

GEN 1.7 ROZDÍLY OD ICAO STANDARDŮ, DOPORUČENÍ A POSTUPŮ

1.7.1 ANNEX 1 - Předpis o způsobilosti leteckého personálu civilního letectví ICAO PŘEDPIS

L 1 Předpis o způsobilosti leteckého personálu civilního letectví
PŘEDPIS ČESKÉ REPUBLIKY

HLAVA 1 - DEFINICE A VŠEOBECNÁ PRAVIDLA PLATNÁ PRO PRŮKAZY ZPŮSOBILOSTI

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

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

HLAVA 2 - PRŮKAZY ZPŮSOBILOSTI A KVALIFIKACE PRO PILOTY

2.1.5.2 Požadavky na výcvik pro zvládnutí nezvyklých poloh a jejich předcházení pro CPL, MPL a počáteční MPA typovou kvalifikaci nabydou účinnosti v dubnu 2018.

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

2.3 Průkaz způsobilosti soukromého pilota

2.3.2.1 Držitelé průkazů PPL mohou poskytovat letový výcvik za úplaty.

2.3.3.1.1 Žadatelé o průkaz PPL(A) musí mít nalétáno nejméně 45 hodin jako piloti letounu, z nichž pět může být splněno na FSTD.

2.3.4.1.1 Žadatelé o průkaz PPL(H) musí mít nalétáno nejméně 45 hodin jako piloti vrtulníku, z nichž pět může být splněno na FNPT nebo FFS.

2.3.4.2.1 Žadatelé musí absolvovat nejméně 25 hodin výcviku na vrtulnicích s dvojím řízením pod vedením pověřeného letového instruktora.

2.3.5.1.1 Žadatelé musí být držiteli průkazu CPL(A) nebo (H) dle části FCL nařízení EU č. 1178/2011.

2.3.5.1.2 Žadatelé musí být držiteli průkazu CPL(A) nebo (H) dle části FCL nařízení EU č. 1178/2011.

2.3.5.1.3. Žadatelé musí být držiteli průkazu CPL(A) nebo (H) dle části FCL nařízení EU č. 1178/2011.

2.3.5.2 Žadatelé musí být držiteli průkazu CPL(A) nebo (H) dle části FCL nařízení EU č. 1178/2011.

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

2.4 Průkaz způsobilosti obchodního pilota

GEN 1.7 DIFFERENCES FROM ICAO STANDARDS, RECOMMENDED PRACTICES AND PROCEDURES

1.7.1 ANNEX 1 - Personnel Licensing

ICAO REGULATION

L 1 Personnel Licensing

CZECH REPUBLIC REGULATION

CHAPTER 1 - DEFINITIONS AND GENERAL RULES CONCERNING LICENCES

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

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

CHAPTER 2- LICENCES AND RATINGS FOR PILOTS

2.1.5.2 Upset prevention and recovery training (UPRT) requirements for CPL, MPL and initial MPA type ratings will enter into force in April 2018.

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

2.3 Private pilot licence

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

2.3.3.1.1 Applicants for a PPL(A) shall have completed at least 45 hours of flight instruction in aeroplanes, 5 of which may have been completed in an FSTD.

2.3.4.1.1 Applicants for a PPL(H) shall have completed at least 45 hours of flight instruction on helicopters, 5 of which may have been completed in an FNPT or FFS.

2.3.4.2.1 Applicants shall have completed at least 25 hours of dual instruction time in helicopters from an authorized flight instructor.

2.3.5.1.1 Applicants shall to be a holders of CPL(A) or (H) license according to Part FCL Reg. (EU) 1178/2011.

2.3.5.1.2 Applicants shall to be a holders of CPL(A) or (H) license according to Part FCL Reg. (EU) 1178/2011.

2.3.5.1.3. Applicants shall to be a holders of CPL(A) or (H) license according to Part FCL Reg. (EU) 1178/2011.

2.3.5.2 Applicants shall to be a holders of CPL(A) or (H) license according to Part FCL Reg. (EU) 1178/2011.

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

2.4 Commercial pilot licence

2.4.3.2.2 Požadavky na výcvik pro zvládnutí nezvyklých poloh a jejich předcházení pro CPL, MPL a počáteční MPA typovou kvalifikaci nabydou účinnosti v dubnu 2018.

2.4.4.1.1 Žadatel musí mít nalétáno nejméně 185 hodin doby letu jako pilot vrtulníků.

2.4.4.1.1.1 Žadatel musí mít nalétáno nejméně 185 hodin doby letu jako pilot vrtulníků.

2.4.5.1.1 Žadatelé musí být držiteli průkazu CPL(A) nebo (H) dle části FCL nařízení EU č. 1178/2011.

2.4.5.1.2 Žadatelé musí být držiteli průkazu CPL(A) nebo (H) dle části FCL nařízení EU č. 1178/2011.

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

2.4.6.1.1.1 Žadatel musí mít nalétáno nejméně 5 hodin letové doby na přeletech a 5 hodin nočního létání.

2.5 Průkaz způsobilosti pilota ve vícečlenné posádce odpovídající kategorii letounu

2.5.3.2 Požadavky na výcvik pro zvládnutí nezvyklých poloh a jejich předcházení pro CPL, MPL a počáteční MPA typovou kvalifikaci nabydou účinnosti v dubnu 2018.

2.6 Průkaz způsobilosti dopravního pilota

2.6.3.1.1.1 Je požadováno navíc 500 hodin vícepilotního provozu v letounech.

2.6.4.1.1.1 Je požadováno navíc 350 hodin ve vícepilotních vrtulnících.

2.6.5.1.1 N/A

2.6.5.1.2 N/A

2.6.5.1.3 N/A

2.6.5.2 N/A

2.9 Průkaz způsobilosti pilota kluzáků

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

2.10 Průkaz způsobilosti pilota volných balonů

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

HLAVA 4 - PRŮKAZY ZPŮSOBILOSTI A KVALIFIKACE LETECKÉHO POZEMNÍHO PERSONÁLU

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

4.2.1.4 Požadavky na základní znalosti stanovují, že tyto musí být prokázány zkouškou znalostí v odpovídajících modulech v souladu s dodatkem I k příloze III (část 66)

2.4.3.2.2 Upset prevention and recovery training (UPRT) requirements for CPL, MPL and initial MPA type ratings will enter into force in April 2018.

2.4.4.1.1 The applicant shall have completed not less than 185 hours of flight time as a pilot of helicopters, including at least.

2.4.4.1.1.1 The applicant shall have completed not less than 185 hours of flight time as a pilot of helicopters, including at least.

2.4.5.1.1 Applicants shall to be a holders of CPL(A) or (H) license according to Part FCL Reg. (EU) 1178/2011.

2.4.5.1.2 Applicants shall to be a holders of CPL(A) or (H) license according to Part FCL Reg. (EU) 1178/2011.

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

2.4.6.1.1.1 The applicant shall have completed not less than 5 hours cross country flight time and 5 hours of night flight.

2.5 Multi-crew pilot licence appropriate to the aeroplane category

2.5.3.2 Upset prevention and recovery training (UPRT) requirements for CPL, MPL and initial MPA type ratings will enter into force in April 2018.

2.6 Airline transport pilot licence

2.6.3.1.1.1 It is required in addition 500 hours in multi-pilot operations on aeroplanes.

2.6.4.1.1.1 It is required in addition 350 hours in multi-pilot helicopters.

2.6.5.1.1 Not Applicable

2.6.5.1.2 Not Applicable

2.6.5.1.3 Not Applicable

2.6.5.2 Not Applicable

2.9 Glider pilot licence

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

2.10 Free balloon pilot licence

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

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

4.2 Aircraft maintenance (technician/engineer/mechanic)

4.2.1.4 For Basic training is only required that the level of knowledge is demonstrated by examinations according to Appendix I to Annex III (Part-66) Reg. (EU) 1321/2014. For

nařízení (EU) č. 1321/2014. Pro získání typové kvalifikace na letadlo je vyžadován schválený typový výcvik pouze pro letadla skupiny 1, u ostatních dvou skupin je volitelný.

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

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

4.4 Průkaz způsobilosti řídicího letového provozu

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

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

4.5 Kvalifikace řídicího letového provozu

4.5.1 Seznam kvalifikací je mírně odlišný:

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

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

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

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

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

1.7.2 ANNEX 2 - Pravidla létání
ICAO PŘEDPIS

L 2 - Pravidla létání
PŘEDPIS ČESKÉ REPUBLIKY

HLAVA 1 - DEFINICE

Letová poradní služba Neuplatňuje se

Letadlo

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

aircraft type training - Approved type rating courses are only required for Group 1 aircraft. For other 2 groups it is optional.

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

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

4.4 Air traffic controller licence

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

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

4.5 Air traffic controller ratings

4.5.1 The list of ratings is slightly different:

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

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

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

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

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

1.7.2 ANNEX 2 - Rules of the Air
ICAO REGULATION

L 2 - Rules of the Air
CZECH REPUBLIC REGULATION

CHAPTER 1 - DEFINITIONS

Air traffic advisory service Not applied

Aircraft

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

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

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

Letištní provozní zóna - přesné vymezení ATZ

ČR: Letištní provozní zóna je zřízena na letištích, kde není poskytována služba řízení letového provozu. Je vymezena horizontálně kružnicí (nebo její částí) o poloměru 3 NM (5,5 km) od vztažného bodu letiště a vertikálně zemským povrchem a nadmořskou výškou 4 000 ft (1200 m), pokud ÚCL nestanoví jinak. Zasahuje-li vertikálně nebo horizontálně do takto vymezeného prostoru vzdušný prostor třídy C nebo D, nebo v AUP plánovaný prostor TRA/TSA, nebo jiný dočasně vyhrazený vzdušný prostor, který byl zveřejněn formou AIP SUP nebo NOTAM, nebo zakázaný prostor, tvoří hranice ATZ hranice těchto prostorů.

Neřízené letiště

ČR: Letiště, na kterém se neposkytuje služba ATC.

Pilot

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

Poradní trať

Neuplatňuje se

Poradní vzdušný prostor

Neuplatňuje se

Řídící odbavovací plochy

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

Signalista

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

Stanoviště AFIS

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

HLAVA 3 - VŠEOBECNÁ PRAVIDLA

3.1.3 Cestovní hladiny

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

ČR: c) výšky nad zemí při traťových letech prováděných do 300 m (1000 ft) nad zemí.

3.1.8 Skupinové lety

viz ENR 1.

