

HLAVA 3 – VŠEOBECNÁ PRAVIDLA

3.1 Ochrana osob a majetku**3.1.1 Nedbalé nebo neopatrné zacházení s letadlem**

S letadlem se nesmí zacházet nedbalým nebo neopatrným způsobem, který by ohrozil život nebo majetek jiných.

3.1.2 Minimální výšky

S výjimkou, kdy je to nezbytné pro vzlet nebo přistání, nebo s výjimkou, kdy tak povolil příslušný úřad, letadlo nesmí letět nad hustě zastavěnými místy (města, vesnice a jiná obydlená místa) nebo nad shromážděním osob na volném prostranství, pokud není ve výšce, která by v případě vzniklé nouze umožnila přistání bez ohrožení osob nebo majetku na povrchu země.

Poznámka: Viz ust. 4.6 pro minimální výšky pro lety VFR a ust. 5.1.2 pro minimální hladiny pro lety IFR.

3.1.3 Cestovní hladiny

Cestovní hladiny, ve kterých se má let nebo jeho část provést, musí být vyjádřeny jako:

- a) letové hladiny u letů v nejnižší použitelné letové hladině nebo nad ní nebo nad převodní nadmořskou výškou, pokud se převodní nadmořská výška uplatňuje;
- b) nadmořské výšky při letech pod nejnižší použitelnou letovou hladinou nebo v převodní nadmořské výšce nebo pod ní, pokud se převodní nadmořská výška uplatňuje.

Poznámka: Systém letových hladin je předepsán v Předpisu L 8168.

3.1.4 Shazování a rozprašování

Z letadla za letu se nesmí nic shazovat nebo rozprašovat, s výjimkou dodržení podmínek předepsaných příslušným úřadem (ÚCL) nebo v souladu s příslušnou oznámenou informací, radou a/nebo povolením vydaným příslušným stanovištěm letových provozních služeb.

3.1.5 Vlečení

Letadlo nesmí vléci jiné letadlo nebo jiný předmět, s výjimkou dodržení podmínek předepsaných příslušným úřadem (ÚCL) nebo v souladu s příslušnou informací, radou a/nebo povolením vydaným příslušným stanovištěm letových provozních služeb.

ČR:

Pravidla pro vlečení jsou stanovena v Doplnku Q tohoto předpisu.

3.1.6 Sestupy padákem

Sestupy padákem jiné než nouzové se nesmí provádět, s výjimkou dodržení podmínek předepsaných příslušným úřadem (ÚCL) nebo v souladu s příslušnou informací, radou a/nebo povolením vydaným příslušným stanovištěm letových provozních služeb.

ČR:

Pravidla pro výsadkové lety jsou stanovena v Doplnku N tohoto předpisu.

3.1.7 Akrobatický let

S žádným letadlem se nesmí provádět akrobatický let, s výjimkou dodržení podmínek předepsaných příslušným úřadem (ÚCL) nebo v souladu s příslušnou informací, radou a/nebo povolením vydaným příslušným stanovištěm letových provozních služeb.

ČR:

Pravidla pro akrobatické lety jsou stanovena v Doplnku O tohoto předpisu.

3.1.8 Skupinové lety

Letadla nesmí provádět skupinový let, s výjimkou předchozí dohody mezi veliteli letadel účastnících se letu, přičemž při skupinovém letu v řízeném vzdušném prostoru se musí dodržet podmínky předepsané příslušným úřadem (úřady) ATS. Tyto podmínky zahrnují následující:

- a) s ohledem na navigaci a hlášení poloh se skupina považuje za jediné letadlo;
- b) za rozstupy mezi letadly při daném letu odpovídá vedoucí skupiny a velitelé ostatních letadel ve skupině. Tato odpovědnost zahrnuje i fáze, kdy letadla manévrují pro potřeby dosažení vlastního rozstupu ve skupině při jejím shromažďování a rozchodu;
- c) každé letadlo musí udržovat vzdálenost, která nepřesahuje bočně a podélně 1 km (0,5 NM) a vertikálně 30 m (100 ft) od vedoucího skupiny.

ICAO:**3.1.9 Dálkově řízená letadla**

Dálkově řízené letadlo se musí provozovat způsobem, který minimalizuje nebezpečí pro osoby, majetek nebo

jiná letadla a musí být provozováno v souladu s podmínkami uvedenými v Dodatku 4.

ČR:

Bezpilotní systém, který je přílohou II nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 v platném znění vyňat z kompetence EASA a ponechán v národní kompetenci, musí být provozován v souladu s podmínkami uvedenými v Doplňku X tohoto Předpisu, není-li pro určité kategorie bezpilotních systémů v této Hlavě předepsáno jinak.

3.1.10 Volné balóny bez pilota na palubě se zátěží

Volný balón bez pilota na palubě se zátěží se musí provozovat způsobem, který minimalizuje nebezpečí pro osoby, majetek nebo jiná letadla, a musí být provozován v souladu s podmínkami uvedenými v Dodatku 5.

3.1.11 Zakázané a omezené prostory

Letadlo nesmí letět v zakázaném nebo omezeném prostoru, který byl řádně publikován, s výjimkou dodržení podmínek omezení nebo se souhlasem státu, nad jehož územím jsou tyto prostory zřízeny.

ČR:

3.1.12 Volné balóny bez pilota na palubě bez zátěže a upoutané balóny bez pilota na palubě

Volný balón bez pilota na palubě bez zátěže, a upoutaný balón bez pilota na palubě se musí provozovat způsobem, který minimalizuje nebezpečí pro osoby, majetek nebo jiná letadla, a musí být provozován v souladu s podmínkami uvedenými v Doplňku R.

3.2 Vyhýbání se srážkám

Nic z těchto pravidel nezbavuje velitele letadla odpovědnosti provést opatření, včetně manévru pro vyhnutí se srážce, které jsou založeny na radách k vyhnutí, poskytovaných zařízeními ACAS, aby se co nejlépe zabránilo srážce.

Poznámka 1: Je důležité udržovat na palubě letadla bdělost, aby bylo možné zjistit potenciální srážky, bez ohledu na druh letu nebo třídu vzdušného prostoru, ve kterém letadlo letí, a když je provozováno na pohybové ploše letiště.

Poznámka 2: Provozní postupy pro používání ACAS poskytující podrobné informace o odpovědnostech velitele letadla jsou obsaženy v Předpisu L 8168, Část VIII, Hlava 3.

