

Navigační specifikace (Navigation specification)

Soubor požadavků pro letadlo a letovou posádku nezbytných k podpoře provozu s navigací založenou na výkonnosti ve stanoveném vzdušném prostoru.

Existují dva druhy navigačních specifikací:

Specifikace požadované navigační výkonnosti (RNP). Navigační specifikace založená na prostorové navigaci, která zahrnuje požadavky na sledování výkonnosti a varování, označovaná zkratkou RNP, např. RNP 4, RNP APCH.

~~Specifikace prostorové navigace (RNAV).~~ Navigační specifikace založená na prostorové navigaci, která nezahrnuje požadavky na sledování výkonnosti a varování, označovaná zkratkou RNAV, např. RNAV 5, RNAV 1.

Poznámka 1: Performance-based navigation (PBN) Manual (Doc 9613), Volume II obsahuje podrobný návod pro navigační specifikace.

Poznámka 2: Výraz RNP, který byl dříve definován jako „vyhlášení navigační výkonnosti nezbytné pro provoz v definovaném vzdušném prostoru“ byl z tohoto předpisu odstraněn, jelikož byl koncept RNP nahrazen konceptem PBN. Výraz RNP je nyní v tomto předpisu používán výhradně v souvislosti s navigačními specifikacemi, které vyžadují sledování výkonnosti a varování. Např. RNP 4 se vztahuje k letadlu a provozním požadavkům, které obsahují požadavek na výkonnost v příčném směru 4 NM s palubním sledováním výkonnosti a varování, které jsou podrobně popsány v PBN Manual (Doc 9613).

Navigace založená na výkonnosti (PBN) (Performance-based navigation)

Prostorová navigace založená na výkonnostních požadavcích pro letadla provozovaná na tratích ATS, na postupech přiblížení podle přístrojů nebo ve stanoveném vzdušném prostoru.

Poznámka: Výkonnostní požadavky jsou vyjádřeny navigačními specifikacemi (specifikace RNAV, specifikace RNP) ve vztahu k přesnosti, integritě, spojitosti, ~~dostupnosti~~ a funkčnosti, nezbytné pro navrhovaný provoz v souvislosti s příslušným konceptem vzdušného prostoru. Dostupnost signálu globálního družicového navigačního systému v prostoru a/nebo jiné infrastruktury navigačních prostředků je v rámci koncepce vzdušného prostoru uvažována za účelem umožnění navigační aplikace.

Nebezpečný prostor (Danger area)

Vzdušný prostor vymezených rozměrů, ve kterém mohou v určité době probíhat činnosti nebezpečné pro let letadla.

Odbavovací plocha (Apron)

Vymezená plocha na pozemním letišti určená k umístění letadel pro nastupování nebo vystupování cestujících, nakládání nebo vykládání pošty nebo zboží, pro jejich plnění pohonnými hmotami, parkování nebo údržbu.

Omezený prostor (Restricted area)

Vzdušný prostor vymezených rozměrů nad pozemními prostory nebo mezinárodními vodami státu, ve kterém je let letadla omezen v souladu se stanovenými podmínkami.

Ortometrická výška (Orthometric height)

Výška bodu vztažená ke geoidu, obecně vyjadřovaná jako výška nad střední hladinou moře (MSL elevation).

Plocha konečného přiblížení a vzletu (FATO) (Final approach and take-off area (FATO))

Stanovená plocha, nad kterou se provádí postup konečného přiblížení do visení anebo k přistání, a ze které se zahajuje vzletový manévry. Když se FATO používá pro provoz vrtulníků první třídy výkonnosti, zahrnuje prostor přerušného vzletu.

Pohybová plocha (Movement area)

Část letiště určená pro vzlety, přistání a pojíždění letadel, sestávající z provozní plochy a odbavovací plochy (ploch).

Pojíždění (Taxiing)

Pohyby letadel na povrchu letiště s použitím vlastní síly, s výjimkou vzletu a přistání.

Pojezdová dráha (TWY) (Taxiway (TWY))

Vymezený pás na pozemním letišti zřízený pro pojíždění letadel a určený ke spojení jedné části letiště s druhou, zahrnující:

- Pojezdový pruh (Aircraft stand taxilane) - část odbavovací plochy určená jako pojezdová dráha a umožňující přístup letadel pouze ke stáním.
- Pojezdovou dráhu na odbavovací ploše (Apron taxiway) - část systému pojezdových drah umístěná na odbavovací ploše umožňující průjezd odbavovací plochou.
- Pojezdová dráha pro rychlé odbočení (Rapid exit taxiway) - pojezdová dráha připojená k RWY v ostrém úhlu a projektovaná tak, aby umožnila přistávajícím letounům odbočit při vyšších rychlostech, než jaké dosahují na jiných výjezdech na pojezdové dráhy a tím snížit na minimum dobu obsazení dráhy.

Pojezdová trať (Taxi-route)

Určená trasa zavedená pro pohyb vrtulníků z jedné části heliportu na jinou. Pojezdová trať zahrnuje dráhu pro pojíždění vrtulníků za letu a pozemní pojezdovou dráhu, která je soustředěná s pojezdovou tratí.

Poloha (zeměpisná) (Position (geographical))

Soubor souřadnic (zeměpisná šířka a délka) vztažených k matematickému referenčnímu elipsoidu, které definují polohu bodu na povrchu Země.

Postranní pás (Shoulder)

Plocha navazující na okraj zpevněného povrchu upravená tak, aby zajišťovala přechod mezi zpevněným a přilehlým povrchem.

Postup nezdařeného přiblížení (Missed approach procedure)

Postup, který se má dodržet, nelze-li pokračovat v přiblížení.

Postup přesného přiblížení (Precision approach procedure)

Postup přiblížení podle přístrojů (IAP) (Instrument approach procedure (IAP))

Řada předem stanovených manévrů s orientací podle letových přístrojů, které zajišťují výškovou ochranu od překážek při letu od fixu počátečního přiblížení nebo, kde je to použitelné, od počátku stanovené příletové tratě k bodu, ze kterého může být provedeno přistání nebo, jestliže není možno dokončit přistání, do polohy, ve které se aplikují kritéria bezpečných výšek nad překážkami pro vyčkávání nebo při letu na trati.

Postup Reversal (Reversal procedure)

Postup stanovený tak, aby umožnil letadlu obrátit směr na úseku počátečního přiblížení při postupu přiblížení podle přístrojů. Součástí postupu mohou být předpisové nebo základní zatáčky.

