

**Štandardy a odporúčania Annex 2 k Dohovoru uplatňované v Slovenskej republike
a neimplementované osobitnými predpismi
podľa čl. 2 ods. 1 rozhodnutia č. 24613/2015/C410-SCLVD/64445**

Čl. 1
Strata spojenia

(1) Ak strata spojenia zabráni dodržiavať požiadavky podľa osobitného predpisu¹⁾ musí lietadlo dodržiavať postupy pri strate hlasového spojenia uvedené v osobitnom predpise²⁾ a príslušné ďalšie postupy podľa podmienok letu. Lietadlo sa musí pokúsiť o nadviazanie spojenia s príslušným stanovišťom letových prevádzkových služieb (ďalej len „ATS“) použitím všetkých dostupných prostriedkov. Okrem toho musí posádka lietadla tvoriaceho súčasť letiskovej prevádzky na riadenom letisku sledovať inštrukcie, ktoré sa môžu vydať pomocou vizuálnych signálov.

(2) V meteorologických podmienkach na let za viditeľnosti (ďalej len „VMC“) lietadlo musí

a) pokračovať v lete v podmienkach VMC, pristáť na najbližšom vhodnom letisku a ohlásiť svoje pristátie najrýchlejšími prostriedkami príslušnému stanovišťu ATS.

b) ak sa to javí vhodné, dokončiť let vykonávaný v súlade s pravidlami letu podľa prístrojov (ďalej len „let IFR“) v súlade s odsekom 3.

(3) Ak letí lietadlo v meteorologických podmienkach na let podľa prístrojov alebo, ak pilot letu IFR považuje za nevhodné dokončenie letu v súlade s ods. 2 písm. a), lietadlo musí:

a) ak nie je v regionálnej navigačnej dohode stanovené inak, vo vzdušnom priestore, kde sa pri poskytovaní služby riadenia letovej prevádzky (ďalej len „ATC“) nepoužíva radar, udržiavať počas 20 minút od času, kedy lietadlo malo hlásiť jeho polohu nad povinným hlásnym bodom, poslednú pridelenú rýchlosť a hladinu alebo minimálnu letovú nadmorskú výšku, ak je táto väčšia, a potom upraviť hladinu a rýchlosť podľa podaného letového plánu;

b) vo vzdušnom priestore, kde sa pri poskytovaní ATC používa radar, udržiavať poslednú pridelenú rýchlosť a hladinu alebo minimálnu letovú nadmorskú výšku, ak je táto väčšia, počas 7 minút od času, kedy

1. dosiahol poslednú pridelenú hladinu alebo minimálnu letovú nadmorskú výšku (ak je táto väčšia) alebo

2. bol nastavený odpovedač na kód 7600 alebo

3. malo hlásiť jeho polohu nad povinným hlásnym bodom,

podľa toho, čo bolo neskôr a potom upraviť hladinu a rýchlosť podľa podaného letového plánu;

c) keď bolo vedené radarom alebo, keď bolo inštruované ATC pokračovať paralelnou traťou (offset) použitím priestorovej navigácie bez určenia medze, vrátiť sa na trať podľa platného letového plánu najneskôr pri prelete nasledujúceho význačného bodu berúc do úvahy použiteľnú minimálnu letovú nadmorskú výšku;

d) pokračovať v lete po trati v súlade s platným letovým plánom k príslušnému navigačnému zariadeniu alebo fixu letiska určenia a keď sa požaduje plnenie podľa písmena e), vyčkávať nad týmto zariadením alebo fixom do začatia klesania;

¹⁾ Príloha PRAVIDLÁ LIETANIA bod SERA.8035 písm. a) a bod 1 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) č. 923/2012 z 26. septembra 2012, ktorým sa stanovujú spoločné pravidlá lietania a prevádzkové ustanovenia týkajúce sa služieb a postupov v letovej prevádzke a ktorým sa mení a dopĺňa vykonávacie nariadenie (EÚ) č. 1035/2011 a nariadenia (ES) č. 1265/2007, (ES) č. 1794/2006, (ES) č. 730/2006, (ES) č. 1033/2006 a (EÚ) č. 255/2010 (Ú. v. EÚ L 281, 13. 10. 2012) v platnom znení.

²⁾ Letecký predpis L 10/II Letecké telekomunikácie, Zväzok II - Spojovacie postupy v platnom znení.