Poznámka 3: Požadavky na vybavení letadel zařízeními ACAS jsou uvedeny v Předpisech L 6/I, Hlava 6 a L 6/II, Díl 3, Hlava 6.

3.2.1 Blížkost

Letadlo nesmí letět v takové blízkosti jiného letadla, která by vytvářela nebezpečí srážky.

3.2.2 Právo přednosti

Letadlo, které má právo přednosti, musí udržovat kurz a rychlost.

EU:

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

3.2.2.1 Letadlo, které je podle následujících pravidel povinno dát přednost jinému letadlu, jej nesmí nadlétnout, podlétnout nebo předlétnout, ledaže by se vyhnulo v dostatečné vzdálenosti a byl zohledněn vliv turbulence v úplavu za letadly.

3.2.2.2 Čelní přibližování

Přibližují-li se dvě letadla čelně nebo přibližně čelně a existuje-li nebezpečí srážky, každé letadlo se musí vyhnout změnou kurzu doprava.

3.2.2.3 Sbíhající se tratě

ČR:

Není-li jinými právními dokumenty stanoveno jinak, sbíhají-li se tratě dvou letadel přibližně ve stejné hladině, má přednost to letadlo, které přilétává zprava, s výjimkou následujícího:

- motorová letadla těžší než vzduch musí dát přednost vzducholodím, kluzákům a balónům;
- vzducholodě musí dát přednost kluzákům a balónům;
- kluzáky musí dát přednost balónům;
- motorová letadla musí dát přednost letadlům, které mají ve vleku jiná letadla nebo předměty.

3.2.2.4 Předlétávání

Předlétávající je to letadlo, které se k druhému přibližuje zezadu po trati, svírající s podélnou osou druhého letadla úhel menší než 70 stupňů, je tedy v takové poloze vůči předlétávanému letadlu, že by v noci nemohlo vidět ani levá, ani pravá polohová světla předlétávaného letadla. Předlétávané letadlo má přednost a předlétávající letadlo bez ohledu na to, zda stoupá, klesá nebo je ve vodorovném letu, se musí druhému letadlu vyhnout změnou kurzu vpravo. Žádná následující změna ve vzájemných polohách obou letadel nezbavuje předlétávající letadlo povinnosti vyhnout se, dokud letadlo nemine v dostatečné vzdálenosti.

EU:

3.2.2.4.1 Předlétávání kluzáků

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

3.2.2.5 Přistání

3.2.2.5.1 Letadlo za letu nebo pohybující se po zemi nebo vodě musí dát přednost letadlu, které přistává nebo je v poslední fázi přiblížení na přistání.

3.2.2.5.2 Přibližují-li se dvě nebo více letadel těžší než vzduch k letišti za účelem přistání, musí letadlo ve vyšší hladině dát přednost letadlu v nižší

hladině, ale letadlo v nižší hladině nesmí využít tohoto pravidla k tomu, aby se zařadilo před letadlo, které je v poslední fázi přiblížení na přistání, nebo aby takové letadlo předletělo. Motorová letadla těžší než vzduch však musí dát přednost kluzákům.

3.2.2.5.3 *Nouzové přistání.* Letadlo, kterému je známo, že jiné letadlo je nuceno přistát, musí dát tomuto letadlu přednost.

3.2.2.6 *Vzlet.* Letadlo pojíždějící na provozní ploše letiště musí dát přednost letadlu, které vzlétá nebo se chystá vzlétět.

3.2.2.7 *Pohyby letadel po zemském povrchu*

3.2.2.7.1 *V případě nebezpečí srážky mezi dvěma letadly pojíždějícími po pohybové ploše letiště se musí uplatňovat následující:*

- přibližují-li se dvě letadla čelně nebo přibližně čelně, obě musí zastavit nebo, je-li to proveditelné, vyhnout se doprava tak, aby byla mezi nimi zajištěna dostatečná vzdálenost;
- sblíží-li se dráhy dvou letadel, přednost má letadlo pojíždějící zprava;
- letadlo předjížděné jiným letadlem má přednost a předjíždějící letadlo musí udržovat dostatečnou vzdálenost od předjížděného letadla.

Poznámka: Postup pro předlétávající letadlo viz ust. 3.2.2.4.

EU:

3.2.2.7.2 *Pokud letištní řídicí věž nepovolí jinak, musí letadlo, které pojíždí po provozní ploše, zastavit a čekat na všech vyčkávacích místech dráhy do té doby, než obdrží od letištní řídicí věže výslovné povolení k vjezdu na dráhu nebo k jejímu křížování.*

Poznámka: Označení vyčkávacích míst dráhy a jejich značky viz Předpis L 14, ust. 5.2.10 a 5.4.2.

3.2.2.7.3 *Letadlo, které pojíždí po provozní ploše, musí zastavit a čekat na všech rozsvícených stop příčkách a smí pokračovat až po zhasnutí světel.*

3.2.3 *Rozsvěcování světel na letadle*

Poznámka 1: Charakteristiky světel, která mají splňovat požadavky ust. 3.2.3 pro letouny, jsou stanoveny v Předpisu L 8. Specifikace pro polohová světla letounů obsahují Dodatky k Předpisu L 6/I a L 6/II. Podrobné technické specifikace světel letounů obsahuje Airworthiness Manual (ICAO Doc 9760), Volume II, Part A, Chapter IV a světel vrtulníků Chapter V téhož dokumentu.

Poznámka 2: Z kontextu ust. 3.2.3.2 c) a 3.2.3.4 a) je zřejmé, že letadlo je v provozu tehdy, když pojíždí nebo je taženo nebo dočasně zastaveno během pojiždění nebo tažení.

Poznámka 3: Pro letadla na vodě viz ust. 3.2.6.

3.2.3.1 *Všechna letadla za letu v době mezi západem a východem slunce nebo v jiném období*

předepsaném příslušným úřadem (ÚCL) musí s výjimkou podle ust. 3.2.3.5 rozsvítit:

- protisrážková světla určená k upoutání pozornosti na dané letadlo; a

EU:

- s výjimkou balonů polohová světla vyznačující příslušný směr letadla vůči pozorovateli. Jiná světla, pokud by mohla být zaměněna s těmito světly, nesmí být rozsvícena.

Poznámka: Světla určená k jiným účelům, jako jsou přistávací světla a osvětlení trupu letadla, mohou být použita spolu s protisrážkovými světly, stanovenými v Airworthiness Manual (ICAO Doc 9760), Volume II, ke zvýraznění letadla.

3.2.3.2 *S výjimkou případu uvedeného v 3.2.3.5 mezi západem a východem slunce nebo v jiném období předepsaném příslušným úřadem (ÚCL):*

- všechna letadla pohybující se po pohybové ploše letiště musí mít rozsvícena polohová světla vyznačující příslušný směr letadla vůči pozorovateli a jiná světla, pokud by mohla být zaměněna s těmito světly, nesmí být rozsvícena,

EU:

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

- všechna letadla pohybující se na pohybové ploše letiště musí mít rozsvícena světla, kterými na sebe upoutají pozornost, a
- všechna letadla na pohybové ploše letiště s běžícími motory musí mít rozsvícena světla vyznačující tuto skutečnost.

Poznámka: Jestliže jsou na letadle vhodně umístěna polohová světla uvedená v ust. 3.2.3.1 b), mohou také vyhovět požadavkům ust. 3.2.3.2 b). Červená protisrážková světla vyhovující požadavkům ust. 3.2.3.1 a), mohou také splňovat požadavky ust. 3.2.3.2 c) a d), za předpokladu, že pozorovatele neoslňují.

3.2.3.3 *S výjimkou případu uvedeného v ust. 3.2.3.5 musí všechna letadla za letu vybavená protisrážkovými světly vyhovujícími požadavkům ust. 3.2.3.1 a) mít rozsvícena taková světla i mimo dobu stanovenou v ust. 3.2.3.1.*

3.2.3.4 *S výjimkou případu uvedeného v 3.2.3.5 musí všechna letadla:*

- pohybující se po pohybové ploše letiště a vybavená protisrážkovými světly vyhovujícími požadavkům ust. 3.2.3.2 c); nebo
- na pohybové ploše letiště a vybavená světly vyhovujícími požadavkům ust. 3.2.3.2 d);

mít taková světla rozsvícena i mimo dobu stanovenou v ust. 3.2.3.2.

ČR:

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

3.2.3.5 Pilotovi se musí povolit vypnutí nebo snížení intenzity kteréhokoli ze zábleskových světel splňujícího požadavky ust. 3.2.3.1, 3.2.3.2, 3.2.3.3 a 3.2.3.4, jestliže:

- nepříznivě ovlivňuje nebo by mohlo nepříznivě ovlivnit uspokojivý výkon povinností; nebo
- oslňuje nebo by mohlo oslnit vnějšího pozorovatele.

3.2.4 Simulované lety podle přístrojů

Letadlo nesmí provádět cvičné lety v simulovaných podmínkách podle přístrojů, pokud:

- není v letadle instalováno plně funkční dvojí řízení; a
- na pilotním sedadle není kvalifikovaný pilot působící jako bezpečnostní pilot pro osobu letící za simulovaných podmínek podle přístrojů. Tento bezpečnostní pilot musí mít přiměřený výhled dopředu a na obě strany letadla nebo musí být ve spojení se způsobilým pozorovatelem, který v letadle zaujímá takové místo, že jeho zorné pole vhodně doplňuje výhled bezpečnostního pilota.

EU:

3.2.5 Provoz na letišti a v jeho blízkosti

Letadlo pohybující se na letišti a v jeho blízkosti musí:

- pozorovat ostatní letištní provoz za účelem vyhnutí se srážce;
- zařadit se do letového provozu tvořeného ostatními letadly v provozu nebo se mu vyhnout;

ČR:

- řídít se publikovanými postupy a v řízeném okruhu instrukcemi ATC;

Poznámka 1: Viz ust. 3.6.5.1 tohoto předpisu.

EU:

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

ČR:

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

a) v provozní době letiště:

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

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

b) mimo provozní dobu letiště:

EU:

- viz ust. 3.2.5 e) tohoto předpisu; a/nebo

ČR:

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

ČR:

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

a) Odlétávající letadla

- zahájení pojiždění a činnost po vzletu;
 - úmysl křížovat dráhu nebo pojiždět zpět po dráze (i neaktivní);
 - vstup na dráhu;
 - vzlet;
- (Piloti vrtulníků, kteří provádějí vzlet z místa stání, a piloti kluzáků na místě vzletu na dráze hlásí jen připravenost ke vzletu).
- místo opuštění okruhu;
 - místo opuštění ATZ anebo RMZ.

b) Přilétávající letadla

- letiště vzletu (není-li totožné s letištem přistání);

- ii) polohu letadla před vstupem do ATZ anebo RMZ;
- iii) místo zamýšleného vstupu do letištního okruhu;
- iv) polohu po větru;
- v) polohu před poslední zatáčkou (base leg);

(Na požadavek stanoviště AFIS nebo stanoviště poskytování informací známému provozu mohou piloti vynechat hlášení poloh po větru a před poslední zatáčkou případně hlásit jiné polohy v ATZ anebo RMZ. Polohy po větru a před poslední zatáčkou se nehlásí, provádí-li letadlo přímé přiblížení.)

- vi) polohu na konečném přiblížení – finále;
- vii) nezdařené přiblížení (opakování okruhu);
- viii) úmysl křížovat dráhu nebo pojíždět zpět po dráze (i neaktivní);
- ix) uvolnění dráhy v noci, nebo je-li další známý provoz ve fázi konečného přiblížení – finále.

c) Letadla prolétávající ATZ anebo RMZ

- i) místo a nadmořskou výšku zamýšleného vstupu do ATZ anebo RMZ a výstupu z ATZ anebo RMZ; nebo
- ii) vzdálenost, zeměpisný směr od letiště, trať a nadmořskou výšku, která má být letěna uvnitř ATZ anebo RMZ.

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

3.2.5.3 Vertikální poloha letadla v ATZ anebo RMZ, musí být vyjádřena nadmořskou výškou podle nastavení výškoměru na letištní QNH. Letadlo, které přilétává do ATZ mimo provozní dobu letiště, nastavuje výškoměr na regionální QNH. Vertikální poloha letadla prolétávajícího ATZ anebo RMZ může být vyjádřena nadmořskou výškou podle nastavení výškoměru na regionální QNH.

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

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

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

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

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

3.2.5.9 Pilot provádějící činnost v aktivované RMZ musí udržovat stálé spojení s AFIS.

3.2.5.10 V případě, že v aktivované RMZ probíhá let IFR, může dispečer AFIS s ohledem na možné nebezpečí zakázat vstup do RMZ nebo její části.

3.2.5.11 V případě, že pilot nezískal informaci o aktivaci RMZ, musí před vstupem do RMZ navázat spojení s příslušným dispečerem AFIS.

3.2.5.12 Ustanovení upravující letovou činnost v aktivované RMZ mají přednost před ustanoveními upravující letovou činnost v ATZ.

3.2.6 Provoz na vodní hladině

Poznámka: Navíc k ust. 3.2.6.1 tohoto předpisu mohou být v určitých případech uplatňována pravidla stanovená v Úmluvě o mezinárodních pravidlech pro zabránění srážkám na moři, která byla vytvořena v rámci mezinárodní konference o revizi této úmluvy (Londýn, 1972).

3.2.6.1 Přibližují-li se dvě letadla nebo letadlo a plavidlo k sobě a existuje riziko střetu, musí letadlo pokračovat obezřetně a s ohledem na stávající okolnosti a podmínky, včetně omezení na straně příslušného letadla nebo lodě.

3.2.6.1.1 *Sbíhající se tratě.* Letadlo, které má jiné letadlo nebo plavidlo zprava, musí mu dát přednost tak, aby byla mezi nimi zajištěna dostatečná vzdálenost.

3.2.6.1.2 *Čelní přibližování.* Letadlo přibližující se k jinému letadlu nebo k plavidlu čelně nebo přibližně čelně, se musí vyhnout změnou kurzu vpravo tak, aby byla mezi nimi zajištěna bezpečná vzdálenost.

3.2.6.1.3 *Předlétávání.* Předlétávané letadlo nebo plavidlo má přednost a předlétávající letadlo se musí vyhnout změnou kurzu tak, aby byla mezi nimi zajištěna bezpečná vzdálenost.

3.2.6.1.4 *Přistání a vzlet.* Letadlo přistávající na vodní hladině nebo vzletající z vodní hladiny musí, je-li to proveditelné, zajistit bezpečnou vzdálenost mezi sebou a všemi plavidly a musí se vyhnout narušení jejich navigace.

3.2.6.2 *Rozsvěcování světel letadla na vodní hladině.* Mezi západem a východem slunce nebo v jiném období předepsaném příslušným úřadem musí všechna letadla na vodní hladině mít rozsvícena světla tak, jak to požaduje Úmluva o mezinárodních pravidlech pro zabránění srážkám na moři z roku 1972. Pokud to nemožno provést, musí mít rozsvícena světla s co nejpodobnějšími vlastnostmi a s co nejpodobnější polohou, jako jsou světla požadovaná podle mezinárodních pravidel.

Poznámka 1: Specifikace světel, kterými mají být vybaveny letouny na vodě, jsou stanoveny v Doplněcích k Předpisu L 6/I a L 6/II.

Poznámka 2: Úmluva o mezinárodních pravidlech pro zabránění srážkám na moři uvádí, že pravidla související s rozsvěcováním světel, mají být splněna mezi západem a východem slunce. Jakákoliv kratší doba mezi západem a východem slunce stanovená v souladu s ust. 3.2.6.2 nemůže být tudíž použita v oblastech, kde jsou uplatňována mezinárodní pravidla pro zabránění srážkám na moři, např. na širém moři.

3.3 Letové plány

3.3.1 Předložení letového plánu

3.3.1.1 Informace týkající se zamýšleného letu nebo jeho části se musí předložit stanovišti letových provozních služeb ve formě letového plánu.

3.3.1.2 Letový plán se musí předložit před letem:

- na kterýkoli let nebo jeho část, kde se poskytuje služba řízení letového provozu;
- na kterýkoli let IFR v poradním vzdušném prostoru;
- na kterýkoli let prováděný v určených vzdušných prostorech nebo do nich směřující nebo letící na určených tratích, když tak požaduje příslušný úřad ATS k usnadnění poskytování letové informační, pohotovostní služby a služby pátrání a záchrany;
- na kterýkoli let prováděný v určených vzdušných prostorech nebo do nich směřující nebo letící na určených tratích, když tak požaduje příslušný úřad ATS k usnadnění koordinace s příslušnými vojenskými stanovišti nebo se stanovišti letových provozních služeb sousedních států, aby se zabránilo možné potřebě zakročování za účelem identifikace;

EU:

- na kterýkoli let přes mezinárodní hranice, pokud není dotyčnými státy předepsáno jinak;
- na kterýkoli let, který má být proveden v noci, jestliže se při něm opouští blízkost letišť.

Poznámka: Výraz „letový plán“ znamená buď úplné informace ve všech polích obsažených v letovém plánu zahrnující celou trať letu, nebo jen omezené informace na menší část letu, na kterou se požaduje získání povolení, například na křížování letové cesty nebo vzlet nebo přistání z řízeného letiště.

3.3.1.3 Letový plán se musí před odletem předložit ohlašově letových provozních služeb nebo musí být vyslán za letu příslušnému stanovišti letových provozních služeb nebo řídicí radiostanici letadlo-země, pokud nebyly uplatněny postupy pro podávání stálých letových plánů.

EU:

3.3.1.4 Pokud příslušný úřad nestanovil pro vnitrostátní lety VFR kratší lhůtu, letový plán na let, při kterém se mají přeletět mezinárodní hranice nebo kterému má být poskytována služba řízení letového provozu nebo letová poradní služba, se musí předložit nejméně šedesát minut před odletem, nebo když se předkládá za letu, v takovém čase, který zajistí jeho přijetí všemi příslušnými stanovišti letových provozních služeb nejméně 10 minut před tím, než letadlo dosáhne:

- zamýšleného bodu vstupu do řízené oblasti nebo poradního vzdušného prostoru; nebo
- bodu křížování letové cesty nebo poradní tratě.

3.3.2 Obsah letového plánu

Letový plán musí obsahovat informace, týkající se těch z následujících položek, které jsou příslušným úřadem ATS považovány za důležité:

- identifikace letadla;
- pravidla letu a druh letu;
- počet a typ (typy) letadla (letadel) a kategorie turbulence v úplavu;
- vybavení;
- letiště odletu (viz Poznámka 1);
- předpokládaný čas zahájení pojiždění (viz Poznámka 2);
- cestovní rychlost (rychlosti);
- cestovní hladina (hladiny);
- trať, která se má letět;
- letiště určení a celková vypočítaná doba letu;
- náhradní letiště;

- vytrvalost letu;
- celkový počet osob na palubě;
- nouzové vybavení a vybavení pro přežití; a
- jiné informace.

Poznámka 1: V letových plánech podávaných za letu bude uváděnou informací položka označující místo (letišťe odletu), ze kterého je možné získat doplňující informace o letu, jsou-li požadovány.

Poznámka 2: V letových plánech podávaných za letu bude uváděnou informací položka čas nad prvním bodem tratě, k níž se letový plán vztahuje.

Poznámka 3: Výraz „letišťe“ použitý v letovém plánu zahrnuje také jiná místa než letišťe, která mohou být použita pro určité typy letadel, např. vrtulníky nebo balóny.

3.3.3 Vyplňování letového plánu

3.3.3.1 Bez ohledu na to, za jakým účelem se letový plán podává, musí obsahovat podle vhodnosti informace o příslušných položkách z ust. 3.3.2 až po "Náhradní letišťe" včetně, týkající se celé trati nebo její části, pro kterou se letový plán podává.

3.3.3.2 Když je tak předepsáno příslušným úřadem ATS nebo považuje-li to osoba, která letový plán podává, za nezbytné, musí letový plán navíc obsahovat informace týkající se všech dalších položek z ust. 3.3.2.

3.3.4 Změny v letovém plánu

V souladu s ust. 3.6.2.2, musí být všechny změny letového plánu podaného na let IFR nebo na let VFR provozovaný jako řízený let co nejdříve ohlášeny příslušnému stanovišti letových provozních služeb. Na ostatní lety VFR se musí příslušnému stanovišti letových provozních služeb oznámit co nejdříve význačné změny letového plánu.

Poznámka 1: Informace předložené před odletem, týkající se vytrvalosti letu nebo celkového počtu osob na palubě, které byly v čase odletu nesprávné, se považují za význačné změny letového plánu a jako takové se musí oznamovat.

Poznámka 2: Postupy pro předkládání změn ke stálým letovým plánům jsou obsaženy v Předpisu L 4444.

3.3.5 Ukončení letového plánu

3.3.5.1 Není-li příslušným úřadem ATS předepsáno jinak, přistání se musí oznámit osobně, radiotelefonicky nebo datovým spojem nebo jinými prostředky předepsanými příslušným úřadem, co nejdříve příslušnému stanovišti letových provozních služeb na letišti přiletu. Musí se tak učinit pro každý let, na který byl předložen letový plán, který pokryl celý let nebo jeho zbývající část k letišti určení.

3.3.5.2 Pokud byl letový plán podán jen na část letu, jinou než zbývající část letu na letišti určení,

musí být, pokud je tak požadováno, ukončen příslušným hlášením danému stanovišti letových provozních služeb.

3.3.5.3 Není-li na letišti přiletu nebo provozním místě přistání stanoviště letových provozních služeb, musí se hlášení o přistání, je-li požadováno, podat v nejkratší možné době po přistání nejrychlejšími dosažitelnými prostředky nejbližšímu stanovišti letových provozních služeb.

3.3.5.4 Je-li známo, že spojovací zařízení na letišti přistání jsou nedostatečná, a jiný způsob hlášení přistání pozemními prostředky není k dispozici, musí být provedeno následující opatření. Bezprostředně před přistáním, pokud je to proveditelné, musí letadlo rádiem vyslat zprávu podobnou hlášení o přistání příslušnému stanovišti letových provozních služeb, když se takové hlášení požaduje. Normálně se takové hlášení musí oznamovat letecké stanici obsluhující stanoviště letových provozních služeb, které odpovídá za letovou informační oblast, v níž letadlo letí.

3.3.5.5 Hlášení o přistání předávané letadlem musí obsahovat následující informace:

- a) identifikace letadla;
- b) letišťe nebo provozní místo odletu;
- c) letišťe nebo provozní místo určení (pouze v případě přistání na náhradním letišti);
- d) letišťe nebo provozní místo přiletu;
- e) čas přistání.

Poznámka: Vyžaduje-li se hlášení přistání, jeho neohlášení může vážně narušit činnost letových provozních služeb a způsobit vynaložení velkých nákladů prováděním zbytečných pátracích a záchranných akcí.

EU:

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

3.4 Signály

3.4.1 Při zpozorování nebo přijetí jakýchkoli signálů uvedených v Dodatku 1, musí letadlo provést to, co se daným signálem podle tohoto dodatku požaduje.

3.4.2 Použijí-li se signály Dodatku 1, musí mít uvedený význam. Tyto signály se smí používat pouze pro uvedené účely a žádné jiné signály, které by se s nimi mohly zaměnit, se nesmí používat.

3.4.3 Signalista musí být odpovědný za poskytování standardních signálů pro řízení letadel na zemi jasným a přesným způsobem při použití signálů uvedených v Dodatku 1.

3.4.4 Nikdo nesmí vést letadlo, pokud neabsolvoval výcvik, nezískal kvalifikaci a nebyl

oprávněn příslušným úřadem (ÚCL) provádět činnosti řídicího odbavovací plochy.

3.4.5 Signalista musí mít na sobě charakteristicky označenou fluorescenční vestu, aby jej letová posádka byla schopna identifikovat jako osobu odpovědnou za řízení na zemi.

3.4.6 Pro jakoukoliv signalizaci za dne musí být veškerým zúčastněným pozemním personálem používány naváděcí ukazatele s fluorescenční barvou, signalizační terče nebo rukavice. V noci nebo za nízké dohlednosti musí být používány svítící naváděcí ukazatele.

3.5 Čas

3.5.1 Musí se používat světový koordinovaný čas (UTC), vyjadřovaný v hodinách, minutách, a pokud se požaduje, v sekundách 24hodinového dne začínajícího o půlnoci.

3.5.2 Kontrola času se musí provést před zahájením řízeného letu a vždy během letu, když je to nezbytné.

Poznámka: Taková kontrola času se obvykle získá od stanoviště letových provozních služeb, pokud nebyla provedena jiná opatření provozovatelem nebo příslušným úřadem ATS.

3.5.3 Kdykoli se při uplatnění komunikace datovým spojem používá čas, musí být jeho přesnost v rozmezí 1 sekundy UTC.

3.6 Služba řízení letového provozu

3.6.1 Letová povolení

3.6.1.1 Letové povolení na řízený let nebo na jeho část se musí získat vždy před jeho zahájením. Takové povolení se musí vyžádat podáním letového plánu stanovišti letových provozních služeb.

Poznámka 1: Letový plán může zahrnovat jen část letu, na kterou je nezbytné popsat části letu nebo manévry, které jsou předmětem letového povolení. Povolení se může týkat jen části platného letového plánu, uvedené v mezích povolení, nebo se může týkat konkrétních manévry, např. pojiždění, přistání nebo vzletu.