Postup vizuálního přiblížení (Visual approach procedure)

Řada předem stanovených manévrů s vizuální orientací od fixu počátečního přiblížení nebo, kde je to použitelné, od počátku stanovené příletové tratě k bodu, ze kterého může být provedeno přistání a nebo jestliže není přistání dokončeno, může být proveden průlet.

Posunutý práh dráhy (Displaced threshold)

Práh umístěný jinde než na začátku RWY.

Práh dráhy (Threshold)

Začátek té části RWY, která je použitelná pro přistání.

Prostor dotyku a odpoutání vrtulníku (TLOF) (Touchdown and lift-off area (TLOF))

Plocha, na které může vrtulník dosednout nebo se odpoutat.

Prostorová navigace (RNAV) (Area navigation)

Způsob navigace, který umožňuje letadlu provést let po jakémkoliv požadované letové dráze, v dosahu odpovídajícího navigačního zařízení nebo v rozsahu možnosti vlastního vybavení letadla nebo kombinací obojího.

~~Poznámka: Prostorová navigace zahrnuje navigaci založenou na výkonnosti, stejně tak jako jiné činnosti, které nesplňují definici navigace založené na výkonnosti.~~

Provozní nadmořská výška/výška (Procedure altitude/height)

Publikovaná nadmořská výška/výška používaná při definování vertikálního profilu letového postupu, v nebo nad minimální nadmořskou výškou/výškou nad překážkami, kde je stanovena.

Provozní plocha (Manoeuvring area)

Část letiště určená pro vzlety, přistání a poježdění letadel, s výjimkou odbavovacích ploch.

Předpisová zatáčka (Procedure turn)

Manévr, při kterém se provádí zatáčka s odklonem od stanovené tratě následovaná zatáčkou v opačném směru, umožňující letadlu nalétnout a pokračovat v letu po stanovené trati opačným směrem.

Poznámka 1: Předpisové zatáčky se označují „levá“ nebo „pravá“, podle směru první zatáčky.

Poznámka 2: Předpisové zatáčky mohou být označovány jako prováděné buď v horizontálním letu nebo v klesání, podle okolností každého jednotlivého postupu.

Předpolí (Clearway)

Pravoúhlá plocha na zemi nebo na vodě, vymezená pod dohledem ÚCL, vybraná nebo upravená jako použitelná plocha, nad níž může letoun provést část svého počátečního stoupání do předepsané výšky.

Přehledový systém ATS (ATS surveillance system)

Všeobecný výraz s různým významem, buď ADS-B, PSR, SSR nebo jiný srovnatelný pozemní systém, který umožňuje identifikaci letadel.

Poznámka: Srovnatelný pozemní systém je takový systém, u kterého bylo srovnávacím posudkem nebo jinou metodikou prokázáno, že vykazuje stejnou nebo vyšší úroveň bezpečnosti a výkonnosti než monopolní SSR.

Překážka (Obstacle)

Jakýkoliv pevný (trvalý nebo dočasný) a mobilní objekt nebo jeho část, která

a) je umístěná na ploše určené pro pozemní pohyby letadel nebo

b) zasahuje nad stanovenou plochu určenou k ochraně letadel za letu; nebo

c) je umístěná vně těchto stanovených ploch a byla vyhodnocena jako nebezpečná pro letecký provoz.

Poznámka: Výraz „překážka“ je v tomto předpisu používán výhradně za účelem specifikace způsobu zakreslování objektů, které znamenají v typu provozu, pro který je mapa určena, potenciální nebezpečí pro bezpečný provoz letadel.

Přeletová trať (Air transit route)

Vymezená trať pro přelety vrtulníků.

Převodní nadmořská výška (Transition altitude)

Nadmořská výška, ve které nebo pod níž se vertikální poloha letadla řídí nadmořskými výškami.

Přihlašovací adresa (Logon address)

Specifický kód používaný pro přihlášení datového spoje ke stanovišti ATS.

Příletové tratě (Arrival routes)

Tratě uvedené v postupu přiblížení podle přístrojů, po kterých může letadlo letět z fáze letu na trati k fixu počátečního přiblížení.

Přistávací plocha (Landing area)

Část pohybové plochy určená pro přistání nebo vzlety letadel.

Reliéf (Relief)

Znázornění terénních tvarů povrchu Země, zobrazených na leteckých mapách vrstevnicemi, hypsometrickým tónováním, stínováním nebo výškovými kótami.

Rozlišení dat (Data Resolution)

Počet jednotek nebo číslic používaných k vyjádření měřených nebo vypočítaných hodnot.

HLAVA 7 - TRAŤOVÁ MAPA - ICAO

7.1 Účel

Tato mapa musí poskytovat letovým posádkám informace pro usnadnění vedení letadla na tratích ATS v souladu s postupy letových provozních služeb.

Poznámka: Zjednodušené varianty těchto map je vhodné zahrnout do AIP jako doplnění tabulkového přehledu komunikačních a navigačních zařízení.

7.2 Dostupnost

7.2.1 Dostupnost traťové mapy - ICAO musí být zajištěna způsobem popsáným v ust. 1.3.2 pro všechny prostory, kde jsou zřízeny letové informační oblasti.

Poznámka: Za určitých podmínek může být nutné publikovat „oblastní mapu - ICAO“ (viz Hlava 8).

7.2.2 V těch případech, kdy jsou v různých vrstvách vzdušného prostoru vytvořeny různé tratě ATS, různé požadavky na hlášení poloh, různé horizontální hranice letových informačních oblastí nebo řízených oblastí a není možné je dostatečně jasně vyjádřit na jedné mapě, musí být publikovány na samostatných mapách.

7.3 Pokrytí a měřítko

Poznámka 1: Vzhledem k proměnné hustotě informací v jednotlivých oblastech není možné pro mapy tohoto druhu specifikovat jednotné měřítko.

Poznámka 2: V mapě může být uvedeno grafické měřítko odvozené od střední hodnoty měřítka mapy.

7.3.1 Uspořádání kladu mapových listů musí být v souladu s hustotou a uspořádáním tratí ATS.

7.3.2 Mezi sousedními mapami znázorňujícími navazující uspořádání letových tratí ATS nesmí být použita velmi rozdílná měřítka.

7.3.3 Mapy musí mít dostatečný překryv zajišťující kontinuitu navigačního vedení.

7.4 Zobrazení

7.4.1 Musí být použito konformní (stejnouhlé) zobrazení, při němž se přímka blíží ortodromě (velké kružnici).

7.4.2 Rovnoběžky a poledníky musí být zobrazeny ve vhodných intervalech.

7.4.3 Dělicí rysy musí být umístěny ve stálých intervalech na zvolených rovnoběžkách a polednících.

7.5 Označení

Na každém listu musí být uvedeno označení souboru map a číslo.