- e) začať klesanie nad navigačným zariadením alebo fixom uvedeným v písmene d) v čase alebo čo najbližšie, ako je to možné, k predpokladanému času priblíženia naposledy prijatému a potvrdenému alebo, ak čas nebol prijatý a potvrdený, čo najbližšie, ako je to možné, k vypočítanému času priletu vyplývajúceho z platného letového plánu;
- f) vykonať normálny postup priblíženia podľa prístrojov určený na uvedené navigačné zariadenie alebo fix a
- g) ak je to možné pristáť do 30 minút od vypočítaného času priletu určeného v písmene e) alebo od vypočítaného času priblíženia naposledy potvrdeného podľa toho, ktorý z nich je neskorší.

Zakročovanie proti civilným lietadlám (čl. 2 až čl. 9)

Čl. 2

- (1) Zakročovanie proti civilnému lietadlu sa použije len ako krajná možnosť.
- (2) Cvičné zakročovanie proti civilnému lietadlu je zakázané.
- (3) Ak sa vykonáva zakročovanie, obmedzuje sa na zistenie identifikácie lietadla, ak nie je potrebné vrátiť lietadlo na plánovanú trať, nasmerovať ho za hranice vzdušného priestoru Slovenskej republiky, vyvieť ho zo zakázaného, obmedzeného alebo nebezpečného priestoru alebo mu dať pokyn na pristátie na určenom letisku.
- (4) Ak sa môže nadviazať rádiové spojenie, navigačné vedenie a príslušné informácie sa lietadlu, proti ktorému sa zakročuje, odovzdávajú rádiotelefonicky.
- (5) V prípade, ak sa požaduje, aby lietadlo, proti ktorému sa zakročuje, pristálo na území, ktoré prelietava, musí sa určiť letisko vhodné na bezpečné pristátie lietadla daného typu.
- (6) Spôsob manévrovania zakročujúceho lietadla proti civilnému lietadlu sa uverejňuje v Leteckej informačnej príručke Slovenskej republiky a vylučuje akékoľvek nebezpečenstvo pre lietadlo, proti ktorému sa zakročuje.
- (7) Pri používaní sekundárneho prehľadového radaru alebo automatického závislého sledovania – vysielania (ďalej len „ADS-B“) sa ustanoví postup na identifikáciu lietadla v oblastiach, v ktorých sa proti lietadlu môže zakročovať.
- (8) Na vylúčenie alebo zmenšenie nutnosti zakročovať proti civilným lietadlám sa vykonajú tieto opatrenia:
- a) stanovište riadiace zakročovanie vyvinie všetko úsilie na zistenie identity lietadla, ktoré môže byť civilným lietadlom a vydá mu potrebné informácie i prostredníctvom stanovišťa ATS; medzi stanovišťom riadiacim zakročovanie a stanovišťom ATS musí byť zabezpečené rýchle a spoľahlivé spojenie a uzavretá dohoda o výmene informácií o pohyboch civilných lietadiel v súlade s osobitným predpisom³⁾;
- b) priestory zakázané pre civilné lety a priestory, v ktorých civilný let nie je možné vykonať bez zvláštneho povolenia, sa publikujú v Leteckej informačnej príručke Slovenskej republiky v súlade

³⁾ Napr. letecký predpis L 11 Letové prevádzkové služby v platnom znení; príloha PRAVIDLÁ LIETANIA bod SERA.4001(b)(4), SERA.11010(a)(1)(iv), SERA.11010(a)(3)(ii), SERA.11010(b) a SERA.11010(b)(5) vykonávacieho nariadenia (EÚ) č. 923/2012 v platnom znení.

s osobitným predpisom⁴⁾); pri stanovení takýchto priestorov v tesnej blízkosti tratí ATS alebo iných často používaných tratí sa musí vziať do úvahy vybavenosť a presnosť rádionavigačných systémov používaných civilnými lietadlami a ich schopnosť udržať sa v ustanovenej vzdialenosti od nich;
c) zväži sa vybudovanie doplňujúcich rádionavigačných prostriedkov tam, kde je potrebné zabezpečiť, aby civilné lietadlá boli schopné bezpečne sa vyhnúť zakázanému, prípadne obmedzenému priestoru.

(9) Na vylúčenie alebo zmenšenie nebezpečenstva, ktoré je spojené so zakročením použitým ako krajná možnosť, je potrebné vyvinúť maximálne úsilie na zabezpečenie koordinácie činnosti medzi pilotmi a zainteresovanými pozemnými stanovišťami. Preto je dôležité, aby:

a) všetci piloti civilných lietadiel poznali postupy, ktoré majú vykonať a vizuálne signály ustanovené v osobitnom predpise⁵⁾,

b) prevádzkovatelia alebo velitelia civilných lietadiel plnili ustanovenia platných právnych predpisov týkajúce sa schopnosti lietadla vysielat' a prijímat' na frekvencii 121,5 MHz a zabezpečili, aby postupy zakročenia a vizuálne signály boli k dispozícii na palube lietadla,

c) všetci pracovníci ATS poznali postupy ustanovené v osobitnom predpise⁶⁾, ktoré majú vykonať,

d) všetci piloti zakročujúcich lietadiel brali do úvahy obmedzené výkony civilných lietadiel a možnosť, že lietadlo, proti ktorému sa zakročuje, môže byť v stave núdze pre technické ťažkosti alebo protiprávneho zasahovania proti lietadlu,

e) stanovištiaradiacím zakročovanie a pilotom zakročujúcich lietadiel boli vydané jasné a jednoznačné inštrukcie zahŕňajúce zakročovacie manévry, navádzanie a činnosť lietadla, proti ktorému sa zakročuje, vizuálne signály lietadlo-lietadlo, rádiové spojenie s lietadlom, proti ktorému sa zakročuje a nutnosť zdržať sa použitia zbraní⁷⁾,

f) stanovišteradiace zakročovanie a zakročujúce lietadlo boli vybavené rádiotelefonným zariadením, ktoré im umožní spojenie s lietadlom, proti ktorému sa zakročuje na frekvencii 121,5 MHz,

g) zariadenie sekundárneho prehľadového radaru alebo ADS-B bolo v maximálnom možnom rozsahu k dispozícii tak, aby stanovišťu riadiacemu zakročovanie umožnilo identifikovať civilné lietadlo v priestoroch, kde sa proti nemu môže zakročovať. Toto zariadenie by malo umožniť rozpoznanie identity lietadla a okamžité rozpoznanie akýchkoľvek núdzových alebo naliehavých podmienok.

Čl. 3

Manévry lietadla pri zakročovaní

(1) Na manévry zakročujúceho lietadla sa ustanoví štandardný spôsob s cieľom vylúčiť akékoľvek nebezpečenstvo pre lietadlo, proti ktorému sa zakročuje. Tento spôsob musí vziať do

⁴⁾ Letecký predpis L 15 Letecká informačná služba v platnom znení.

⁵⁾ Príloha oddiel 3, 4, 8 a 11 a dodatok 1 vykonávacieho nariadenia (EÚ) č. 923/2012 v platnom znení.

Rozhodnutie č. 2013/013/R výkonného riaditeľa Európskej agentúry pre bezpečnosť letectva zo dňa 17. júla 2013 o prijateľných spôsoboch dosiahnutia súladu a poradenskom materiáli k vykonávaciemu nariadeniu Komisie (EÚ) č. 923/2012 z 26. septembra 2012, ktorým sa stanovujú spoločné pravidlá lietania a prevádzkové stanovenia týkajúce sa služieb a postupov v letovej prevádzke a ktorým sa mení a dopĺňa vykonávacie nariadenie (EÚ) č. 1035/2011 a nariadenia (ES) č. 1265/2007, (ES) č. 1794/2006, (ES) č. 730/2006, (ES) č. 1033/2006 a (EÚ) č. 255/2010.

⁶⁾ Napr. letecký predpis L 4444 Postupy leteckých navigačných služieb - Manažment letovej prevádzky v platnom znení; hlava 2 leteckého predpisu L 11 v platnom znení; príloha PRAVIDLÁ LIETANIA bod SERA.4001(b)(4), SERA.11010(a)(1)(iv), SERA.11010(a)(3)(ii), SERA.11010(b) a SERA.11010(b)(5) vykonávacieho nariadenia (EÚ) č. 923/2012 v platnom znení.

⁷⁾ Čl. 3bis Dohovoru o medzinárodnom civilnom letectve (Oznámenie Ministerstva zahraničných vecí Slovenskej republiky č. 196/1995 Z. z.)

úvahy obmedzené výkony civilných lietadiel, nutnosť letieť od lietadla, proti ktorému sa zakročuje v takej vzdialenosti, ktorá vylučuje nebezpečenstvo zrážky, nutnosť vylúčiť križovanie letovej dráhy lietadla alebo vykonávanie takých manévrov, že by mohlo vzniknúť nebezpečenstvo ohrozenia turbulenciou za lietadlom najmä, ak sa zakročuje proti ľahkému lietadlu⁸⁾.

(2) Lietadlo, proti ktorému sa zakročuje, vybavené palubným protizrážkovým systémom (ďalej len „ACAS“), môže vyhodnotiť zakročujúce lietadlo ako ohrozenie zrážkou, a preto zahájí manéver na vyhnutie ako odozvu na radu na vyhnutie ACAS. Takýto manéver môže byť zakročujúcim lietadlom mylne považovaný za náznak nepriateľských úmyslov. Preto je dôležité, aby pilot zakročujúceho lietadla vybaveného odpovedačom sekundárneho prehľadového radaru zastavili vysielanie informácií o tlakovej nadmorskej výške (v odpovediach v móde C alebo v odpovediach v poli AC v móde S) v dosahu najmenej 37 km (20 NM) od lietadla, proti ktorému sa zakročuje. Toto zabráni systému ACAS v lietadle, proti ktorému sa zakročuje, aby generoval rady na vyhnutie vzhľadom k lietadlu, ktoré zakročuje, zatiaľ čo funkcia upozornenia na prevádzku systému bude naďalej k dispozícii.

Čl. 4

Manévry na vizuálne zisťovanie identity

(1) Na vizuálne zisťovanie identifikácie civilného lietadla je ustanovený tento spôsob manévrovania:

a) Fáza I - zakročujúce lietadlo sa približuje k lietadlu, proti ktorému sa zakročuje zozadu. Vedúci skupiny zakročujúcich lietadiel alebo zakročujúceho lietadla spravidla zaujíma polohu vľavo, mierne nad a pred lietadlom, proti ktorému sa zakročuje, v priestore výhľadu pilota lietadla zo začiatku vo vzdialenosti nie menšej ako 300 m. Ostatné zakročujúce lietadlá musia byť v dostatočnej vzdialenosti od lietadla, proti ktorému sa zakročuje, prednostne nad a za ním. Po vyrovnaní rýchlosti a zaujatí polohy, ak je treba, použije postup uvedený pre fázu II.

b) Fáza II - veliteľ skupiny zakročujúcich lietadiel alebo zakročujúceho lietadla sa opatrne približuje k lietadlu, proti ktorému sa zakročuje v rovnakej hladine do takej vzdialenosti, ktorá je nevyhnutne potrebná na získanie potrebných informácií. Prítom musí dávať pozor, aby letovú posádku alebo cestujúcich nenalákal a byť si vedomý toho, že manéver, ktorý je pre zakročujúce lietadlo normálny, sa môže zo strany cestujúcich a posádky civilného lietadla považovať za nebezpečný. Ostatné zakročujúce lietadlá zostávajú v dostatočnej vzdialenosti od lietadla, proti ktorému sa zakročuje. Po zistení identity sa zakročujúce lietadlo vzdiali od lietadla, proti ktorému sa zakročuje postupom uvedeným pre fázu III.

c) Fáza III - vedúci skupiny zakročujúcich lietadiel alebo zakročujúceho lietadla sa opatrne vzdiali od civilného lietadla miernym klesavým letom. Ostatné zakročujúce lietadlá zostávajú v dostatočnej vzdialenosti a potom sa pripoja k veliteľovi skupiny.

Čl. 5

Manévry pri navigačnom vedení

(1) Ak po vykonaní manévrov na zistenie identifikácie podľa fázy I a II sa považuje za potrebné

⁸⁾ Napr. čl. 1 ods. 2 písm. i) a j) nariadenia Komisie (EÚ) č. 748/2012 z 3. augusta 2012 stanovujúce vykonávacie pravidlá osvedčovania letovej spôsobilosti a environmentálneho osvedčovania lietadiel a prislúchajúcich výrobkov, častí a zariadení, ako aj osvedčovania projekčných a výrobných organizácií (Ú. v. EÚ L 224, 21. 08. 2012) v platnom znení; čl. 2 písm. k), ka) a l) nariadenie Komisie (EÚ) č. 1321/2014 z 26. novembra 2014 o zachovaní letovej spôsobilosti lietadiel a výrobkov, súčastí a zariadení leteckej techniky a o schvaľovaní organizácií a personálu zapojených do týchto činností (Ú. v. EÚ L 362, 17. 12. 2014) v platnom znení.

zasiahnuť do navigácie civilného lietadla, veliteľ skupiny zakročujúcich lietadiel alebo zakročujúceho lietadla obvykle zaujme polohu vľavo od lietadla, proti ktorému sa zakročuje, mierne nad a pred lietadlom, čím umožní veliteľovi tohto lietadla vidieť odovzdávané vizuálne signály.

(2) Je nevyhnutné, aby sa pilot zakročujúceho lietadla presvedčil, že veliteľ lietadla, proti ktorému sa zakročuje, si je toho vedomý a potvrdzuje signály, ktoré mu odovzdáva. Ak je opakovaný pokus upútať pozornosť veliteľa lietadla, proti ktorému sa zakročuje pomocou signálov uvedených v osobitnom predpise⁹⁾ neúspešný, môže sa na tento účel použiť iný spôsob signalizovania zahŕňajúci ako poslednú možnosť vizuálny efekt prídavného spaľovania za predpokladu, že nevznikne žiadne nebezpečenstvo pre druhé lietadlo.

(3) Je možné, že meteorologické podmienky alebo konfigurácia terénu môžu v niektorých prípadoch spôsobiť, že veliteľ skupiny zakročujúcich lietadiel alebo zakročujúceho lietadla musí zaujať polohu z pravej strany od daného lietadla mierne nad a pred lietadlom. V takomto prípade je veliteľ zakročujúceho lietadla povinný zabezpečiť, aby jeho lietadlo mohol veliteľ lietadla, proti ktorému sa zakročuje, stále a dobre vidieť.

Čl. 6

Navádzanie lietadla, proti ktorému sa zakročuje

(1) Navigačné vedenie a príslušné informácie sa, ak je to možné, odovzdávajú lietadlu, proti ktorému sa zakročuje, rádiotelefonicky.

(2) Ak sa vykonáva navigačné vedenie lietadla, proti ktorému sa zakročuje, dbá sa na to, aby sa lietadlo nevedlo v podmienkach zmenšenej dohľadnosti tam, kde sa na let vyžadujú podmienky VMC, a aby manévry požadované zakročujúcim lietadlom nezväčšovali už existujúce nebezpečenstvo v prípadoch, keď letová schopnosť lietadla, proti ktorému sa zakročuje, je zmenšená.

(3) Vo výnimočných prípadoch, keď sa požaduje pristátie civilného lietadla, proti ktorému sa zakročuje, na prelietavanom území, dbá sa, aby

a) určené letisko bolo vhodné na bezpečné pristátie daného typu lietadla, najmä v prípadoch, keď sa letisko bežne nepoužíva na prevádzku civilných dopravných lietadiel;

b) terén v blízkosti vyhovoval na let po okruhu, na priblíženie a na nevydarené priblíženie;

c) lietadlo, proti ktorému sa zakročuje malo dostatočnú zásobu pohonných látok na dolet na určené letisko;

d) v prípade, ak sa zakročuje proti civilnému dopravnému lietadlu, dĺžka vzletovej a pristávacej dráhy (ďalej len „RWY“) na určenom letisku bola ekvivalentná dĺžke RWY najmenej 2 500 m na úrovni strednej hladiny mora, a aby únosnosť dráhy vyhovovala danému typu lietadla;

e) vždy, ak je to možné, bolo určené letisko, o ktorom sú publikované informácie v Leteckej informačnej príručke Slovenskej republiky.

(4) Ak sa požaduje, aby civilné dopravné lietadlo pristálo na letisku neznámom pre letovú posádku, je dôležité poskytnúť mu dostatočný čas na prípravu pristátia, keďže len veliteľ civilného lietadla môže posúdiť bezpečnosť pristátia s ohľadom na dĺžku RWY a okamžitú hmotnosť lietadla.

⁹⁾ Príloha PRAVIDLÁ LIETANIA bod SERA.11015 písm. b) tabuľka S11-1 vykonávacieho nariadenia (EÚ) č. 923/2012 v platnom znení.

(5) Je dôležité, aby sa všetky informácie na uľahčenie bezpečného priblíženia a pristátia odovzdávali lietadlu rádiotelefonicky.

Čl. 7

Vizuálne signály používané medzi lietadlami

Zakročujúce lietadlo a lietadlo, proti ktorému sa zakročuje, musia používať vizuálne signály uvedené v osobitnom predpise¹⁰). Je nutné, aby obe lietadlá presne dodržiavali tieto signály a správne potvrdzovali vzájomne odovzdávané signály, najmä zakročujúce lietadlo musí venovať osobitnú pozornosť signálom, odovzdávaných lietadlom, proti ktorému sa zakročuje, ktoré naznačujú stav tiesne alebo naliehavosti na palube.

Čl. 8

Rádiové spojenie medzi stanovišťom riadiacim zakročovanie alebo zakročujúcim lietadlom a lietadlom, proti ktorému sa zakročuje

Ak dôjde k zakročovaniu, stanovište riadiace zakročovanie a zakročujúce lietadlo musia postupovať takto:

a) najskôr sa pokúsiť nadviazať obojsmerné spojenie s lietadlom, proti ktorému sa zakročuje v spoločnom jazyku, na núdzovej frekvencii 121,5 MHz použitím volacích znakov „INTERCEPT CONTROL“ (stanovište riadiace zakročovanie), „INTERCEPTOR“ (zakročujúce lietadlo) a „INTERCEPTED AIRCRAFT“ (lietadlo, proti ktorému sa zakročuje).

b) ak sa nedosiahne splnenie písmena a), pokúsiť sa nadviazať obojsmerné spojenie s lietadlom, proti ktorému sa zakročuje na inej frekvencii stanovenej príslušným orgánom¹¹) alebo nadviazať kontakt prostredníctvom príslušného stanovišťa ATS.

Čl. 9

Upustenie od použitia zbraní

Použitie svietiacich striel na upútanie pozornosti je nebezpečné. V Slovenskej republike sa svietiace strely proti civilným lietadlám nepoužívajú v záujme neohrozenia životov osôb na palube a bezpečnosti lietadla.

Čl. 10

Protiprávne zasahovanie

(1) Ak veliteľ lietadla nemôže pokračovať na letisko v súlade s osobitným predpisom¹²), mal by sa pokúsiť pokračovať v lete po pridelenej trati a v pridelenej cestovnej hladine aspoň dovtedy, kým nebude môcť upovedomiť stanovište ATS, alebo kým nebude lietadlo v dosahu radaru.

(2) Ak sa musí lietadlo, ktoré je predmetom protiprávneho zasahovania, odchýliť od pridelenej trate alebo musí opustiť pridelenú cestovnú hladinu a nemá možnosť nadviazať spojenie s ATS, musí pilot vždy, ak je to možné a ak si situácia na palube nevyžaduje iný postup, pokúsiť sa vysielat'

¹⁰) Príloha PRAVIDLÁ LIETANIA bod SERA.11015 písm. b) tabuľka S11-1 a S11-2 vykonávacieho nariadenia (EÚ) č. 923/2012 v platnom znení.

¹¹) Napr. § 10 ods. 2 a § 48 ods. 1 písm. a) bod 6 zákona č. 143/1998 Z. z. o civilnom letectve a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.

¹²) Príloha PRAVIDLÁ LIETANIA bod SERA.11001 písm. b) vykonávacieho nariadenia (EÚ) č. 923/2012 v platnom znení.

výstrahy na núdzovej frekvencii VHF a na ďalších príslušných frekvenciách a ak je to vhodné a situácia to umožňuje, je potrebné využiť ďalšie vybavenie (napr. palubný odpovedač, prenos dát a pod.) a pokračovať v lete v hladine, ktorá sa odlišuje od cestovných hladín používaných pri letoch IFR v danej oblasti o 500 ft (150 m) pri lete v letovej hladine nižšej alebo rovnjej ako FL 410 alebo o 1 000 ft (300 m) pri lete v letovej hladine vyššej ako FL 410.