

2.2.4.1.2 Přiblížení podle přístrojů nesmí pokračovat pod výškou 300 m (1000 ft) nad letištěm nebo do úseku konečného přiblížení, jestliže hlášená dohlednost nebo rozhodující RVR neodpovídají letištní provozním minimům nebo nejsou lepší.

*Poznámka: Kritéria pro úsek konečného přiblížení jsou obsažena v dokumentu PANS-OPS (Doc 8168, Volume II).*

2.2.4.1.3 Pokud po vstupu do úseku konečného přiblížení nebo po sestupu pod 300 m (1000 ft) nad letištěm klesla hlášená dohlednost nebo rozhodující RVR pod stanovená minima, může přiblížení pokračovat do DA/H nebo MDA/H. V žádném případě nesmí letoun pokračovat v přiblížení na přistání za bod, v němž by byly překročeny limity letištních provozních minim.

*Poznámka: Rozhodující RVR (controlling RVR) znamená hlášené hodnoty jednoho nebo více pozorovacích stanovišť RVR (dotykové zóny, střední a koncové části dráhy) použitých k určení toho, zda provozní minima jsou nebo nejsou splněna. Tam, kde je použito RVR, se za rozhodující RVR (controlling RVR) považuje RVR dotykové zóny, pokud Stát nestanovil jiná kritéria.*

2.2.4.2 Meteorologická a provozní pozorování prováděná piloty

2.2.4.2.1 Jestliže jsou zjištěny meteorologické podmínky, které pravděpodobně ovlivní bezpečnost jiných letadel, měly by se hlásit co možná nejdříve.

*Poznámka: Postupy pro provádění meteorologických pozorování z paluby letadla za letu a pro jejich zaznamenávání a ohlašování jsou obsaženy v Předpisu L 3, Předpisu L 4444, Předpisu L 10157 a Předpisu L 7030.*

2.2.4.2.2 Velitel letadla by měl podat hlášení týkající se brzdícího účinku RWY, pokud je tento horší, než bylo hlášeno.

*Poznámka: Postupy pro tvorbu mimořádných hlášení z letadla týkající se brzdícího účinku RWY jsou uvedeny v Předpisu L 4444, Hlavě 4 a Doplnku 1.*

2.2.4.3 Nebezpečné podmínky za letu

Nebezpečné podmínky, s nimiž se letoun setká, vyjma těch, které jsou spojeny s meteorologickými podmínkami za letu, by se měly hlásit příslušné letecké úřadovně co možná nejdříve. Tato hlášení by měla obsahovat takové podrobnosti, které by mohly být důležité pro bezpečnost jiných letadel.

2.2.4.4 Provozní postupy letounu týkající se výkonnosti pro přistání

Přiblížení na přistání by nemělo pokračovat pod 300 m (1 000 ft) nad výškou letiště nad mořem, pokud si velitel letadla není jistý, že informace o výkonnosti letounu, spolu s dostupnými informacemi o stavu povrchu RWY, naznačují, že lze bezpečně přistát.

*Poznámka 1: Postupy týkající se použití informací o stavu povrchu RWY na palubě letadla jsou obsaženy v dokumentu PANS-Aerodromes (Doc*

*9981) a v letové příručce letounu, v oddílu věnovaném výkonnosti; v případě letounů osvědčených v souladu s Částí IIIB Předpisu L 8 v dokumentu Aeroplane Performance Manual (Doc 10064).*

*Poznámka 2: Poradenský materiál ohledně tvorby informace o výkonnosti letounů osvědčených v souladu s Částí IIIB Předpisu L 8 je obsažen v dokumentu Aeroplane Performance Manual (Doc 10064).*

2.2.4.5 Pracovní místa členů letových posádek

2.2.4.5.1 *Vzlet a přistání.* Všichni členové letových posádek, kteří mají plnit povinnosti v pilotním prostoru, musí být na svých pracovních místech.

2.2.4.5.2 *Na trati.* Všichni členové letových posádek, kteří mají plnit povinnosti v pilotním prostoru, musí zůstat na svých pracovních místech, kromě případu, kdy je jejich nepřítomnost nezbytná kvůli výkonu povinností ve spojitosti s provozem letounu nebo kvůli fyziologickým potřebám.

2.2.4.5.3 *Dvoubodové bezpečnostní pásy.* Všichni členové letových posádek, pokud sedí na svých pracovních místech, musí být připoutáni dvoubodovými bezpečnostními pásy.

2.2.4.5.4 *Vícebodové bezpečnostní pásy.* Pokud jsou vícebodové bezpečnostní pásy k dispozici, musí být každý člen letové posádky na pilotním sedadle připoután tímto pásem během vzletu a přistání. Všichni další členové letové posádky musí být připoutáni tímto pásem během vzletu a přistání, pokud jim ramenní popruhy nevádí při výkonu jejich povinností. V takovém případě mohou být ramenní popruhy rozepnuty, ale dvoubodový bezpečnostní pás musí zůstat zapnutý.

*Poznámka: Vícebodové bezpečnostní pásy jsou vybaveny ramenními popruhy a dvoubodovými bezpečnostními pásy, které se mohou používat samostatně.*

2.2.4.6 Použití kyslíku

Všichni členové letových posádek, pokud vykonávají své povinnosti nezbytné pro bezpečný provoz letounu za letu, musí nepřetržitě používat kyslíkové přístroje, kdykoliv převládají okolnosti, pro které je dodávka kyslíku předepsána v ust. 2.2.3.8.

2.2.4.7 Ochrana palubních průvodčích a cestujících v letounech s přetlakovou kabinou v případě ztráty přetlaku

Palubní průvodčí by měl být chráněn tak, aby byla zajištěna přiměřená pravděpodobnost, že nedojde ke ztrátě jeho vědomí během jakéhokoliv nouzového sestupu, který může být nezbytný při ztrátě přetlaku a navíc by měl mít takové ochranné prostředky, které mu umožní podat první pomoc cestujícím během ustáleného letu bezprostředně po nouzovém stavu. Cestující by měli být chráněni takovými zařízeními nebo provozními postupy, aby byla zajištěna přiměřená pravděpodobnost, že přežijí účinky hypoxie v případě ztráty přetlaku.