7.6 Umělé objekty a topografie

7.6.1 Mapa musí zobrazovat zjednodušené linie pobřeží všech otevřených vodních ploch, velkých jezer a řek s výjimkou těch, které by zhoršily čitelnost údajů, které mají vzhledem k funkci mapy větší význam.

7.6.2 Uvnitř každého čtyřúhelníku tvořeného rovnoběžkami a poledníky musí být uvedena minimální nadmořská výška v prostoru.

Poznámka 1: Čtyřúhelníky tvořené rovnoběžkami a poledníky obvykle odpovídají celým stupňům zeměpisné šířky a délky. Bez ohledu na použité měřítko mapy se minimální nadmořská výška v prostoru vztahuje k následnému čtyřúhelníku.

Poznámka 2: Metoda pro stanovení minimální nadmořské výšky v prostoru je uvedena v dokumentu ICAO Procedures for Air Navigation – Aircraft Operations (PANS-OPS, Doc 8168), Volume II, Part I, Section 2, Chapter 1, ust. 1.8.

7.6.3 Záměrně nepoužito.

7.6.4 Pokud mapa není orientována k zeměpisnému severu, potom tato skutečnost a vybraná použitá orientace musí být zřetelně vyznačena.

7.7 Magnetická deklinace

Na mapě by měly být vyznačeny izogony a uvedeno datum izogonické informace.

7.8 Směrníky, tratě a radiály

7.8.1 Směrníky, tratě a radiály musí být magnetické. Pokud jsou hodnoty směrníků a tratí pro úseky **RNAV PBN** dodatečně uvedeny jako zeměpisné, musí být uvedeny v závorkách zaokrouhlené na nejbližší desetinou stupně, např.: 290° (294,9° T).

7.8.2 Záměrně nepoužito.

7.8.3 Záměrně nepoužito.

7.9 Letecké údaje

7.9.1 Letiště

Na mapě musí být zobrazena všechna mezinárodní letiště, na která je možné provádět přístrojové přiblížení.

Poznámka: Je možné uvést i ostatní letiště.

7.9.2 Zakázané, omezené a nebezpečné prostory
Na mapě musí být zakresleny zakázané, omezené a nebezpečné prostory vztahující se k dané vrstvě vzdušného prostoru včetně jejich označení a vertikálních hranic.

7.9.3 Systém letových provozních služeb

HLAVA 8 - OBLASTNÍ MAPA - ICAO

ČR:

V ČR se v současné době ustanovení Hlavy 8 neuplatňují.

8.1 Účel

Tato mapa musí poskytovat letové posádce informace usnadňující následující fáze letu podle přístrojů:

- a) přechod mezi letem na trati a přiblížení k letišti;
- b) přechod mezi vzletem/nezdařeným přiblížením a fází letu na trati; a
- c) lety přes oblasti se složitými tratěmi ATS nebo se složitou strukturou vzdušného prostoru.

Poznámka: Účel popsáný v ust. 8.1, c) může být splněn pomocí samostatné mapy nebo výřezu mapy zasazeného do traťové mapy - ICAO.

8.2 Dostupnost

8.2.1 Dostupnost oblastní mapy - ICAO musí být zajištěna způsobem popsaným v ust. 1.3.2 v případech, kdy jsou tratě ATS nebo požadavky na hlášení poloh složité a nemohou být uspokojivě zobrazeny na traťové mapě - ICAO.

8.2.2 V případech, kdy jsou pro přilet a odlet vytvořeny různé tratě ATS nebo jsou různé požadavky na hlášení polohy a není možné je dostatečně jasně zobrazit na jedné mapě, musí být publikovány na samostatných mapách.

Poznámka: Za určitých podmínek může být nutné publikovat mapy standardních přístrojových odletů - (SID) - ICAO a standardních přístrojových přiletů - (STAR) - ICAO viz Hlavy 9 a 10.

8.3 Pokrytí a měřítko

8.3.1 Rozsah pokrytí každé mapy musí umožnit uspokojivě zobrazit body určující odletové a přiletové tratě.

8.3.2 Mapa musí být vykreslena v měřítku a toto měřítko musí být graficky znázorněno.

8.4 Zobrazení

8.4.1 Musí být použito konformní (stejnouhlé) zobrazení, při němž se přímka blíží ortodromě (velké kružnici).

8.4.2 Rovnoběžky a poledníky musí být zobrazeny ve vhodných intervalech.

8.4.3 Dělicí rysky musí být umístěny ve vhodně zvolených stálých intervalech na rámu mapy.

8.5 Označení

Na mapě musí být uveden název zobrazeného vzdušného prostoru.

Poznámka: Názvem může být jméno střediska letových provozních služeb, jméno největšího města nebo obce, které leží v oblasti pokryté mapou nebo jméno města, kterému letiště slouží. V případech, kdy jednomu městu slouží více letišť, by mělo být dodatečně uvedeno jméno letiště, pro které jsou postupy stanoveny.

8.6 Umělé objekty a topografie

8.6.1 Mapa musí zobrazovat zjednodušené linie pobřeží všech otevřených vodních ploch, velkých jezer a řek s výjimkou těch, které by zhoršily čitelnost údajů, které mají vzhledem k funkci mapy větší význam.

8.6.2 Pro zlepšení orientace v oblastech s význačným reliéfem by měl na mapě být za pomoci plynulých vrstevnic znázorněn každý reliéf přesahující 300 m (1000 ft) nad výškou hlavního letiště nad mořem, hodnoty vrstevnic a podkladový odstín by měly být tištěny hnědou barvou. Příslušné výškové kóty včetně nejvyšší výšky nad mořem uvnitř každé vrcholové vrstevnice by měly být tištěny černou barvou. Překážky by měly být rovněž zobrazeny.

Poznámka 1: Nejblíží vyšší použitelná vrstevnice vytištěná na základních topografických mapách a přesahující 300 m (1000 ft) nad výškou hlavního letiště nad mořem může být vybrána jako začátek podbarvení vrstvy.

Poznámka 2: Příslušná hnědá barva pro zobrazení vrstevnic a topografických vzhledů jeví, jejíž poloviční odstín je brán za základ, je specifikována v Doplňku 3 - Vzorník barev.