3.2.2 Právo přednosti

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

3.2.2.4.1 Předlétávání kluzáků

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

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

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

Aerodrome Traffic Zone - ATZ

CR: Aerodrome traffic zone is established around on aerodromes where the air traffic control service is not provided. It is horizontally defined by the circle (or part of it) with a radius of 3 NM (5,5 km) from the aerodrome reference point and vertically by the ground and the altitude of 4000 ft (1200 m), unless otherwise defined by CAA. When a controlled airspace class “C” or “D”, planned TRA/TSA in AUP, or other TSA published by AIP SUP or NOTAM, or prohibited area vertically or horizontally penetrates such determined area, the ATZ is bounded by these airspaces.

Uncontrolled aerodrome

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

Pilot

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

Advisory route

Not applied

Advisory airspace

Not applied

Marshaller

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

Signalman

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

Unit AFIS

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

CHAPTER 3 - GENERAL

3.1.3 Cruising levels

CR: Cruising levels at which a flight or a portion of a flight have to be conducted shall be expressed among others in terms of:

CR: c) Heights above the ground for enroute flights conducted at or below 300 m (1000 ft) above the ground.

3.1.8 Formation flights

see ENR 1.

3.2.2 Right-of-way

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

3.2.2.4.1 Sailplanes overtaking

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

3.2.3.2 Rozsvěcování světel na letadle

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

3.2.5 Provoz na letišti a v jeho blízkosti

Letadlo pohybující se na letišti a v jeho blízkosti musí:

EU:

d) s výjimkou balónů provádět všechny zatáčky doleva při přiblížení na přistání a po vzletu, pokud informace nebo instrukce od ATC nestanoví jinak;

e) s výjimkou balónů přistávat a vzletat proti směru větru, pokud bezpečnost, konfigurace dráhy nebo zájmy letového provozu neurčují, že je preferován jiný směr.

3.2.5.1

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

a) v provozní době letiště:

i) podle informace získané od stanoviště AFIS nebo od stanoviště poskytování informací známému provozu;

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

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

b) mimo provozní dobu letiště:

ii) podle předcházející domluvy s provozovatelem letiště; a/ nebo

iii) podle informací publikovaných v příslušné publikaci Letecké informační služby (LIS).

3.2.5.2 Postupy hlášení informací na neřízeném letišti a v ATZ

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

Letadla musí hlásit:

a) Odlétávající letadla

i) zahájení pojiždění a činnost po vzletu;

ii) úmysl křížovat dráhu nebo pojíždět zpět po dráze (i neaktivní);

iii) vstup na dráhu;

iv) vzlet;

(Piloti vrtulníků, kteří provádějí vzlet z místa stání, a piloti kluzáků na místě vzletu na dráze hlásí jen připravenost ke vzletu).

3.2.3.2 Lights to be displayed by aircraft

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

3.2.5 Operation on and in the vicinity of an aerodrome

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

EU:

d) except for balloons, make all turns to the left, when approaching for a landing and after taking off, unless otherwise indicated, or instructed by ATC;

e) except for balloons, land and take off into the wind unless safety, the runway configuration, or air traffic considerations determine that a different direction is preferable.

3.2.5.1

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

a) within aerodrome operational hours:

i) according to information received from an AFIS unit or from a unit Providing information to known traffic;

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

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

b) outside aerodrome operational hours:

ii) according to the previous coordination with the aerodrome operator; and/or

iii) according to information published in the appropriate publication of Aeronautical Information Service (AIS).

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

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

The aircraft shall report:

a) Departing aircraft:

i) commencement of taxiing and activity after departure;

ii) intention to cross or backtrack the runway (including inactive);

iii) entering the runway;

iv) take-off;

(Pilots of helicopters, departing from the stand and pilots of gliders on take-off position on the runway, report ready for departure only.)

- v) místo opuštění okruhu;
- vi) místo opuštění ATZ.

b) Přilétávající letadla

- i) letiště vzletu (není-li totožné s letištěm přistání);
- ii) polohu letadla před vstupem do ATZ;
- iii) místo zamýšleného vstupu do letištního okruhu;
- iv) polohu po větru;
- v) polohu před poslední zatáčkou (base leg);
(Na požadavek stanoviště AFIS nebo stanoviště Poskytování informací známému provozu mohou piloti vynechat hlášení poloh po větru a před poslední zatáčkou případně hlásit jiné polohy v ATZ. Polohy po větru a před poslední zatáčkou se nehlásí, provádí-li letadlo přímé přiblížení.)
- vi) polohu na konečném přiblížení – finále;
- vii) nezdařené přiblížení (opakování okruhu);
- viii) úmysl křížovat dráhu nebo pojíždět zpět po dráze (i neaktivní);
- ix) uvolnění dráhy v noci, nebo je-li další známý provoz ve fázi konečného přiblížení – finále.

c) Letadla prolétávající ATZ

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

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

3.2.5.3 Nastavení výškoměru

ČR: Vertikální poloha letadla v ATZ, 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 může být vyjádřena nadmořskou výškou podle nastavení výškoměru na regionální QNH.

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

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

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

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

- v) position of leaving the aerodrome traffic circuit;
- vi) position of leaving an ATZ.

b) Arriving aircraft:

- i) aerodrome of departure (if it is not the same as the aerodrome of destination);
- ii) the position of the aircraft prior entering an ATZ;
- iii) intended position of entry to the aerodrome traffic circuit;
- iv) downwind position;
- v) base leg position;
(If requested by an AFIS unit or by a unit Providing information to known traffic, pilots shall omit downwind and base leg position reports or shall report other positions in ATZ. Downwind and base leg positions are not reported when an aircraft is making straight-in approach.)
- vi) final;
- vii) missed approach (next circuit);
- viii) intention to cross or backtrack the runway (including inactive);
- ix) vacating the runway in the night, or if there is another known traffic on the final.

c) The aircraft transiting an ATZ:

- i) position and altitude of intended entry to an ATZ and exit from an ATZ; or
- ii) distance, geographic direction from an aerodrome, track and altitude to be flown within an ATZ.

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

3.2.5.3 Altimeter setting

CR: Vertical position of the aircraft within an ATZ shall be expressed in terms of altitude according to aerodrome QNH. The aircraft arriving outside aerodrome operational hours uses regional QNH altimeter setting. Vertical position of the aircraft crossing an ATZ may also be expressed in terms of altitude according to regional QNH.

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

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

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

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

3.2.5.6 Koordinace přiletu nebo odletu letadla nevybaveného radiostanicí

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

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

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

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

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

3.3.1.2 Předložení letového plánu

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

e) na kterýkoli let přes mezinárodní hranice, pokud není dotyčnými státy předepsáno jinak.

Pokud jde o lety VFR a IFR, které mají být provedeny v noci, doplňuje se následující požadavek:

f) na kterýkoli let, který má být proveden v noci, jestliže se při něm opouští blízkost letiště.

3.3.5.6 Hlášení o přistání

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

3.6.5.2.1 Ztráta spojení

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

a) nastavit odpovídač SSR na kód 7600, pokračovat v letu v meteorologických podmínkách pro let za viditelnosti, přistát na nejbližším vhodném letišti a ohlásit přistání nejrychlejšími prostředky příslušnému stanovišti řízení letového provozu;

b) uváží-li za vhodné, dokončit let IFR v souladu s ust. 3.6.5.2.2.

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:

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

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

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

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

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

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

3.3.1.2 Submission of a flight plan

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

e) any flight across international borders, unless otherwise prescribed by the States concerned.

With regard to VFR and IFR flights planned to operate at night, the following requirement is:

f) any flight planned to operate at night, if leaving the vicinity of an aerodrome.

3.3.5.6 Submission of an arrival report

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

3.6.5.2.1 Communication failure

If in visual meteorological conditions, the aircraft shall:

a) set transponder to Code 7600, continue to fly in visual meteorological conditions, land at the nearest suitable aerodrome and report its arrival by the most expeditious means to the appropriate air traffic service unit;

b) if considered advisable, complete an IFR flight in accordance with 3.6.5.2.2.

3.6.5.2.2

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

a) 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 dřívě 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 rychlostí se použije podaný FPL, což je letový plán, který byl podán pilotem nebo určeným zástupcem na stanovišti ATS bez jakýchkoli dalších změn.

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

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

e) pokračuje po trati podle CPL na příslušné určené navigační zařízení, sloužící letišti příletu, a když je tak požadováno, aby se zajistil soulad s písm. f), vyčkává nad tímto zařízením až do zahájení klesání;

f) zahájí klesání z navigačního zařízení specifikovaného v písm. e) v předpokládaném čase přiblížení (EAT) naposled přijatém a potvrzeném nebo co možná nejbližší, nebo jestliže EAT nebyl přijat a potvrzen, v předpokládaném čase příletu (ETA) vyplývajícím z CPL nebo co možná nejbližší;

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.

a) set the transponder to Code 7600;

b) maintain the last assigned speed and level or minimum flight altitude if higher, for a period of 7 minutes. The interval starts:

1) if an aircraft flies on a route without compulsory reporting points or omission of position reporting was briefed:

i) at time when the last assigned level or minimum flight altitude is reached, or
ii) at time when transponder is set to Code 7600 whichever is later; or

2) if an aircraft flies on a route with compulsory reporting points and omission of position reporting was not briefed:

i) at time when the last assigned level or minimum flight altitude is reached, or
ii) at previously reported calculation of pilot to compulsory reporting point, or
iii) at time when position over compulsory reporting point is not reported whichever is later;

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

c) thereafter maintain level and speed in accordance with FPL.

Note: Due to changes of levels and speed, a filled FPL, which is a flight plan submitted by the pilot or an assigned representative to an ATS unit without any other changes, is used.

d) if the flight is radar vectored or flying RNAV on a parallel route (offset) without specified clearance limit, rejoin the current flight plan route by fastest possible way no later than over the next significant point, taking into consideration the applicable minimum flight altitude.

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

e) proceed according to the CPL route to the appropriate designated radionavigation aid serving the destination aerodrome and, when required to ensure compliance with f) below, hold over this aid until commencement of descent .

f) commence descent from the navigation aid specified in e) at, or as close as possible to, the expected approach time (EAT) last received and acknowledged, or, if no EAT has been received and acknowledged, at, or as close as possible to, the estimated time of arrival (ETA) resulting from the CPL.

g) complete a normal instrument approach procedure as specified for the designated navigation aid; and

h) land, if possible, within 30 minutes after the estimated time of arrival specified (ETA) in f) or the last acknowledged expected approach time (EAT), whichever is later.

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

3.8 Zakročování

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

HLAVA 4 - PRAVIDLA PRO LET ZA VIDITELNOSTI

4.1.1 Zvláštní lety VFR

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

a) tyto zvláštní lety VFR lze provádět pouze ve dne, pokud není příslušným úřadem povoleno jinak;

b) ze strany pilota:

- 1) let je prováděn mimo oblačnost a za dohlednosti země;
- 2) letová dohlednost není menší než 1 500 m nebo u vrtulníků 800 m;
- 3) let je prováděn při rychlosti 140 kt IAS nebo nižší, která poskytne přiměřenou možnost spatřit jiný provoz nebo překážky v čase, který dovolí vyhnout se srážce; a

c) stanoviště řízení letového provozu letadlu nevydává povolení pro zvláštní let VFR vzletávat nebo přistávat na letišti v řízeném okrsku nebo vstupovat do provozního okruhu nebo okrsku letiště, jestliže oznámené meteorologické podmínky na tomto letišti jsou horší než následující minima:

- 1) přízemní dohlednost nižší než 1 500 m nebo u vrtulníků nižší než 800 m;
- 2) výška základny nejnižší význačné oblačné vrstvy nižší než 180 m (600 ft).

4.1.2 Zvláštní lety HEMS

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

4.4.2 Rozhodnutí o přidělení dočasně vyhrazeného nebo omezeného prostoru

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

4.6 Let VFR nesmí být prováděn:

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

a) nad hustě zastavěnými oblastmi měst, vesnic a jiných obydlených míst nebo nad shromážděním osob na volném prostranství ve výšce nižší než 300 m (1 000 ft) nad nejvyšší překážkou v okruhu 600 m od letadla;

b) kdekoli jinde, než je stanoveno v odstavci 1, ve výšce nižší než 150 m (500 ft) nad zemí nebo vodou nebo 150 m (500 ft) nad nejvyšší překážkou v okruhu 150 m (500 ft) od letadla.

3.8 Interception

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

CHAPTER 4 - VISUAL FLIGHTS RULES

4.1.1 Special VFR in control zones

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

a) such flights may be conducted during day only, unless otherwise permitted by the competent authority;

b) by the pilot:

- 1) clear of cloud and with the surface in sight;
- 2) the flight visibility is not less than 1 500 m or, for helicopters, not less than 800 m;
- 3) at speed of 140 kts IAS or less to give adequate opportunity to observe other traffic and any obstacles in time to avoid a collision; and

c) an air traffic control unit shall not issue a Special VFR clearance to aircraft to take off or land at an aerodrome within a control zone, or enter the aerodrome traffic zone or aerodrome traffic circuit when the reported meteorological conditions at that aerodrome are below the following minima:

- 1) the ground visibility is not less than 1 500 m or, for helicopters, not less than 800 m;
- 2) the ceiling is not less than 180 m (600 ft).

4.1.2 Special flights of HEMS

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

4.4.2 Decision about allocation of temporary segregated or restricted area

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

4.6 VFR flight shall not be flown:

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

a) over the congested areas of cities, towns or settlements or over an open-air assembly of persons at a height less than 300 m (1 000 ft) above the highest obstacle within a radius of 600 m from the aircraft;

b) elsewhere than as specified in (1), at a height less than 150 m (500 ft) above the ground or water, or 150 m (500 ft) above the highest obstacle within a radius of 150 m (500 ft) from the aircraft.

4.11

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

DODATEK 1 - SIGNÁLY**1.2 Tísňový signál**

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

f) nastavení odpovídače do módu A, kód 7700.

4.2.5.1.1 Pozemní vizuální signál - přistávací T

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

4.2.9 Výsadky na letišti

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

DODATEK 2 - ZAKROČOVÁNÍ PROTI CIVILNÍM LETADLŮM**Činnost letadla proti kterému se zakročuje**

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

DODATEK 3 - TABULKY CESTOVNÍCH HLADIN**Vzdušný prostor mimo RVSM - Stopy**

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

DOPLNĚK N - Pravidla pro výsadkové lety

ČR: Rezervováno

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

ČR: Rezervováno

DOPLNĚK P - Pravidla letu pro kluzáky

ČR: Rezervováno

DOPLNĚK Q - Pravidla pro vlečení

ČR: Rezervováno

4.11

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

APPENDIX 1 - SIGNALS**1.2 Emergency signal**

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

f) setting responder to mode A, code 7700.

4.2.5.1.1 Visual ground signal - landing T

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

4.2.9 Parachute jumpings at aerodrome

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

APPENDIX 2 - INTERCEPTION OF CIVIL AIRCRAFT**Action by intercepted aircraft**

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

APPENDIX 3 - TABLES OF CRUISING LEVELS**Non-RVSM - Feet**

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

ATTACHMENT N- Rules for parachute jumping flights

CR: Reserved

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

CR: Reserved

ATTACHMENT P - Rules of flight for gliders

CR: Reserved

ATTACHMENT Q- Rules for towing

CR: Reserved

DOPLNĚK R - Podmínky pro provoz balónů bez pilota na palubě

ČR: Rezervováno

DOPLNĚK S - Doplnující podmínky pro lety VFR v noci

ČR: Rezervováno

DOPLNĚK X - Bezpilotní systémy

ČR: Rezervováno

1.7.3 ANNEX 3 - Meteorologie

ICAO PŘEDPIS

L 3 - Meteorologie

PŘEDPIS ČESKÉ REPUBLIKY

HLAVA 5

5.5 Mimořádná pozorování z letadel.

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

HLAVA 7 (a Doplnky 6 a 9)

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

Doplněk 3

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

1.7.4 ANNEX 4 - Letecké mapy

ICAO PŘEDPIS

L 4 - Letecké mapy

PŘEDPIS ČESKÉ REPUBLIKY

HLAVA 4

V ČR se v současné době ustanovení Hlavy 4 neuplatňují.

HLAVA 8

V ČR se v současné době ustanovení Hlavy 8 neuplatňují.

HLAVA 12

V ČR se v současné době ustanovení Hlavy 12 neuplatňují.

HLAVA 13, ustanovení 13.6.1(i)

V ČR se tento požadavek neuplatňuje.

ATTACHMENT R - Conditions for operate unmanned ballons

CR: Reserved

ATTACHMENT S - Additional conditions for VFR flights at night

CR: Reserved

ATTACHMENT X - Unmanned systems

CR: Reserved

1.7.3 ANNEX 3 - Meteorological Service for International Air Navigation

ICAO REGULATION

L 3 - Meteorological Service for International Air Navigation

CZECH REPUBLIC REGULATION

CHAPTER 5

5.5 Special aircraft observations.

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

CHAPTER 7 (and Appendix 6 and 9)

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

Appendix 3

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

1.7.4 ANNEX 4 - Aeronautical Charts

ICAO REGULATION

L 4 - Aeronautical Charts

CZECH REPUBLIC REGULATION

CHAPTER 4

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

CHAPTER 8

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

CHAPTER 12

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

CHAPTER 13, paragraph 13.6.1 (i)

In the Czech Republic this provision is not applied.

HLAVA 14

V ČR se v současné době ustanovení Hlavy 14 neuplatňují.

HLAVA 16

V ČR se v současné době ustanovení Hlavy 16 neuplatňují.

HLAVA 18

V ČR se v současné době ustanovení Hlavy 18 neuplatňují.

HLAVA 19

V ČR se v současné době ustanovení Hlavy 19 neuplatňují.

1.7.5 ANNEX 5 - Předpis pro používání měřicích jednotek v letovém a pozemním provozu
ICAO PŘEDPIS

L 5 - Předpis pro používání měřicích jednotek v letovém a pozemním provozu
PŘEDPIS ČESKÉ REPUBLIKY

NIL

1.7.6 ANNEX 6/I - Provoz letadel
ICAO PŘEDPIS

L 6/I - Provoz letadel
PŘEDPIS ČESKÉ REPUBLIKY

Hlava 2 - Působnost**2.2**

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

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

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

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

Hlava 4 - Letový provoz**4.3.8.1 Plnění paliva s cestujícími na palubě**

Dodatečný požadavek EU:

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

CHAPTER 14

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

CHAPTER 16

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

CHAPTER 18

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

CHAPTER 19

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

1.7.5 ANNEX 5 - Units of Measurement To Be Used in Air and Ground Operations
ICAO REGULATION

L 5 - Units of Measurement To Be Used in Air and Ground Operations
CZECH REPUBLIC REGULATION

NIL

1.7.6 ANNEX 6/I - Operation of aircraft
ICAO REGULATION

L 6/I - Operation of aircraft
CZECH REPUBLIC REGULATION

Chapter 2 - Applicability**2.2**

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

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

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

For other operations apply appropriate national regulations L 6.

Chapter 4 - Flight Operations**4.3.8.1 Refuelling with passengers on board**

Additional EU requirements:

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

Hlava 6 - Přístroje, vybavení letounu a letová dokumentace

6.11 Vybavení letounů s přetlakovými kabinami meteorologickým radarem

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

Použije se také pro:

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

6.20.2; 6.20.3 Požadavky na odpovídače hlásící tlakovou nadmořskou výšku

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

Hlava 11 - Příručky, doklady a záznamy

11.4.3 Palubní deník

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

1.7.7 ANNEX 6/II - Provoz letadel
ICAO PŘEDPIS

L 6/II - Provoz letadel
PŘEDPIS ČESKÉ REPUBLIKY

Hlava 2 - Působnost

2.2

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

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

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

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

Chapter 6 - Aeroplane Instruments, Equipment and Flight Documents

6.11 Pressurized aeroplanes when carrying passengers — weather radar

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

It is used also for:

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

6.20.2; 6.20.3 Requirements for pressure-altitude reporting transponders

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

Chapter 11 - Manuals, logs and records

11.4.3 Journey Log Book

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

1.7.7 ANNEX 6/II - Operation of aircraft
ICAO REGULATIONS

L 6/II - Operation of aircraft
CZECH REPUBLIC REGULATION

Chapter 2 - Applicability

2.2

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

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

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

For other operations apply appropriate national regulations L 6.

1.7.8 ANNEX 6/III - Provoz letadel
ICAO PŘEDPIS**L 6/III - Provoz letadel**
PŘEDPIS ČESKÉ REPUBLIKY**Hlava 2 - Působnost****2.2**

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

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

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

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

1.7.9 ANNEX 7 - Poznávací značky letadel
ICAO PŘEDPIS**L 7 - Poznávací značky letadel**
PŘEDPIS ČESKÉ REPUBLIKY

2. Klasifikace letadel

2.3 Opatření není v ČR zavedeno

2.8 Přidělení poznávací značky

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

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

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

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

1.7.8 ANNEX 6/III - Operation of aircraft
ICAO REGULATION**L 6/III - Operation of aircraft**
CZECH REPUBLIC REGULATION**Chapter 2 - Applicability****2.2**

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

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

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

For other operations apply appropriate national regulations L 6.

1.7.9 ANNEX 7 - Aircraft Nationality and Registration Marks
ICAO REGULATION**L 7 - Aircraft Nationality and Registration Marks**
CZECH REPUBLIC REGULATION

2. Classification of Aircraft

2.3 Not applied in the CR

2.8 Nationality and registration mark allocation

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

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

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

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

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

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

1.7.10 ANNEX 8 - Letová způsobilost letadel
ICAO PŘEDPIS

L 8 - Letová způsobilost letadel
PŘEDPIS ČESKÉ REPUBLIKY

NIL

1.7.11 ANNEX 9 - Zjednodušení formalit
ICAO PŘEDPIS

L 9 - Zjednodušení formalit
PŘEDPIS ČESKÉ REPUBLIKY

NIL

1.7.12 ANNEX 10/II - Předpis o civilní letecké telekomunikační službě, svazek II - Spojovací postupy
ICAO PŘEDPIS

L 10/II - Předpis o civilní letecké telekomunikační službě, svazek II - Spojovací postupy
PŘEDPIS ČESKÉ REPUBLIKY

HLAVA 5

5.2.1.4.1 Vysílání čísel.

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

SERA.14035 Vysílání čísel v radiotelefonii

a) Vysílání čísel

1) Všechna čísla související s vysíláním volacího znaku letadlové stanice, kurzu, dráhy v používání a směru a síly větru se vysílají vyslovováním každé číslice odděleně.

i) Letové hladiny se vysílají vyslovováním každé číslice odděleně, s výjimkou letových hladin v celých stovkách.

ii) Nastavení výškoměru se vysílají vyslovováním každé číslice odděleně, s výjimkou případu, kdy je nastavení 1 000 hPa, které se vysílá jako „JEDEN TISÍC (ONE THOUSAND)“.

iii) Všechna čísla související s vysíláním kódů odpovídače se vysílají vyslovováním každé číslice odděleně, s výjimkou případů, kdy se v kódech odpovídače vyskytují pouze celé tisíce a informace se vysílá vyslovováním každého čísla z tisíců, za kterým následuje slovo „TISÍC (THOUSAND)“.

1.7.10 ANNEX 8 - Airworthiness of Aircraft
ICAO REGULATION

L 8 - Airworthiness of Aircraft
CZECH REPUBLIC REGULATION

NIL

1.7.11 ANNEX 9 - Facilitation
ICAO REGULATION

L 9 - Facilitation
CZECH REPUBLIC REGULATION

NIL

1.7.12 ANNEX 10 - Aeronautical Telecommunications, Volume II - Communication Procedures including those with PANS status
ICAO REGULATION

L 10/II - Aeronautical Telecommunications, Volume II - Communication Procedures including those with PANS status
CZECH REPUBLIC REGULATION

CHAPTER 5

5.2.1.4.1 Transmission of numbers.

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

SERA.14035 Transmission of numbers in radiotelephony

a) Transmission of numbers

1) All numbers used in the transmission of aircraft call sign, headings, runway, wind direction and speed shall be transmitted by pronouncing each digit separately.

i) Flight levels shall be transmitted by pronouncing each digit separately except for the case of flight levels in whole hundreds.

ii) The altimeter setting shall be transmitted by pronouncing each digit separately except for the case of a setting of 1 000 hPa which shall be transmitted as “ONE THOUSAND”.

iii) All numbers used in the transmission of transponder codes shall be transmitted by pronouncing each digit separately except that, when the transponder codes contain whole thousands only, the information shall be transmitted by pronouncing the digit in the number of thousands followed by the word “THOUSAND”.

2) Všechna čísla související s vysíláním jiných informací než těch, které jsou popsány v písm. a) bodě 1), se vysílají vyslovováním každé číslice odděleně, s výjimkou toho, že všechna čísla, ve kterých se vyskytují celé stovky a celé tisíce, se vysílají odděleným vyslovováním každého čísla počtu stovek a tisíců, za kterým následuje slovo „STO (HUNDRED)“ nebo „TISÍC (THOUSAND)“. Kombinace tisíců a celých stovek se vysílají odděleným vyslovováním každého čísla z tisíců, za kterým následuje slovo „TISÍC (THOUSAND)“ následovaným číslem ze stovek, za kterým následuje slovo „STO (HUNDRED)“.

3) V případech, kdy je třeba vyjasnit, zda vysílané číslo představuje celé tisíce a/ nebo celé stovky, vysílá se číslo vyslovováním každé číslice odděleně.

4) Při poskytování informací týkajících se relativního zaměření vůči objektu nebo konfliktnímu provozu z hlediska 12-hodinového ciferníku se informace udá vyslovováním číslic společně, jako např. „DESET HODIN (TEN O'CLOCK)“ nebo „JEDENÁCT HODIN (ELEVEN O'CLOCK)“.

5) Čísla obsahující desetiny se vysílají podle písm. a) bodu 1) a desetiny se oddělí slovem „ČÁRKA (DECIMAL)“.

6) Při radiotelefonním spojení v pásmu velmi krátkých vln (VKV) se pro označení vysílacího kanálu použije všech šest číslic číselného označení, s výjimkou případu, kdy jsou pátá i šestá číslice nuly – pak se použijí pouze první čtyři číslice.

(SERA.14035)

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

SERA.14055 Radiotelefonní postupy

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

1.7.13 ANNEX 11 - Letové provozní služby
ICAO PŘEDPIS

L 11 - Letové provozní služby
PŘEDPIS ČESKÉ REPUBLIKY

HLAVA 1 - DEFINICE

Letadlo

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

2) All numbers used in transmission of other information than those described in point (a)(1) shall be transmitted by pronouncing each digit separately, except that all numbers containing whole hundreds and whole thousands shall be transmitted by pronouncing each digit in the number of hundreds or thousands followed by the word “HUNDRED” or “THOUSAND”, as appropriate. Combinations of thousands and whole hundreds shall be transmitted by pronouncing each digit in the number of thousands followed by the word “THOUSAND”, followed by the number of hundreds, followed by the word “HUNDRED”.

3) In cases where there is a need to clarify the number transmitted as whole thousands and/or whole hundreds, the number shall be transmitted by pronouncing each digit separately.

4) When providing information regarding relative bearing to an object or to conflicting traffic in terms of the 12-hour clock, the information shall be given pronouncing the digits together such as “TEN O'CLOCK” or “ELEVEN O'CLOCK”.

5) Numbers containing a decimal point shall be transmitted as prescribed in point (a)(1) with the decimal point in appropriate sequence indicated by the word “DECIMAL”.

6) All six digits of the numerical designator shall be used to identify the transmitting channel in Very High Frequency (VHF) radiotelephony communications except in the case of both the fifth and sixth digits being zeros, in which case only the first four digits shall be used.

(SERA.14035)

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

SERA.14055 Radiotelephony procedures

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

1.7.13 ANNEX 11 - Air Traffic Services
ICAO REGULATION

L 11 - Air Traffic Services
CZECH REPUBLIC REGULATION

CHAPTER 1 - DEFINITIONS

Aircraft

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

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

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

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

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

Letová poradní služba	Neuplatňuje se
Poradní trať	Neuplatňuje se
Poradní vzdušný prostor	Neuplatňuje se

Air traffic advisory service	Not applied
Advisory route	Not applied
Advisory airspace	Not applied

HLAVA 2 - VŠEOBECNÁ USTANOVENÍ

CHAPTER 2 - GEENERAL

2.26.5 Čas v letových provozních službách

2.26.5 Time in air traffic service

Letištní řídicí věže musí, před pojižděním letadla ke vzletu, předat pilotovi přesný čas, pokud nejsou učiněna jiná opatření k získání času z jiných zdrojů. Stanoviště letových provozních služeb musí kromě toho poskytnout letadlu přesný čas na vyžádání. Kontroly času se musí provádět alespoň k nejbližší minutě.

Aerodrome control towers shall, prior to an aircraft taxiing for take-off, provide the pilot with the correct time, unless arrangements have been made for the pilot to obtain it from other sources. Air traffic services units shall, in addition, provide aircraft with the correct time on request. Time checks shall be given at least to the nearest minute.

2.32.5 Označování a vymezení zakázaných, omezených a nebezpečných prostorů

2.32.5 Identification and delineation of prohibited, restricted and danger areas

Vyhlašované zakázané, omezené nebo nebezpečné prostory musí mít co nejmenší rozměry a musí mít co nejjednodušší geometrické tvary pro usnadnění orientace všech dotčených subjektů. Horizontální hranice těchto prostorů musí být vymezena názvy míst, které jsou uvedeny v letecké mapě ICAO 1 : 500 000 nebo vyjádřeny zeměpisnými souřadnicemi s přesností na jednu vteřinu. Totéž platí pro případy, kdy jsou vyhlašovány jednotlivé zákazy nebo omezení letového provozu nebo výstrahy na činnost nebezpečnou pro letový provoz.

Declared prohibited, restricted or danger areas shall be as small as practicable and shall be defined by simple geometrical limits for facilitation of orientation of all stakeholders. Horizontal boundaries of these areas shall be defined by the name of places that are shown on aeronautical chart ICAO 1:500 000 or expressed by geographic coordinates with an accuracy of one second. The same applies to cases when individual prohibitions or restrictions of air traffic or warnings to activities dangerous to the air traffic are declared.

2.6.1 Klasifikace vzdušných prostorů

2.6.1 Classification of airspaces

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

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

HLAVA 3 - SLUŽBA ŘÍZENÍ LETOVÉHO PROVOZU

CHAPTER 3 - AIR TRAFFIC CONTROL SERVICE

3.3.4 Letová povolení

3.3.4 Clearances issued by ATC units

Letová povolení vydávaná stanovišti řízení letového provozu musí zajišťovat rozstupy:

Clearances issued by air traffic control units shall provide separation:

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

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

3.7.3.1 Opakování povolení a informace vztahující se k bezpečnosti

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

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

3.7.3.1.1

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

HLAVA 5 - POHOTOVOSTNÍ SLUŽBA**5.1.3 Aplikace**

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

DODATEK N - Letištní letová informační služba (AFIS)

ČR: Rezervováno

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

ČR: Rezervováno

**1.7.14 ANNEX 12 - Pátrání a záchrana v civilním letectví
PŘEDPIS ICAO****L 12 - Pátrání a záchrana v civilním letectví
PŘEDPIS ČESKÉ REPUBLIKY**

NIL

3.7.3.1 Read-back of clearances and safety-related information

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

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

3.7.3.1.1

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

CHAPTER 5 - ALERTING SERVICE**5.1.3 Application**

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

ATTACHMENT N - Aerodrome Flight Information Service

CR: Reserved

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

CR: Reserved

**1.7.14 ANNEX 12 - Search and Rescue
ICAO REGULATION****L 12 - Search and Rescue**

NIL

1.7.15 ANNEX 13 - Předpis o odborném zjišťování příčin leteckých nehod a incidentů
PŘEDPIS ICAO

L 13 - Předpis o odborném zjišťování příčin leteckých nehod a incidentů
PŘEDPIS ČESKÉ REPUBLIKY

NIL

1.7.15 ANNEX 13 - Aircraft Accident and Incident Investigation
ICAO REGULATION

L 13 - Aircraft Accident and Incident Investigation
CZECH REPUBLIC REGULATION

NIL

1.7.16 ANNEX 14, SVAZEK I (sedmé vydání) - Navrhování a provoz letišť
PŘEDPIS ICAO

L 14 - Letiště
PŘEDPIS ČESKÉ REPUBLIKY

HLAVA 1 - VŠEOBECNĚ

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

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

HLAVA 2 - ÚDAJE O LETIŠTÍCH

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

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

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

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

2.9.3A Personál, který vyhodnocuje a hlásí stav povrchu RWY dle požadavků ust. 2.9.2 a 2.9.7 musí absolvovat výcvik a musí být způsobilý tak, aby splnil kritéria předepsaná ÚCL.

HLAVA 3 - FYZIKÉ VLASTNOSTI LETIŠŤ

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

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

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

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

1.7.16 ANNEX 14, VOLUME I (Seventh Edition) - Aerodrome Design and Operations
ICAO REGULATION

L 14 - Aerodrome
CZECH REPUBLIC REGULATION

CHAPTER 1. GENERAL

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

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

CHAPTER 2. AERODROME DATA

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

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

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

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

2.9.3A Staff that evaluates and reports the surface condition of the runway according 2.9.2 and 2.9.7 must be trained and must be qualified to satisfy requirements prescribed by the CAA.

CHAPTER 3. PHYSICAL CHARACTERISTICS

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

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

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

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

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

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

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

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

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

HLAVA 4 - OMEZENÍ A ODSTRANĚNÍ PŘEKÁŽEK

Tabulka 4-2 Délka překážkových ploch je 15 000 m, kde kódové číslo je 3 nebo 4.

ČR: Délka překážkových ploch tam, kde kódové číslo je 3 nebo 4 je:

- 15 000 m, kde RWY je přístrojová; a
- 3 000 m, kde RWY je nepřístrojová.

HLAVA 5 - VIZUÁLNÍ NAVIGAČNÍ PROSTŘEDKY

5.3.12.5 Osová návěstidla RWY musí být umístěna v ose RWY. V případě, že je není možno umístit v ose, mohou být návěstidla osazena rovnoměrně na jednu stranu od osy RWY ve vzdálenosti nejvýše 60 cm. Návěstidla [...] RVR 350 m

ČR: Osová návěstidla RWY musí být umístěna v ose RWY. V případě, že je není možno umístit v ose, mohou být návěstidla osazena rovnoměrně na jednu stranu od osy RWY ve vzdálenosti nejvýše 60 cm. Návěstidla [...] RVR 300 m

5.3.17.1 Osová návěstidla pojezdové dráhy musí být zřízena na pojezdové dráze pro výjezd z RWY, na pojezdové dráze, zařízení pro odmrazování a protinámrazové ošetření a na odbavovací ploše, které jsou určeny pro provoz za podmínek dráhové dohlednosti nižší než 350 m

ČR: Osová návěstidla pojezdové dráhy musí být zřízena na pojezdové dráze pro výjezd z RWY, na pojezdové dráze, zařízení pro odmrazování a protinámrazové ošetření a na odbavovací ploše, které jsou určeny pro provoz za podmínek dráhové dohlednosti nižší než 300 m

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

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

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

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

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

CHAPTER 4. OBSTACLE RESTRICTION AND REMOVAL

Table 4-2 Length of obstacle limitation surfaces is 15 000 m where the code number is 3 or 4.

CR: Length of obstacle limitation surfaces where the code number is 3 or 4 is:

- 15 000 m, where the runway is an instrument; and
- 3 000 m, where the runway is a non-instrument.

CHAPTER 5. VISUAL AIDS FOR NAVIGATION

5.3.12.5 Runway centre line lights shall be located along the centre line of the runway, except that the lights may be uniformly offset to the same side of the runway centre line by not more than 60 cm where it is not practicable to locate them along the centre line. The lights [...] runway visual range conditions of 350 m

CR: Runway centre line lights shall be located along the centre line of the runway, except that the lights may be uniformly offset to the same side of the runway centre line by not more than 60 cm where it is not practicable to locate them along the centre line. The lights [...] runway visual range conditions of 300 m

5.3.17.1 Taxiway centre line lights shall be provided on an exit taxiway, taxiway, de-icing/anti-icing facility and apron intended for use in runway visual range conditions less than a value of 350 m

CR: Taxiway centre line lights shall be provided on an exit taxiway, taxiway, de-icing/anti-icing facility and apron intended for use in runway visual range conditions less than a value of 300 m

5.3.17.4 Osová návěstidla pojezdové dráhy musí být zřízena na RWY tvořící část standardní pojezdové trasy určené pro pojiždění za podmínek RVR menší než 350 m

ČR: Osová návěstidla pojezdové dráhy musí být zřízena na RWY tvořící část standardní pojezdové trasy určené pro pojiždění za podmínek RVR menší než 300 m

5.3.17.9 Osová návěstidla pojezdové dráhy musí vyhovovat údajům, uvedeným v:

a) Doplnku 2, Obr. A2-12, A2-13 nebo A2-14 pro pojezdové dráhy určené pro používání za podmínek RVR pro hodnoty nižší než 350 m;
a

[....]

ČR: Osová návěstidla pojezdové dráhy musí vyhovovat údajům, uvedeným v:

a) Doplnku 2, Obr. 2-12, 2-13 nebo 2-14 pro pojezdové dráhy určené pro používání za podmínek RVR pro hodnoty nižší než 300 m; a

[....]

5.3.19.1 Osová návěstidla obratiště musí poskytnout souvislé vedení na obratišti, určeném pro provoz při dráhové dohlednosti nižší než 350 m

ČR: Osová návěstidla obratiště musí poskytnout souvislé vedení na obratišti, určeném pro provoz při dráhové dohlednosti nižší než 300 m

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

[....]

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

[....]

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

[....]

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

[....]

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

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

5.3.17.4 Taxiway centre line lights shall be provided on a runway forming part of a standard taxi-route and intended for taxiing in runway visual range conditions less than a value of 350 m

CR: Taxiway centre line lights shall be provided on a runway forming part of a standard taxi-route and intended for taxiing in runway visual range conditions less than a value of 300 m

5.3.17.9 Taxiway centre line lights shall be in accordance with the specifications of:

a) Appendix 2, Figure A2-12, A2-13, or A2-14, for taxiways intended for use in runway visual range conditions of less than a value of 350 m; and

[....]

CR: Taxiway centre line lights shall be in accordance with the specifications of:

a) Appendix 2, Figure 2-12, 2-13, or 2-14, for taxiways intended for use in runway visual range conditions of less than a value of 300 m; and

[....]

5.3.19.1 Runway turn pad lights shall be provided for continuous guidance on a runway turn pad intended for use in runway visual range conditions less than a value of 350 m

CR: Runway turn pad lights shall be provided for continuous guidance on a runway turn pad intended for use in runway visual range conditions less than a value of 300 m

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

[....]

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

[....]

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

[....]

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

[....]

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

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

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

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

5.5.1 Značky musí být křehké. [...]

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

HLAVA 6 - VIZUÁLNÍ PROSTŘEDKY PRO ZNAČENÍ PŘEKÁŽEK

6.2.2.3 Mobilní objekty musí být označeny praporky, které se umísťují kolem objektu, v jeho nejvyšší části nebo kolem nejvyšší části objektu. Praporky nesmějí zvyšovat nebezpečí označovaného objektu.

ČR: Značení mobilních objektů praporky není umožněno.

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

[...]

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

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

[...]

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

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

6.2.3.5 Pevné objekty musí být označeny praporky, které se umísťují kolem objektu, v jeho nejvyšší části nebo kolem nejvyšší části objektu. V případě rozsáhlých objektů nebo několika blízko sebe umístěných objektů, musí být označení praporkem provedeno nejméně každých 15 m. Praporky nesmějí zvyšovat nebezpečí označovaného objektu.

ČR: Značení pevných objektů praporky není umožněno.

6.2.3.6 Praporky nesmějí být menší než 0,6 m na každé straně objektu.

ČR: Značení pevných objektů praporky není umožněno.

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

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

5.5.1 Markers shall be frangible. [...]

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

CHAPTER 6. VISUAL AIDS FOR DENOTING OBSTACLES

6.2.2.3 Flags used to mark mobile objects shall be displayed around, on top of, or around the highest edge of the object. Flags shall not increase the hazard presented by the object they mark.

CR: It is not allowed to use flags to mark mobile objects.

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

[...]

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

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

[...]

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

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

6.2.3.5 Flags used to mark fixed objects shall be displayed around, on top of, or around the highest edge of, the object. When flags are used to mark extensive objects or groups of closely spaced objects, they shall be displayed at least every 15 m. Flags shall not increase the hazard presented by the object they mark.

CR: It is not allowed to use flags to mark fixed objects.

6.2.3.6 Flags used to mark fixed objects shall not be less than 0.6 m on each side.

CR: It is not allowed to use flags to mark fixed objects.

6.2.3.7 Praporky musí být oranžové barvy, nebo může být použit barevný vzor. Vzor musí tvořit dva trojúhelníkové úseky, přičemž jeden musí být oranžové alternativně červené a ostatní bílé barvy. Pokud tyto barvy splývají s pozadím, musí být použity jiné zřetelné barvy.

ČR: Značení pevných objektů praporky není umožněno.

HLAVA 9 - VIZUÁLNÍ PROVOZNÍ SLUŽBY, ZAŘÍZENÍ A INSTALACE

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

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

HLAVA 10 - ÚDRŽBA LETIŠTĚ

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

[....]

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

[....]

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

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

**1.7.17 ANNEX 14, SVAZEK II (čtvrté vydání) - Heliporty
PŘEDPIS ICAO**

**L 14H - Heliporty
PŘEDPIS ČESKÉ REPUBLIKY**

NIL

**1.7.18 ANNEX 15 - Letecká informační služba
PŘEDPIS ICAO**

**L 15 - Předpis o letecké informační službě
PŘEDPIS ČESKÉ REPUBLIKY**

HLAVA 1

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

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

6.2.3.7 Flags used to mark fixed objects should be orange in colour or a combination of two triangular sections, one orange and the other white, or one red and the other white, except that where such colours merge with the background, other conspicuous colours should be used.

CR: It is not allowed to use flags to mark fixed objects.

CHAPTER 9. AERODROME OPERATIONAL SERVICES, EQUIPMENT AND INSTALLATIONS

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

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

CHAPTER 10. AERODROME MAINTENANCE

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

[....]

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

[....]

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

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

**1.7.17 ANNEX 14, VOLUME II (Fourth Edition) - Heliports
ICAO REGULATION**

**L 14H - Heliports
CZECH REPUBLIC REGULATION**

NIL

**1.7.18 ANNEX 15 - Aeronautical Information Service
ICAO REGULATION**

**L 15 - Aeronautical Information Service
CZECH REPUBLIC REGULATION**

CHAPTER 1

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

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

HLAVA 3

3.3.3.2 Integrita dat - ČR není schopna prokázat datovou integritu.

3.5.2 Kontrola dat CRC se nepoužívá.

HLAVA 4

4.3.7 NIL informace se rozesílá jen NOTAMEM.

4.4.5 Kontrolní seznam platných suplementů AIP je předáván v rámci non AIRAC změn.

HLAVA 5

5.2.4 Neaplikuje se. Informace o vulkanickém popelu jsou publikovány v NOTAM.

5.2.13.3 Měsíční tištěný souhrn platných NOTAM se v ČR nevydává. Aktuální seznam platných NOTAM je na webové stránce Letecké informační služby.

Dodatek 1

GEN 3.2.6 Neaplikuje se.

ENR 3.4 Neaplikuje se.

ENR 4.5 Neaplikuje se.

AD 2

Letiště s mezinárodním IFR provozem jsou publikována v souladu s ICAO standardy.

Letiště s VFR provozem (mezinárodní, národní nebo soukromá) mimo standard ICAO jsou publikována v samostatné publikaci formátu A5 - VFR příručka.

1.7.19 ANNEX 16 - Ochrana životního prostředí PŘEDPIS ICAO

L 16 - Ochrana životního prostředí PŘEDPIS ČESKÉ REPUBLIKY

Pro letadla transferovaná pod EASA (Evropská agentura pro bezpečnost letectví) jsou uplatňována ustanovení Annexu 16 v rozsahu specifikovaném nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008.

ANNEX 16, SVAZEK I (osmé vydání) - Hluk letadel PŘEDPIS ICAO

L 16/I - Hluk letadel PŘEDPIS ČESKÉ REPUBLIKY

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

CHAPTER 3

3.3.3.2 Data integrity - the Czech Republic is not able to prove data integrity.

3.5.2 The CRC is not used.

CHAPTER 4

4.3.7. NIL notification is advised by system NOTAM only.

4.4.5 A checklist of valid AIP Supplements is given on the cover sheet of non-AIRAC AIP Amendments.

CHAPTER 5

5.2.4 Not applied. Information about radioactive or volcanic ash clouds is published by system NOTAM.

5.2.13.3 A monthly printed plain-language summary list of valid NOTAM is not produced. An actual plain-language list of valid NOTAM is available on request or on the AIS website.

APPENDIX 1

GEN 3.2.6 Not applied.

ENR 3.4 Not applied.

ENR 4.5 Not applied.

AD 2

Aerodromes with international IFR operations are published in accordance with ICAO standards.

Aerodromes with VFR operation (international, domestic or private) are published in non-ICAO standard format as a separate A5 size publication - VFR Manual.

1.7.19 ANNEX 16 - Environmental Protection ICAO REGULATION

L 16 - Environmental Protection CZECH REPUBLIC REGULATION

For aircraft which are transferred to EASA (European Aviation Safety Agency) provisions of the Annex 16 in the scope specified in the Regulation of the European Parliament and of the Council (EC) No. 216/2008 are applied.

ANNEX 16, VOLUME I (Eighth Edition) - Aircraft Noise ICAO REGULATION

L 16/I - Aircraft Noise CZECH REPUBLIC REGULATION

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

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

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

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

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

**ANNEX 16, SVAZEK II (čtvrté vydání) - Emise
letadlových motorů
PŘEDPIS ICAO**

**L 16/II - Emise letadlových motorů
PŘEDPIS ČESKÉ REPUBLIKY**

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

**ANNEX 16, VOLUME II (Fourth Edition) - Aircraft
Engine Emissions
ICAO REGULATION**

**L 16/II - Aircraft Engine Emissions
CZECH REPUBLIC REGULATION**

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

**1.7.20 ANNEX 17 (desáté vydání) - Bezpečnost – Ochrana
mezinárodního civilního letectví před protiprávními
činy
PŘEDPIS ICAO**

**L 17 - Bezpečnost – Ochrana mezinárodního
civilního letectví před protiprávními činy
PŘEDPIS ČESKÉ REPUBLIKY**

NIL

**1.7.20 ANNEX 17 (Tenth Edition) - Security –
Safeguarding International Civil Aviation
against Acts of Unlawful Interference
ICAO REGULATION**

**L 17 - Security – Safeguarding International Civil
Aviation against Acts of Unlawful Interference
CZECH REPUBLIC REGULATION**

NIL

**1.7.21 ANNEX 18 - Bezpečná přeprava nebezpečného zboží
vzduchem
PŘEDPIS ICAO**

**L 18 - Bezpečná přeprava nebezpečného zboží
vzduchem
PŘEDPIS ČESKÉ REPUBLIKY**

NIL

**1.7.21 ANNEX 18 - The Safe Transport of Dangerous Goods
by Air
ICAO REGULATION**

**L18 - The Safe Transport of Dangerous Goods by Air
CZECH REPUBLIC REGULATION**

NIL

**1.7.22 DOC 4444 - Postupy pro letové navigační služby -
Uspořádání letového provozu
PŘEDPIS ICAO**

**L 4444 - Postupy pro letové navigační služby -
Uspořádání letového provozu
PŘEDPIS ČESKÉ REPUBLIKY**

**1.7.22 DOC 4444 - Procedures for Air Navigation Services -
Air Traffic Management
ICAO REGULATION**

**L 4444 - Procedures for Air Navigation Services - Air
Traffic Management
CZECH REPUBLIC REGULATION**

HLAVA 1 - DEFINICE

Letadlo

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

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

CHAPTER 1 - DEFINITIONS

Aircraft

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

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

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

Letová poradní služba	Neuplatňuje se
Poradní trať	Neuplatňuje se
Poradní vzdušný prostor	Neuplatňuje se

HLAVA 4 - VŠEOBECNÁ USTANOVENÍ O LETOVÝCH PROVOZNÍCH SLUŽBÁCH

4.9.2 Označení letadel kategorie podle turbulence v úplavu "těžká"

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

HLAVA 5 - DRUHY A MINIMA ROZSTUPŮ

5.8.2.1.1 Přilétávající letadla

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

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

5.8.3.1 Odlétávající letadla

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

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

5.8.3.2

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

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

5.8.4

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

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

Air traffic advisory service	Not applied
Advisory route	Not applied
Advisory airspace	Not applied

CHAPTER 4 - GENERAL PROVISIONS FOR AIR TRAFFIC SERVICES

4.9.2 Indication of heavy wake turbulence category

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

HLAVA 5 - SEPARATION METHODS AND MINIMA

5.8.2.1.1 Arriving aircraft

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

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

5.8.3.1 Departing aircraft

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

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

5.8.3.2

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

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

5.8.4

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

a) odlétávající LEHKÉ nebo STŘEDNÍ letadlo následuje za přiletem letadla A380-800; nebo

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

5.8.5

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

a) používá pro vzlet opačný směr dráhy; nebo

b) přistává na stejnou dráhu v opačném směru nebo na paralelní dráhu vzdálenou méně než 760 m (2500 ft) v opačném směru.

HLAVA 8 - Přehledové služby ATS

8.7.3.4 Minima rozstupů založená na přehledových systémech ATS

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

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

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

5.8.5

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

a) utilizing an opposite-direction runway for take-off; or

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

CHAPTER 8 - ATS surveillance services

8.7.3.4 Separation minima based on ATS surveillance systems

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

Předchozí letadlo / Preceding aircraft	Následující letadlo / Succeeding aircraft	Vzdálenostní rozstupy při turbulenci v úplavu/ Wake turbulence radar separation minima
A380-800 / TĚŽKÉ jiné než A380-800 A380-800 / non-A380-800 HEAVY	A380-800	Nevyžaduje se* / Not required*
A380-800	TĚŽKÉ jiné než A380-800 / non-A380-800 HEAVY	11,1 km (6,0 NM)
A380-800	STŘEDNÍ / MEDIUM	13 km (7,0 NM)
A380-800	LEHKÉ / LIGHT	14,8 km (8,0 NM)

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

8.7.3.4.1 Minima uvedená v 8.7.3.4 se musí uplatňovat, když:

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

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

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

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

HLAVA 11 - ZPRÁVY LETOVÝCH PROVOZNÍCH SLUŽEB

11.4.2.2.3.1 Zprávy o zdržení (DLA)

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

11.4.3.2.3 Zprávy obsahující informace METEO

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

DOPLNĚK 2 - LETOVÝ PLÁN

2.2 Pokyny pro uvádění údajů ATS

POLE 9: POČET A TYP LETADEL A KATEGORIE TURBULENCE V ÚPLAVU

Kategorie turbulence v úplavu (1 znak)

J - SUPER - k označení letadla A380-800

POLE 15: TRATĚ

Lety mimo označené tratě ATS

2) Význačný bod

- Název zeměpisného místa (neomezený počet znaků). Název zeměpisného místa tak, jak je uvedeno na letecké mapě ICAO České republiky 1:500 000 v případě neřízených letů VFR.
- Kódové označení bodu v podobě slova označujícího písmeno hláskovací abecedy (maximálně 8 znaků). Kódové označení VFR vstupního/výstupního bodu do/ z CTR v podobě slova označujícího písmeno hláskovací abecedy.

DOPLNĚK 3 - ZPRÁVY LETOVÝCH PROVOZNÍCH SLUŽEB

1.8 Přesnost při sestavování zpráv ATS

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

c) Kategorie turbulence v úplavu (1 znak)

J - SUPER - k označení letadla A380-800

1.7.23 **DOC 7030**
PŘEDPIS ICAO

L 7030/4 - Regionální doplňkové postupy, část EUR/RAC
PŘEDPIS ČESKÉ REPUBLIKY

NIL

CHAPTER 11 - AIR TRAFFIC SERVICES MESSAGES

11.4.2.2.3.1.Delay (DLA) messages

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

11.4.3.2.3 Messages containing meteorological information

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

APPENDIX 2 - FLIGHT PLAN

2.2 Instruction for insertion of ATS data

ITEM 9: NUMBER AND TYPE OF AIRCRAFT AND WAKE TURBULENCE CATEGORY

Wake turbulence category (1 character)

J - SUPER - denotes an A380-800 aircraft

ITEM 15: ROUTE

Flight outside designated ATS routes

2) Significant point

- Geographical location name (number of character unlimited). Geographical location name as published on the Aeronautical Chart ICAO 1:500 000 Czech Republic for uncontrolled VFR flights.
- Code designators for a point in a form of the spelling alphabet word (maximum 8 characters). Code designation of VFR entry/exit points from/into CTR are in a form of a word to indicate a letter of the alphabet.

APPENDIX 3 - AIR TRAFFIC SERVICES MESSAGES

1.8 Accuracy in the preparation of ATS messages

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

c) Wake turbulence category (1 character)

J - SUPER - denotes an A380-800 aircraft

1.7.23 **DOC 7030**
ICAO REGULATION

L 7030/4 - Supplementary Regional Procedures Part EUR/RAC
CZECH REPUBLIC REGULATION

NIL

**1.7.24 DOC 8168 - OPS/611 - Část II, třetí vydání
PŘEDPIS ICAO**

**L 8168 - Provoz letadel
PŘEDPIS ČESKÉ REPUBLIKY**

NIL

**1.7.24 DOC 8168 - OPS/611 - Volume II, third edition
ICAO REGULATION**

**L 8168 - Aircraft Operations
CZECH REPUBLIC REGULATION**

NIL

1.7.25 Rozdíly od předpisů unijního práva

1.7.25 Differences from the union law regulations

1.7.25.1 Odchytky od pravidel SERA

1.7.25.1 Deviations from the SERA rules

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

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

Definice/ ustanovení Definition/ provision	Přesné znění ustanovení	Exact wording of the provision	Popis ustanovení Provision Description
Letištní provozní zóna Aerodrome Traffic Zone	Vzdušný prostor stanovených rozměrů, který slouží k ochraně letištního provozu. ČR: Letištní provozní zóna je zřízena na letištích, kde není poskytována služba řízení letového provozu. Je vymezena horizontálně kružnicí (nebo její částí) o poloměru 3 NM (5,5 km) od vztažného bodu letiště a vertikálně zemským povrchem a nadmořskou výškou 4 000 ft (1200 m), pokud ÚCL nestanoví jinak. Zasahuje-li vertikálně nebo horizontálně do takto vymezeného prostoru vzdušný prostor třídy C nebo D, nebo zakázaný prostor, tvoří hranice ATZ hranice těchto prostorů.	Airspace of defined dimensions used for the protection of aerodrome traffic. CR: Aerodrome traffic zone is established on aerodromes where the air traffic control service is not provided. It is horizontally defined by a circle (or part of) with a radius of 3 NM (5,5 km) from the aerodrome reference point and vertically by the ground and the altitude of 4 000 ft (1 200 m), unless otherwise defined by CAA. When a controlled airspace class C or D, or prohibited area vertically or horizontally penetrates such determined area, the ATZ is bounded by these airspaces.	V definici je uvedeno přesné vymezení ATZ. Exact definition of ATZ is mentioned.
Neřízené letiště Uncontrolled aerodrome	Letiště, na kterém se neposkytuje služba ATC.	Aerodrome, where the ATC service is not provided.	Definice uvedená nad rámec ICAO SARPs z praktických důvodů. Definition given beyond the scope of ICAO SARPs for practical reasons.
Pilot Pilot	Pilotem letadla se pro účel tohoto předpisu rozumí též uživatel sportovního létacího zařízení (SLZ).	Pilot of the aircraft for the purpose of this regulation also means a user of sport flying equipment.	Definice uvedená nad rámec ICAO SARPs z praktických důvodů. Definition given beyond the scope of ICAO SARPs for practical reasons.
Řídící odbavovací plochy Marshaller	Řídícím odbavovací plochy se pro účel tohoto předpisu rozumí osoba zajišťující službu řízení provozu na odbavovací ploše v souladu s Předpisem L 14, ust. 9.5.	The marshaller for the purpose of this regulation is a person providing apron management service in accordance with the regulation L 14, para 9.5.	Definice uvedená nad rámec ICAO SARPs z praktických důvodů. Definition given beyond the scope of ICAO SARPs for practical reasons.
Signalista Signalman	Signalistou se pro účel tohoto předpisu rozumí pověřená osoba, která pomocí signálů organizuje letecký provoz mimo odbavovací plochu.	The signalman for the purpose of this regulation is an authorized person, who organizes using signals the air traffic outside of the apron.	Definice uvedená nad rámec ICAO SARPs z praktických důvodů. Definition given beyond the scope of ICAO SARPs for practical reasons.
Stanoviště AFIS AFIS unit	Stanoviště, které poskytuje letištní letovou informační a pohotovostní službu na neřízeném letišti a v ATZ.	Unit that provides aerodrome flight information service and alerting service on uncontrolled aerodrome and in ATZ.	Definice uvedená nad rámec ICAO SARPs z praktických důvodů. Definition given beyond the scope of ICAO SARPs for practical reasons.

Definice/ ustanovení Definition/ provision	Přesné znění ustanovení	Exact wording of the provision	Popis ustanovení Provision Description
3.2.5 c)	c) řídit se publikovanými postupy a v řízeném okrsku instrukcemi ATC;	c) follow the published procedures and within the control zone comply with ATC instructions;	Provoz na letišti a v jeho blízkosti. Letadlo pohybující se na letišti a v jeho blízkosti musí navíc splňovat podmínku dle písm. c). Traffic on and in the vicinity of an aerodrome. An aircraft operated on and in the vicinity of an aerodrome shall meet the requirement c).
3.2.5.1	<p>ČR: Letadlo, které přilétává na neřízené letiště nebo z něho odlétává, je povinno používat pro vzlet a přistání dráhu podle následujícího:</p> <p>a) v provozní době letiště:</p> <ul style="list-style-type: none"> i. podle informace získané od stanoviště AFIS nebo od stanoviště poskytování informací známému provozu; ii. pilot musí žádat stanoviště AFIS nebo stanoviště poskytování informací známému provozu o souhlas se změnou dráhy, nevyhovuje-li mu určená dráha v používání. Pilot letadla v nouzi musí oznámit úmysl použít jinou dráhu, než je dráha v používání, umožňují-li to okolnosti. <p><i>Poznámka: Stanovištěm poskytování informací známému provozu se rozumí stanoviště dle Dodatku S k Předpisu L 11.</i></p> <p>b) mimo provozní dobu letiště:</p> <p>EU:</p> <ul style="list-style-type: none"> i. viz ust. 3.2.5 e) tohoto předpisu; a/nebo <p>ČR:</p> <ul style="list-style-type: none"> ii. podle předcházející domluvy s provozovatelem letiště; a/nebo iii. podle informací publikovaných v příslušné publikaci Letecké informační služby (LIS). 	<p>CR: The aircraft arriving at an uncontrolled aerodrome or departing from such an aerodrome shall use runway as follows:</p> <p>a) within aerodrome operational hours:</p> <ul style="list-style-type: none"> i. according to information received from an AFIS unit or from a unit Providing information to known traffic; ii. Pilot shall ask the AFIS unit or Providing information to known traffic for the acceptance to use different runway, if he/she cannot comply with the indicated runway in use. If circumstances allow, the aircraft pilot in emergency shall advise his/her intention to use other runway than runway in use. <p><i>Note: The unit Providing information to known traffic is a unit according to Appendix S of the regulation L 11.</i></p> <p>b) outside aerodrome operational hours:</p> <p>EU:</p> <ul style="list-style-type: none"> i. see provision 3.2.5 e) of this regulation; and/or <p>CR:</p> <ul style="list-style-type: none"> ii. according to the previous coordination with the aerodrome operator; and/or iii. according to information published in the appropriate publication of Aeronautical Information Service (AIS). 	<p>Text uvozený "EU" představuje odkaz na text vycházející z nařízení č. 923/2012. Text marked by "EU" is a reference to a text based on the regulation Nr. 923/2012.</p>

Definice/ ustanovení Definition/ provision	Přesné znění ustanovení	Exact wording of the provision	Popis ustanovení Provision Description
<p>3.2.5.2</p>	<p>Letadlo, které je vybaveno radiostanicí, musí na neřízeném letišti a v ATZ, bez ohledu na to, zda se poskytuje AFIS nebo je zajištěno poskytování informací známému provozu, hlásit na příslušném kmitočtu přiděleném a publikovaném pro jednotlivá letiště svoji polohu, nadmořskou výšku a zamýšlenou letovou nebo pozemní činnost způsobem a v rozsahu, který je uveden dále. Jiná letadla, nacházející se na neřízeném letišti nebo v ATZ, musí být na poslechu na příslušném kmitočtu a musí využít těchto informací k vyhnutí se srážkám.</p> <p>Letadla musí hlásit:</p> <p>a) Odlétávající letadla</p> <ol style="list-style-type: none"> i. zahájení pojiždění a činnost po vzletu; ii. úmysl křížovat dráhu nebo pojiždět zpět po dráze (i neaktivní); iii. vstup na dráhu; iv. vzlet; <p><i>(Piloti vrtulníků, kteří provádějí vzlet z místa stání, a piloti kluzáků na místě vzletu na dráze hlásí jen připravenost ke vzletu).</i></p> <ol style="list-style-type: none"> v. místo opuštění okruhu; vi. místo opuštění ATZ. <p>b) Přilétávající letadla</p> <ol style="list-style-type: none"> i. letiště vzletu (není-li totožné s letištem přistání); ii. polohu letadla před vstupem do ATZ; iii. místo zamýšleného vstupu do letištního okruhu; iv. polohu po větru; v. polohu před poslední zatáčkou (base leg); <p><i>(Na požadavek stanoviště AFIS nebo stanoviště poskytované informací známému provozu mohou piloti vynechat hlášení poloh po větru a před poslední zatáčkou případně hlásit jiné polohy v ATZ. Polohy po větru a před poslední zatáčkou se nehlásí, provádí-li letadlo přímé přiblížení.)</i></p> <ol style="list-style-type: none"> vi. polohu na konečném přiblížení – finále; vii. nezdařené přiblížení (opakování okruhu); viii. úmysl křížovat dráhu nebo pojiždět zpět po dráze (i neaktivní); ix. uvolnění dráhy v noci, nebo je-li další známý provoz ve fázi konečného přiblížení – finále. <p>c) Letadla prolétávající ATZ</p> <ol style="list-style-type: none"> i. místo a nadmořskou výšku zamýšleného vstupu do ATZ a výstupu z ATZ; nebo ii. vzdálenost, zeměpisný směr od letiště, trať a nadmořskou výšku, která má být letěna uvnitř ATZ. <p>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 poskytované informací známému provozu. Povinnost pilota zabraňovat srážkám není tímto dotčena.</p>	<p>Irrespective of the fact whether AFIS or Providing information to known traffic is provided, the aircraft equipped with radio set when operating on an uncontrolled aerodrome and within an ATZ shall report on the frequency assigned and published for the individual aerodrome its position, altitude and intended flight or ground activity in the way and within the scope listed below. Other aircraft operating on an uncontrolled aerodrome or within an ATZ, have to be listening to the appropriate frequency and shall use this information to avoid collisions.</p> <p>The aircraft shall report:</p> <p>a) Departing aircraft:</p> <ol style="list-style-type: none"> i. commencement of taxiing and activity after departure; ii. intention to cross or backtrack the runway (including inactive); iii. entering the runway; iv. take-off; <p><i>(Pilots of helicopters, departing from the stand and pilots of gliders on take-off position on the runway, report ready for departure only.)</i></p> <ol style="list-style-type: none"> v. position of leaving the aerodrome traffic circuit; vi. position of leaving an ATZ. <p>b) Arriving aircraft:</p> <ol style="list-style-type: none"> i. aerodrome of departure (if it is not the same as the aerodrome of destination); ii. the position of the aircraft prior entering an ATZ; iii. intended position of entry to the aerodrome traffic circuit; iv. downwind position; v. base leg position; <p><i>(If requested by an AFIS unit or by a unit Providing information to known traffic, pilots shall omit downwind and base leg position reports or shall report other positions in ATZ. Downwind and base leg positions are not reported when an aircraft is making straight-in approach.)</i></p> <ol style="list-style-type: none"> vi. final; vii. missed approach (next circuit); viii. intention to cross or backtrack the runway (including inactive); ix. vacating the runway in the night, or if there is another known traffic on the final. <p>c) The aircraft transiting an ATZ:</p> <ol style="list-style-type: none"> i. position and altitude of intended entry to an ATZ and exit from an ATZ; or ii. distance, geographic direction from an aerodrome, track and altitude to be flown within an ATZ. <p>Only in exceptional cases the state aircraft might not report information stated under para 3.2.5.2 c), namely when the pilot, due to flight speed, piloting complexity or airspace management, endangers his/her safety or does not fulfill the obligations towards the ATC units, or in case when the activity was discussed with the appropriate AFIS unit or unit Providing information to known traffic. The duty of the pilot to prevent collisions is not affected.</p>	<p>Postupy hlášení informací na neřízeném letišti a v ATZ.</p> <p>Procedures to report information on an uncontrolled aerodrome and in ATZ.</p>

Definice/ ustanovení Definition/ provision	Přesné znění ustanovení	Exact wording of the provision	Popis ustanovení Provision Description
3.2.5.3	Vertikální poloha letadla v ATZ, 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 může být vyjádřena nadmořskou výškou podle nastavení výškoměru na regionální QNH.	Vertical position of the aircraft within an ATZ shall be expressed in terms of altitude according to aerodrome QNH. The aircraft arriving outside aerodrome operational hours uses regional QNH altimeter setting. Vertical position of the aircraft crossing an ATZ may also be expressed in terms of altitude according to regional QNH.	Nastavení výškoměru. Altimeter setting.
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.	A pilot of the aircraft conducting night flight, flight training to obtain pilot license for the airplanes and helicopters in the framework of local operations, airdrops or glider launch on an uncontrolled aerodrome is allowed to do so, only provided that AFIS or Providing information to known traffic is provided at the aerodrome and within respective ATZ. The provision about night flights is not applied to air rescue service and flights of state aircraft.	Požadavky na provádění letu v noci, výcviku, výsadků nebo navijákového vzletu na neřízeném letišti. Requirements for conducting of night flights, training, airdrops or glider launch on an uncontrolled aerodrome.
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.	A pilot and/or person in charge of air show and/or air competition on an uncontrolled aerodrome is allowed to do so, only on condition that AFIS or Providing information to known traffic is provided at the aerodrome and within respective ATZ.	Požadavek na provádění leteckého veřejného vystoupení a letecké soutěže na neřízeném letišti. Requirement for performing air show and air competition on an uncontrolled aerodrome.
3.2.5.6	Pilot letadla nevybaveného radiostanicí, který má v úmyslu přilétět 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.	A pilot of the aircraft not equipped with a radio set when intending to arrive at an uncontrolled aerodrome or depart from such an aerodrome, shall coordinate his/her arrival or departure with the AFIS unit, unit Providing information to known traffic or the aerodrome operator in advance.	Koordinace přiletu nebo odletu letadla nevybaveného radiostanicí. Coordination of an arrival or a departure of an aircraft not equipped with a radio set.
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.	A pilot of the aircraft not equipped with a radio set when intending to conduct local activity at an uncontrolled aerodrome shall coordinate such an operation with the AFIS unit or unit Providing information to known traffic or the aerodrome operator in advance.	Požadavek na provádění místní činnosti na neřízeném letišti pro letadlo, které není vybaveno radiostanicí. Request for conducting lokal activity at an uncontrolled aerodrome with an aircraft not equipped with a radio set.
3.2.5.8	Pilot provádějící letovou činnost z jiného místa v ATZ nebo zasahující do ATZ, v provozní době letiště, musí dohodnout a zkoordinovat zamýšlenou činnost se stanovištěm AFIS, se stanovištěm poskytování informací známému provozu nebo s provozovatelem letiště před jejím zahájením, není-li stanoveno jinak v příslušné koordinační dohodě.	A pilot of an aircraft when conducting a flight activity from another site inside the ATZ or when passes into the ATZ, within operational hours of an aerodrome, shall coordinate his/her intended activity with the AFIS unit or unit Providing information to known traffic or with the aerodrome operator in advance, unless given otherwise in the appropriate letter of agreement.	Koordinace při provádění letové činnosti z jiného místa v ATZ nebo zasahující do ATZ v provozní době letiště. Coordination when conducting flight activity from another site inside the ATZ or passing into the ATZ within operational hours of an aerodrome.
4.1.2	Zvláštní lety VFR vrtulníkové letecké záchranné služby musí být prováděny v souladu s provozními požadavky pro vrtulníkovou leteckou zdravotnickou záchrannou službu (HEMS), včetně provozních minim.	Special VFR flights of Helicopter Emergency Medical Service (HEMS) shall be conducted in accordance with the operational requirements for Helicopter Emergency Medical Service (HEMS), including operational minima.	Provoz zvláštních letů VFR vrtulníkové letecké záchranné služby. Operation of special VFR flights of Helicopter Emergency Medical Service.

Definice/ ustanovení Definition/ provision	Přesné znění ustanovení	Exact wording of the provision	Popis ustanovení Provision Description
4.4.2.1	Lety VFR nad FL 195 do FL 285 včetně, musí být prováděny: a) uvnitř dočasně vyhrazeného nebo omezeného prostoru; nebo b) v souladu s povolením a podmínkami vydanými Řízením letového provozu ČR, s. p., nebo přímo ACC Praha.	VFR flights above FL 195 up to and including FL 285 shall operate: a) within temporary segregated area or restricted area; or b) in accordance with the authorisation and conditions issued by Air Navigation Services of the Czech Republic or directly by ACC Praha.	Podmínky provádění letů VFR nad FL 195 do FL 285 včetně. Conditions for VFR flight operation above FL 195 up to FL 285 including.
4.4.2.2	Součástí rozhodnutí o přidělení dočasně vyhrazeného nebo omezeného prostoru může být stanovení dodatečných postupů a podmínek pro jeho využívání.	Additional procedures and conditions of the airspace use may be established together with the decision about allocation of temporary segregated area or restricted area.	Rozhodnutí o přidělení dočasně vyhrazeného nebo omezeného prostoru. Decision about allocation of temporary segregated or restricted area
Dodatek 1, ust. 4.2.5.1.1	Horizontální bílé nebo oranžové přistávací T s černým pruhem v ose dřívku a příčky (Obr. 1.7.1) vyznačující směr, který mají letadla použít pro přistání a vzlet na drahách používaných pro letecké práce v zemědělství, lesním a vodním hospodářství.	Horizontal white or orange landing T with a black stripe on the axis of a shaft and a top line (Picture 1.7.1) marking the direction, that aircraft shall use for landing and take-off on runways used for aerial work in agriculture, forest and water resource management.	Pozemní vizuální signál – přistávací T. Visual ground signal - landing T.
Dodatek 1, ust. 4.2.9	Výsadky na letišti. Čtyři oranžové obdélníkové plochy sestavené do tvaru kříže s prázdným čtvercem uprostřed znamenají, že na letišti se provádějí výsadky.	Parachute jumps at the aerodrome. Four orange rectangular areas assembled to form a cross with an empty square in the middle mean that parachute jumps are being performed at the aerodrome.	Pozemní vizuální signál sloužící pro výsadky. Visual ground signal used for parachute jumps.

1.7.26 Data, která nesplňují požadavky na kvalitu

Délka úseků STAR

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

Nadmořská výška prahu dráhy pro přesné přiblížení

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

Letiště / Aerodrome	Publikované rozlišení / Published resolution
Brno/Tuřany (LKTb)	1 ft/1m

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

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

Letiště / Aerodrome	Publikované rozlišení / Published resolution
Brno/Tuřany (LKTb)	1 ft/1m
Ostrava/Mošnov (LKMT)	1 ft/0,1 m

1.7.26 Data that do not meet quality requirements

Length of STAR segments

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

Runway or FATO threshold, precision approaches

Bellow mentioned aerodromes do not meet required resolution 0,1 m/0,1 ft:

WGS-84 geoid undulation at runway threshold, precision approaches

Bellow mentioned aerodromes do not meet required resolution 0,1 m/0,1 ft:

Záměrně nepoužito
Intentionally Left Blank