EU:

3.6.1.1.1 Jestliže povolení veliteli letadla nevyhovuje, musí o tom informovat příslušné stanoviště ATS. To v takových případech vydá opravené povolení, je-li to proveditelné.

3.6.1.2 Kdykoli letadlo žádá přednostní povolení, musí svoji žádost, jestliže to příslušné stanoviště řízení letového provozu požaduje, zdůvodnit.

3.6.1.3 Možné znovupovolení za letu

Jestliže se před odletem předpokládá s ohledem na vytrvalost letu a možnost znovupovolení za letu, že bude rozhodnuto pokračovat na změněné letiště určení, musí o tom být uvědomena příslušná

stanoviště řízení letového provozu tím, že se v letovém plánu uvede informace, týkající se změněné tratě (je-li známa) a změněného letiště určení.

Poznámka: Účelem tohoto opatření je usnadnit znovupovolení na změněné letiště určení, které je obvykle uvedené za letištěm určení.

3.6.1.4 Na řízeném letišti nesmí letadlo na provozní ploše pojiždět bez povolení letištního řídicí věže a musí plnit všechny příkazy vydané tímto stanovištěm.

3.6.2 Dodržování platného letového plánu

3.6.2.1 S výjimkou případů uvedených v ust. 3.6.2.4, musí letadlo dodržovat platný letový plán nebo příslušné části platného letového plánu pro řízený let v rámci tolerancí stanovených v ustanoveních 3.6.2.1.1 až 3.6.2.2, pokud si nevyžádá a nezíská povolení změny od příslušného stanoviště řízení letového provozu nebo pokud si vzniklý stav nouze nevynutí okamžitou reakci letadla. V takovém případě, jakmile to okolnosti dovolí, musí být příslušnému stanovišti řízení letového provozu oznámeno, jaká byla provedena opatření a že tato opatření byla vynucena stavem nouze.

3.6.2.1.1 Pokud není schváleno příslušným úřadem ATS nebo příslušným stanovištěm řízení letového provozu nařízeno jinak, musí být řízené lety, pokud je to možné, provedeny:

- kde je zřízena trať ATS, letět po stanovené ose této tratě; nebo
- na jakékoli jiné trati letět přímo mezi navigačními zařízeními a/nebo body vyznačujícími takovou trať.

3.6.2.1.2 K zajištění požadavku podle ust. 3.6.2.1.1, musí letadlo letící na úseku tratě ATS, vyznačeném zařízeními VOR, změnit primární navigační vedení ze zařízení za letadlem na zařízení před letadlem nad bodem přechodu nebo co nejbližší bodu přechodu, pokud je stanoven.

3.6.2.1.3 Odchyly od požadavků v ust. 3.6.2.1.1 musí být ohlášeny příslušnému stanovišti letových provozních služeb.

ICAO:

3.6.2.2 *Odchyly od platného letového plánu.* Dojde-li u řízeného letu k odchýlení se od platného letového plánu, musí být provedena následující opatření:

- odchyly od tratě:* odchýlí-li se letadlo od trati, musí se opravit kurz, aby se vrátilo na trať co nejdříve.
- odchyly od Machova čísla/indikované vzdušné rychlosti přidělené ATC:* ihned musí být informováno příslušné stanoviště letových provozních služeb.
- odchyly od Machova čísla/pravé vzdušné rychlosti:* jestliže se udržované Machovo číslo/pravá vzdušná rychlost v cestovní hladině liší od platného letového plánu o plus mínus

Mach 0,02 nebo více, nebo o plus mínus 19 km/h (10 kt) pravé vzdušné rychlosti nebo více, musí být informováno příslušné stanoviště letových provozních služeb.

- d) *změna předpokládaného času přeletu*: jestliže se předpokládán čas přeletu dalšího požadovaného bodu hlášení, hranice letové informační oblasti nebo letiště určení, podle toho co nastane dříve, oznámeného letovým provozním službám odlišuje o 2 minuty nebo o jiný čas předepsaný příslušným úřadem nebo na základě dohod ICAO o oblastní letové navigaci, opravený předpokládaný čas přeletu musí být co nejdříve oznámen příslušnému stanovišti letových provozních služeb.

ICAO:

3.6.2.2.1 Když jsou poskytovány a aktivovány služby ADS-C, stanoviště letových provozních služeb (ATSU) musí být automaticky informováno datovým spojem, kdykoli se objeví změna přesahující hodnoty vymezené ADS kontraktem.

3.6.2.3 *Žádosti o změny*. Žádosti o změny platného letového plánu musí obsahovat níže uvedené informace:

- a) *Změna cestovní hladiny*: identifikaci letadla; požadovanou novou cestovní hladinu a Machovo číslo/pravou vzdušnou rychlost v této hladině; opravený předpokládaný čas přeletu (uplatňuje-li se) na následující hlášený bod nebo hranici letové informační oblasti;
- b) *Změna Machova čísla/pravé vzdušné rychlosti*: identifikaci letadla; požadované Machovo číslo/pravou vzdušnou rychlost.

- c) *Změna tratě*:

- 1) Beze změny letiště určení – identifikaci letadla, pravidla letu, popis nové tratě letu včetně příslušných údajů letového plánu, počínaje polohou, z níž má být požadovaná změna tratě zahájena, opravené předpokládané časy přeletu, jakékoli jiné vhodné informace;
- 2) Se změnou letiště určení – identifikaci letadla, pravidla letu, popis změněné tratě letu na změněné letiště určení včetně příslušných údajů letového plánu, počínaje polohou, z níž má být požadovaná změna tratě zahájena, opravené předpokládané časy přeletu, náhradní letiště, jakékoli jiné vhodné informace.

3.6.2.4 *Zhoršení meteorologických podmínek pod VMC*. Jestliže je zřejmé, že let za VMC nebude možné provést v souladu s platným letovým plánem, řízený let VFR musí:

- a) požádat o změnu povolení, umožňující letadlu pokračovat v letu za VMC na letiště určení nebo na náhradní letiště nebo opustit vzdušný prostor, v němž je požadováno ATC povolení; nebo
- b) nelze-li získat povolení podle a), pokračovat v letu za VMC a oznámit příslušnému stanovišti

ATC rozhodnutí, zda opustí dotyčný vzdušný prostor nebo zda přistane na nejbližším vhodném letišti; nebo

- c) v řízeném okrsku požádat o povolení letět jako zvláštní let VFR; nebo
- d) požádat o povolení letět podle pravidel letu podle přístrojů.

3.6.3 Hlášení poloh

3.6.3.1 Pokud příslušný úřad ATS nebo příslušné stanoviště řízení letového provozu za podmínek určených tímto úřadem nestanoví jinak, řízený let musí co možná nejdříve hlásit příslušnému stanovišti letových provozních služeb čas a hladinu přeletu každého povinného hlášeného bodu spolu se všemi dalšími požadovanými informacemi. Podobně se musí hlásit přelety dalších hlášených bodů, které jsou požadovány příslušným stanovištěm letových provozních služeb. Nejsou-li hlášené body stanoveny, hlášení poloh se musí provádět v intervalech předepsaných příslušným úřadem ATS nebo stanovených příslušným stanovištěm letových provozních služeb.

3.6.3.1.1 Řízené lety předávající informace o poloze příslušnému stanovišti letových provozních služeb datovým spojem musí předávat hlášení o poloze hlasem pouze, když se tak požaduje.

Poznámka: Podmínky a okolnosti, za kterých vysílání tlakové nadmořské výšky pomocí ADS-B nebo módu C SSR vyhovuje požadavkům na informace o hladině v hlášeních o poloze, jsou uvedeny v Předpisu L 4444.

3.6.4 Ukončení řízení

S výjimkou přistání na řízeném letišti, řízený let musí co nejdříve hlásit příslušnému stanovišti ATC, že přestává být předmětem poskytování služby řízení letového provozu.

3.6.5 Spojení

3.6.5.1 Letadlo provádějící řízený let musí udržovat nepřetržitě poslech na příslušném hlasovém komunikačním kanálu letadlo-země a podle potřeby navázat obousměrné spojení s příslušným stanovištěm řízení letového provozu, nestanoví-li jinak příslušný úřad ATS pro letadla, která jsou součástí letištního provozu na řízeném letišti.

Poznámka 1: SELCAL nebo podobná automatická signalizační zařízení splňují požadavek na udržování poslechu hlasové komunikace letadlo - země.

Poznámka 2: Požadavek, aby letadlo udržovalo poslech hlasové komunikace letadlo- země, zůstává v platnosti i při použití CPDLC.

3.6.5.2 *Ztráta spojení*. Jestliže ztráta spojení nedovoluje vyhovět ustanovení 3.6.5.1, letadlo musí dodržovat postupy pro ztrátu hlasového spojení uvedené v Předpisu L 10/II a ty z následujících postupů, které jsou vhodné. Letadlo se musí pokusit navázat spojení s příslušným stanovištěm řízení letového provozu za použití všech dalších dostupných

prostředků. Mimo to musí letadlo, které je součástí letištního provozu na řízeném letišti, sledovat takové instrukce, které mohou být vydány pomocí vizuálních signálů.

ČR:

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

- a) nastavit odpovídač SSR na kód 7600, pokračovat v letu v meteorologických podmínkách pro let za viditelnosti, přistát na nejbližším vhodném letišti a ohlásit přistání nejrychlejšími prostředky příslušnému stanovišti řízení letového provozu;
- b) uváží-li za vhodné, dokončit let IFR v souladu s ust. 3.6.5.2.2.

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

- a) nastavit odpovídač SSR na kód 7600;
- b) udržovat po dobu 7 minut poslední přidělenou rychlost a hladinu nebo minimální letovou výšku, jestliže minimální letová výška je vyšší než poslední přidělená hladina. Interval 7 minut začíná:
 - 1) jestliže let probíhá na trati bez povinných hlásných bodů nebo byl instruován vynechat hlášení poloh:
 - i) v čase, kdy je dosažena poslední přidělená hladina nebo minimální letová výška; nebo
 - ii) v čase nastavení odpovídače na kód 7600;

podle toho, který je pozdější; nebo
 - 2) jestliže let probíhá na trati s povinnými hlásnými body a nebyl instruován vynechat hlášení poloh:
 - i) v čase, kdy je dosažena poslední přidělená hladina nebo minimální letová výška; nebo
 - ii) v dříve oznámeném výpočtu pilota na povinný hlásný bod; nebo
 - iii) v čase, kdy nenastane hlášení polohy nad povinným hlásným bodem;

podle toho, který je pozdější;

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

- c) následně udržovat hladinu a rychlost v souladu s FPL;

Poznámka: Vzhledem ke změnám hladin a rychlosti se použije podaný FPL, což je letový plán, který byl podán pilotem nebo určeným zástupcem na stanovišti ATS bez jakýchkoli dalších změn.

- d) jestliže je let vektorován radarem nebo letí na paralelní trati (offset) podle RNAV bez určené meze povolení, pokračuje nejrychleším možným způsobem na trať platného letového plánu tak, aby se připojil ne později než na nejbližším význačném bodě, přičemž musí brát v úvahu použitelnou minimální letovou výšku;

Poznámka: Ve vztahu ke změnám trati, která je letěna, nebo času zahájení klesání na přistání na letišti, musí být použit CPL, který obsahuje všechny následující povolení, včetně změn, pokud nějaké jsou.

- e) pokračuje po trati podle CPL na příslušné určené navigační zařízení, sloužící letišti příletu, a když je tak požadováno, aby se zajistil soulad s písm. f), vyčkává nad tímto zařízením až do zahájení klesání;
- f) zahájí klesání z navigačního zařízení specifikovaného v písm. e) v předpokládaném čase přiblížení (EAT) naposled přijatém a potvrzeném nebo co možná nejbliže, nebo jestliže EAT nebyl přijat a potvrzen, v předpokládaném čase příletu (ETA) vyplývajícím z CPL nebo co možná nejbliže;
- g) provede normální postup přiblížení podle přístrojů, který je specifikován pro určené navigační zařízení; a
- h) přistane, jestliže je to možné, do 30 minut po předpokládaném čase příletu (ETA), specifikovaném v písm. f) nebo posledním potvrzeném předpokládaném čase přiblížení (EAT), podle toho, který z nich je pozdější.

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

Poznámka 2: Poskytování služby řízení letového provozu ostatním letům v daném vzdušném prostoru se zakládá na předpokladu, že letadlo se ztrátou spojení bude dodržovat pravidla uvedená v ust. 3.6.5.2.2.

Poznámka 3: Viz též ust. 5.1.2.

3.7 Protiprávní čin**EU:**

3.7.1 Letadlo, které je předmětem protiprávního činu, musí usilovat o nastavení odpovídače na kód 7500 a vyznění příslušného stanoviště ATS o každé význačné okolnosti s tím spojené a o jakékoli odchylce od platného letového plánu vynucenou okolnostmi. To umožní stanovišti ATS dát tomuto letadlu přednost, a tak snížit na minimum možnost konfliktu s jinými letadly.

Poznámka 1: Odpovědnost stanovišť ATS v případě protiprávního činu je stanovena v Předpisu L 11.

Poznámka 2. Pokyny, jak postupovat v případech, kdy dojde k protiprávnímu činu a letadlo nemůže tuto skutečnost oznámit stanovišti ATS, jsou obsaženy v Doplnku B tohoto předpisu.

Poznámka 3: Opatření, která mají učinit letadla vybavená odpovídačem SSR, ADS-B a ADS-C, jsou-li vystavena protiprávnímu činu, jsou obsažena v Předpisu L 11, Předpisu L 4444 a Předpisu L 8168.

Poznámka 4: Opatření, která má učinit letadlo vybavené CPDLC, je-li vystaveno protiprávnímu činu, jsou obsažena v Předpisu L 11, Předpisu L 4444 a v Manual of Air Traffic Services Data Link Applications (ICAO Doc 9694).

3.7.2 Jestliže je letadlo vystaveno protiprávnímu činu, musí se velitel letadla pokusit přistát co nejdříve, jak je to možné, na nejbližším vhodném letišti nebo na vyhrazeném letišti určeném příslušným úřadem, pokud by závažnost situace na palubě letadla nevyžadovala jiné řešení.

Poznámka 1: Požadavky na státní úřady, pokud jde o letadla na zemi, která jsou předmětem protiprávního činu, jsou obsaženy v Předpisu L 17, Hlava 5, ust. 5.2.4.

Poznámka 2: Viz ust. 2.4 ohledně pravomocí velitele letadla.

3.8 Zakročování

Poznámka: Výraz „zakročování“ v této souvislosti nezahrnuje zákrok a doprovodnou službu, poskytovanou na žádost letadla v tísni, v souladu s Volume II a III International Aeronautical and Maritime Search and Rescue (IAMSAR) Manual (ICAO Doc 9731).

3.8.1 Zakročování proti civilním letadlům se musí řídit příslušnými pravidly a směrnici, vydávanými smluvními státy v souladu s Úmluvou o mezinárodním civilním letectví, zvláště s čl. 3d), podle kterého smluvní státy musí zajistit, aby při vydávání pravidel pro státní letadla byl brán patřičný ohled na bezpečnost civilních letadel. Podobně při tvorbě příslušných pravidel a směrnic se musí patřičně zohlednit ustanovení Dodatku 1, článku 2 a Dodatku 2, článku 1.

Poznámka: Pro bezpečnost letu je nezbytné, aby jakékoli vizuální signály uplatňované v případě zakročování, které by se měly používat jako poslední možnost, byly správně aplikovány a chápány civilními a vojenskými letadly na celém světě. Z toho důvodu Rada ICAO, když schvalovala vizuální signály v Dodatku 1 Přílohy 2, vyzvala smluvní státy, aby zajistily jejich striktní dodržování vlastními státními letadly. Protože je zakročování proti civilním letadlům ve všech případech potencionálně nebezpečné, Rada dále formulovala zvláštní doporučení a vyzvala smluvní státy, aby je jednotně uplatňovaly. Tato zvláštní doporučení jsou obsažena v Doplnku A.

3.8.2 Velitel civilního letadla, proti kterému se zakročuje, musí dodržovat požadavky uvedené v Dodatku 2, článku 2 a 3, uposlechnout a odpovídat na vizuální signály, jak je stanoveno v Dodatku 1, článku 2.

Poznámka: Viz také ust. 2.1.1 a 3.4 tohoto předpisu.

3.9 Minima VMC dohlednosti a vzdálenosti od oblačnosti pro let za viditelnosti

EU:

Minima VMC dohlednosti a vzdálenosti od oblačnosti pro let za viditelnosti jsou obsažena v Tabulce 1 níže.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

EU:

Tabulka 1 - Minima VMC dohlednosti a vzdálenosti od oblačnosti pro let za viditelnosti (*)

(viz také ust. 4.1)

Pásmo nadmořské výšky	Třída vzdušného prostoru	Letová dohlednost	Vzdálenost od oblačnosti
3 050 m (10 000 ft) nad střední hladinou moře a více	A (**) B C D E F G	8 km	1 500 m horizontálně 300 m (1 000 ft) vertikálně
Pod 3 050 m (10 000 ft) nad střední hladinou moře a nad 900 m (3 000 ft) nad střední hladinou moře nebo více než 300 m (1 000 ft) nad terénem, podle toho, která z výšek je větší	A (**) B C D E F G	5 km	1 500 m horizontálně 300 m (1 000 ft) vertikálně
900 m (3 000 ft) nad střední hladinou moře a méně nebo 300 m (1 000 ft) nad terénem, podle toho, která z výšek je větší	A (**) B C D E	5 km	1 500 m horizontálně 300 m (1 000 ft) vertikálně
	F G	5 km (***)	Mimo oblačnost a za viditelnosti země

(*) Kde je převodní výška nižší než 3 050 m (10 000 ft) nad střední hladinou moře, musí se použít letová hladina 100 namísto 10 000 ft.

(**) Minima VMC dohlednosti a vzdálenosti ve vzdušném prostoru třídy A jsou uvedena jako vodítko pro piloty a neznamenají přijetí letů VFR ve vzdušném prostoru třídy A.

(***) Když je tak předepsáno příslušným úřadem:

a) lety při snížené letové dohlednosti, ale ne nižší než 1 500 m, se smí provádět:

- 1) při rychlostech 140 kt IAS a nižších, které poskytnou přiměřenou možnost včas spatřit jiný provoz nebo překážky v čase tak, aby bylo možno se vyhnout srážce, nebo
- 2) za okolností, při kterých pravděpodobnost setkání s jiným provozem by byla normálně malá, např. v prostorech s malou hustotou provozu nebo při leteckých pracích v nízkých hladinách;

b) lety VRTULNÍKŮ při letové dohlednosti nižší než 1 500 m, ale ne nižší než 800 m, se smí provádět, jestliže manévrují rychlostí, která poskytne přiměřenou možnost včas spatřit jiný provoz nebo překážky v čase tak, aby bylo možno se vyhnout srážce.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO