that is used for the extraction of power to drive accessories, components, or controls essential to the operation of the auxiliary power unit or any of its associated systems.

Pomocné energetické jednotky:-

Definice týkající se pomocných energetických jednotek:-

a. **'Pohon příslušenství'** znamená jakýkoliv hnací hřídel nebo montážní úchyt pro pomocné zařízení, dodávané jako část pomocné energetické jednotky, která je používána pro odběr výkonu k pohonu příslušenství, částí nebo řízení, jež jsou podstatné pro činnost pomocné energetické jednotky nebo jakéhokoliv z jejích přidružených systémů.

- b. **'Auxiliary Power Unit (APU)'** means any gas turbine-powered unit delivering rotating shaft power, compressor air, or both which is not intended for direct propulsion of an aircraft.
- c. **'Blade'** means an energy transforming element of the compressor or turbine rotors whether integral or attached design.
- d. **'Compressor air'** means compressed air that is provided by the APU to do work whether it is extracted or bled from any point of the compressor section of the gas turbine engine or produced from a compressor driven by the APU.
- e. **'Containment'** means retention within the APU of all high energy rotor fragments resulting from the failure of a high energy rotor.
- f. **'Critical rotor stage'** means the compressor and turbine stages whose rotors have the smallest margin of safety under the conditions of speed and temperature shown in Appendix 1, paragraph 7.10 of JAR-APU.
- g. **'Demonstrate'** means to prove by physical test under the conditions specified in Appendix 1 of JAR-APU.
- h. **'Essential APU'** means an APU which produces bleed air and/or power to drive accessories necessary for the dispatch of the aircraft to maintain safe aircraft operation.
- i. **'High energy rotor'** means a rotating component or assembly which, when ruptured, will generate high kinetic energy fragments.
- j. **'Major part'** means a part of whose failure might adversely affect the operational integrity of the unit.
- k. **'Maximum allowable speed'** means the maximum rotor speed which the APU would experience under overload or transient conditions and is limited by installed safety devices.
- l. **'Maximum allowable temperature'** means the maximum exhaust gas temperature (EGT) or turbine inlet temperature (TIT) which the APU would experience during overload or transient conditions and is limited by installed safety devices.
- m. **'Minor part'** means a part which is not a major part.
- n. **'Non-essential APU'** means an APU which may be used on the aircraft as a matter of convenience, either on the ground or in flight, and may be shut down without jeopardising safe aircraft operations.
- o. **'Output provisions'** means any drive pad or compressed air output flange intended for aircraft use to extract usable shaft or pneumatic power from the APU.
- b. **'Pomocná energetická jednotka (APU)'** znamená jakoukoliv jednotku poháněnou plynovou turbínou, která dodává výkon na rotující hřídeli, vzduch z kompresoru nebo obojí, a jež není určena pro přímý pohon letadla.
- c. **'Lopatka'** znamená prvek rotoru kompresoru nebo turbíny, který je určen k přetváření energie, buď integrální nebo připevněný.
- d. **'Vzduch z kompresoru'** znamená stlačený vzduch, získaný APU k výkonu práce ať je odebírán nebo odpouštěn z jakéhokoli místa kompresorové části plynového turbínového motoru nebo získaný z kompresoru poháněného APU.
- e. **'Zachycení odtržených částí'** znamená zadržení, uvnitř APU, všech úlomků rotoru s vysokou energií, vzniklých v důsledku závady rotoru s vysokou energií.
- f. **'Kritický stupeň rotoru'** znamená stupeň kompresoru a turbíny, jejichž rotory mají nejmenší zálohu bezpečnosti při otáčkách a teplotách uvedených v Dodatku 1, odstavec 7.10 předpisu JAR-APU.
- g. **'Prokázat'** znamená prokázat zkouškou za podmínek specifikovaných v Dodatku 1 předpisu JAR-APU.
- h. **'Hlavní APU'** znamená APU, která dodává vzduch k odběru a/nebo výkon pro pohon příslušenství nezbytných pro odbavení letadla k udržení jeho bezpečného provozu.
- i. **'Rotor s vysokou energií'** znamená rotující součást nebo sestavu, při jejímž roztržení vzniknou úlomky o vysoké kinetické energii.
- j. **'Významná část'** znamená část, jejíž porucha by mohla nepříznivě ovlivnit provozní integritu jednotky.
- k. **'Maximální přípustné otáčky'** znamenají maximální otáčky rotoru, kterým by mohla být vystavena APU při přetížení nebo za přechodových stavů a které omezují vestavěné ochrany.
- l. **'Maximální přípustná teplota'** znamená maximální teplotu výstupních plynů (EGT) nebo teplotu na vstupu do turbíny (TIT), kterým by mohla být vystavena APU při přetížení nebo za přechodových stavů a které omezují vestavěné ochrany.
- m. **'Méně významná část'** znamená část, která není významnou částí.
- n. **'Vedlejší APU'** znamená APU, která může být s výhodou používána na letadle buď na zemi nebo za letu a může být vypnuta bez ohrožení bezpečného provozu letadla.
- o. **'Výstupní přípojná zařízení'** znamená jakýkoliv montážní úchyt pro pohon nebo přírubu vývodu stlačeného vzduchu určené pro použití na letadle s cílem získat využitelný výkon na hřídeli nebo výkon stlačeného vzduchu

z pomocné energetické jednotky.

p. **'Rated output'** means the approved shaft power or compressed air output or both, that is developed statically at standard sea-level atmospheric conditions for unrestricted periods of use.

p. **'Jmenovitý výkon'** znamená časově neomezený schválený výkon na hřídeli nebo schválený výkon stlačeného vzduchu nebo obojí, který je dosažen staticky za standardních atmosférických podmínek při hladině moře.

q. **'Rated temperature'** means the maximum turbine inlet or exhaust gas temperature at which the engine can operate at rated output and speed.

q. **'Jmenovitá teplota'** znamená maximální teplotu na vstupu do turbíny nebo maximální teplotu výstupních plynů, při nichž motor může být provozován při jmenovitém výkonu a otáčkách.

r. **'Rotor'** means a rotating component or assembly including blades with the exception of accessory drive shafts and gears.

r. **'Rotor'** znamená rotující součást nebo sestavu včetně lopatek s výjimkou pomocných hnacích hřídelí příslušenství a převodů.

s. **'Start'** means an acceleration from the initiation of operation or starter torque to a stabilised speed and temperature in the governed ranges without exceeding approved limits.

s. **'Spuštění'** znamená akceleraci od uvedení do činnosti nebo přivedení krouticího momentu spouštěče, do ustálených otáček a teploty v regulovaných rozsazích, bez překročení schválených omezení.

t. **'Substantiate'** means to prove by presentation of adequate evidence obtained by demonstration or analysis or both.

t. **'Opodstatnit'** znamená prokázat předložením přiměřených důkazů získaných předvedením nebo rozбором nebo obojím.

u. **'Type'** means all of a series of units each one of which was developed as an alternative configuration or refinement of the same basic unit.

u. **'Typové'** znamená všechny ze série jednotek, z nichž každá byla vyvinuta jako alternativní konfigurace nebo zlepšení téže základní jednotky.

[**'Auxiliary rotor'** means a rotor that principally serves to counteract the effect of the main rotor torque on a rotorcraft and/or to manoeuvre the rotorcraft about one or more of its three principle axes.]

[**'Pomocný rotor'** znamená rotor, který v zásadě slouží k vyrovnání účinku krouticího momentu hlavního rotoru na rotorovém letadle a/nebo k obrátům rotorového letadla kolem jedné nebo více z jeho tří hlavních os.]

'Beta Control' means a system whereby the propeller can be operated at blade angles directly selected by the air crew, or by other means, and normally used during the approach and ground handling.

'Beta řízení' znamená systém, pomocí něhož může být vrtule ovládána s úhly nastavení listů přímo volenými posádkou nebo jinými prostředky, a normálně používaný během přiblížení a ovládání na zemi.

'Boost Pressure' (piston engines) means the manifold pressure measured relative to standard sea-level atmospheric pressure.

'Plnicí tlak' (u pístových motorů) znamená tlak v sacím potrubí měřený vzhledem k standardnímu tlaku v úrovni hladiny moře.

***'Brake Horsepower'** means the power delivered at the propeller shaft (main drive or main output) of an aircraft engine.

***'Výkon na brzdě'** znamená výkon na hřídeli vrtule (hlavního pohonu nebo hlavního výstupu) leteckého motoru.

***'Calibrated airspeed'** means indicated airspeed of an aircraft, corrected for position and instrument error. Calibrated airspeed is equal to true airspeed in standard atmosphere at sea level.

***'Kalibrovaná rychlost letu'** znamená indikovanou rychlost letu letadla, opravenou o aerodynamickou a přístrojovou chybu. Kalibrovaná rychlost letu je rovna skutečné rychlosti letu ve standardní atmosféře při hladině moře.

[**'Category'** as used with respect to;

[**'Kategorie'** jak se používá se zřetelem k;

- a. licensing of flight crew, is defined in JAR-FCL;
- b. type certification of aircraft, is defined in JAR-21;
- c. certifying staff, is defined in JAR-145;
- d. aerodrome operating minima required in

- a. vydávání průkazů způsobilosti letové posádky, je definována v předpisu JAR-FCL;
- b. typové certifikaci letadla, je definována v předpisu JAR-21;
- c. osvědčujícímu personálu, je definována v předpisu JAR-145;
- d. letištním provozním minimům požadovaným v

JAR-OPS, is defined in JAR-OPS 1.430;

předpisu JAR-OPS, je definována v JAR-OPS 1.430;

e. all weather operations in accordance with JAR-AWO, is defined in JAR-AWO 201; or

e. provozu za každého počasí ve shodě s předpisem JAR-AWO, je definována v JAR-AWO 201; nebo

f. all weather operations in accordance with JAR-OPS, is defined in JAR-OPS 1.430.

f. provozu za každého počasí ve shodě s předpisem JAR-OPS; je definována v JAR-OPS 1.430.

Category A, with respect to rotorcraft, means a multi-engined rotorcraft designed with engine and system isolation features specified in JAR-27 / JAR-29 and capable of operations using take-off and landing data scheduled under a critical engine failure concept which assures adequate designated surface area and adequate performance capability for continued safe flight or safe rejected take-off in the event of engine failure.

Kategorie A, u rotorových letadel, znamená vícemotorové rotorové letadlo konstruované s vlastnostmi vzájemné nezávislosti motorů a systémů specifikovanými v předpisech JAR-27/JAR-29 a schopné letu s použitím údajů pro vzlet a přistání stanovených podle koncepce vysazení kritického motoru, která zajišťuje postačující určenou plochu na povrchu a postačující výkony pro pokračování v bezpečném letu nebo bezpečný přerušený vzlet v případě vysazení motoru.

Category B, with respect to rotorcraft, means a single-engine or multi-engine rotorcraft which does not meet Category A standards. Category B rotorcraft have no guaranteed capability to continue safe flight in the event of an engine failure, and unscheduled landing is assumed.]

Kategorie B, u rotorových letadel, znamená jednomotorové nebo vícemotorové rotorové letadlo, které nesplňuje normy Kategorie A. Rotorová letadla Kategorie B nemají zaručenou schopnost pokračovat v bezpečném letu v případě vysazení motoru a předpokládá se neplánované přistání.]

'Charge Cooling' (piston engines) means the percentage degree of charge cooling, quantitatively expressed as:-

'Chlazení nasávaného vzduchu' (pístové motory) znamená stupeň ochlazení nasávaného vzduchu v procentech, vyjádřený vzorcem:-

$$\left(\frac{t_2 - t_3}{t_2 - t_1} \right) \times 100$$

$$\left(\frac{t_2 - t_3}{t_2 - t_1} \right) \times 100$$

where

kde

t_1 is the temperature of the air entering the charge cooler coolant radiator in the power-plant,

t_1 je teplota vzduchu vstupujícího do chladiče chladičového média nasávaného vzduchu pohonné soustavy,

t_2 is the temperature of the charge without cooling, and

t_2 je teplota nasávaného vzduchu bez chlazení, a

t_3 is the temperature of the charge with cooling.

t_3 je teplota nasávaného vzduchu s chlazením.

['Civil Aircraft' means any aircraft on the civil register of a State, other than those which that State treats as being in the service of the State, either permanently or temporarily.](AMENDED BY ORANGE PAPER AMENDMENT 1/97/1)

['Civilní letadla' znamená jakákoliv letadla zapsaná v rejstříku civilních letadel státu kromě těch letadel, s nimiž tento stát zachází jako by byla v jeho službách buď trvale nebo přechodně.] (Amendment 1/97/1)

['Class'

['Třída'

a. As used with respect to aeroplanes means a group of single-pilot aeroplane types having similar handling and flight characteristics.

a. V souvislosti s letouny znamená skupinu typů jednopilotních letadel, které mají podobné ovládání a letové vlastnosti.

b. Reserved.

b. Vyhrazeno

c. Reserved.] (AMENDED BY ORANGE PAPER AMENDMENT 1/97/1)

c. Vyhrazeno.] (Amendment 1/97/1)

'Clearway' means, for turbine engine powered aeroplanes certificated after August 29, 1959, an area beyond the runway, not less than 152 m (500 ft) wide, centrally located about the extended centreline of the runway, and under the control of the airport authorities. The clearway is expressed in terms of a clearway plane, extending from the end of the runway with an upward slope not exceeding

'Předpolí' znamená pro letouny poháněné turbínovými motory certifikované po 29. srpnu 1959, plochu za dráhou nejméně 152 m (500 ft) širokou a symetrickou k prodloužené ose, dané dráhy, která je pod pravomocí letištních úřadů. Předpolí je definováno jako rovina rozprostírající se od konce dráhy s kladným sklonem nepřevyšujícím 1,25%, nad níž nevyčnívá žádný předmět

1.25%, above which no object or terrain protrudes. However, threshold lights may protrude above the plane if their height above the end of the runway is 0.66 m (26 ins) or less and if they are located to each side of the runway.

Climates, Standard

NOTE: This sub-paragraph defines three standard climates - Temperate, Tropical and Arctic - by stating the envelope conditions applicable to each. The conditions thus represented are acceptable as giving suitable design criteria for aeroplanes intended for operation in such regions. They are drawn up on the basis of conditions unlikely to be exceeded more often than on one day per year except that they do not cover the extremes of temperature occasionally reached in tropical deserts or in Siberia in winter.

The Temperate, Tropical and Arctic climates are defined by:-

a. The temperature envelopes enclosed by the appropriate maximum and minimum temperature lines of Fig. 1, from zero metres (feet) to the selected height (e.g. the temperatures appropriate to 0 - 10 000 m (0 - 30 000 ft)) in the standard Temperate climate are those within the envelope A, B, C, D, in Fig. 1;

b. Every point included in these envelopes being associated with a relative humidity range of 20% to 100%; except that in the conditions represented by the area E, F, G in Fig. 1 the relative humidities shall be assumed to vary from 100% maximum and 20% minimum respectively at the line EF to the value appropriate to the height at the line GF. The value of relative humidity on the line GF shall be taken to vary linearly from 100% maximum and 20% minimum at F to some lower values at G (given here as 10% maximum and 2% minimum);

c. Every point included in these envelopes being associated with the International standard pressure (ICAO) appropriate to the height, as shown in Table 1;

d. Every point included in these envelopes being associated with the density corresponding to the temperature, pressure and humidity; extreme values are given in Table 1.

These conditions do not cover variation of pressure from the International standard. This shall be allowed for by assuming a variation of pressure 5% above and below the International standard pressure (ICAO) associated with the International standard temperature (ICAO). (see IEM 1.1. Climates, Standard.)

['Commander' as used with respect to aircraft operations, is defined in JAR-OPS.](AMENDED BY ORANGE PAPER AMENDMENT 1/97/1)

['Commercial Air Transportation' means the transportation by air of passengers, cargo or mail for remuneration or hire. (see IEM 1.1. Commercial Air Transportation).]

['Co-pilot' means a pilot serving in any piloting capacity other than as pilot-in-command or commander, but excluding a pilot who is on board the aircraft for the sole purpose of receiving flight instruction for a licence or

nebo terén. Světla prahové světelné příčky však smějí vyčnívat nad rovinu předpolí, je-li jejich výška nad koncem dráhy 0,66 m (26 palců) nebo méně a jsou-li umístěna na obou stranách dráhy.

Standardní klimatická pásma

POZNÁMKA: Tento pododstavec definuje tři standardní klimatická pásma - mírné, tropické a arktické - stanovením okrajových podmínek použitelných pro každé z nich. Takto stanovené podmínky jsou přijatelné v tom smyslu, že poskytují vhodná kritéria pro návrh letounů, určených k provozu v takových oblastech. Jsou sestaveny na základě podmínek, které pravděpodobně nebudou překročeny častěji než v jednom dni v roce s výjimkou, že nezahrnují extrémní teploty dosahované příležitostně v tropických pouštích nebo na Sibiři v zimě.

Mírné, tropické a arktické pásmo je definováno takto:-

a. Obálkami teplot ohraničenými příslušnými čarami maximálních a minimálních teplot na Obrázku 1 od nulové výšky do zvolené výšky v metrech (ft) (např. teploty odpovídající rozsahu výšek od 0 - 10 000 m (0 - 30 000 ft) ve standardním mírném teplotním pásmu jsou teploty ležící v obálce A, B, C, D Obrázku 1);

b. Každému bodu ležícímu v těchto obálkách odpovídá rozsah relativní vlhkosti; vyjma že za podmínek představovaných plochou EFG se musí předpokládat, že relativní vlhkosti se mění z maxima 100%, resp. z minima 20% na čáře EF na hodnotu odpovídající dané výšce na čáře GF. Hodnota relativní vlhkosti na čáře GF musí být pokládána za lineárně se měnící z maxima 100% a minima 20% v bodě F na nižší hodnoty v bodě G (zde udané jako maximum 10% a minimum 2%).

c. Každému bodu ležícímu v těchto obálkách odpovídá tlak podle Mezinárodní standardní atmosféry (ICAO) příslušející dané výšce, podle Tabulky 1;

d. Každému bodu ležícímu v těchto obálkách přísluší hustota vzduchu, odpovídající teplotě, tlaku a vlhkosti (vzduchu); krajní hodnoty jsou uvedeny v Tabulce 1.

Tyto podmínky nepokrývají odchylky tlaku vzduchu od standardních hodnot. Takové odchylky se musí vzít v úvahu tím způsobem, že se předpokládá odchylka tlaku odpovídající $\pm 5\%$ tlaku podle Mezinárodní standardní atmosféry (ICAO) příslušející Mezinárodní standardní teplotě (ICAO). (viz IEM 1.1. Standardní klimatické podmínky.)

['Velitel' v souvislosti s provozem letadel je definován v JAR-OPS.] (Amendment 1/97/1)

['Obchodní letecká doprava' znamená leteckou dopravu cestujících, nákladu nebo pošty za náhradu nebo náhradu nájmu. (viz IEM 1.1. Obchodní letecká doprava).]

['Druhý pilot' znamená pilota v jakékoliv pilotní funkci kromě velícího pilota nebo velitele, s výjimkou pilota, který je na palubě letadla za jediným účelem účasti na letovém výcviku k získání průkazu způsobilosti nebo kvalifikace.]

rating.](AMENDED BY ORANGE PAPER (Amendment 1/97/1)
AMENDMENT 1/97/1)

['**Component, Parts, Appliances, Product**' have, when used in a JAR, the same meaning as specified in either the JAA Arrangements or the Council Regulation (EEC) No. 3922/91, except when defined in any other way, either in this JAR, or in an individual JAR, or unless the contrary is otherwise indicated.

When used with respect to:

- a. maintenance, **Aircraft Component** is defined in JAR 145.5, and is valid for all maintenance JARs (e.g. JAR-66, JAR-147 etc.);
- b. certification, **Product** is defined in JAR [21.2](#), and is valid for all airworthiness JARs (e.g. JAR-25, JAR-23, etc.); and
- c. certification, **Parts and Appliances** is defined in JAR [21.2](#), and is valid for all airworthiness JARs (e.g. JAR-25, JAR-23 etc.).] (AMENDED BY ORANGE PAPER AMENDMENT 1/97/1)

['**Součást, části, letadlové zařízení, výrobek**' jsou-li použity v předpisu JAR, mají význam shodný s významem specifikovaným buď v Dohodě JAA nebo v Nařízení rady (EEC) č. 3922/91, vyjma případu, že jsou definovány jinak buď v tomto nebo v jiném předpisu JAR nebo pokud je uveden opak.

V souvislosti s:

- a. údržbou, je **Letadlový celek** definován v JAR 145.5 a platí pro všechny předpisy JAR pro údržbu (např. JAR-66, JAR-147 atd.)
- b. certifikací, je **Výrobek** definován v JAR-21.2 a platí pro všechny předpisy letové způsobilosti JAR (např. JAR-25, JAR-23 atd.)
- c. certifikací, jsou **Letadlové části a zařízení** definovány v JAR-21.2 a platí pro všechny předpisy letové způsobilosti JAR (např. JAR-25, JAR-23 atd.)] (Amendment 1/97/1)

'**Continuous Maximum Icing**' (see 'Icing Atmospheric Conditions')

*'**Crewmember**' means a person assigned to perform duty in an aircraft during flight time.

'**Critical Altitude**' (piston engines) means the maximum attitude at which, in standard atmosphere, it is possible to maintain, at a specified rotational speed without ram, a specified power or a specified manifold pressure. Unless otherwise stated, the critical altitude is the maximum altitude at which it is possible to maintain, without ram, at the maximum continuous rotational speed, one of the following:-

- a. The maximum continuous power, in the case of engines for which this power rating is the same at sea level and at the rated altitude.
- b. The maximum continuous rated manifold pressure, in the case of engines the maximum continuous power of which, is governed by a constant manifold pressure.

*'**Critical Engine**' means the engine whose failure would most adversely affect the performance or handling qualities of an aircraft.

'**Critical Part.**' Where the failure analysis shows that a part must achieve and maintain a particularly high level of integrity if Hazardous Effects are not to occur at a rate in excess of Extremely Remote then such a part shall be identified as a Critical Part.

'**Decision Height**', with respect to the operation of aircraft, means the wheel height above the runway elevation by which a go-around must be initiated unless adequate visual reference has been established and the aircraft position and

'**Maximální trvalá námraza**' (viz 'Atmosférické podmínky námrazy')

*'**Člen posádky**' znamená osobu určenou k výkonu služby v letadle po dobu letu.

'**Kritická výška**' (pístové motory) znamená maximální výšku, v níž je možné ve standardní atmosféře udržet při specifikovaných otáčkách bez účinku náporového tlaku, specifikovaný výkon nebo specifikovaný plnicí tlak. Pokud není stanoveno jinak, je kritická výška rovna maximální výšce, v níž je možno udržet bez účinků náporového tlaku při maximálních trvalých otáčkách jeden z následujících parametrů:-

- a. Maximální trvalý výkon u motorů, u nichž je tento výkon stejný při hladině moře a v typové (nominální) výšce.
- b. Maximální trvalý jmenovitý plnicí tlak u motorů, u nichž je maximální trvalý výkon ovládán konstantním plnicím tlakem.

*'**Kritický motor**' znamená motor, jehož vysazení by nejnepríznivěji ovlivnilo výkony nebo vlastnosti letadla.

'**Kritická část.**' Ukáže-li rozbor poruch, že část musí dosáhnout a udržet si zvláště vysokou úroveň integrity, nemají-li se nebezpečné účinky vyskytovat s četností větší než extrémně malou, musí být taková část označena jako kritická.

'**Výška rozhodnutí**' znamená v provozu letadel výšku kol (podvozku) nad nadmořskou výškou dráhy, v níž musí být zahájen postup nezdařeného přiblížení, pokud nebylo dosaženo vyhovující vizuální orientace a poloha letadla a

approach path have been visually assessed as satisfactory to continue the approach and landing in safety.

dráha letu při přiblížení nebyly vizuálně zhodnoceny jako vyhovující pro bezpečné pokračování v přiblížení a pro bezpečné přistání.

POZNÁMKA ZPRACOVATELŮ: Výškou se rozumí výška měřená radiovýškoměrem (viz JAR-OPS 1.140).

'Detent' means a mechanical arrangement which indicates, by feel, a given position of an operating control. Once the operating control is placed in this position the detent will hold the lever there and an additional-to-normal force will be required to move the operating control away from the position. (Applicable to JAR-25 only.)

'Překonatelná zarážka' znamená mechanické zařízení, které udává hmatovým vjemem danou polohu ovladače. Jakmile je ovladač posunut do této polohy, překonatelná zarážka jej bude v této poloze držet a k posunu ovladače z této polohy bude zapotřebí síla větší než obvyklá. (Vztahuje se pouze k předpisu JAR-25.)

'Engine' means an engine used or intended to be used for aircraft propulsion. It consists of at least those components and equipment necessary for the functioning and control, but excludes the propeller.

'Motor' znamená motor použitý nebo zamýšlený k použití pro pohon letadla. Skládá se přinejmenším ze součástí a vybavení nutných pro jeho funkci a řízení, ale nezahrnuje vrtuli.

'Engine Dry Weight' means the weight of an engine as type certificated or a weight which is clearly derived from this by specified additions or omissions.

'Suchá hmotnost motoru' znamená hmotnost motoru ve stavu odpovídajícím jeho typovému osvědčení nebo hmotnost, která je z ní jednoznačně odvozena specifikovaným přidáním nebo odebráním částí.

[**'Engine Type'** means engines which are similar in design (See JAR-21).]

[**'Typ motoru'** znamená motory konstrukčně podobné (viz předpis JAR-21).]

***'Equivalent airspeed'** means the calibrated airspeed of an aircraft corrected for adiabatic compressible flow for the particular altitude. Equivalent airspeed is equal to calibrated airspeed in standard atmosphere at sea level.

***'Ekvivalentní rychlost letu'** je kalibrovaná rychlost letu letadla opravená o vliv adiabatické stlačitelnosti vzduchu pro příslušnou výšku letu. Ekvivalentní rychlost letu je rovna kalibrované rychlosti letu ve standardní atmosféře při hladině moře.

'Exhaust Gas Temperature' (turbine engines) means the average temperature of the exhaust gas stream obtained in an approved manner.

'Teplota výstupních plynů' (turbínové motory) znamená průměrnou teplotu proudu výstupních plynů stanovenou schváleným způsobem.

[**'External load'** means a load that is carried, towed or extends, outside the aircraft fuselage.]

[**'Vnější náklad'** znamená náklad, který je nesen, vlečen nebo vyčnívá ven z trupu letadla.]

[***'External load attaching means'** means the structural components used to attach an external load to an aircraft, including external-load containers, the backup structure at the attachment points, and any quick-release device used to jettison the external load.]

[***'Přípevňovací prostředky vnějšího nákladu'** znamenají konstrukční součásti používané k připevnění vnějšího nákladu k letadlu, včetně vnějších nákladních kontejnerů, zesílenou konstrukci u přípevňovacích bodů a všechna zařízení pro rychlé uvolnění používaná k odhození vnějšího nákladu.]

'False Start' (turbine engines) means an attempt to start in which the engine fails to light up.

'Nezdařené spouštění' (turbínové motory) znamená pokus spustit motor, při němž selže zapálení směsi.

NOTE: The handling of the engine is assumed to be in accordance with the instructions laid down by the engine manufacturer to be followed in these circumstances.

POZNÁMKA: Předpokládá se, že obsluha motoru probíhá v souladu s instrukcemi, které byly vypracovány výrobcem motoru pro postup za těchto okolností.

'Feathered Pitch' means the pitch setting, specified in the appropriate propeller manual, which in flight with the engine stopped, gives approximately the minimum drag, and corresponds with a windmilling torque of approximately zero.

'Praporová poloha' znamená nastavení listů vrtule specifikované v příslušné příručce pro vrtuli, které za letu se zastaveným motorem způsobuje přibližně minimální odpor a odpovídá přibližně nulovému krouticímu momentu volně se protáčející vrtule.

[**'Final take-off speed'** means the speed of the aeroplane that exists at the end of the take-off path in the en-route configuration with one engine inoperative.]

[**'Konečná rychlost vzletu'** znamená rychlost letu letounu s jedním nepracujícím motorem v cestovní konfiguraci na konci dráhy vzletu.]

[**'Fireproof'** With respect to materials, components and equipment, means the capability to withstand the application of heat by a flame, for a period of 15 minutes

[**'Žárupevný'** U materiálů, součástí a vybavení znamená schopnost odolávat teplu přiváděnému plamenem po dobu 15 minut bez jakékoliv poruchy nebezpečné pro letadlo.

without any failure that would create a hazard to the aircraft. The flame will have the following characteristics:-

Temperature	1100°C ± 80°C
Heat Flux Density	116 KW/m ² ± 10 KW/m ²

NOTE: For materials this is considered to be equivalent to the capability of withstanding a fire at least as well as steel or titanium in dimensions appropriate for the purposes for which they are used.]

[**'Fire-resistant'** With respect to materials, components and equipment, means the capability to withstand the application of heat by a flame, as defined for 'Fireproof', for a period of 5 minutes without any failure that would create a hazard to the aircraft.

NOTE: For materials this may be considered to be equivalent to the capability of withstanding a fire at least as well as aluminium alloy in dimensions appropriate for the purposes for which they are used.] (Amendment 1/97/1)

'First aid oxygen' means the additional oxygen provided for the use of passengers, who do not satisfactorily recover following subjection to excessive cabin altitudes, during which they had been provided with supplemental oxygen.

'Fixed Pitch Propeller' means a propeller, the pitch of which cannot be changed, except by processes constituting a workshop operation.

'Flame resistant' means not susceptible to combustion to the point of propagating a flame, beyond safe limits, after the ignition source is removed.

'Flammable' with respect to a fluid or gas, means susceptible to igniting readily or exploding.

'Flap extended speed' means the highest speed permissible with wing-flaps in a prescribed extended position.

'Flash resistant' means not susceptible to burning violently when ignited.

***'Flight crewmember'** means a pilot, flight engineer, or flight navigator assigned to duty in an aircraft during flight time.

[**'Flight Time'** as used with respect to;

- licensing of flight crew, is defined in JAR-FCL;
- aircraft operations, is defined in JAR-OPS;
- type certification of aircraft, is defined in JAR-21;
- maintenance, is defined in JAR-OPS Subpart M.]

Plamen má následující charakteristiky:-

Teplota	1100°C ± 80°C
Hustota tepelného toku	116 KW/m ² ± 10 KW/m ²

POZNÁMKA: U materiálů jsou tyto charakteristiky považovány za ekvivalentní schopnosti odolat ohni alespoň tak dobře jako ocel nebo titan o rozměrech přiměřených účelům, pro které jsou použity.]

[**'Žáruvzdorný'** U materiálů, součástí a vybavení znamená schopnost odolávat teple přiváděnému plamenem, definovaným v hesle "žárupevný", po dobu 5 minut bez jakékoliv poruchy nebezpečné pro letadlo.

POZNÁMKA: U materiálů jsou tyto charakteristiky považovány za ekvivalentní schopnosti odolat ohni alespoň tak dobře jako hliníková slitina o rozměrech přiměřených účelům, pro které jsou použity.] (Amendment 1/97/1)

'Kyslík pro první pomoc' znamená další kyslík zajištěný pro použití cestujícím, kteří se dostatečně nezotavili poté, co byli vystaveni účinku nadměrných kabinových výšek, během jejichž trvání jim byla poskytována doplňková dodávka kyslíku.

'Vrtule s pevným nastavením listů' znamená vrtuli, u které nelze změnit nastavení listů jinak, než dílenskými postupy.

'Odolný vůči plameni' znamená nenáchylný k hoření příslušnému šíření plamene za bezpečné meze po odstranění zdroje zapálení.

'Žápalný' u kapalin nebo plynů znamená náchylný k rychlému zapálení nebo výbuchu.

'Maximální přípustná rychlost letu s vysunutými vztlačovými klapkami' znamená nejvyšší přípustnou rychlost letu se vztlačovými klapkami vysunutými do předepsané polohy.

'Odolný vůči vzplanutí' znamená nenáchylný k prudkému hoření po zapálení.

***'Člen letové posádky'** znamená pilota, palubního technika nebo navigátora, určené do služby v letadle během doby letu.

[**'Doba letu'** jak se používá se zřetelem k:

- vydávání průkazů způsobilosti letové posádky, je definována v předpisu JAR-FCL;
- druhům provozu letadla, je definována v předpisu JAR-OPS;
- typové certifikaci letadla, je definována v předpisu JAR-21;
- údržbě, je definována v hlavě M předpisu JAR-OPS.]

'Ground Idling Conditions' (turbine engines) means the conditions of minimum rotational speed associated with zero forward speed and the maximum exhaust gas temperature at this speed.

[**'Gyroplane'** means a rotorcraft the rotors of which are not engine driven except for initial starting, but are made to rotate by action of the air when the rotorcraft is moving, and the means of propulsion of which, consisting usually of conventional propellers, is independent of the rotor system.]

'Harness' means the equipment, consisting of two shoulder straps and a lap belt, which is provided to restrain a member of the flight crew against inertia loads occurring in emergency conditions.

[**'*Helicopter'** means a rotorcraft that, for its horizontal motion, depends principally on its engine-driven rotors.]

[**'*Helipoint'** means an area of land, water, or structure used or intended to be used for the landing and take-off of helicopters.]

'Icing Atmospheric Conditions.' The definitions of atmospheric conditions are given in this sub-paragraph and Figures 2 to 7:-

a. **'Continuous Maximum Icing.'** The maximum continuous intensity of atmospheric icing conditions (continuous maximum icing) is defined by the variables of the cloud liquid water content, the mean effective diameter of the cloud droplets, the ambient air temperature, and the inter-relationship of these three variables as shown in Fig. 2. The limiting icing envelope in terms of altitude and temperature is given in Fig. 3. The inter-relationship of cloud liquid water content with droplet diameter and altitude is determined from Fig. 2 and Fig. 3. The cloud liquid water content for continuous maximum icing conditions of a horizontal extent, other than 17.4 n miles, is determined by the value of liquid water content of Fig. 2, multiplied by the appropriate factor from Fig. 4.

b. **'Intermittent Maximum Icing.'** The intermittent maximum intensity of atmospheric icing conditions (intermittent maximum icing) is defined by the variables of the cloud liquid water content, the mean effective diameter of the cloud droplets, the ambient air temperature, and the inter-relationship of these three variables as shown in Fig. 5. The limiting icing envelope in terms of altitude and temperature is given in Fig. 6. The inter-relationship of cloud liquid water content with droplet diameter and altitude is determined from Fig. 5 and Fig. 6. The cloud liquid water content for intermittent maximum icing conditions of a horizontal extent, other than 2.6 n miles, is determined by the value of cloud liquid water content of Fig. 5 multiplied by the appropriate factor in Fig. 7.

'*IFR conditions' means weather conditions below the minimum for flight under visual flight rules.

'Podmínky pozemního volnoběhu' (turbínové motory) znamená podmínky minimálních otáček příslušejících nulové dopředné rychlosti a maximální teplotě výstupních plynů při těchto otáčkách.

[**'Vírník'** znamená rotorové letadlo, jehož rotory nejsou poháněny motorem s výjimkou počátečního roztáčení, ale jsou uváděny do rotace účinkem vzduchu při pohybu rotorového letadla, a jehož pohonná soustava zahrnuje zpravidla běžné vrtule a je nezávislá na rotorové soustavě.]

'Vícebodové bezpečnostní pásy' znamená vybavení, které se skládá ze dvou ramenních popruhů a příčného bezpečnostního pásu a které zadrží člena letové posádky při působení setrvačných sil vznikajících za nouzových podmínek.

[**'Vrtulník'** znamená rotorové letadlo, jehož horizontální pohyb závisí v zásadě na rotoru (rotorech), poháněném (poháněných) motorem (motory).]

[**'*Helipoint'** znamená plochu na zemi, vodě nebo stavbě používanou nebo určenou k použití pro přistání a vzlet vrtulníků.]

'Atmosférické podmínky námrazy.' Definice atmosférických podmínek jsou uvedeny v tomto pododstavci a v Obrázcích 2 až 7:-

a. **'Trvalá maximální námraza.'** Maximální trvalá intenzita atmosférických podmínek tvoření námrazy (trvalá maximální námraza) je definována proměnnými vodního obsahu oblaku, středního efektivního průměru oblačných kapek, teploty okolního vzduchu a vzájemným vztahem těchto tří proměnných znázorněným v Obrázku 2. Okrajové podmínky tvoření námrazy v závislosti na výšce a teplotě jsou znázorněny na Obrázku 3. Vzájemný vztah vodního obsahu oblaku s průměrem kapek a výškou se určí z Obrázků 2 a 3. Vodní obsah oblaku s horizontálním rozsahem jiným než 17,4 námořních mil pro podmínky trvalé maximální námrazy se určí z hodnoty vodního obsahu oblaku na Obrázku 2 vynásobené příslušným součinitelem z Obrázku 4.

b. **'Občasná maximální námraza.'** Občasná maximální intenzita atmosférických podmínek tvoření námrazy (občasná maximální námraza) je definována proměnnými vodního obsahu oblaku, středního efektivního průměru oblačných kapek, teploty okolního vzduchu a vzájemným vztahem těchto tří proměnných znázorněným na Obrázku 5. Okrajové podmínky tvoření námrazy v závislosti na výšce a teplotě jsou znázorněny na Obrázku 6. Vzájemný vztah vodního obsahu oblaku s průměrem kapek a výškou se určí z Obrázků 5 a 6. Vodní obsah oblaku s horizontálním rozsahem jiným než 2,6 námořních mil pro podmínky občasná maximální námrazy se určí z hodnoty vodního obsahu oblaku z Obrázku 5 násobené příslušným součinitelem z Obrázku 7.

'*Podmínky IFR (Podmínky letu podle přístrojů)' znamenají meteorologické podmínky pod minimem pro let prováděný podle pravidel letu za viditelnosti.

***'Indicated airspeed'** means the speed of an aircraft as shown on its pitot static airspeed indicator calibrated to reflect standard atmosphere adiabatic compressible flow at sea level uncorrected for airspeed system errors.

***'Instrument'** means a device using an internal mechanism to show visually or aurally the attitude, altitude, or operation of an aircraft or aircraft part. It includes electronic devices for automatically controlling an aircraft in flight.

'Intermittent Maximum Icing' (see 'Icing Atmospheric Conditions')

***'Landing gear extended speed'** means the maximum speed at which an aircraft can be safely flown with the landing gear extended.

***'Landing gear operating speed'** means the maximum speed at which the landing gear can be safely extended or retracted.

[**'Large aeroplane'** means an aeroplane of more than 5 700 kg (12,500 pounds) maximum certificated take-off weight. The category 'Large Aeroplane' does not include the commuter aeroplane category (For commuter aeroplane category, see JAR 23.1 and JAR 23.3).]

***'Load factor'** means the ratio of a specified load to the total weight of the aircraft. The specified load is expressed in terms of any of the following: aerodynamic forces, inertia forces, or ground or water reactions.

***'Mach number'** means the ratio of true air speed to the speed of sound.

[**'Main rotor(s)'** means the rotor or rotors that supply the principal lift to a rotorcraft.]

[**'Maintenance'** means any one or combination of overhaul, repair, inspection, replacement, modification or defect rectification of an aircraft/aircraft component.]

'Manifold Pressure' piston engines means the absolute static pressure measured at the appropriate point in the induction system, usually in inches or millimetres of mercury.

'Maximum Engine Overspeed' (20 second-piston engines) means the maximum engine rotational speed, inadvertent occurrence of which for periods of up to 20 seconds, has been agreed not to require rejection of the engine from service or maintenance action (other than to correct the cause).

'Maximum Engine Overspeed(s)' (20 second-turbine engines) means the maximum rotational speed of each mechanically independent main rotating system of an engine, inadvertent occurrence of which for periods of up to 20 seconds, has been agreed not to require rejection of the engine from service or maintenance action (other than

***'Indikovaná rychlost letu'** znamená rychlost letadla udávanou jeho rychloměrem připojeným na snímače celkového a statického tlaku, jehož stupnice je kalibrována s opravou vlivu adiabatické stlačitelnosti vzduchu ve standardní atmosféře při hladině moře, a není opravena o chyby rychloměrného systému.

***'Přístroj'** znamená zařízení využívající vnitřní mechanismus k vizuálnímu nebo zvukovému údaji letové polohy, výšky nebo činnosti letadla nebo části letadla. Zahrnuje elektronická zařízení automatického řízení letadla za letu.

'Občasná maximální námraza' (viz 'Atmosférické podmínky tvoření námrazy'.)

***'Maximální přípustná rychlost letu s vysunutým přístávacím zařízením'** znamená maximální rychlost, při které může letadlo bezpečně letět s vysunutým přístávacím zařízením.

***'Maximální přípustná rychlost letu pro ovládání přístávacího zařízení'** znamená maximální rychlost, při které může být přístávací zařízení bezpečně vysunuto nebo zasunuto.

[**'Velký letoun'** znamená letoun, jehož maximální schválená vzletová hmotnost je větší než 5 700 kg (12 500 liber). Kategorie "velký letoun" nezahrnuje kategorii letounu pro sběrnou dopravu (Kategorie letounu pro sběrnou dopravu je definována v JAR 23.1 a JAR 23.3).]

***'Násobek zatížení'** znamená poměr určitého zatížení k celkové tíze letadla. Zatížení je vyjádřeno aerodynamickými silami, setrvačnými silami, respektive reakcemi země nebo vody.

***'Machovo číslo'** znamená poměr skutečné rychlosti letu k rychlosti zvuku.

[**'Hlavní rotor(y)'** znamená rotor nebo rotory, který (které) vyvozují podstatnou část vztlaku rotorového letadla.]

[**'Údržba'** znamená provádění generální opravy, opravy, prohlídky, výměny, modifikace nebo odstranění závady letadla /letadlového celku.]

'Plnicí tlak' (pístové motory) znamená absolutní statický tlak snímáný ve vhodném místě sacího systému, měřený zpravidla v palcích nebo milimetrech rtuťového sloupce.

'Maximální překročení otáček motoru' (20ti sekundové, pístové motory) znamená maximální otáčky motoru, jejichž neúmyslný výskyt v trvání do 20 sekund byl schválen jako nevyžadující vyřazení motoru z provozu nebo údržbu (jinou než odstranění příčiny tohoto překročení).

'Maximální překročení otáček motoru' (20ti sekundové, turbínové motory) znamená maximální otáčky každé mechanicky nezávislé hlavní rotující soustavy motoru, jejichž neúmyslný výskyt v trvání do 20 sekund byl schválen jako nevyžadující vyřazení motoru z provozu nebo

to correct the cause).

NOTE: For each main rotating system this speed is normally not less than the maximum transient rpm in non-fault conditions.

'Maximum Engine Over-torque' (20 second-applicable only to turbo-propeller and turbo-shaft engines incorporating free power-turbines) means the maximum torque of the free power-turbine, inadvertent occurrence of which for periods of up to 20 seconds, has been agreed not to require rejection of the engine from service or maintenance action (other than to correct the cause).

'Maximum Power-turbine Overspeed' (20 second-applicable only to free power-turbine engines for helicopters) means the maximum rotational speed of the free power-turbine, inadvertent occurrence of which for periods of up to 20 seconds, has been agreed not to require rejection of the engine from service or maintenance action (other than to correct the cause).

'Maximum Exhaust Gas Overtemperature' (20 second-turbine engines) means the maximum engine exhaust gas temperature, inadvertent use of which for periods of up to 20 seconds, has been agreed not to require rejection of the engine from service or maintenance action (other than to correct the cause).

NOTE: This is not to be confused with maximum temperatures established for use during starting operations.

'Maximum Power-turbine Speed for Autorotation' (applicable only to free power-turbine engines for helicopters) means the maximum rotational speed of the power-turbine permitted during autorotation for periods of unrestricted duration.

'Maximum Governed Rotational Speed' (variable pitch (governing) propellers) means the maximum rotational speed as determined by the setting of the propeller governor or control mechanism.

'Maximum Permissible Rotational Speed' (fixed, adjustable or variable (non-governing) pitch propellers) means the maximum propeller rotational speed permitted in normal or likely emergency operation.

'Maximum Propeller Overspeed' (20 second) means the maximum propeller rotational speed, inadvertent occurrence of which for periods of up to 20 seconds, has been agreed not to require rejection of the propeller from service or maintenance action (other than to correct the cause).

['Microlight' is an aeroplane having no more than two seats, V_{SO} not exceeding 35 knots (65 KM/h) CAS, and a maximum take-off mass of no more than:-

- 300 kg for a landplane, single seater; or
- 450 kg for a landplane, two-seater; or
- 330 kg for an amphibian or floatplane, single seater; or
- 495 kg for an amphibian or floatplane, two-seater,

údržbu (jinou než odstranění příčiny tohoto překročení).

POZNÁMKA: Pro každou hlavní rotující soustavu tyto otáčky nejsou obvykle nižší než maximální otáčky při přechodových režimech v bezzávadovém stavu.

'Maximální překročení krouticího momentu motoru' (20ti sekundové, pouze turbovrtulové nebo turbohřídelové motory s volnými hnacími turbínami) znamená maximální krouticí moment volné hnací turbíny, jehož neúmyslný výskyt v trvání do 20 sekund byl schválen jako nevyžadující vyřazení motoru z provozu nebo údržbu (jinou než odstranění příčiny tohoto překročení).

'Maximální překročení otáček hnací turbíny' (20ti sekundové, pouze motory s volnou hnací turbínou pro vrtulníky) znamená maximální otáčky volné hnací turbíny, jejichž neúmyslný výskyt v trvání do 20 sekund byl schválen jako nevyžadující vyřazení motoru z provozu nebo údržbu (jinou než odstranění příčiny tohoto překročení).

'Maximální překročení teploty výstupních plynů' (20ti sekundové, turbínové motory) znamená maximální teplotu výstupních plynů, jejíž neúmyslné použití v trvání do 20 sekund bylo schváleno jako nevyžadující vyřazení motoru z provozu nebo údržbu (jinou než odstranění příčiny tohoto překročení).

POZNÁMKA: Tento termín nesmí být zaměňován s maximální teplotou (výstupních plynů) stanovenou pro spouštění motoru.

'Maximální otáčky hnací turbíny při autorotaci' (pouze motory s volnou hnací turbínou pro vrtulníky) znamená maximální časově neomezené otáčky hnací turbíny povolené během autorotace.

'Maximální regulované otáčky' (stavitelné, regulátorem ovládané vrtule) znamená maximální otáčky určené nastavením regulátoru otáček vrtule nebo ovládacího mechanismu.

'Maximální přípustné otáčky' (vrtule s pevným nastavením listů, na zemi stavitelné nebo stavitelné (nikoliv regulátorem)) znamená maximální otáčky vrtule povolené v normálním nebo pravděpodobném nouzovém provozu.

'Maximální překročení otáček vrtule' (20ti sekundové) znamená maximální otáčky vrtule, jejichž neúmyslný výskyt v trvání do 20 sekund byl schválen jako nevyžadující vyřazení vrtule z provozu nebo údržbu (jinou než odstranění příčiny tohoto překročení).

['Microlight' je letoun s nejvýše dvěma sedadly, V_{SO} ne vyšší než 35 kts (65 km/h) CAS a maximální vzletovou hmotností nejvýše:

- 300 kg pro pozemní jednomístný letoun; nebo
- 450 kg pro pozemní dvomístný letoun; nebo
- 330 kg pro obojživelný nebo plovákový jednomístný letoun; nebo
- 495 kg pro obojživelný nebo plovákový dvomístný

provided that a microlight capable of operating as both a floatplane and a landplane falls below both MTOM limits, as appropriate.

letoun s tím, že microlight schopný provozu jako jak plovákový, tak pozemní letoun spadá popřípadě pod obě meze maximální vzletové hmotnosti.

Note: Foot-launched aircraft are excluded from this definition.] (Amended by Orange Paper Amendment [1/99/1](#))

Poznámka: Letadla vzlétající rozběhem pilota jsou z této definice vyloučena.] (Amendment [1/99/1](#)).

Poznámka k českému vydání: Uvedená definice odpovídá ultralehkému letadlu podle platných předpisů ČR.

'Minimum Drainage Period After a False Start' (turbine engines) means the minimum period necessary to allow surplus fuel to drain from the engine prior to making a further attempt to start the engine. The period is measured from the time at which the starter is switched off and/or the engine fuel cock is closed during a false start.

'Minimální doba drenáže po nezdařeném spouštění' (turbínové motory) znamená minimální dobu potřebnou k odpuštění přebytečného paliva z motoru před dalším pokusem o spuštění motoru. Doba se měří od okamžiku vypnutí spouštěče a/nebo uzavření palivového kohoutu motoru během nezdařeného spouštění.

'Minimum Governed Rotational Speed' (variable pitch (governing) propellers) means the minimum rotational speed as determined by the setting of the propeller governor or control mechanism.

'Minimální regulované otáčky' (stavitelné, regulátorem ovládané vrtule) znamená minimální otáčky určené nastavením regulátoru vrtule nebo ovládacího mechanismu.

'Minimum Take-off Crankshaft Rotational Speed' (piston engines) means the minimum crankshaft rotational speed permissible for use with the maximum take-off manifold pressure.

'Minimální otáčky klikového hřídele při vzletu' (pístové motory) znamená minimální otáčky klikového hřídele přípustné při maximálním vzletovém plnicím tlaku.

'Modified Engine' means an engine, previously approved, in which hitherto unapproved modifications have been embodied.

'Modifikovaný motor' znamená dříve schválený motor, na němž byly uskutečněny dosud neschválené modifikace.

'Modified Propeller' means a propeller previously approved, in which hitherto unapproved modifications have been embodied.

'Modifikovaná vrtule' znamená dříve schválenou vrtuli, na níž byly uskutečněny dosud neschválené modifikace.

'Module.' An engine (or propeller) Module is a group of engine (or propeller) components defined by the constructor and designed to be replaceable without mechanical or performance difficulties. It is uniquely identified and amenable to the setting of an overhaul life separate from other parts of the engine (or propeller).

'Modul.' Modul motoru (nebo vrtule) je skupina součástí motoru (nebo vrtule) definovaná výrobcem a navržena tak, aby bylo možné ji vyměnit bez obtíží mechanických nebo s udržením výkonu. Je jednoznačně identifikován a lze mu stanovit jinou dobu do generální opravy než u ostatních částí motoru (nebo vrtule).

'New Engine' means an engine which has not been subjected to in-service operations, essentially identical in design, materials and methods of construction with one which has been type certificated.

'Nový motor' znamená motor, který nebyl používán v provozu a je v podstatě totožný konstrukcí, materiály a výrobními metodami s motorem, který získal typové osvědčení.

'New Propeller' means a propeller which has not been subjected to in-service operations, essentially identical in design, materials and methods of construction with one which has been type certificated.

'Nová vrtule' znamená vrtuli, která nebyla používána v provozu a je v podstatě totožnou konstrukcí, materiály a výrobními metodami s vrtulí, která získala typové osvědčení.

'Normal operating differential pressure' means the pressure differential between the cabin pressure and the outside ambient pressure, including the tolerances of the normal pressure regulating system.

'Normální provozní přetlak' znamená rozdíl mezi tlakem v kabině a vnějším tlakem okolí, včetně tolerancí soustavy regulace normálního tlaku.

'Notice of Proposed Amendment' means a notice of a proposed amendment to a JAR Code.

'Oznámení navrhované změny' znamená oznámení o návrhu změny textu předpisu JAR.

'Overhauled Engine or Module' means an engine or module which has been repaired or re-conditioned to a standard which renders it eligible for the complete overhaul period agreed by the Authority for the particular type of engine.

'Motor nebo modul po generální opravě' znamená motor nebo modul, který byl opraven nebo znovu uveden do stavu, jímž se stává způsobilým pro celou dobu do generální opravy schválenou Úřadem pro daný typ motoru.

'Overhauled Propeller' means a propeller which has been repaired or re-conditioned to a standard which renders it eligible for the complete overhaul period agreed by the Authority for the particular type of propeller.

[**'Parts'** see Component, Parts, Appliances, Product.] (AMENDED BY ORANGE PAPER AMENDMENT 1/97/1)

[**'Parts and Appliances'** see Component, Parts, Appliances, Product.] (AMENDED BY ORANGE PAPER AMENDMENT 1/97/1)

[**'Pilot in command'** means the pilot responsible for the operation and safety of an aircraft during flight time.] (AMENDED BY ORANGE PAPER AMENDMENT 1/97/1)

[**'Pilot flying (PF)'** means the pilot, who for the time being, is in charge of the controls of an aircraft.] (AMENDED BY ORANGE PAPER AMENDMENT 1/97/1)

[**'Pilot not flying (PNF)'** means the pilot who is assisting the *Pilot flying* in accordance with the multicrew co-operation concept, when the required flight crew is more than one.] (AMENDED BY ORANGE PAPER AMENDMENT 1/97/1)

Piston Engines :-

Power definitions applicable to engines for aeroplanes and helicopters:-

a. **'Take-off Power'** means the output shaft power identified in the performance data for use during take-off, discontinued approach and baulked landing and limited in use to a continuous period of not more than 5 minutes.

b. **'Take-off Power Rating'** means the test bed minimum acceptance output shaft power as stated in the engine type certificate data sheet, of series and newly overhauled engines when running at the declared maximum coolant/cylinder head temperatures and within the appropriate acceptance limitations.

c. **'Maximum Continuous Power'** means the output shaft power identified in the performance data for use during periods of unrestricted duration.

NOTE: It should not be assumed that maximum continuous power is necessarily appropriate to normal operations. The power to be used in such operations is a matter between the constructor and the operator.

d. **'Maximum Continuous Power Rating'** means the minimum test bed acceptance power, as stated in the engine type certificate data sheet, of series and newly overhauled engines when running at the declared maximum coolant/cylinder head temperatures and within the appropriate acceptance limitations.

'Vrtule po generální opravě' znamená vrtuli, která byla opravena nebo znovu uvedena do stavu, jímž se stává způsobilou pro celou dobu do generální opravy schválenou Úřadem pro daný typ vrtule.

[**'Části'** viz Součást, části, letadlové zařízení, výrobek] (Amendment 1/99/1)

[**'Letadlové části a zařízení'** viz Součást, části, letadlové zařízení, výrobek] (Amendment 1/99/1)

[**'Velící pilot'** znamená pilota, který je zodpovědný za provoz a bezpečnost letadla během letu.] (Amendment 1/99/1)

[**'Pilot řídící (PF)'** znamená pilota, který v daném čase řídí letadlo.] (Amendment 1/99/1)

[**'Pilot neřídící (PNF)'** znamená pilota, který pomáhá *pilotovi řídícímu* v souladu se zásadami spolupráce vícečlenné posádky, když předepsanou letovou posádku tvoří více než jedna osoba.] (Amendment 1/99/1)

Pístové motory :-

Definice výkonů použitelné pro motory letounů a vrtulníků:-

a. **'Vzletový výkon'** znamená výkon na hřídeli schválený ve výkonových údajích motoru pro použití během vzletu, přerušeného přiblížení a nezdařeného přistání a časově omezený pro použití na nepřetržitou dobu nepřevyšující 5 minut.

b. **'Jmenovitý vzletový výkon'** znamená minimální výkon na výstupním hřídeli, uvedený v příloze typového osvědčení motoru pro přejímku sériových motorů a motorů po generální opravě, za chodu na zkušebně při udaných maximálních teplotách chladiva/hlav válců a v rozsahu příslušných přejímacích omezení.

c. **'Maximální trvalý výkon'** znamená výkon na výstupním hřídeli, schválený ve výkonových údajích motoru pro časově neomezené použití.

POZNÁMKA: Nemělo by se předpokládat, že maximální trvalý výkon je nezbytně vhodný pro normální provoz. Výkon, který se má v takovém provozu používat, je záležitostí výrobce a provozovatele.

d. **'Jmenovitý maximální trvalý výkon'** znamená minimální výkon na výstupním hřídeli, uvedený v příloze typového osvědčení motoru pro přejímku sériových motorů a motorů po generální opravě, za chodu na zkušebně při udaných maximálních teplotách chladiva/hlav válců a v rozsahu příslušných přejímacích omezení.

e. **'Maximum Recommended Cruising Power Conditions'** means the crankshaft rotational speed, engine manifold pressure and any other parameters recommended in the engine manuals as appropriate for cruising operation.

f. **'Maximum Best Economy Cruising Power Conditions'** means the crankshaft rotational speed, engine manifold pressure and any other parameters recommended in the engine manuals as appropriate for use with economical-cruising mixture strength.

'Pitch Setting' means the propeller blade setting determined by the blade angle, measured in a manner and at a radius declared by the manufacturer and specified in the appropriate Engine Manual.

'Powered sailplane' means an aircraft, equipped with one or more engines having, with engine(s) inoperative, the characteristics of a sailplane.

[**'Product'** see Component, Parts, Appliances, Product.]
(AMENDED BY ORANGE PAPER AMENDMENT 1/97/1)

'Propeller' means a complete propeller including all parts attached to and rotating with the hub and blades, and all equipment required for the control and operation of the propeller.

'Propeller Equipment' means all equipment used with, or necessary for the control and operation of the propeller.

'Protective breathing equipment' means breathing equipment for protection against smoke, fumes and other harmful gases.

'Prototype Engine' means the first engine, of a type and arrangement not previously approved, to be submitted for type-approval test.

'Prototype Propeller' means the first propeller of a type and arrangement not previously approved, to be submitted for type-approval tests.

[**'Reference landing speed'** means the speed of the aeroplane, in a specified landing configuration, at the point where it descends through the landing screen height in the determination of the landing distance for manual landings.]

'Reverse Pitch' means the blade angle used for producing reverse thrust with a propeller.

'Rotational Direction of Equipment' means the direction of rotation as observed when looking at the drive face of the equipment (usually described as 'clockwise' or 'anti-clockwise').

'Rotational Speed' (engine) means, unless otherwise qualified (e.g. propeller rotational speed), the rotational speed in revolutions per minute of the engine crankshaft or its equivalent.

e. **'Podmínky doporučeného maximálního cestovního výkonu'** znamenají otáčky klikového hřídele, plnicí tlak motoru a jakékoliv další parametry doporučené v příručkách motoru jako vhodné pro cestovní provoz.

f. **'Podmínky maximálně úsporného cestovního výkonu'** znamenají otáčky klikového hřídele, plnicí tlak motoru a jakékoliv další parametry, doporučené v příručkách motoru jako vhodné k použití bohatosti směsi pro hospodárný cestovní provoz.

'Úhel nastavení' znamená úhel nastavení vrtulového listu, stanovený jako úhel, který je měřen způsobem a na poloměru definovanými výrobcem a specifikovanými v příslušné příručce motoru.

'Motorový větroň' znamená letadlo vybavené jedním nebo více motory, které má s nepracujícím(i) motorem (motory) charakteristiky větroně.

[**'Výrobek'** viz Součást, části, letadlové zařízení, výrobek]

(Amendment 1/97/1)

'Vrtule' znamená úplnou vrtuli, včetně všech částí připevněných a rotujících s vrtulovou hlavou a listy, a veškeré vybavení potřebné pro ovládání a činnost vrtule.

'Vybavení vrtule' znamená veškeré vybavení používané nebo nutné pro ovládání a činnost vrtule.

'Ochranné dýchací vybavení' znamená dýchací vybavení chránící proti kouři, výparům a ostatním škodlivým plynům.

'Prototypový motor' znamená první motor dříve neschváleného typu a uspořádání, který má být podroben typovým zkouškám.

'Prototypová vrtule' znamená první vrtuli dříve neschváleného typu a uspořádání, která má být podrobena typovým zkouškám.

[**'Vztažná přistávací rychlost'** znamená rychlost letounu ve specifikované přistávací konfiguraci v bodě, v němž klesá smlouvenou výškou při určování délky (ručně řízeného) přistání.]

'Reverzní nastavení' znamená úhel nastavení vrtulového listu, používaný k vytvoření zpětného tahu vrtulí.

'Smysl otáčení zařízení' znamená smysl otáčení při pohledu na plochu pohonu zařízení (zpravidla označovaný "ve smyslu hodinových ručiček" nebo "proti smyslu hodinových ručiček").

'Otáčky' (motor) znamenají, pokud nejsou definovány jinak (např. otáčky vrtule), rychlost otáčení klikového hřídele motoru nebo jeho ekvivalentu v otáčkách za minutu.

'Rotational Speed' (propeller) means, unless otherwise specified (e.g. propeller rpm), the speed in revolutions per minute of the engine crankshaft or its equivalent.

'Otáčky' (vrtule) znamenají, pokud nejsou specifikovány jinak (např. otáčky vrtule za minutu), rychlost otáčení klikového hřídele motoru nebo jeho ekvivalentu v otáčkách za minutu.

[***'Rotorcraft'** means a heavier-than-air aircraft that depends principally for its support in flight on the lift generated by one or more rotors.]

[***'Rotorové letadlo'** znamená letadlo těžší než vzduch, jehož podpora za letu závisí v podstatě na vzlaku vytvářeném jedním nebo více rotory.]

[***'Rotorcraft-load combination'** means the combination of a rotorcraft and an external-load, including the external load attaching means. Rotorcraft-load combinations are designated as Class A, Class B, Class C and Class D as follows:

[***'Kombinace rotorové letadlo-náklad'** znamená kombinaci rotorového letadla a vnějšího nákladu, včetně připevňovacích prostředků vnějšího nákladu. Kombinace rotorové letadlo - náklad jsou označeny jako Třída A, Třída B, Třída C a Třída D takto:

a. **Class A rotorcraft-load combination** means one in which the external load cannot move freely, cannot be jettisoned, and does not extend below the landing gear.

a. **Kombinace rotorové letadlo-náklad třídy A** znamená kombinaci, při níž se vnější náklad nemůže volně pohybovat, nelze jej odhodit a nezasahuje pod přistávací zařízení;

b. **Class B rotorcraft-load combination** means one in which the external load is jettisonable and is lifted free of land or water during the rotorcraft operation.

b. **Kombinace rotorové letadlo-náklad třídy B** znamená kombinaci, při níž lze vnější náklad odhodit a je během provozu rotorového letadla zvedán ze země nebo vody;

c. **Class C rotorcraft-load combination** means one in which the external load is jettisonable and remains in contact with land or water during the rotorcraft operation.

c. **Kombinace rotorové letadlo-náklad třídy C** znamená kombinaci, při níž lze vnější náklad odhodit a zůstává během provozu rotorového letadla ve styku se zemí nebo vodou;

d. **Class D rotorcraft-load combination** means one in which the external load is other than a Class A, B or C and has been specifically approved by the Authority for that operation.]

d. **Kombinace rotorové letadlo-náklad třídy D** znamená kombinaci, při níž je vnější náklad jiný než u Třídy A, B nebo C a byl schválen Úřadem výhradně pro daný provoz.]

'Safety catch' means a mechanism which locks an operating control in a given position. It engages automatically whenever the operating control is put into that position but has to be manually taken out of engagement in order to move the operating control away from that position. (Applicable to JAR-25 only.)

'Bezpečnostní západka' znamená mechanismus, který uzamkne ovladač v dané poloze. Zapadne automaticky, kdykoliv je ovladač uveden do této polohy, ale pro pohyb ovladače z této polohy musí být ručně uvolněna. (Týká se pouze předpisu JAR-25.)

'Sailplane' means a heavier-than-air aircraft that is supported in flight by the dynamic reaction of the air against its fixed lifting surfaces, the free flight of which does not depend on an engine.

'Větroň' znamená letadlo těžší než vzduch, které je podporováno za letu dynamickými reakcemi vzduchu na jeho nepohyblivých nosných plochách a jehož volný let nezávisí na motoru.

'Series Propeller' means a propeller essentially identical in design, materials, and methods of construction, with one which has been previously approved.

'Sériová vrtule' znamená vrtuli v podstatě totožnou konstrukcí, materiály a výrobními metodami s vrtulí, která byla dříve schválena.

'Standard Atmosphere' See 'Atmosphere, International Standard'.

'Standardní atmosféra' viz "Mezinárodní standardní atmosféra".

***'Stopway'** means an area beyond the take-off runway, no less wide than the runway and centred upon the extended centreline of the runway, able to support the aeroplane during an abortive take-off, without causing structural damage to the aeroplane, and designated by the airport authorities for use in decelerating the aeroplane during an abortive take-off.

***'Dojezdová dráha'** znamená plochu za vzletovou dráhou s ní nejméně stejně širokou a symetrickou k její prodloužené ose, schopnou unést letoun při přerušeném vzletu bez poškození jeho konstrukce, a určenou správou letiště k použití pro jeho zpomalování při přerušeném vzletu.

'Supplemental oxygen' means the additional oxygen required to protect each occupant against the adverse effects of excessive cabin altitude and to maintain

'Doplňková dodávka kyslíku' znamená další kyslík potřebný k ochraně každé osoby na palubě proti nepříznivým účinkům nadměrné kabinové výšky a k

acceptable physiological conditions.

[**'Take-off safety speed'** means a referenced airspeed obtained after lift-off at which the required one-engine-inoperative climb performance can be achieved.]

Terms associated with probabilities (for engines):-

NOTE: Because an Effect can only be assessed in relation to a complete aircraft and as, for airworthiness purposes, each category of Effect is related to a particular frequency of occurrence, the definitions and associated numerical values are given in aircraft terms (hours in flight).

Frequency of occurrences:-

a. **'Reasonably Probable'** means unlikely to occur often during the operation of each aircraft of the type but which may occur several times during the total operational life of each aircraft of the types in which the engine may be installed.

NOTE: Where numerical values are used this may normally be interpreted as a probability in the range 10^{-3} to 10^{-5} per hour of flight.

b. **'Remote'** means unlikely to occur to each aircraft during its total operational life but may occur several times when considering the total operational life of a number of aircraft of the type in which the engine is installed.

NOTE: Where numerical values are used this may normally be interpreted as a probability in the range 10^{-5} to 10^{-7} per hour of flight.

c. **'Extremely Remote'** means unlikely to occur when considering the total operational life of a number of aircraft of the type in which the engine is installed, but nevertheless, has to be regarded as being possible.

NOTE: Where numerical values are used this may normally be interpreted as a probability in the range 10^{-7} to 10^{-9} per hour of flight.

'Total Equivalent Static Power' (turbine engines) means:-

Total equivalent static power kW (S.I. Units)=

Propeller shaft power kW

$$+ \frac{\text{static jet thrust (N)}}{15}$$

Total equivalent static power (horse-power) (Non-S.I. Units)=

Propeller shaft HP

$$+ \frac{\text{static jet thrust (lbf)}}{2.6}$$

udržení přijatelných fyziologických podmínek.

[**'Bezpečná rychlost vzletu'** znamená předepsanou rychlost letu dosaženou po nadzdvihnutí letadla, při které je možné dosáhnout požadovaný výkon při stoupání s jedním nepracujícím motorem.]

Pojmy související s pravděpodobnostmi (pro motory):-

POZNÁMKA: Protože jakýkoliv důsledek může být posouzen pouze ve vztahu k letadlu jako celku a protože pro účely letové způsobilosti každá kategorie důsledku je vztažena k určité četnosti výskytu, definice a s nimi související číselné hodnoty jsou udávány v letových hodinách.

Četnost výskytů:-

a. **'Přiměřená'** znamená, že není pravděpodobný častý výskyt během provozu každého letadla daného typu, ale může se vyskytnout několikrát během celkového provozního života každého letadla těch typů, v nichž smí být daný motor zastavěn.

POZNÁMKA: Kde se používá číselných hodnot, může se tato četnost normálně interpretovat jako pravděpodobnost v rozsahu 10^{-3} až 10^{-5} na letovou hodinu.

b. **'Malá'** znamená, že není pravděpodobný výskyt na každém letadle během jeho celkového provozního života, ale může se vyskytnout několikrát, vezme-li se v úvahu celkový provozní život mnoha letadel typu, v němž je motor zastavěn.

POZNÁMKA: Kde se používá číselných hodnot, může se tato četnost normálně interpretovat jako pravděpodobnost v rozsahu 10^{-5} až 10^{-7} na letovou hodinu.

c. **'Extrémně malá'** znamená, že není pravděpodobný výskyt během celkového provozního života mnoha letadel typu, v němž je motor zastavěn, avšak musí být považován za možný.

POZNÁMKA: Kde se používá číselných hodnot, může se tato četnost normálně interpretovat jako pravděpodobnost v rozsahu 10^{-7} až 10^{-9} na letovou hodinu.

'Celkový ekvivalentní statický výkon' (turbínové motory) znamená:-

Celkový ekvivalentní statický výkon v kW (jednotky S.I.) =

Výkon na hřídeli vrtule (kW)

$$+ \frac{\text{statický tah trysky (N)}}{15}$$

Celkový ekvivalentní statický výkon (v HP) (jednotky jiné než S.I.) =

Výkon na hřídeli vrtule (HP)

$$+ \frac{\text{statický tah trysky (lbf)}}{2.6}$$

***'True airspeed'** means the airspeed of an aircraft relative to undisturbed air. True airspeed is equal to equivalent airspeed multiplied by $(\rho_o/\rho)^{1/2}$

***'Skutečná rychlost letu'** je rychlost letadla vzhledem k nerozrušenému vzduchu. Skutečná rychlost letu se rovná ekvivalentní rychlosti letu násobené $(\rho_o/\rho)^{1/2}$.

Turbine Engines:-

Turbínové motory:-

Power/thrust definitions applicable to engines for aeroplanes and helicopters:-

Definice výkonu/tahu použitelné pro motory letounů a vrtulníků:-

NOTES:

(1) The performance data are provided by the engine constructor and give the power and/or thrust produced by an engine under specified conditions (e.g. intake efficiency, forward speed, atmospheric temperature) when operating within the limitations (e.g. rpm, exhaust gas temperature) which have been approved for use with the defined power/thrust condition.

POZNÁMKY:

(1) Údaje o výkonech poskytuje výrobce motoru a obsahují výkon a/nebo tah vyvíjený motorem za specifikovaných podmínek (např. účinnosti vstupu, dopředné rychlosti, atmosférické teploty) při provozu za daných omezení (např. otáček, teplot výstupních plynů), která byla schválena pro použití za definovaných podmínek výkonu/ tahu.

(2) Definitions of power/thrust in terms of usage and duration (and the use of these to form the basis of certain Flight Manual limitations) is not intended to remove the pilot's right to judge whether and to what extent such limitations may be ignored in emergency conditions.

(2) Definice výkonu/tahu vyjádřené způsobem použití a dobou trvání (a jejich použití pro stanovení jistých omezení v Letové příručce) nemají za cíl potlačit právo pilota posoudit, zda a v jaké míře smějí být taková omezení ignorována v nouzových podmínkách.

[a. **'2 1/2 – Minute OEI Power and/or Thrust'** means the power and/or thrust identified in the performance data for use when a power-unit has failed or been shut down during take-off, baulked landing or prior to a discontinued approach and limited in use for a continuous period of not more than 2 1/2 minutes.]

[a. **2 1/2 minutový výkon a/nebo tah OEI** (s jedním nepracujícím motorem) znamená výkon a/nebo tah schválený ve výkonových údajích motoru pro použití v případě, že (jedna) pohonná jednotka vysadila nebo byla vypnuta během vzletu, nezdařeného přistání nebo před přerušeným přiblížením, a časově omezený na nepřetržitou dobu použití nepřevyšující 2 1/2 minuty.]

NOTE: The 2 1/2 minute period for use of maximum contingency power and/or thrust is additional to the 5 minute or 10 minute period at take-off power and/or thrust (see c.) and may be added to the take-off limitation at any point in time.

POZNÁMKA: Doba 2 1/2 minuty použití maximálního nouzového výkonu a/nebo tahu doplňuje 5-minutovou nebo 10-minutovou dobu použití vzletového výkonu a/nebo tahu (viz c.) a může být přidána ke stanovenému vzletovému omezení v kterémkoliv časovém okamžiku.

[b. **'2 1/2-Minute OEI Power and/or Thrust Rating'** means the minimum test bed acceptance power and/or thrust, as stated in the engine type certificate data sheet, of series and newly overhauled engines when running at the specified conditions and within the appropriate acceptance limitations.]

[b. **'2 1/2 minutový jmenovitý výkon a/nebo tah OEI'** znamená minimální výkon a/nebo tah při přejímce uvedený v příloze typového osvědčení motoru, sériových motorů a motorů po generální opravě za chodu na zkušebně při specifikovaných podmínkách a v rozsahu příslušných přejímacích omezení.]

c. **'Take-off Power and/or Thrust'** means the power and/or thrust identified in the performance data for use during take-off, discontinued approach and baulked landing; and

c. **'Vzletový výkon a/nebo tah'** znamená výkon a/nebo tah schválený ve výkonových údajích motoru pro použití během vzletu, přerušeného přiblížení a nezdařeného přistání; a

i. for aeroplanes and helicopters, limited in use to a continuous period of not more than 5 minutes; and

i. pro letouny a vrtulníky, časově omezený na nepřetržitou dobu použití nepřevyšující 5 minut; a

ii. for aeroplanes only (when specifically requested), limited in use to a continuous period of not more than 10 minutes in the event of a power-unit having failed or been shut down.

ii. pouze pro letouny (je-li zvlášť vyžádáno), časově omezený na nepřetržitou dobu použití nepřevyšující 10 minut v případě, že pohonná jednotka vysadila nebo byla vypnuta.

d. **'Take-off Power and/or Thrust Rating'** means the minimum test bed acceptance power and/or thrust as stated in the engine type certificate data sheet, of series and newly overhauled engines when running at the specified conditions and within the appropriate acceptance limitations.

d. **'Jmenovitý vzletový výkon a/nebo tah'** znamená minimální výkon a/nebo tah při přejímce, uvedený v příloze typového osvědčení motoru, sériových motorů a motorů po generální opravě, za chodu na zkušebně při specifikovaných podmínkách a v rozsahu příslušných přejímacích omezení.

[e. **'Continuous OEI Power and/or Thrust'** means the power and/or thrust identified in the performance data for use after take-off when a power-unit has failed or been

[e. **'Trvalý výkon a/nebo tah OEI'** znamená výkon a/nebo tah schválený ve výkonových údajích motoru pro použití na časově neomezenou dobu po vzletu, když (jedna)

shut down, during periods of unrestricted duration.]

[f. **'Continuous OEI Power and/or Thrust Rating'** means the minimum test bed acceptance power and/or thrust, as stated in the engine type certificate data sheet, of series and newly overhauled engines when running at the specified conditions and within the appropriate acceptance limitations.]

[g. **'30-Minute OEI Power'** (applicable to multi-engined helicopters only) means the power identified in the performance data for use after take-off when an engine has failed or been shut down, and limited in scheduled use for a total period of not more than 30 minutes in any one flight.]

[h. **'30-Minute OEI Power Rating'** (applicable to multi-engined helicopters only) means the minimum test bed acceptance power, as stated in the engine type certificate data sheet, of series and newly overhauled engines when running at the specified conditions and within the appropriate acceptance limitations.]

j. **'Maximum Continuous Power and/or Thrust'** means the power and/or thrust identified in the performance data for use during periods of unrestricted duration.

NOTE: It should not be assumed that the maximum permitted continuous power and/or thrust is appropriate to normal operations. The power to be used in such conditions can only be arrived at by discussion between the constructors and operators, due regard being paid to the effect of such factors as the type of operation envisaged, the route and climatic conditions, together with the overhaul period and overhaul costs which it is desired to achieve.

k. **'Maximum Continuous Power and/or Thrust Rating'** means the minimum test bed acceptance power and/or thrust, as stated in the engine type certificate data sheet, of series and newly overhauled engines when running at the specified conditions and within the appropriate acceptance limitations.

'Variable Pitch Propellers' means a propeller, the pitch setting of which changes or can be changed, when the propeller is rotating or stationary. This includes:-

a. A propeller, the pitch setting of which is directly under the control of the flight crew (controllable pitch propeller).

b. A propeller, the pitch setting of which is controlled by a governor or other automatic means which may be either integral with the propeller or a separately mounted equipment and which may or may not be controlled by the flight crew (constant speed propeller).

c. A propeller, the pitch setting of which may be controlled by a combination of the methods of a. and b.

pohonná jednotka vysadila nebo byla vypnuta.]

[f. **'Jmenovitý trvalý výkon a/nebo tah OEI'** znamená minimální výkon a/nebo tah při přejímce, uvedený v příloze typového osvědčení motoru, sériových motorů a motorů po generální opravě, za chodu na zkušebně při specifikovaných podmínkách a v rozsahu příslušných přejímacích omezení.]

[g. **'30-minutový výkon OEI'** (pouze pro vícemotorové vrtulníky) znamená výkon schválený ve výkonových údajích motoru pro použití po vzletu, kdy (jeden) motor vysadil nebo byl vypnut a časově omezený v plánovaném použití na celkovou dobu nepřevyšující 30 minut v kterémkoliv letu.]

[h. **'Jmenovitý 30-minutový výkon OEI'** (pouze pro vícemotorové vrtulníky) znamená minimální výkon při přejímce, uvedený v příloze typového osvědčení motoru, sériových motorů a motorů po generální opravě, za chodu na zkušebně při specifikovaných podmínkách a v rozsahu příslušných přejímacích omezení.]

j. **'Maximální trvalý výkon a/nebo tah'** znamená výkon a/nebo tah schválený ve výkonových údajích motoru pro časově neomezené použití.

POZNÁMKA: Nemělo by se předpokládat, že maximální povolený trvalý výkon a/nebo tah je vhodný pro normální provoz. Výkon, který má být za takových podmínek používán, může být stanoven na základě diskusí mezi výrobcí a provozovateli, přičemž je zapotřebí patřičně vzít v úvahu vliv takových faktorů jako druh zamýšleného provozu, traťové a klimatické podmínky, spolu s dobou mezi generálními opravami a s náklady na generální opravy, kterých je žádoucí dosáhnout.

k. **'Jmenovitý maximální trvalý výkon a/nebo tah'** znamená minimální výkon a/nebo tah při přejímce, uvedený v příloze typového osvědčení motoru, sériových motorů a motorů po generální opravě, za chodu na zkušebně při specifikovaných podmínkách a v rozsahu příslušných přejímacích omezení.

'Stavitelná vrtule' znamená vrtuli, jejíž nastavení listů se mění nebo může být změněno, když se vrtule točí nebo je v klidu. To zahrnuje:-

a. Vrtuli, jejíž nastavení listů přímo ovládá letová posádka (vrtule stavitelná za letu).

b. Vrtuli, jejíž nastavení listů ovládá regulátor nebo jiné automatické zařízení, které může být buď integrální částí vrtule nebo může být zabudováno samostatně a které může nebo nemusí být ovládáno letovou posádkou (vrtule konstantních otáček).

c. Vrtuli, jejíž nastavení listů může být ovládáno kombinací metod a. a b.

JAR 1.2. Abbreviations and symbols

'ACJ' means Advisory Circular, Joint.

'APU' means auxiliary power unit.

'BTPS' means body temperature, pressure, saturated, i.e. 37°C, ambient pressure and saturated with water vapour at 47 mmHg partial pressure.

'BTPD' means body temperature, pressure, dry, i.e. 37°C, ambient pressure and no water vapour.

*'CAS' means calibrated airspeed.

*'EAS' means equivalent airspeed.

*'IAS' means indicated airspeed.

*'ICAO' means International Civil Aviation Organisation.

##'IFR' means instrument flight rules.

*'ILS' means instrument landing system.

'JAR' means Joint Aviation Requirements.

['LDP' with respect to rotorcraft means the landing decision point.]

*'M' means mach number.

'MIL Spec' means USA Military Specification.

'NPA' means Notice of Proposed Amendment.

'NTPD' means normal temperature, pressure, dry, i.e. 21°C, 760 mmHg and no water vapour.

[*'OEI' means one engine inoperative.]

'PF' means Pilot flying

'PNF' means Pilot not flying

[.*'rpm' means revolutions per minute.]

'STPD' means standard temperature, pressure, dry, i.e. 0°C, 760 mmHg and no water vapour.

'TAS' means true airspeed.

'TSO' means Technical Standard Order.

[*'TDP' with respect to rotorcraft means take-off decision point.]

*'V_A' means design manoeuvring speed.

JAR 1.2. Zkratky a symboly

'ACJ' znamená Společný poradní oběžník.

'APU' znamená pomocnou energetickou jednotku.

'BTPS' znamená tělesná teplota, tlak, nasycen, tj. +37°C, tlak vnějšího vzduchu a nasycený vodní parou o parciálním tlaku rovném 47 mm rtuťového sloupce.

'BTPD' znamená tělesná teplota, tlak, suchý, tj. +37°C, tlak vnějšího vzduchu a žádné vodní páry.

*'CAS' znamená kalibrovanou rychlost letu.

*'EAS' znamená ekvivalentní rychlost letu.

*'IAS' znamená indikovanou rychlost letu.

*'ICAO' znamená Mezinárodní organizaci pro civilní letectví.

##'IFR' znamená pravidla letu podle přístrojů.

*'ILS' znamená systém radiomajáků pro přesné přiblížení.

'JAR' znamená Společné letecké předpisy

['LDP' u rotorových letadel znamená bod rozhodnutí o přistání.]

*'M' znamená Machovo číslo.

'MIL Spec' znamená Vojenské specifikace USA.

'NPA' znamená Oznámení navrhované změny.

'NTPD' znamená normální teplota, tlak, suchý vzduch, tj. +21°C, 760 mm rtuťového sloupce a žádné vodní páry.

['OEI' znamená jeden nepracující motor.]

'PF' znamená pilot řídící

'PNF' znamená pilot neřídící]

['rpm' znamená otáčky za minutu.]

'STPD' znamená standardní teplota, tlak, suchý, tj. 0°C, 760 mm rtuťového sloupce a žádné vodní páry.

'TAS' znamená skutečnou rychlost letu.

'TSO' znamená Technický normalizační příkaz (prováděcí příkaz technické normy).

[*'TDP' u rotorových letadel znamená bod rozhodnutí o vzletu.]

*'V_A' znamená návrhovou rychlost obratu.

*'V_B' means design speed for maximum gust intensity.	*'V_B' znamená návrhovou rychlost při maximální intenzitě poryvů.
*'V_C' means design cruising speed.	*'V_C' znamená návrhovou cestovní rychlost .
'V_D/M_D' means design diving speed.	'V_D/M_D' znamená návrhovou rychlost strmého letu.
*'V_{DF}/M_{DF}' means demonstrated flight diving speed.	*'V_{DF}/M_{DF}' znamená letově prokázanou rychlost strmého letu.
['V_{EF}' means the speed at which the critical engine is assumed to fail during take-off.](Amended by Orange Paper Amendment 1/99/1)	['V_{EF}' znamená rychlost, při níž se předpokládá, že selže kritický motor během vzletu] (Amendment 1/99/1)
*'V_F' means design flap speed.	*'V_F' znamená návrhovou rychlost letu s vysunutými vztlakovými klapkami.
'V_{FI}' means the design flap speed for procedure flight conditions.	'V_{FI}' znamená návrhovou rychlost letu s vysunutými vztlakovými klapkami za podmínek letu podle předepsaných postupů.
*'V_{FC}/M_{FC}' means maximum speed for stability characteristics.	*'V_{FC}/M_{FC}' znamená maximální rychlost letu pro stabilitní charakteristiky.
*'V_{FE}' means maximum flap extended speed.	*'V_{FE}' znamená maximální přípustnou rychlost letu s vysunutými vztlakovými klapkami.
['V_{FTO}' means final take-off speed.]	['V_{FTO}' znamená konečnou rychlost vzletu.]
##*'VFR' means visual flight rules.	##*'VFR' znamená pravidla letu za viditelnosti.
'V_H' means maximum speed in level flight with maximum continuous power.	'V_H' znamená maximální rychlost vodorovného letu s maximálním trvalým výkonem.
*'VHF' means very high frequency.	*'VHF' znamená velmi vysokou frekvenci.
*'V_{LE}' means maximum landing gear extended speed.	*'V_{LE}' znamená maximální rychlost letu s vysunutým přistávacím zařízením.
*'V_{LO}' means maximum landing gear operating speed.	*'V_{LO}' znamená maximální rychlost letu pro ovládání přistávacího zařízení.
*'V_{LOF}' means lift-off speed.	*'V_{LOF}' znamená rychlost nadzdvihnutí.
*'V_{MC}' means minimum control speed with the critical engine inoperative.	*'V_{MC}' znamená minimální rychlost říditelnosti s nepracujícím kritickým motorem.
'V_{MCA}' means the minimum control speed, take-off climb.	'V_{MCA}' znamená minimální rychlost říditelnosti při stoupání při vzletu.
'V_{MCG}' means the minimum control speed, on or near ground.	'V_{MCG}' znamená minimální rychlost říditelnosti na zemi nebo v blízkosti země.
'V_{MCL}' means the minimum control speed, approach and landing.	'V_{MCL}' znamená minimální rychlost říditelnosti při přiblížení a přistání.
*'V_{MO}/M_{MO}' means maximum operating limit speed.	*'V_{MO}/M_{MO}' znamená maximální provozní rychlost letu.
*'V_{MU}' means minimum unstick speed.	*'V_{MU}' znamená minimální rychlost nadzdvihnutí.
*'V_{NE}' means never-exceed speed.	*'V_{NE}' znamená maximální přípustnou rychlost letu.
*'V_R' means rotation speed.	*'V_R' znamená rychlost při rotaci.

* V_{RA} means rough airspeed.

* V_{RA} znamená maximální přípustnou rychlost letu v turbulentním ovzduší.

[V_{REF} means reference landing speed.]

[V_{REF} znamená vztažnou přistávací rychlost.]

V_S means the stall speed or the minimum steady flight speed at which the aeroplane is controllable.

V_S znamená pádovou rychlost nebo minimální rychlost ustáleného letu, při níž je letoun říditelný.

V_{SO} means the stall speed or the minimum steady flight speed in the landing configuration.

V_{SO} znamená pádovou rychlost nebo minimální rychlost ustáleného letu v přistávací konfiguraci.

[V_{SR} means reference stall speed.](Amended by Orange Paper Amendment [1/99/1](#))

[V_{SR} znamená vztažnou pádovou rychlost.] (Amendment 1/99/1)

[V_{SRO} means reference stall speed in the landing configuration.](Amended by Orange Paper Amendment [1/99/1](#))

[V_{SRO} znamená vztažnou pádovou rychlost v přistávací konfiguraci.] (Amendment 1/99/1)

[V_{SRI} means reference stall speed in a specific configuration.](Amended by Orange Paper Amendment [1/99/1](#))

[V_{SRI} znamená vztažnou pádovou rychlost v dané konfiguraci.] (Amendment 1/99/1)

[V_{SW} means speed at which onset of natural or artificial stall warning occurs.](Amended by Orange Paper Amendment [1/99/1](#))

[V_{SW} znamená rychlost, při níž začne přirozené nebo umělé varování před přetažením.] (Amendment 1/99/1)

V_{SI} means the stall speed or the minimum steady flight speed obtained in a specified configuration.

V_{SI} znamená pádovou rychlost nebo minimální rychlost ustáleného letu v definované konfiguraci.

V_{SIG} means the one-g stall speed at which the aeroplane can develop a lift force (normal to the flight path) equal to its weight.

V_{SIG} znamená pádovou rychlost s násobkem zatížení rovným jedné, při níž letoun může vyvinout vztlačovou sílu (kolmou k dráze letu) rovnou jeho tíze.

V_T means maximum aerotow speed (JAR-22 only).

V_T znamená maximální přípustnou rychlost letu při aerovleku (pouze pro předpis JAR-22).

V_T means threshold speed.

V_T znamená prahovou rychlost.

V_{Tmax} means maximum threshold speed.

V_{Tmax} znamená maximální prahovou rychlost.

[* V_{TOSS} means take-off safety speed for Category A rotorcraft.]

[* V_{TOSS} znamená bezpečnou rychlost vzletu pro rotorová letadla Kategorie A.]

V_W means maximum winch-launch speed (JAR-22 only).

V_W znamená maximální přípustnou rychlost letu při vzletu pomocí navijáku (pouze pro JAR-22).

* V_Y means speed for best rate of climb.

* V_Y znamená rychlost letu pro optimální stoupací rychlost.

[V_1 means the maximum speed in the take-off at which the pilot must take the first action (e.g. apply brakes, reduce thrust, deploy speed brakes) to stop the aeroplane within the accelerate-stop distance, V_1 also means the minimum speed in the take-off, following a failure of the critical engine at V_{EF} , at which the pilot can continue the take-off and achieve the required height above the take-off surface within the take-off distance.] (AMENDED BY ORANGE PAPER AMENDMENT 1/99/1)

[* V_1 znamená maximální rychlost při vzletu, při níž musí provést první zásah (např. brzdit, snížit tah, vysunout aerodynamické brzdy), aby zastavil letoun v mezích délky přerušeného vzletu. V_1 rovněž znamená minimální rychlost při vzletu po selhání kritického motoru při V_{EF} , při níž může pilot pokračovat ve vzletu a dosáhnout požadované výšky nad vzletovou plochou v mezích délky přerušeného vzletu.] (Amendment 1/99/1)

* V_2 means take-off safety speed.

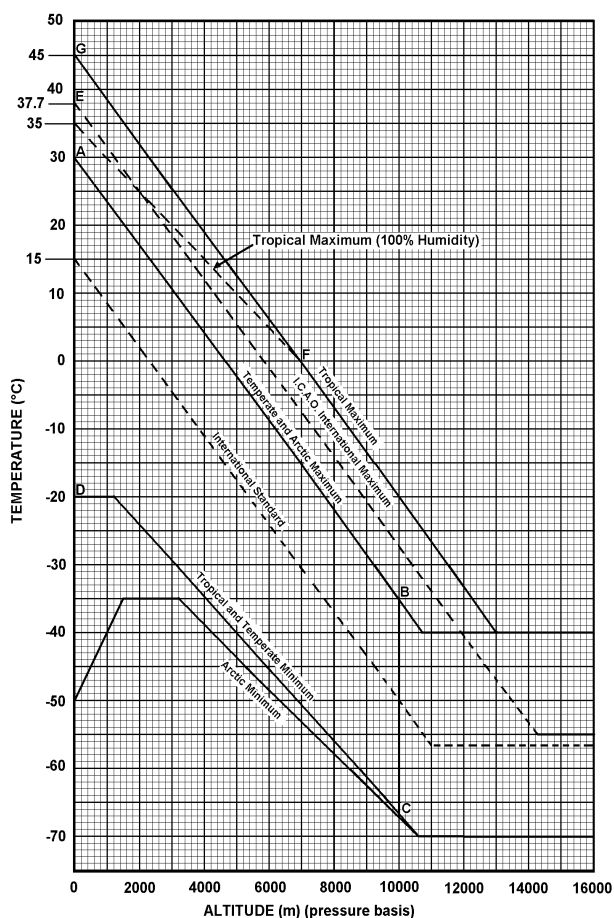
* V_2 znamená bezpečná rychlost vzletu.

* V_{2min} means minimum take-off safety speed.

* V_{2min} znamená minimální bezpečnou rychlost vzletu.

V_3 means steady initial climb speed with all engines operating.

V_3 znamená ustálenou rychlost letu při počátečním stoupání se všemi pracujícími motory.

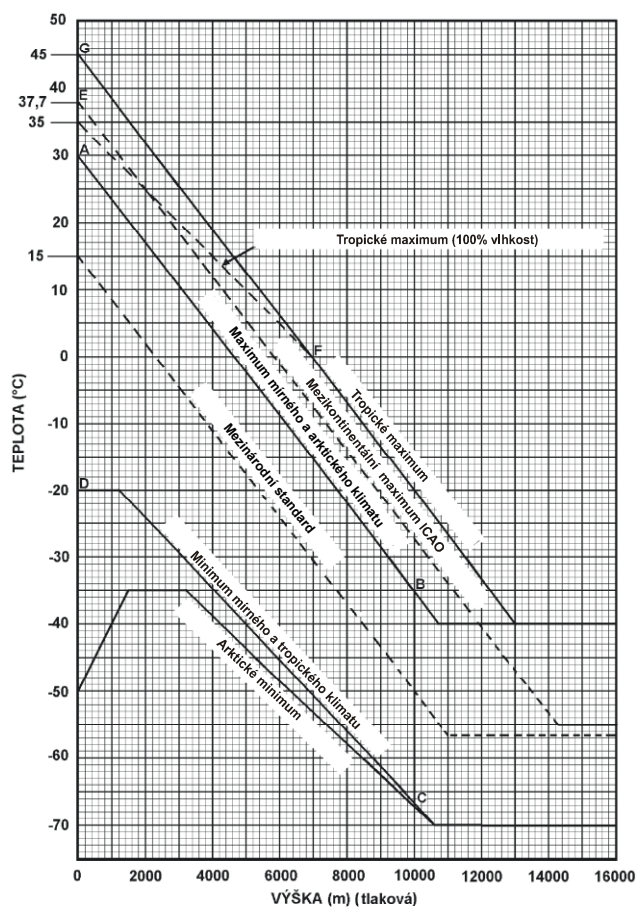


STANDARD CLIMATES - S.I. UNITS

Figure 1

NOTES:

- (1) This diagram gives envelope conditions for design; it does not constitute an accurate representation of any particular climate.
- (2) The line BC has no significance other than as illustrating the text.

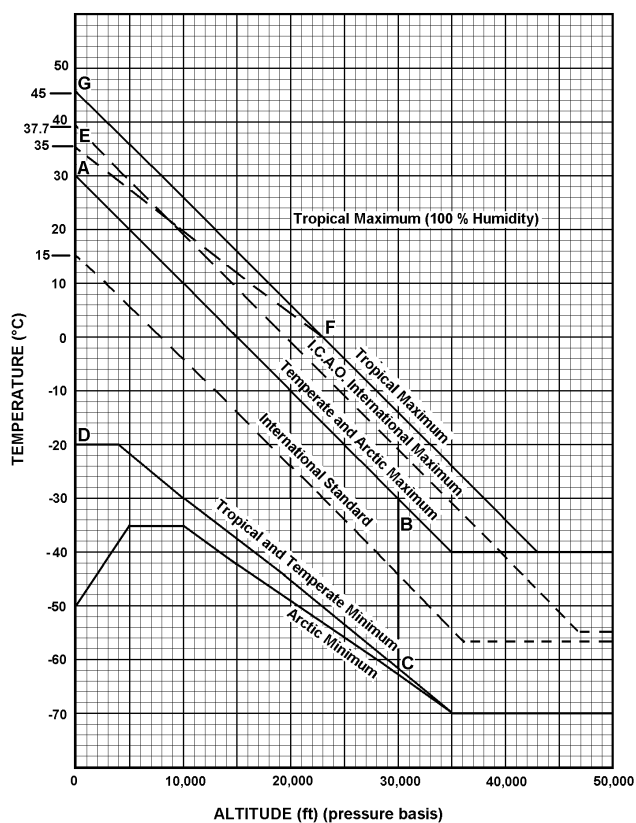


STANDARDNÍ KLIMA - Jednotky S.I.

Obrázek 1

POZNÁMKY:

- (1) Tento diagram poskytuje hraniční podmínky pro účely konstrukce; nepředstavuje přesný obraz žádného konkrétního klimatu.
- (2) Úsečka BC nemá jiný význam než objasňovat daný text.

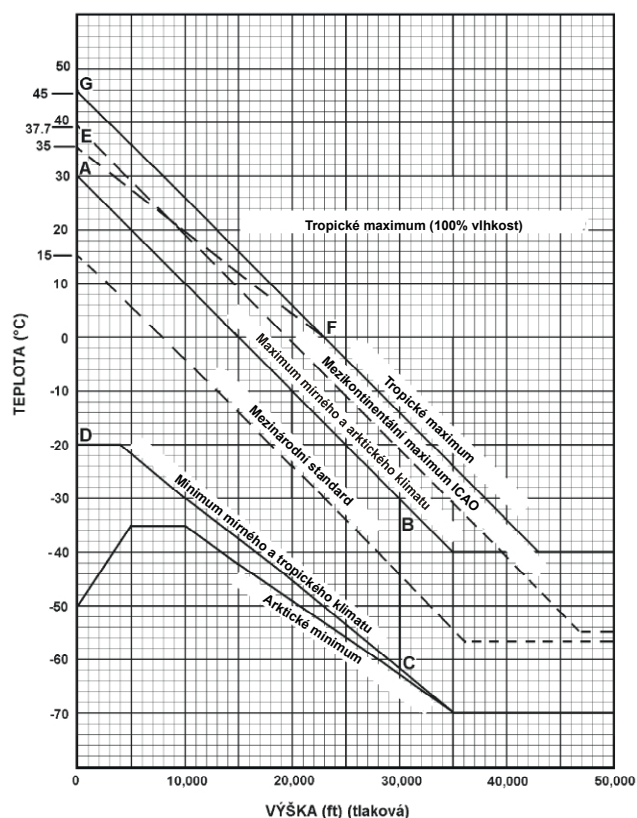


STANDARD CLIMATES - NON S.I. UNITS

Figure 1

NOTES:

- (1) This diagram gives envelope conditions for design; it does not constitute an accurate representation of any particular climate.
- (2) The line BC has no significance other than as illustrating the text.

STANDARDNÍ KLIMA - Jednotky
jiné než S.I.

Obrázek 1

POZNÁMKY:

- (1) Tento diagram poskytuje hraniční podmínky pro účely konstrukce; nepředstavuje přesný obraz žádného konkrétního klimatu.
- (2) Úsečka BC nemá jiný význam než objasňovat daný text.

TABLE 1

RELATIVE PRESSURES AND DENSITIES - S.I. UNITS

Air density at sea-level (barometer 1.013250×10^3 Pa
temp 15°C) is 1.2250 kg/m³

Altitude (Pressure Basis) m	Relative Pressures (ICAO)	Relative Densities Associated with Conditions Stated				
		International Standard (ICAO)	Tropical Maximum	Temperate and Arctic Maximum	Tropical and Temperate Minimum	Arctic Minimum
0	1.000	1.000	0.906	0.951	1.138	1.291
500	0.942	0.953	0.862	0.905	1.072	1.190
1000	0.887	0.907	0.820	0.862	1.010	1.097
1500	0.835	0.864	0.780	0.820	0.955	0.011
2000	0.785	0.822	0.741	0.779	0.908	0.949
2500	0.737	0.781	0.703	0.740	0.862	0.892
3000	0.692	0.742	0.668	0.703	0.818	0.837
3500	0.649	0.705	0.633	0.667	0.776	0.792
4000	0.608	0.669	0.600	0.632	0.735	0.750
4500	0.570	0.634	0.568	0.599	0.696	0.709
5000	0.533	0.601	0.538	0.568	0.659	0.670
5500	0.498	0.569	0.509	0.537	0.623	0.633
6000	0.466	0.539	0.466	0.508	0.589	0.597
6500	0.435	0.509	0.454	0.480	0.556	0.563
7000	0.405	0.481	0.428	0.453	0.525	0.531
7500	0.378	0.454	0.404	0.428	0.495	0.500
8000	0.351	0.429	0.380	0.403	0.466	0.470
8500	0.327	0.404	0.358	0.380	0.439	0.442
9000	0.303	0.381	0.337	0.357	0.412	0.415
9500	0.282	0.358	0.316	0.336	0.388	0.389
10000	0.261	0.337	0.297	0.316	0.364	0.365
10500	0.242	0.317	0.279	0.296	0.341	0.341
11000	0.223	0.297	0.261	0.276	0.317	
11500	0.206	0.275	0.244	0.255	0.293	
12000	0.191	0.254	0.229	0.236	0.271	
12500	0.176	0.235	0.214	0.218	0.250	
13000	0.163	0.217	0.201	0.201	0.231	
13500	0.151	0.200	0.186		0.214	
14000	0.139	0.185	0.172		0.197	
14500	0.129	0.171	0.159		0.182	
15000	0.119	0.158	0.147		0.169	

TABULKA 1

RELATIVNÍ TLAKY A HUSTOTY - JEDNOTKY S.I.

Hustota vzduchu při hladině moře (tlak 1,013250 x 10³ Pa,
teplota 15°C) je 1,2250 kg/m³

Výška (tlaková) m	Relativní tlaky (ICAO)	Relativní hustoty pro stanovené podmínky				
		Mezinárodní standard (ICAO)	Tropické maximum	Mírné a arktické maximum	Tropické a mírné minimum	Arktické minimum
0	1.000	1.000	0.906	0.951	1.138	1.291
500	0.942	0.953	0.862	0.905	1.072	1.190
1000	0.887	0.907	0.820	0.862	1.010	1.097
1500	0.835	0.864	0.780	0.820	0.955	0.011
2000	0.785	0.822	0.741	0.779	0.908	0.949
2500	0.737	0.781	0.703	0.740	0.862	0.892
3000	0.692	0.742	0.668	0.703	0.818	0.837
3500	0.649	0.705	0.633	0.667	0.776	0.792
4000	0.608	0.669	0.600	0.632	0.735	0.750
4500	0.570	0.634	0.568	0.599	0.696	0.709
5000	0.533	0.601	0.538	0.568	0.659	0.670
5500	0.498	0.569	0.509	0.537	0.623	0.633
6000	0.466	0.539	0.466	0.508	0.589	0.597
6500	0.435	0.509	0.454	0.480	0.556	0.563
7000	0.405	0.481	0.428	0.453	0.525	0.531
7500	0.378	0.454	0.404	0.428	0.495	0.500
8000	0.351	0.429	0.380	0.403	0.466	0.470
8500	0.327	0.404	0.358	0.380	0.439	0.442
9000	0.303	0.381	0.337	0.357	0.412	0.415
9500	0.282	0.358	0.316	0.336	0.388	0.389
10000	0.261	0.337	0.297	0.316	0.364	0.365
10500	0.242	0.317	0.279	0.296	0.341	0.341
11000	0.223	0.297	0.261	0.276	0.317	
11500	0.206	0.275	0.244	0.255	0.293	
12000	0.191	0.254	0.229	0.236	0.271	
12500	0.176	0.235	0.214	0.218	0.250	
13000	0.163	0.217	0.201	0.201	0.231	
13500	0.151	0.200	0.186		0.214	
14000	0.139	0.185	0.172		0.197	
14500	0.129	0.171	0.159		0.182	
15000	0.119	0.158	0.147		0.169	

TABLE 1

RELATIVE PRESSURES AND DENSITIES - NON S.I. UNITS

Air density at sea-level (barometer 29.92 in (1013.2 mbar) temp 15°C) is
0.002378 slugs/ft³

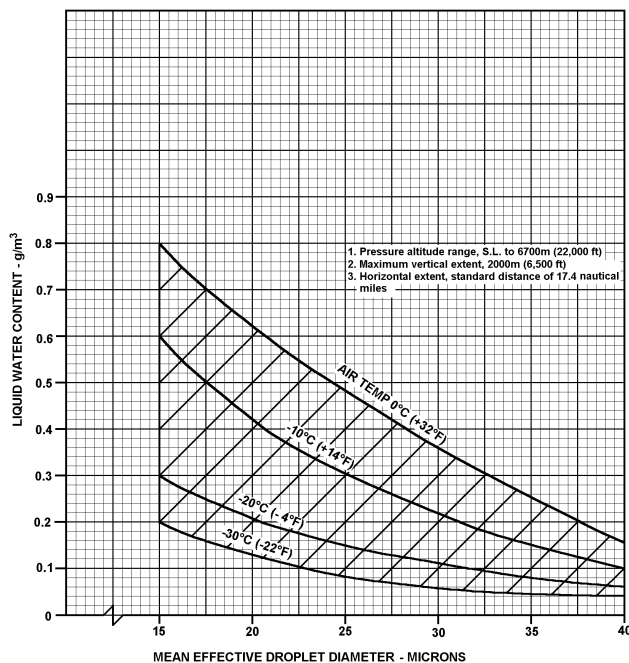
Altitude (Pressure Basis) m	Relative Pressures (ICAO)	Relative Densities Associated with Conditions Stated				
		International Standard (ICAO)	Tropical Maximum	Temperate and Arctic Maximum	Tropical and Temperate Minimum	Arctic Minimum
0	1.000	1.000	0.906	0.951	1.138	1.291
1000	0.964	0.971	0.879	0.923	1.098	1.229
2000	0.930	0.943	0.853	0.896	1.058	1.169
3000	0.896	0.915	0.827	0.869	1.020	1.112
4000	0.864	0.888	0.802	0.843	0.983	1.058
5000	0.832	0.862	0.778	0.818	0.953	1.007
6000	0.801	0.836	0.754	0.793	0.923	0.970
7000	0.772	0.811	0.731	0.769	0.895	0.934
8000	0.743	0.786	0.708	0.745	0.868	0.899
10000	0.688	0.738	0.664	0.699	0.814	0.832
12000	0.636	0.693	0.623	0.656	0.763	0.779
14000	0.587	0.650	0.583	0.615	0.714	0.728
16000	0.542	0.609	0.545	0.575	0.668	0.680
18000	0.499	0.570	0.509	0.538	0.624	0.634
20000	0.460	0.533	0.475	0.502	0.583	0.590
22000	0.422	0.498	0.443	0.469	0.543	0.550
24000	0.388	0.464	0.413	0.437	0.504	0.511
26000	0.355	0.432	0.384	0.407	0.470	0.474
28000	0.325	0.403	0.357	0.378	0.437	0.440
30000	0.297	0.374	0.331	0.351	0.405	0.407
32000	0.271	0.347	0.306	0.326	0.375	0.377
33000	0.259	0.334	0.295	0.313	0.361	0.362
34000	0.247	0.322	0.283	0.302	0.347	0.348
35000	0.235	0.310	0.273	0.290	0.334	
36000	0.224	0.298	0.262	0.277	0.318	
37000	0.214	0.284	0.252	0.264	0.303	
38000	0.204	0.271	0.242	0.252	0.289	
39000	0.194	0.258	0.232	0.240	0.275	
40000	0.185	0.246	0.223	0.229	0.263	
41000	0.176	0.235	0.214	0.218	0.250	
42000	0.168	0.224	0.206	0.208	0.238	
44000	0.153	0.203	0.189		0.217	
46000	0.139	0.185	0.171		0.197	
48000	0.126	0.168	0.156		0.179	
50000	0.114	0.152	0.141		0.162	

TABULKA 1

RELATIVNÍ TLAKY A HUSTOTY - JEDNOTKY JINÉ NEŽ S.I.Hustota vzduchu na hladině moře (tlak 29,92 in (1013,2mb), teplota 15°C) je 0,002378 slugs/ft³ *

/*slug je britská jednotka hmoty = 14,6 kg/

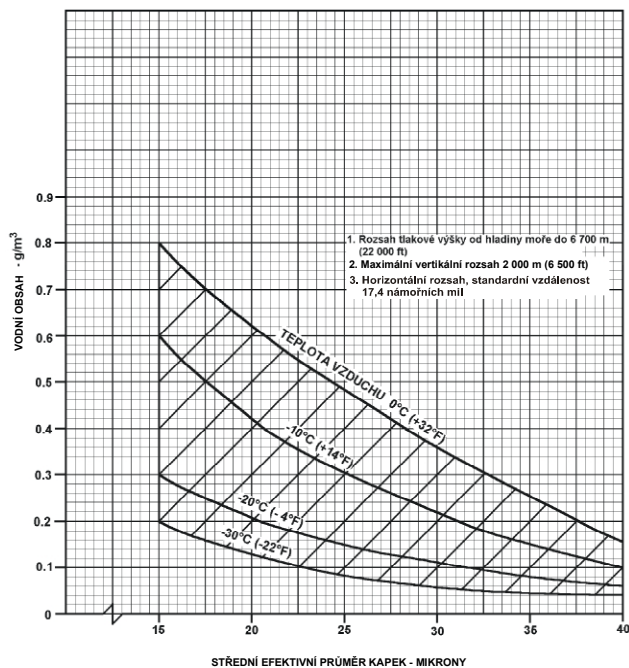
Výška (tlaková) m	Relativní tlaky (ICAO)	Relativní hustoty pro stanovené podmínky				
		Mezinárodní standard (ICAO)	Tropické maximum	Mírné a arktické maximum	Tropické a mírné minimum	Arktické minimum
0	1.000	1.000	0.906	0.951	1.138	1.291
1000	0.964	0.971	0.879	0.923	1.098	1.229
2000	0.930	0.943	0.853	0.896	1.058	1.169
3000	0.896	0.915	0.827	0.869	1.020	1.112
4000	0.864	0.888	0.802	0.843	0.983	1.058
5000	0.832	0.862	0.778	0.818	0.953	1.007
6000	0.801	0.836	0.754	0.793	0.923	0.970
7000	0.772	0.811	0.731	0.769	0.895	0.934
8000	0.743	0.786	0.708	0.745	0.868	0.899
10000	0.688	0.738	0.664	0.699	0.814	0.832
12000	0.636	0.693	0.623	0.656	0.763	0.779
14000	0.587	0.650	0.583	0.615	0.714	0.728
16000	0.542	0.609	0.545	0.575	0.668	0.680
18000	0.499	0.570	0.509	0.538	0.624	0.634
20000	0.460	0.533	0.475	0.502	0.583	0.590
22000	0.422	0.498	0.443	0.469	0.543	0.550
24000	0.388	0.464	0.413	0.437	0.504	0.511
26000	0.355	0.432	0.384	0.407	0.470	0.474
28000	0.325	0.403	0.357	0.378	0.437	0.440
30000	0.297	0.374	0.331	0.351	0.405	0.407
32000	0.271	0.347	0.306	0.326	0.375	0.377
33000	0.259	0.334	0.295	0.313	0.361	0.362
34000	0.247	0.322	0.283	0.302	0.347	0.348
35000	0.235	0.310	0.273	0.290	0.334	
36000	0.224	0.298	0.262	0.277	0.318	
37000	0.214	0.284	0.252	0.264	0.303	
38000	0.204	0.271	0.242	0.252	0.289	
39000	0.194	0.258	0.232	0.240	0.275	
40000	0.185	0.246	0.223	0.229	0.263	
41000	0.176	0.235	0.214	0.218	0.250	
42000	0.168	0.224	0.206	0.208	0.238	
44000	0.153	0.203	0.189		0.217	
46000	0.139	0.185	0.171		0.197	
48000	0.126	0.168	0.156		0.179	
50000	0.114	0.152	0.141		0.162	



CONTINUOUS MAXIMUM (STRATIFORM CLOUDS)
ATMOSPHERIC ICING CONDITIONS
LIQUID WATER CONTENT VS MEANS EFFECTIVE
DROP DIAMETER

Figure 2

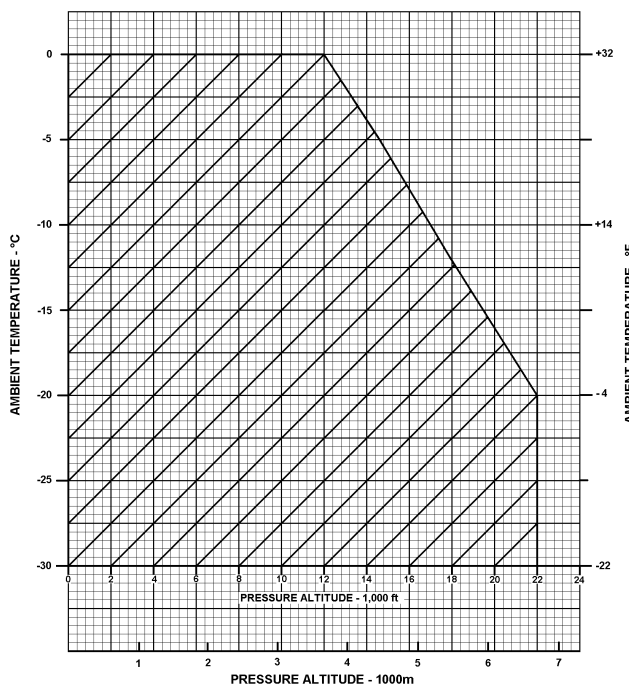
NOTE: Source of data - NACA TN No. 1855, Class III-M, Continuous Maximum.



ATMOSFÉRICKÉ PODMÍNKY TRVALÉ MAXIMÁLNÍ
NÁMRAZY (VRSTEVNATÁ OBLAČNOST)
VODNÍ OBSAH V ZÁVISLOSTI NA STŘEDNÍM
EFEKTIVNÍM PRŮMĚRU KAPEK

Obrázek 2

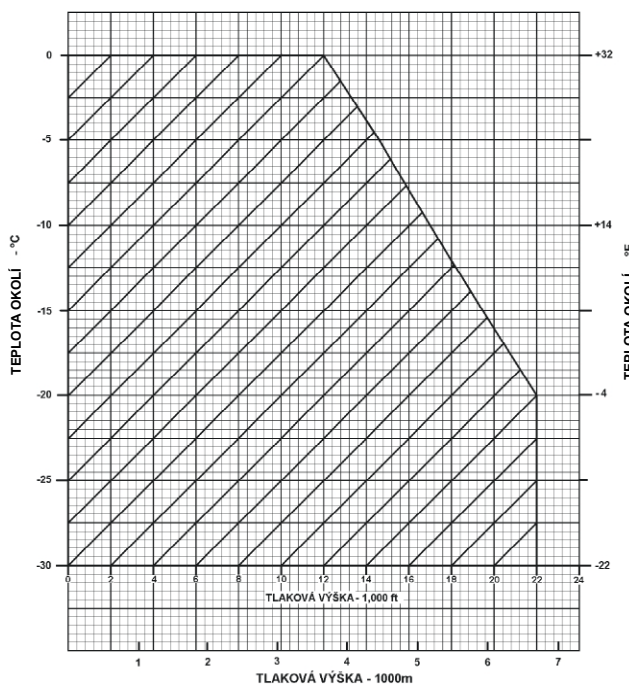
POZNÁMKA: Pramen údajů - NACA TN No. 1855, Class III-M, Continuous Maximum.



CONTINUOUS MAXIMUM (STRATIFORM CLOUDS)
ATMOSPHERIC ICING CONDITIONS
AMBIENT TEMPERATURE VS PRESSURE ALTITUDE

Figure 3

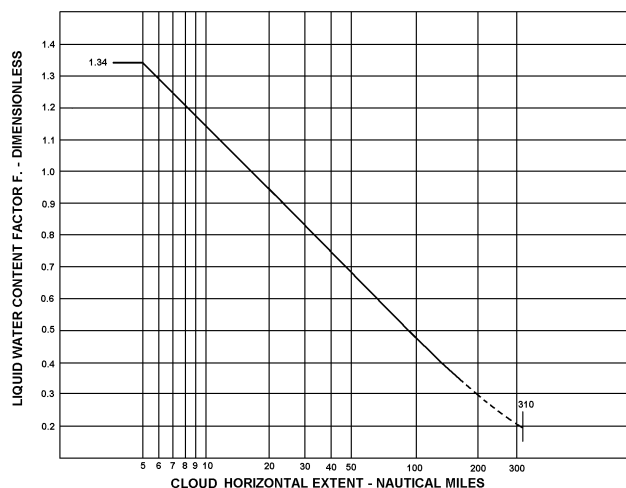
NOTE: Source of data - NACA TN No. 2569.



ATMOSFÉRICKÉ PODMÍNKY TRVALÉ MAXIMÁLNÍ
NÁMRAZY (VRSTEVNATÁ OBLAČNOST)
TEPLOTA OKOLÍ V ZÁVISLOSTI NA TLAKOVÉ VÝŠCE

Obrázek 3

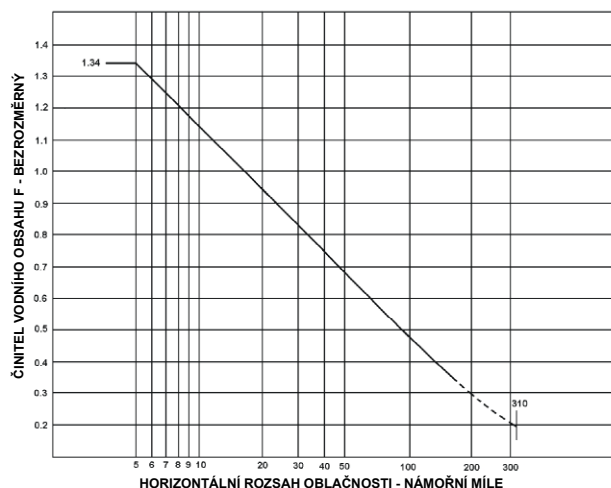
POZNÁMKA: Pramen údajů - NACA TN No. 2569.



CONTINUOUS MAXIMUM (STRATIFORM CLOUDS)
ATMOSPHERIC ICING CONDITIONS
LIQUID WATER CONTENT FACTOR VS CLOUD
HORIZONTAL EXTENT

Figure 4

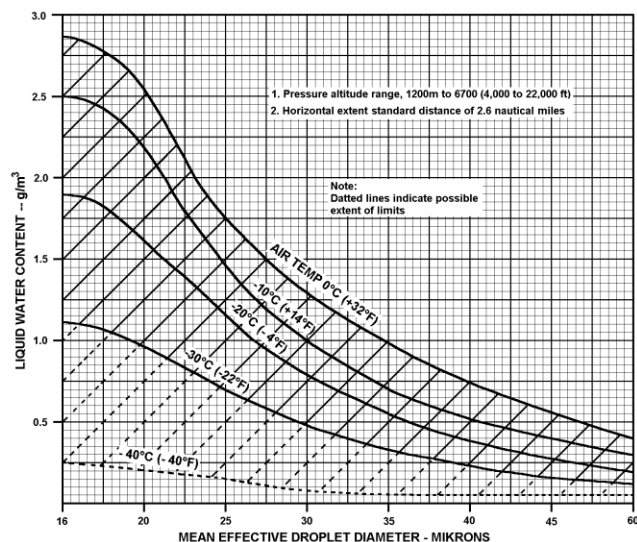
NOTE: Source of data - NACA TN No. 2738.



ATMOSFÉRIKÉ PODMÍNKY TRVALÉ MAXIMÁLNÍ
NÁMRAZY (VRSTEVNATÁ OBLAČNOST)
VODNÍ OBSAH V ZÁVISLOSTI NA HORIZONTÁLNÍM
ROZSAHU OBLAČNOSTI

Obrázek 4

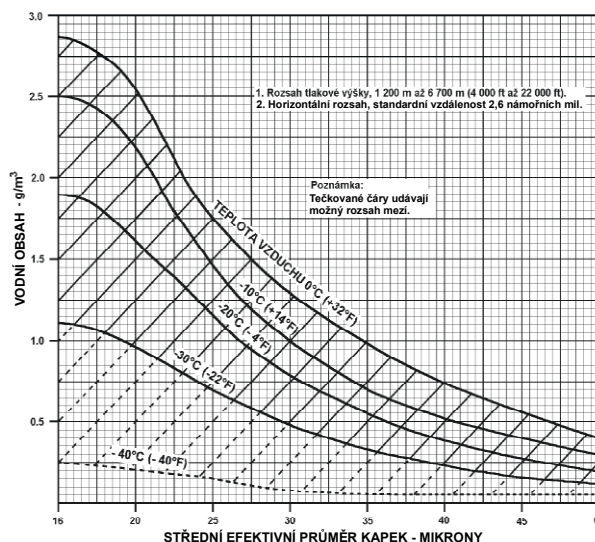
POZNÁMKA: Pramen údajů - NACA TN No. 2738.



INTERMITTENT MAXIMUM (CUMULIFORM CLOUDS)
ATMOSPHERIC ICING CONDITIONS
LIQUID WATER CONTENT VS MEAN EFFECTIVE DROP
DIAMETER

Figure 5

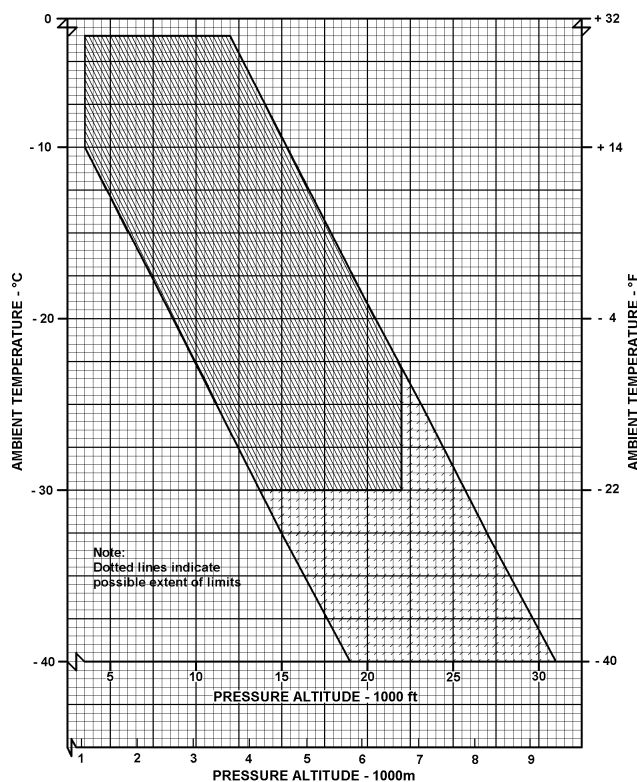
NOTE: Source of data - NACA TN No. 1855, Class II-M, Intermittent Maximum.



ATMOSFÉRIKÉ PODMÍNKY OBČASNÉ MAXIMÁLNÍ
NÁMRAZY (KUMULOVITÁ OBLAČNOST)
VODNÍ OBSAH V ZÁVISLOSTI NA STŘEDNÍM
EFEKTIVNÍM PRŮMĚRU KAPEK

Obrázek 5

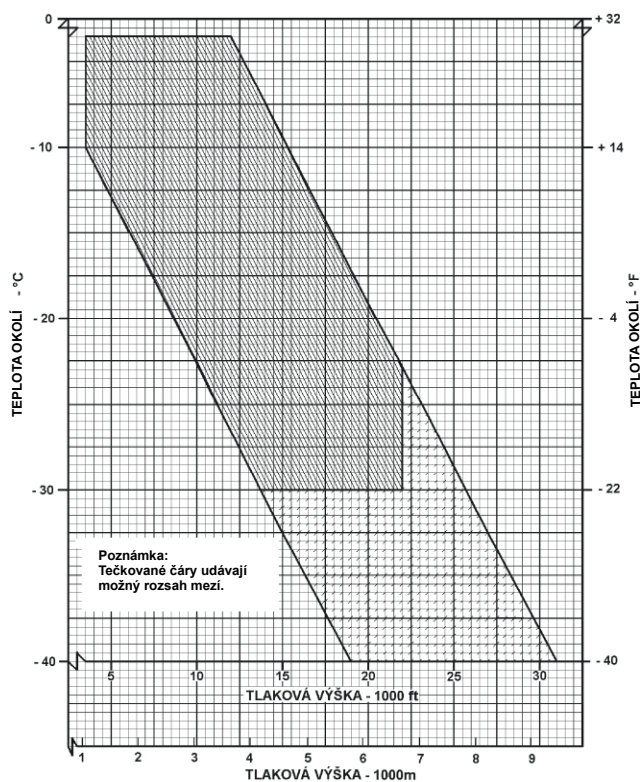
POZNÁMKA: Pramen údajů - NACA TN No. 1855, Třída II-M, Intermittent Maximum.



INTERMITTENT MAXIMUM (CUMULIFORM CLOUDS)
ATMOSPHERIC ICING CONDITIONS
AMBIENT TEMPERATURE VS PRESSURE ALTITUDE

Figure 6

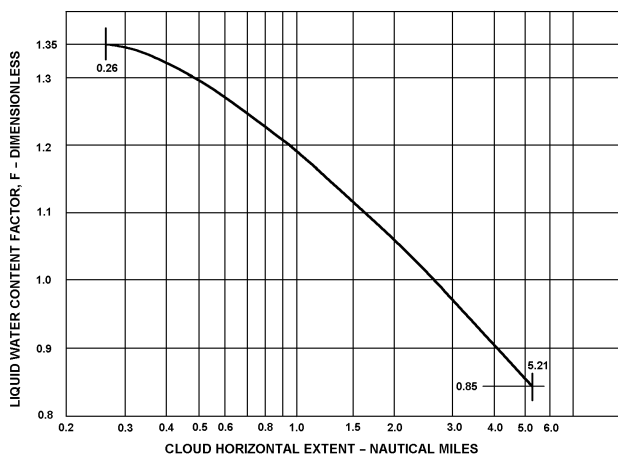
NOTE: Source of data – NACA TN No. 2569.



ATMOSFÉRICKÉ PODMÍNKY TRVALÉ MAXIMÁLNÍ
NÁMRAZY (KUMULOVITÁ OBLAČNOST)
TEPLOTA OKOLÍ V ZÁVISLOSTI NA TLAKOVÉ VÝŠCE

Obrázek 6

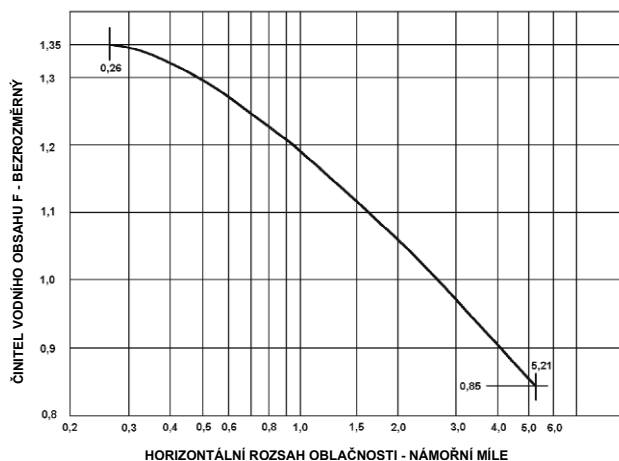
POZNÁMKA: Pramen údajů – NACA TN No. 2569



INTERMITTENT MAXIMUM (CUMULIFORM CLOUDS)
ATMOSPHERIC ICING CONDITIONS
VARIATION OF LIQUID WATER CONTENT FACTOR
WITH CLOUD HORIZONTAL EXTENT

Figure 7

NOTE: Source of data – NACA TN No. 2738.



ATMOSFÉRICKÉ PODMÍNKY OBČASNÉ MAXIMÁLNÍ
NÁMRAZY
(KUMULOVITÁ OBLAČNOST)
ZMĚNA VODNÍHO OBSAHU S HORIZONTÁLNÍM
ROZSAHEM OBLAČNOSTI)

Obrázek 7

POZNÁMKA: Pramen údajů - NACA TN No. 2738.

INTENTIONALLY LEFT BLANK

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

ČÁST 2 - PŘIJATELNÉ ZPŮSOBY PRŮKAZU (AMC) A VÝKLADOVÝ/ VYSVĚTLUJÍCÍ TEXT (IEM)**1. VŠEOBECNĚ**

1.1 Tato část obsahuje Přijatelné způsoby průkazu a Výkladový/Vysvětlující text, jejichž zařazení do JAR-1 bylo dohodnuto.

1.2 Jestliže určitý odstavec nemá Přijatelný způsob průkazu nebo Výkladový/Vysvětlující text znamená to, že se doplňující text nevyžaduje.

2. ÚPRAVA

2.1 Přijatelné způsoby průkazu a Výkladový/Vysvětlující text jsou uváděny na volných listech s využitím celé šířky stránky. Každá stránka je označena datem vydání nebo číslem změny, kterou je upravena nebo znovu vydána.

2.2 Použitý systém číslování, označuje Přijatelné způsoby průkazu nebo Výkladový/Vysvětlující text tímž číslem jakým je označen odstavec JAR, k němuž se vztahují. Písmena AMC nebo IEM před číslem odlišují tyto texty od vlastního JAR.

2.3 Zkratky AMC a IEM rovněž naznačují povahu textu a jeho dva druhy jsou pro tento účel definovány takto:

Přijatelné způsoby průkazu (AMC) objasňují způsob nebo několik různých způsobů, nezbytně však nikoliv jediných, kterými lze prokázat splnění požadavku. Je však třeba podotknout, že pokud bude zpracován nový AMC, pak každý takový AMC (který může být navíc k stávajícímu) bude začleněn do předpisu po poradě podle postupu oznamování navrhované změny (NPA).

Výkladový/Vysvětlující text pomáhá objasnit smysl požadavku.

2.4 Nový text AMC nebo IEM může být nejprve rychle zpřístupněn tím, že bude vydán jako List dočasných pokynů (TGL). Listy dočasných pokynů pro údržbu najdete v Administrativních postupech a poradenství Sdruženého leteckého úřadu Část 4 – Letový provoz, Třetí část: Dočasné pokyny. Postupy související s Listy dočasných pokynů jsou zahrnuty v Jednotných postupech zavádění Část 4 – Letový provoz, druhá část, Kapitola 10.

Poznámka: Kdokoliv má za to, že existuje alternativa k publikovaným AMC nebo IEM by měl zaslat podrobnosti řediteli Letového provozu, s kopií řediteli Předpisů, aby mohly být alternativy patřičně vzaty JAA v úvahu. Možné alternativy AMC nebo IEM nesmějí být použity dokud nebudou publikovány JAA jako AMC, IEM nebo TGL.

2.5 Vysvětlivky, které nejsou součástí AMC nebo IEM jsou tištěny menším písmem.

2.6 Nový, upravený nebo opravený text je vložen v tučně vytištěných závorkách.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

[IEM 1.1

Letecký úřad

Viz JAR 1.1

V tomto kontextu znamená „řízení“ nejen formulování požadavků, ale také, nikoliv však pouze, takové činnosti jako implementace, výklad a uplatňování zákonných leteckých požadavků.]

[IEM 1.1

Třída

Viz JAR 1.1

Třídy letounů mohou zahrnovat letouny s různými předpisovými základními typové certifikace nebo být verzemi certifikovaných typů.

Stanovení třídních kvalifikací pro jednopilotní letouny nevyžadující typovou kvalifikaci je vyloženo v JAR-FCL 1.215(a).] (Amendment 1/97/1)

IEM 1.1

Standardní klima

Viz JAR 1.1

Klimatické podmínky: -

Standardní klimatické podmínky jsou určeny hlavně pro použití při navrhování konstrukce a vybavení letadel, která mají zůstat letově způsobilá, jsou-li vystavena příslušným podmínkám.

Výkony letadla se budou značně měnit v mezích definovaných klimatických pásem. Záměrem není, že by kterýkoliv ze stanovených výkonů měl být dosažitelný v celé obálce podmínek, ale spíše že by měl být stanoven dostatek údajů o výkonech pro provozovatele k určení výkonu, kterého se dosáhne v určitých podmínkách.

Uvedené klimatické podmínky jsou podmínky volné atmosféry. Teploty dosahované v letadle v těchto atmosférických podmínkách mohou být značně vyšší. Chybí-li přesné informace týkající se povrchové úpravy, ventilace, typu motoru atd., měly by se uvažovat tyto maximální teploty: -

		Klima mírné a arktické	tropické
i.	uvnitř letadla;	45° C	60° C
ii.	pro části vnějšího potahu vystavené slunci a pro části s ním přímo spojené;	55° C	80° C
iii.	v prostoru motoru pro části nespojené přímo s motorem.	100° C	100° C

POZNÁMKA: Části spojené s motorem mohou dosahovat vyšších teplot.

[IEM 1.1

Velitel

Viz JAR 1.1

Požadavky na činnosti a odpovědnosti velitele jsou v JAR-OPS.] (Amendment 1/97/1)

[IEM 1.1

Obchodní letecká doprava

Viz JAR 1.1

Nepředpokládá se, že Obchodní letecká doprava zahrnuje Letecké práce a Služební letectví.]

POZNÁMKA ZPRACOVATELŮ: V ČR se Služebním letectvím rozumí letecké činnosti pro vlastní potřebu.

[IEM 1.1

Součást, části, letadlové zařízení, výrobek

Viz JAR 1.1

Dále uvedené pojmy se vyskytují jak v Dohodě JAA, tak v Článku 2, odstavec 1 Nařízení EC 3922 a jsou zde citovány pro usnadnění odkazu:

- b. **Výrobek** znamená civilní letadlo, motor, vrtuli nebo zařízení.
- c. **Letadlové zařízení** znamená libovolný přístroj, vybavení, aparaturu nebo agregát používaný nebo určený k použití při provozu letadla za letu, ať zastavěný, určený k zástavbě nebo připevněný k letadlu, který ale není částí draku, motoru nebo vrtule.
- d. **Součást** znamená materiál, díl nebo podsestavu nespádající do definic v b. nebo c. pro použití v civilních letadlech, jejich motorech nebo zařízeních.] (Amendment 1/97/1)

[IEM 1.1

Pilot řídící

Viz JAR 1.1

Toto je pouze přidělení pracovního úkolu a nemělo by se zaměřovat s právem velícího pilota velet.] (Amendment 1/97/1)

SECTION 2 – ACCEPTABLE MEANS OF COMPLIANCE AND INTERPRETATIVE/EXPLANATORY MATERIAL (AMC/IEM)

1 GENERAL

1.1 This Section contains Acceptable Means of Compliance and Interpretative/Explanatory Material that has been agreed for inclusion in JAR-1.

1.2 Where a particular JAR paragraph does not have an Acceptable Means of Compliance or any Interpretative/Explanatory Material, it is considered that no supplementary material is required.

2 PRESENTATION

2.1 The Acceptable Means of Compliance and Interpretative/Explanatory Material are presented in full page width on loose pages, each page being identified by the date of issue or the Change number under which it is amended or reissued.

2.2 A numbering system has been used in which the Acceptable Means of Compliance or Interpretative/Explanatory Material uses the same number as the JAR paragraph to which it refers. The number is introduced by the letters AMC or IEM to distinguish the material from the JAR itself.

2.3 The acronyms AMC and IEM also indicate the nature of the material and for this purpose the two types of material are defined as follows:

Acceptable Means of Compliance (AMC) illustrate a means, or several alternative means, but not necessarily the only possible means by which a requirement can be met. It should however be noted that where a new AMC is developed, any such AMC (which may be additional to an existing AMC) will be amended into the document following consultation under the NPA procedure.

Interpretative/Explanatory Material (IEM) helps to illustrate the meaning of a requirement.

2.4 New AMC or IEM material may, in the first place, be made available rapidly by being published as a Temporary Guidance Leaflet (TGL). Operations TGLs can be found in the Joint Aviation Authorities Administrative & Guidance Material, Section 4 - Operations, Part Three: Temporary Guidance. The procedures associated with Temporary Guidance Leaflets are included in the Operations Joint Implementation Procedures, Section 4 - Operations, Part 2 Chapter 10.

Note: Any person who considers that there may be alternative AMCs or IEMs to those published should submit details to the Operations Director, with a copy to the Regulation Director, for alternatives to be properly considered by the JAA. Possible alternative AMCs or IEMs may not be used until published by the JAA as AMCs, IEMs or TGLs.

2.5 Explanatory Notes not forming part of the AMC or IEM text appear in a smaller typeface.

2.6 New, amended or corrected text is enclosed within heavy brackets.

INTENTIONALLY LEFT BLANK

[IEM 1.1

Authority

See JAR 1.1

In this context, 'regulation' means not only the drafting of requirements, but also, though not limited to, such activities as implementation, interpretation and application of the statutory aviation requirements.]

[IEM 1.1

Class

See JAR 1.1

Aeroplane classes may comprise aeroplanes having different type certification bases or be variants of certificated types.

The establishment of class ratings for single pilot aeroplanes not requiring a type rating is set out in JAR-FCL 1.215(a).](AMENDED BY ORANGE PAPER AMENDMENT 1/97/1)

IEM to JAR 1.1

Climates, standard

See JAR 1.1

Climatic conditions:-

- a. The standard climatic conditions are intended primarily for use in designing aircraft structure and equipment which should remain airworthy when subjected to the appropriate conditions.
- b. Aircraft performance will vary considerably within the defined climates. It is not intended that any one stated performance should be achievable throughout the whole envelope of conditions but rather that sufficient performance data should be scheduled for an operator to determine the performance which will be achieved in particular conditions.
- c. The climatic conditions given are conditions of the free atmosphere. The temperatures achieved in an aircraft in these atmospheric conditions may be considerably higher. In the absence of precise information as to the surface finish, ventilation and type of engine, etc., the following maximum ambient temperatures should be assumed:-

		Temperate and Arctic	Tropical
i.	in the interior of an aircraft;	45° C	60° C
ii.	for portions of the outer covering liable to be in the sun and parts attached directly to such covering;	55° C	80° C
iii.	in an engine compartment for parts not attached directly to the engine.	100° C	100° C

NOTE: Parts connected to the engine may attain higher temperatures

[IEM 1.1

Commander

See JAR 1.1

The requirements for the commander's functions and responsibilities are found in JAR-OPS](AMENDED BY ORANGE PAPER AMENDMENT 1/97/1)

[IEM 1.1

Commercial Air Transportation

See JAR 1.1

Commercial Air Transportation is not intended to cover Aerial Work or Corporate Aviation.]

[IEM 1.1

Component, Parts, Appliances, Product

See JAR 1.1

The following terms appear in both the JAA Arrangements and EC Regulation 3922/91, Article 2, paragraph 1, and are quoted for ease of reference:

- b. Product, means a civil aircraft, engine, propeller or appliance.
- c. Appliance, means any instrument, equipment, mechanism, apparatus or accessory used or intended to be used in operating an aircraft in flight, whether installed in, intended to be installed in, or attached to, a civil aircraft, but not forming part of an airframe, engine or propeller.
- d. Component, means a material, part or sub-assembly not covered by the definitions in b. or c. for use on civil aircraft, engines, propeller or appliances.](AMENDED BY ORANGE PAPER AMENDMENT 1/97/1)

[IEM 1.1

Pilot flying

See JAR 1.1

This is a task assignment only and should not be confused with the command authority of the pilot-in-command.]
(AMENDED BY ORANGE PAPER AMENDMENT 1/97/1)