Poznámka 3: Příslušné výškové kóty a překážky jsou určovány odborníky na postupy.

8.7 Magnetická deklinace

Na mapě musí být uvedena průměrná hodnota magnetické deklinace pro zobrazenou oblast zaokrouhlená na nejbližší stupeň.

8.8 Směrníky, tratě a radiály

8.8.1 Směrníky, tratě a radiály musí být magnetické. Pokud jsou hodnoty směrníků a tratí pro úseky ~~RNAV~~ PBN dodatečně uvedeny jako zeměpisné, musí být uvedeny v závorkách zaokrouhlené na nejbližší desetinu stupně, např.: 290° (294,9°T).

8.8.2 Záměrně nepoužito.

8.8.3 Záměrně nepoužito.

8.9 Letecké údaje

8.9.1 Letiště

Na mapě musí být zobrazena všechna letiště, která ovlivňují systém tratí v koncové řízené oblasti. V případě potřeby musí být vyznačen dráhový systém letiště.

HLAVA 9 - MAPA STANDARDNÍCH PŘÍSTROJOVÝCH ODLETŮ (SID) - ICAO

9.1 Účel

Tato mapa musí poskytovat letové posádce informace, které ji umožní dodržet stanovenou standardní přístrojovou odletovou trať – od fáze vzletu do fáze letu na trati.

Poznámka 1: Ustanovení, podle kterých se řídí označení standardních odletových tratí ATS, jsou uvedeny v předpisu L11, Doplněk 3; výkladový materiál související s vytvářením takových tratí je uveden v dokumentu Air Traffic Services Planning Manual (Doc 9426).

Poznámka 2: Kritéria pro stanovení bezpečné výšky nad překážkami a popis informací, které mají být minimálně publikovány, jsou uvedeny v dokumentu Procedures for Air Navigation Services – Aircraft Operations (PANS-OPS, Doc 8168), Volume II, Part II.

9.2 Dostupnost

Dostupnost mapy standardních přístrojových odletů (SID) - ICAO musí být zajištěna všude tam, kde je zřízena standardní přístrojová odletová trať, kterou není možné dostatečně jasně zobrazit na oblastní mapě - ICAO.

9.3 Pokrytí a měřítko

9.3.1 Rozsah zobrazeného území na mapě musí být takový, aby zobrazoval bod, ve kterém odletová trať začíná a stanovený význačný bod, ve kterém je možné zahájit fázi letu na stanovené trati ATS.

Poznámka: Odletová trať obvykle začíná na konci dráhy.

9.3.2 Mapa musí být vykreslena v měřítku.

9.3.3 Toto měřítko musí být graficky znázorněno.

9.3.4 Je-li součástí mapy výřez, který není vykreslen v měřítku, musí být uvedeno upozornění „NOT TO SCALE“ a dohodnutý znak chybějícího měřítka na tratích a na dalších prvcích mapy, které jsou pro uvedení v měřítku příliš velké.

9.4 Zobrazení

9.4.1 Musí být použito konformní (stejnouhlé) zobrazení, při němž se přímka blíží ortodromě (velké kružnici).

9.4.2 Rovnoběžky a poledníky musí být zobrazeny ve vhodných intervalech.

9.4.3 Dělicí rysky musí být umístěny ve stálých intervalech na rámu mapy.

9.5 Označení

Na mapě musí být uveden název města nebo obce nebo oblasti, které letiště slouží, název letiště a označení standardní (standardních) přístrojové (přístrojových) odletové (odletových) tratě (tratí),

jak je stanoveno v dokumentu *Procedures for Air Navigation Services – Aircraft Operations (PANS-OPS, Doc 8168)*, Volume II, Part II, Chapter 5.

Poznámka: Označení standardní (standardních) přístrojové (přístrojových) odletové (odletových) tratě (tratí) je prováděno odborníky na postupy.

9.6 Umělé objekty a topografie

9.6.1 Mapa musí zobrazovat zjednodušené linie pobřeží všech otevřených vodních ploch, velkých jezer a řek s výjimkou těch, které by zhoršily čitelnost údajů, které mají vzhledem k funkci mapy větší význam.

9.6.2 Pro zlepšení orientace v oblastech s význačným reliéfem by měl na mapě být za pomoci plynulých vrstevnic znázorněn každý reliéf přesahující 300 m (1000 ft) nad výškou letiště nad mořem, hodnoty vrstevnic a podkladový odstín by měly být tištěny hnědou barvou. Příslušné výškové kóty včetně nejvyšší výšky nad mořem uvnitř každé vrcholové vrstevnice by měly být tištěny černou barvou. Překážky by měly být rovněž zobrazeny.

Poznámka 1: Nejbližší vyšší použitelná vrstevnice vytištěná na základních topografických mapách a přesahující 300 m (1000 ft) nad výškou letiště nad mořem může být vybrána jako začátek podbarvení vrstvy.

Poznámka 2: Příslušná hnědá barva pro zobrazení vrstevnic a topografických vzhledů jeví, jejíž poloviční odstín je brán za základ, je specifikována v Doplnku 3 – Vzorník barev.

Poznámka 3: Příslušné výškové kóty a překážky jsou určovány odborníky na postupy.

9.7 Magnetická deklinace

Na mapě musí být uvedena hodnota magnetické deklinace použitá pro stanovení magnetických směrů, tratí a radiálů zaokrouhlená na nejbližší stupeň.

9.8 Směrníky, tratě a radiály

9.8.1 Směrníky, tratě a radiály musí být magnetické. Pokud jsou hodnoty směrů a tratí pro úseky ~~RNAV~~ PBN dodatečně uvedeny jako zeměpisné, musí být uvedeny v závorkách zaokrouhlené na nejbližší desetinu stupně, např.: 290° (294,9°T).

Poznámka: V tomto smyslu může být na mapě uvedena poznámka.

9.8.2 Záměrně nepoužito.

9.8.3 Záměrně nepoužito.

9.9 Letecké údaje

9.9.1 Letiště

9.9.1.1 Letiště odletu musí být zakresleno značkou letiště s vyznačením dráhového systému.

HLAVA 10 - MAPA STANDARDNÍCH PŘÍSTROJOVÝCH PŘÍLETŮ (STAR) - ICAO

10.1 Účel

Tato mapa musí poskytovat letové posádce informace, které jí umožní dodržet stanovenou standardní přístrojovou příletovou trať od fáze letu na trati až do fáze přiblížení.

Poznámka 1: Předpokládá se, že standardní přístrojové příletové tratě zahrnují „profily standardního klesání“, „přiblížení plynulým klesáním“ a další nestandardní případy. V případě profilu standardního klesání se znázornění příčného řezu nepožaduje.

Poznámka 2: Ustanovení, podle kterých se řídí označení standardních příletových tratí jsou uvedeny v předpisu L11, Doplněk 3; výkladový materiál související s vytvářením takových tratí je uveden v dokumentu Air Traffic Services Planning Manual (Doc 9426).

10.2 Dostupnost

Dostupnost mapy standardních přístrojových příletů (STAR) - ICAO musí být zajištěna všude tam, kde je zřízena standardní přístrojová příletová trať, kterou není možné dostatečně jasně zobrazit na oblastní mapě - ICAO.

10.3 Pokrytí a měřítko

10.3.1 Rozsah zobrazeného území na mapě musí být takový, aby zobrazoval body, ve kterých končí fáze letu na trati a začíná fáze přiblížení.

10.3.2 Mapa musí být vykreslena v měřítku.

10.3.3 Toto měřítko musí být graficky znázorněno.

10.3.4 Je-li součástí mapy výřez, který není vykreslen v měřítku, musí být uvedeno upozornění „NOT TO SCALE“ a dohodnutý znak chybějícího měřítka na tratích a na dalších prvcích mapy, které jsou pro uvedení v měřítku příliš velké.

10.4 Zobrazení

10.4.1 Musí být použito konformní (stejnouhlé) zobrazení, při němž se přímka blíží ortodromě (velké kružnici).

10.4.2 Rovnoběžky a poledníky musí být zakresleny ve vhodných intervalech.

10.4.3 Dělicí rysky musí být umístěny ve stálých intervalech na rámu mapy.

10.5 Označení

Na mapě musí být uveden název města nebo obce nebo oblasti, které letiště slouží, název letiště a označení standardní(-ích) přístrojové(-ých) příletové(-ých) tratě(-í), jak je stanoveno v dokumentu *Procedures for Air Navigation Services – Aircraft Operations (PANS-OPS, Doc 8168) Volume II, Part III, Chapter 3.*

Poznámka: Označení standardní(-ích) přístrojové(-ých) příletové(-ých) tratě(-í) je prováděno odborníky na postupy.

10.6 Umělé objekty a topografie

10.6.1 Pokud je mapa zakreslena v měřítku, musí zobrazovat zjednodušené linie pobřeží všech otevřených vodních ploch, velkých jezer a řek s výjimkou těch, které by zhoršily čitelnost údajů, které mají vzhledem k funkci mapy větší význam.

10.6.2 Pro zlepšení orientace v oblastech s význačným reliéfem by měl na mapě být za pomoci plynulých vrstevnic znázorněn každý reliéf přesahující 300 m (1000 ft) nad výškou letiště nad mořem, hodnoty vrstevnic a podkladový odstín by měly být tištěny hnědou barvou. Příslušné výškové kóty včetně nejvyšší výšky nad mořem uvnitř každé vrcholové vrstevnice by měly být tištěny černou barvou. Překážky by měly být rovněž zobrazeny.

Poznámka 1: Nejblíží vyšší použitelná vrstevnice vytištěná na základních topografických mapách přesahující 300 m (1000 ft) nad výškou letiště nad mořem může být vybrána jako začátek podbarvení vrstvy.

Poznámka 2: Příslušná hnědá barva pro zobrazení vrstevnic a topografických vzhledů jeví, jejíž poloviční odstín je brán za základ, je specifikována v Doplněku 3 – Vzorník barev.

Poznámka 3: Příslušné výškové kóty a překážky jsou určovány odborníky na postupy.

10.7 Magnetická deklinace

Na mapě musí být uvedena hodnota magnetické deklinace použitá pro stanovení magnetických směrnic, tratí a radiálů zaokrouhlená na nejbližší stupeň.

10.8 Směrníky, tratě a radiály

10.8.1 Směrníky, tratě a radiály musí být magnetické. Pokud jsou hodnoty směrníků a tratí pro úseky **RNAV** **PBN** dodatečně uvedeny jako zeměpisné, musí být uvedeny v závorkách zaokrouhlené na nejbližší desetinu stupně, např.: 290° (294,9°T).

Poznámka: V tomto smyslu může být na mapě uvedena poznámka.

10.8.2 Záměrně nepoužito.

10.8.3 Záměrně nepoužito.

10.9 Letecké údaje

10.9.1 Letiště

10.9.1.1 Letiště přistání musí být zakresleno značkou letiště s vyznačením dráhového systému.

HLAVA 11 - MAPA PŘIBLÍŽENÍ PODLE PŘÍSTROJŮ - ICAO

11.1 Účel

Tato mapa musí poskytovat letovým posádkám informace, které jim umožní provádět schválený postup přiblížení podle přístrojů na dráhu zamýšleného přistání, včetně postupu nezdařeného přiblížení, a kde je to vhodné, pro navazující vyčkávací obrazce.

Poznámka: Podrobná kritéria pro vytváření postupů přiblížení podle přístrojů a stanovení souvisejících nadmořských výšek/výšek jsou obsažena v předpisu L8168.

11.2 Dostupnost

11.2.1 Dostupnost mapy přiblížení podle přístrojů - ICAO musí být zajištěna pro všechna letiště používaná v mezinárodním civilním letectví, na kterých jsou ÚCL stanoveny postupy přiblížení podle přístrojů.

11.2.2 Samostatná mapa přiblížení podle přístrojů - ICAO musí být obvykle vydávána pro každý ÚCL stanovený postup přesného přiblížení.

11.2.3 Samostatná mapa přiblížení podle přístrojů - ICAO musí být obvykle vydávána pro každý ÚCL stanovený postup nepřesného přístrojového přiblížení.

Poznámka: Pokud jsou postupy pro úseky středního, konečného a nezdařeného přiblížení totožné, může jedna mapa přesného nebo nepřesného přístrojového přiblížení zobrazovat více než jeden postup přiblížení.

11.2.4 Jestliže se pro různé kategorie letadel liší hodnoty směru tratě, času nebo nadmořské výšky na jiných úsecích, než je úsek konečného přiblížení v rámci postupů přiblížení podle přístrojů a uvedení těchto rozdílů na jedné mapě by mohlo snížit přehlednost mapy nebo způsobit omyl, musí být vydána více než jedna mapa.

Poznámka: Kategorie letadel jsou uvedeny v dokumentu Procedures for Air Navigation Services - Aircraft Operations (PANS-OPS, Doc 8168), Volume II, Part III, Chapter 1.

11.2.5 Mapy přiblížení podle přístrojů - ICAO musí být revidovány kdykoliv zastarají informace důležité pro bezpečnost provozu.

11.3 Pokrytí a měřítko

11.3.1 Rozsah zobrazeného území na mapě musí být takový, aby zahrnoval všechny úseky postupu přiblížení podle přístrojů a takové další prostory, které jsou nezbytné pro zamýšlený druh přiblížení.

11.3.2 Zvolené měřítko musí zajistit optimální čitelnost vzhledem k:

- 1) postupu uvedenému na mapě;
- 2) velikosti listu.

11.3.3 Na mapě musí být uvedeno měřítko.

Poznámka 1: Nejblíže vyšší použitelná vrstevnice vytištěná na základních topografických mapách

11.3.3.1 Vyjma případů, kdy je to neproveditelné, musí být na mapě zakreslena kružnice o poloměru 20 km (10 NM) se středem v poloze DME, které je na letišti nebo v jeho těsné blízkosti nebo, jestliže vhodné DME neexistuje, se středem ve vztažném bodu letiště. Poloměr kružnice musí být vyznačen na jejím obvodu.

11.3.3.2 Stupnice vzdáleností musí být zakreslena přímo pod profilem.

11.4 Provedení

Velikost listu by měla být 210x148 mm (8,27x5,82 in)

11.5 Zobrazení

11.5.1 Musí být použito konformní (stejnouhlé) zobrazení, při němž se přímka blíží ortodromě (velké kružnici).

11.5.2 Dělicí rysy musí být umístěny ve stálých intervalech na rámu mapy.

11.6 Označení

Na mapě musí být uveden název města nebo obce nebo oblasti, které letiště slouží, název letiště a označení postupu přiblížení podle přístrojů, jak je stanoveno v dokumentu Procedures for Air Navigation Services - Aircraft Operations (PANS-OPS, Doc 8168), Volume II, Part III, Chapter 1.

Poznámka: Označení postupu přiblížení podle přístrojů je prováděno odborníky na postupy.

11.7 Umělé objekty a topografie

11.7.1 Na mapě musí být zobrazeny topografické informace důležité pro bezpečné provedení postupu přiblížení podle přístrojů včetně postupu nezdařeného přiblížení, pro navazující vyčkávací postupy a postupy pro vizuální manévrování (přiblížení okruhem), pokud jsou stanoveny. Topografické informace musí být označeny názvem jen když je to nezbytné pro usnadnění pochopení těchto informací. Minimálně musí být zobrazen náčrt pevnin a význačných jezer a řek.

11.7.2 Reliéf musí zobrazovat nejvhodnějším způsobem jednotlivé výšky daného území nad mořem. V oblastech, kde reliéf přesahuje 1200 m (4000 ft) nad výškou letiště nad mořem v rozsahu pokrytí mapy nebo 600 m (2000 ft) v okruhu 11 km (6 NM) od vztažného bodu letiště nebo, kde gradient postupu konečného nebo nezdařeného přiblížení je z důvodu terénní konfigurace strmější než optimální, musí být každý reliéf přesahující 150 m (500 ft) nad výškou letiště nad mořem zobrazen plynulými vrstevnicemi, hodnoty vrstevnic a podkladový odstín musí být tištěny hnědou barvou. Příslušné výškové kóty včetně nejvyšší výšky nad mořem uvnitř každé vrcholové vrstevnice musí být rovněž zobrazeny, tištěny černou barvou.

a přesahující 150 m (500 ft) nad výškou letiště nad mořem může být vybrána jako začátek podbarvení vrstvy.

Poznámka 2: Příslušná hnědá barva pro zobrazení vrstevnic a topografických vzhledů jeví, jejíž poloviční odstín je brán za základ, je specifikována v Doplňku 3 – Vzorník barev.

Poznámka 3: Příslušné výškové kóty jsou určovány odborníky na postupy.

11.7.3 V oblastech, kde je reliéf nižší než ten, který je specifikován v ust. 11.7.2, by měl být každý reliéf přesahující 150 m (500 ft) nad výškou letiště nad mořem zobrazen plynulými vrstevnicemi, hodnoty vrstevnic a podkladový odstín by měly být tištěny hnědou barvou. Příslušné výškové kóty včetně nejvyšší výšky nad mořem uvnitř každé vrcholové vrstevnice, by měly být rovněž zobrazeny, tištěny černou barvou.

Poznámka 1: Nejblíže vyšší použitelná vrstevnice vytištěná na základních topografických mapách a přesahující 150 m (500 ft) nad výškou letiště nad mořem může být vybrána jako začátek podbarvení vrstvy.

Poznámka 2: Příslušná hnědá barva pro zobrazení vrstevnic a topografických vzhledů jeví, jejíž poloviční odstín je brán za základ, je specifikována v Doplňku 3. – Vzorník barev.

Poznámka 3: Příslušné výškové kóty jsou určovány odborníky na postupy.

11.8 Magnetická deklinace

11.8.1 Na mapě musí být uvedena hodnota magnetické deklinace.

11.8.2 Hodnota magnetické deklinace zaokrouhlená na nejbližší stupeň musí souhlasit s tou, která byla použita pro určování magnetických směrů, tratí a radiálů.

11.9 Směrníky, tratě a radiály

11.9.1 Směrníky, tratě a radiály musí být magnetické. Pokud jsou hodnoty směrů a tratí pro úseky ~~RNAV~~ PBN dodatečně uvedeny jako zeměpisné, musí být uvedeny v závorkách zaokrouhlené na nejbližší desetinu stupně, např.: 290° (294,9°T).

Poznámka: V tomto smyslu může být na mapě uvedena poznámka.

11.9.2 Záměrně nepoužito.

11.9.3 Záměrně nepoužito.

11.10 Letecké údaje

11.10.1 Letiště

11.10.1.1 Všechna letiště, která se při pohledu ze vzduchu projevují význačným tvarem, musí být zakreslena příslušnou značkou. Opuštěná letiště musí být označena jako opuštěná.

11.10.1.2 Dráhový systém musí být zakreslen v dostatečně velkém měřítku, aby byl jasně rozeznatelný, u:

1) letiště, pro které je daný postup zpracován;

2) letiště, která ovlivňují provozní postupy nebo jsou umístěna tak, že za nepříznivých povětrnostních podmínek mohou být omylem považována za letiště zamýšleného přistání.

11.10.1.3 Na význačném místě mapy musí být uvedena výška letiště nad mořem zaokrouhlená na nejbližší metr nebo stopu.

11.10.1.4 Musí být vyznačena výška prahu dráhy nad mořem nebo, kde je to vhodné, nejvyšší výška dotykové zóny nad mořem zaokrouhlená na nejbližší metr nebo stopu.

11.10.2 Překážky

11.10.2.1 Překážky musí být zakresleny v půdorysu mapy.

Poznámka: Příslušné překážky jsou určovány odborníky na postupy.

11.10.2.2 Jestliže jsou jedna nebo více překážek určujícím faktorem pro stanovení bezpečné nadmořské výšky/výšky nad překážkami, pak musí být takového překážky vyznačeny.

11.10.2.3 Výška vrcholů překážek nad mořem musí být zaokrouhlená na nejbližší vyšší metr nebo stopu.

11.10.2.4 Na mapě by měly být uvedeny výšky překážek vztažené k jiné rovině než je střední hladina moře (viz ust. 11.10.2.3). Pokud jsou uvedeny, měly by být na mapě uvedeny v závorkách.

11.10.2.5 Pokud jsou na mapě uvedeny výšky překážek vztažené k jiné rovině, než je střední hladina moře, musí být použitou vztažnou rovinou výška letiště nad mořem, s výjimkou letišť, která mají přístrojovou dráhu (nebo dráhy), jejíž výška prahu nad mořem je o více než 2 m (7 ft) pod výškou letiště nad mořem. V tom případě musí být vztažnou rovinou rovina výšky prahu té dráhy nad mořem, na kterou se přiblížení podle přístrojů vztahuje.

11.10.2.6 Použití jiné vztažné roviny než je střední hladina moře musí být na mapě uvedeno na význačném místě.

11.10.2.7 Pokud nebyl pro dráhu pro přesné přiblížení za podmínek I. kategorie ICAO stanoven bezpřekážkový prostor, musí být tato skutečnost uvedena.

11.10.3 Zakázané, omezené a nebezpečné prostory Na mapě musí být zobrazeny zakázané, omezené a nebezpečné prostory, které mohou ovlivnit provádění postupů včetně jejich označení a vertikálních hranic.

11.10.4 Radiokomunikační a navigační zařízení

11.10.4.1 Na mapě musí být uvedena radionavigační zařízení požadovaná pro postupy spolu s jejich kmitočty, identifikačními značkami, a pokud existují, charakteristikami určujícími trať. V případě postupu, kdy je na trati konečného přiblížení umístěno více než jedno zařízení, musí být zařízení pro vedení na trati konečného přiblížení zřetelně označeno. Navíc musí být zvažena možnost odstranění těch zařízení z mapy pro přiblížení, která nejsou pro daný postup používána.

11.10.4.1.1 Pokud se jako význačný bod pro prostorovou navigaci používá radionavigační zařízení, musí být uveden pouze jeho název v otevřené řeči a identifikační značka.

11.10.4.2 Na mapě musí být zakresleny a označeny fix počátečního přiblížení (IAF), fix středního přiblížení (IF), fix konečného přiblížení (FAF) (nebo bod konečného přiblížení (FAP) pro postup přiblížení pomocí ILS), bod nezdařeného přiblížení (MAPt), pokud je stanoven a další důležité fixy nebo body, které jsou součástí postupu.

11.10.4.3 Je-li fix konečného přiblížení použit pro konvenční navigaci (nebo bod konečného přiblížení pro postup přiblížení pomocí ILS), měl by být označen svými zeměpisnými souřadnicemi ve stupních, minutách a vteřinách.

11.10.4.4 Na mapě musí být uvedeny nebo označeny radionavigační zařízení, která mohou být použita při náhradních postupech spolu s určujícími charakteristikami tratě, pokud existují.

11.10.4.5 Na mapě musí být uvedeny radiokomunikační kmitočty včetně volacích znaků, které jsou nezbytné pro provedení postupů.

11.10.4.6 Jestliže to postupy vyžadují, musí být uvedena vzdálenost k letišti od každého radionavigačního zařízení používaného pro konečné přiblížení zaokrouhlená na nejbližší kilometr nebo námořní míli. Pokud neexistují žádná radionavigační zařízení určující trať, musí být uveden také směrník k letišti zaokrouhlený na nejbližší celý stupeň.

11.10.5 Minimální sektorová nadmořská výška nebo koncová přiletová nadmořská výška

Minimální sektorová nadmořská výška nebo koncová přiletová nadmořská výška stanovená ÚCL musí být uvedena se zřetelným vyznačením sektoru, ve kterém se uplatňuje.

11.10.6 Zobrazení tratí postupů

11.10.6.1 Púdorys musí obsahovat tyto informace zobrazené následujícím způsobem:

- trať postupu přiblížení plnou čarou se šipkami ukazujícími směr letu;
- trať postupu nezdařeného přiblížení přerušovanou čarou se šipkami;
- trať jakéhokoliv jiného dalšího postupu než je uvedeno v a) a b), tečkovanou čarou se šipkami;
- směrníky, tratě, radiály zaokrouhlené na nejbližší celý stupeň a vzdálenosti zaokrouhlené na nejbližší dvě desetiny kilometru nebo desetinu námořní míle nebo časy potřebné pro postup;
- kde není k dispozici žádné zařízení určující trať, magnetický směrník od radionavigačních zařízení použitelných pro konečné přiblížení k letišti zaokrouhlený na nejbližší celý stupeň;
- hranice jakéhokoliv sektoru, v němž je vizuální manévrování (přiblížení okruhem) zakázáno;

- kde je stanoveno, vyčkávací obrazec a minimální nadmořská výška/výška vyčkávání související s přiblížením a nezdařeným přiblížením;
- kde je potřeba, výstražná upozornění zobrazená výrazným způsobem na přední straně mapy;
- vyznačení význačných bodů „zatačky po přeletu“.

11.10.6.2 V púdorysu by měla být uvedena vzdálenost k letišti od každého radionavigačního zařízení použitelného pro konečné přiblížení.

11.10.6.3 Profil musí být obvykle uveden pod púdorysem a musí zobrazovat následující údaje:

- letiště jako plný obdélník ve výšce letiště nad mořem;
- profil úseků postupu přiblížení plnou čarou se šipkami ukazujícími směr letu;
- profil úseku postupu nezdařeného přiblížení přerušovanou čarou se šipkami a s popisem postupu;
- profil úseku jakéhokoliv jiného dalšího postupu než je uvedeno v b) a c), tečkovanou čarou se šipkami;
- směrníky, tratě, radiály zaokrouhlené na nejbližší celý stupeň a vzdálenosti zaokrouhlené na nejbližší dvě desetiny kilometru nebo desetinu námořní míle nebo časy potřebné pro daný postup;
- nadmořské výšky/výšky vyžadované danými postupy, včetně převodní nadmořské výšky, provozní nadmořské výšky/výšky a výšky přeletu heliportu (HCH), kde jsou stanoveny;
- mezní vzdálenost pro předpisovou zatačku zaokrouhlenou na nejbližší kilometr nebo námořní míli, pokud je stanovena;
- fix nebo bod středního přiblížení u postupů, nepovolujících let opačným kursem;
- čáru znázorňující výšku letiště nebo prahu dráhy nad mořem, podle toho, co je vhodnější, probíhající přes šířku mapy včetně měřítka vzdálenosti s počátkem na prahu dráhy.

11.10.6.4 Při použití vztahné roviny dle ust. 11.10.2.5 musí být výšky vztahující se k letovým postupům uvedeny v závorkách.

11.10.6.5 Profil by měl zahrnovat profil zemského povrchu nebo minimální nadmořské výšky/výšky zobrazené následovně:

- profil zemského povrchu zakreslený plnou čarou znázorňující nejvyšší výšky reliéfu nad mořem v primární oblasti úseku konečného přiblížení. Nejvyšší výšky reliéfu nad mořem v sekundárních prostorech úseku konečného přiblížení by měly být zakresleny přerušovanou čarou; nebo
- minimální nadmořské výšky/výšky v úsecích středního a konečného přiblížení ve stínovaných rámečkách.

Poznámka 1: Pro zobrazení profilu zemského povrchu jsou aktuální schémata primárních a sekundárních prostorů úseku konečného přiblížení dodávána kartografovi odborníkem na postupy.

Poznámka 2: Zobrazení minimální nadmořské výšky/výšky je zamýšleno pro použití na mapách

zobrazujících nepřesná přístrojová přiblížení s fixem konečného přiblížení.

11.10.7 Letištní provozní minima

11.10.7.1 Státní letištní provozní minima (SLPM) musí být uvedena, jsou-li ÚCL stanovena.

11.10.7.2 Bezpečné nadmořské výšky/výšky nad překážkami musí být uvedeny pro ty kategorie letadel, pro které je postup určen. Pro postup přesného přiblížení musí být, když je to potřebné, publikováno dodatečně OCA/H pro letadla kategorie D_L (rozpětí křídel mezi 65 a 80 m a/nebo s vertikální vzdáleností letové trajektorie kol podvozku a sestupovou trajektorií antény zařízení mezi 7 m a 8 m).

11.10.8 Doplnkové informace

11.10.8.1 Pokud je bod nezdařeného přiblížení definován:

- vzdáleností od fixu konečného přiblížení, nebo
- zařízením nebo fixem a odpovídající vzdáleností od fixu konečného přiblížení,

musí být vzdálenost zaokrouhlena na nejbližší dvě desetiny kilometru nebo desetinu námořní míle a musí být uvedena tabulka zobrazující traťové rychlosti a časy od fixu konečného přiblížení k bodu nezdařeného přiblížení.

11.10.8.2 Kde je v postupu na úseku konečného přiblížení vyžadováno použití DME, musí být uvedena tabulka nadmořských výšek/výšek pro každé 2 km nebo 1 NM, podle toho, co je vhodné. Tabulka nesmí obsahovat vzdálenosti, které by mohly odpovídat nadmořským výškám/výškám pod OCA/H.

11.10.8.3 Pro postupy, u nichž na úseku konečného přiblížení není použití DME vyžadováno, ale kde je vhodně umístěné DME k dispozici pro poskytnutí informací o sestupovém profilu, musí být uvedena tabulka nadmořských výšek/výšek.

11.10.8.4 Na mapě musí být uvedena tabulka rychlostí klesání.

11.10.8.5 Pro postupy nepřesného přístrojového přiblížení s fixem konečného přiblížení musí být uvedeny gradient klesání konečného přiblížení zaokrouhlený na nejbližší desetinu procenta a v závorkách úhel klesání zaokrouhlený na nejbližší desetinu stupně.

11.10.8.6 Pro postupy přesného přiblížení a postupy přiblížení s vertikálním vedením musí být uvedena referenční výška zaokrouhlená na nejbližší polovinu metru nebo stopu a úhel sestupové dráhy/výškový úhel sestupu/úhel vertikální dráhy zaokrouhlené na nejbližší desetinu stupně.

11.10.8.7 Kde je fix konečného přiblížení umístěn v bodě konečného přiblížení ILS, musí být zřetelně uvedeno, zda se vztahuje k postupu ILS, k postupu s použitím pouze kurzového majáku souvisejícího ILS nebo k oběma. V případě MLS musí být zřetelně uvedeno, pokud byl FAF stanoven v bodě konečného přiblížení.

11.10.8.8 Pokud gradient/úhel klesání konečného přiblížení pro jakýkoliv druh postupu přiblížení podle přístrojů překračuje maximální hodnotu specifikovanou v Procedures for Air Navigation Services – Aircraft Operations (PANS-OPS, Doc 8168), Volume II, musí být uvedena varovná poznámka.

11.10.8.9 Na mapě musí být uvedena poznámka označující postupy přiblížení, které jsou schváleny pro současná nezávislá nebo závislá přiblížení. V poznámce musí být uvedena příslušná přistávací dráha (dráhy) a jsou-li v malé vzdálenosti od sebe.

11.10.8.10 U postupů přiblížení, které mají úseky PBN, musí být uvedena tabulka s požadavky PBN.

Poznámka: Viz ICAO dokument Procedures for Air Navigation Services – Aircraft Operations (PANS-OPS, Doc 8168), Volume II, Part III, Section 5, kde jsou uvedeny informace o tabulce s požadavky PBN.

11.10.9 Základní požadavky na letecké údaje

V souladu s Doc 8168 PANS-OPS, Volume II, Part III, Section 5, Chapter 2, 2.3 pro postupy ~~RNAV~~ PBN a v souladu s Volume II, Part I, Section 4, Chapter 9, 9.4.1.34 pro konvenční (jiné než PBN) postupy, musí být na zadní straně mapy nebo na samostatném listu s náležitým odkazem zveřejněny příslušné údaje vysvětlující kódování navigační databáze.

Poznámka: Příslušné údaje jsou zajišťovány odborníky na postupy.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO