

Nezávislá paralelní přiblížení (Independent parallel approaches)

Současná přiblížení na paralelní nebo téměř paralelní přístrojové dráhy, kde nejsou předepsány minimální rozstupy přehledového systému ATS mezi letadly na sousedních prodloužených osách přilehlých drah.

Nezávislé paralelní odlety (Independent parallel departures)

Současné odlety z paralelních nebo téměř paralelních přístrojových drah.

Normální provozní zóna (NOZ) (Normal operating zone)

Vzdušný prostor stanovených rozměrů, rozkládající se po obou stranách tratě nebo kurzu konečného přiblížení publikovaného postupu přiblížení podle přístrojů. Při nezávislých paralelních přiblíženích se bere v úvahu pouze ta polovina normální provozní zóny, která sousedí s nepřekročitelnou zónou (NTZ).

NOTAM (NOTAM)

Oznámení rozšiřované telekomunikačními prostředky obsahující informace o zřízení, stavu nebo změně kteréhokoli leteckého zařízení, služby nebo postupů, nebo o nebezpečí, jejichž včasná znalost je nezbytná pro pracovníky, kteří se zabývají letovým provozem.

Oddělený paralelní provoz (Segregated parallel operations)

Současný provoz na paralelních nebo téměř paralelních přístrojových drahách, při němž je jedna dráha využívána výhradně pro přiblížení a druhá výhradně pro odlety.

Palubní protisrážkový systém (ACAS) (Airborne collision avoidance system)

Palubní systém založený na signálech odpovídáče sekundárního přehledového radaru (SSR), který pracuje nezávisle na pozemním zařízení a poskytuje pilotovi upozornění na možné nebezpečí srážky letadel, která jsou vybavena odpovídáčem SSR.

Podaný letový plán (FPL nebo eFPL) (Filed flight plan)

Poslední letový plán, tak jak byl předán stanovištěm ATS k využití pilotem, provozovatelem nebo určeným zástupcem.

Poznámka: FPL označuje podaný letový plán vyměřovaný pomocí letecké pevné služby, zatímco eFPL označuje podaný letový plán vyměřovaný pomocí služeb FF-ICE. eFPL umožňuje výměnu dalších informací, které nejsou obsaženy ve FPL.

Postup nezdařeného přiblížení (Missed approach procedure)

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

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

Řada předem stanovených manévru 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. Postupy přiblížení podle přístrojů jsou klasifikovány takto:

Postup nepřesného přístrojového přiblížení (Non-precision approach (NPA) procedure)

Postup přiblížení podle přístrojů navržený pro 2D přiblížení podle přístrojů druhu A.

Poznámka: Postup nepřesného přístrojového přiblížení může používat techniku konečného přiblížení stálým klesáním (CDFA). CDFA s poradním vedením VNAV vypočítaným palubním vybavením je považováno za 3D přiblížení podle přístrojů. CDFA s manuálním výpočtem požadované rychlosti klesání je považováno za 2D přiblížení podle přístrojů. Pro více informací o CDFA viz Předpis L 8168, Část II, Díl 5.

Postup přesného přiblížení (Precision approach (PA) procedure)

Postup přiblížení podle přístrojů založený na navigačních systémech (ILS, MLS, GLS a SBAS Kategorie I), navržený pro 3D přiblížení podle přístrojů druhu A nebo B.

Postup přiblížení s vertikálním vedením (Approach procedure with vertical guidance (APV))

Postup přiblížení podle přístrojů vycházející z navigace založené na výkonnosti (PBN), navržený pro 3D přiblížení podle přístrojů druhu A.

Poznámka: Druhy přiblížení podle přístrojů viz Předpis L 6.

Práh dráhy (THR) (Threshold)

Začátek té části RWY, která je použitelná pro přistání.

Prostorová navigace (Area navigation)

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

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.

Převodní hladina (Transition level)

Nejnižší použitelná letová hladina nad převodní nadmořskou výškou.

Převodní nadmořská výška (Transition altitude)

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

Převodní vrstva (Transition layer)

Vzdušný prostor mezi převodní nadmořskou výškou a převodní hladinou.

MOPS	Standardy minimální provozní výkonnosti (<i>Minimum operational performance standards</i>)	QNH	Nastavení tlakové stupnice výškoměru pro získání výšky nad mořem bodu, který je na zemi (<i>Altimeter sub-scale setting to obtain elevation when on the ground</i>)
NADP	Postupy pro snížení hluku při odletu (<i>Noise abatement departure procedure</i>)		
NAT HLA	Severoatlantický vysoký vzdušný prostor (<i>North Atlantic high-level airspace</i>)	RA	Rada k vyhnutí (<i>Resolution advisory</i>)
NM	Námořní míle (<i>Nautical mile(s)</i>)	ROAAS	Systém výstrahy a varování před vyjetím za konec dráhy (<i>Runway overrun awareness and alerting system</i>)
NOZ	Normální provozní zóna (<i>Normal operating zone</i>)		
NTZ	Nepřekročitelná zóna (<i>No transgression zone</i>)	RSR	Traťový přehledový radar (<i>En-route surveillance radar</i>)
OAS	Rovina pro vyhodnocení překážek (<i>Obstacle assessment surface</i>)	RSS	Druhá odmocnina součtu čtverců (<i>Root sum square</i>)
OCA/H	Bezpečná nadmořská výška/výška nad překážkami (<i>Obstacle clearance altitude/height</i>)	SI	Mezinárodní systém jednotek (<i>International system of units</i>)
OEI	Let s jedním nepracujícím motorem (<i>One-engine inoperative</i>)	SOP	Standardní provozní postupy (<i>Standard Operating Procedures</i>)
OIS	Rovina pro identifikaci překážek (<i>Obstacle identification surface</i>)	SPI	Speciální polohový identifikační impuls (<i>Special position indicator</i>)
OLS	Překážková plocha (<i>Obstacle limitation surface</i>)	SSR	Sekundární přehledový radar (<i>Secondary surveillance radar</i>)
PA	Přesné přiblížení (<i>Precision approach</i>)	SST	Nadzvuková doprava (<i>Supersonic transport</i>)
PAOAS	Rovina pro vyhodnocení překážek pro paralelní přiblížení (<i>Parallel approach obstacle assessment surface</i>)	TA	Upozornění na provoz (<i>Traffic advisory</i>)
PF	Pilot řídící (<i>Pilot flying</i>)	TSO	Technický normalizační příkaz (<i>Technical Standard Order</i>)
PM	Pilot monitorující (<i>Pilot monitoring</i>)	VAL	Mez vertikální výstrahy (<i>Vertical alarm limit</i>)
QFE	Atmosférický tlak vztažený k výšce letiště nad mořem (nebo prahu dráhy) (<i>Atmospheric pressure at aerodrome elevation (or at runway threshold)</i>)	VPL	Úroveň vertikální ochrany (<i>Vertical protection level</i>)
		VTF	Vektor k nalétnutí směru konečného přiblížení (<i>Vector to final</i>)

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

DÍL 11 – ZÁSTUPNÉ POUŽITÍ **RNAV** PROSTOROVÉ NAVIGACE

HLAVA 1 – ÚVOD K ZÁSTUPNÉMU POUŽITÍ PROSTOROVÉ NAVIGACE

11.1 VŠEOBECNĚ

11.1.1 Zástupné použití **RNAV** prostorové navigace (dále jen „**RNAV**–area navigation substitution“) je schopnost používat místo konvenčních radionavigačních prostředků systém FMS/**RNAV** prostorové navigace.

11.1.2 **RNAV**–Area navigation substitution může mít významné provozní přínosy vyplývající z následujícího:

- a) snížena je pracovní zátěž letové posádky;
- b) letová posádka je schopna využívat shodné postupy pro celou řadu přiblížení podle přístrojů; a
- c) možnost využívat plnou funkčnost moderních navigačních displejů je zachována, čímž se zlepšuje situační povědomí.

11.1.3 **RNAV**–Area navigation substitution závisí na kódování konvenčního postupu do navigační databáze, ačkoliv původně nebyl s tímto záměrem navržen. V důsledku toho existují omezení spojená s **RNAV**–Area navigation substitution a požadovanými provozními postupy, aby byla zachována stejná úroveň bezpečnosti.

11.2 ROZSAH PŮSOBNOSTI A OMEZENÍ

*Poznámka: Tento oddíl definuje omezení (rozsah působnosti) **RNAV**–Area navigation substitution a provozní kritéria, která musí provozovatel splnit, aby mohlo být zavedeno.*

11.2.1 **RNAV**–Area navigation substitution lze použít ve všech fázích letu.

*Poznámka: **RNAV**–Area navigation substitution může být použito v konečném úseku konvenčního přiblížení pod podmínkou, že konvenční rádiové zařízení definující přiblížení je nepřetržitě zobrazováno a monitorováno po celou dobu přiblížení.*

11.2.2 Aplikace **RNAV**–area navigation substitution se používají:

- a) k určení polohy letadla vzhledem k nebo vzdálenosti od:
 - 1) VKV všesměrového majáku (VOR);
 - 2) polohového majáku;
 - 3) fixu DME; nebo
 - 4) jmenovaného fixu určeného radiálem VOR nebo směrníkem nesměrového majáku (NDB) a vzdáleností DME;
- b) k navigaci k nebo od VOR, nebo NDB;
- c) k vyčkávání nad VOR, NDB, nebo fixem DME;
- d) k letu obloukem založeném na DME;
- e) ke kopírování letu konvenčního odletu, přiletu, přiblížení nebo tratě s výjimkou bočního vedení v úseku konečného přiblížení postupu přiblížení podle přístrojů; a
- f) k letu dle postupu, kdy mapa obsahuje poznámku vyžadující určitý typ konvenčního navigačního prostředku, např. „vyžadován ADF“.

*Poznámka: Není zamýšleno, aby bylo **RNAV**–area navigation substitution použito s cílem umožnit navigaci letadla po trati nebo postupem založeném na konvenčních rádiových zařízeních, kdy je příslušný rádiový prostředek neprovozuschopný.*

11.2.3 **RNAV**–Area navigation substitution nesmí být aplikováno na jakékoli trati nebo postupu, kde bylo **RNAV**–area navigation substitution označeno jako „neschválené“ uvedením v letecké informační příručce (AIP) nebo NOTAM.

Poznámka: Další informace týkající se ověřování platnosti postupů a použití radionavigačních prostředků jsou uvedeny v dokumentech ICAO Doc 9906 (Quality Assurance Manual for Flight Procedure Design), Volume 5 (Validation of Instrument Flight Procedures); a Doc 9613 (Performance-based Navigation (PBN) Manual).

11.3 PROVOZNÍ KRITÉRIA

11.3.1 **RNAV**–Area navigation substitution musí být omezeno na provozovatele schválené pro provoz podle specifikací RNAV 1, RNP 1 nebo A-RNP.

Poznámka: Kde je schválen RNAV 1, může být požadováno použití GNSS k nahrazení chybějícího palubního sledování výkonnosti a varování.

11.3.2 Zástavba **RNAV** prostorové navigace/systému pro řízení a optimalizaci letu (FMS) do letadla musí být osvědčena pro provoz podle specifikací RNAV 1, RNP 1 nebo A-RNP.

11.3.3 Provozovatel musí stanovit a zdokumentovat:

- a) zásady použití **RNAV**–area navigation substitution. V závislosti na svých provozních omezeních se může provozovatel rozhodnout omezit **RNAV**–area navigation substitution na konkrétní případy;
- b) standardní provozní postupy, které mají být letovou posádkou použity, pokud využívají systém **RNAV** prostorové navigace/FMS pro zástupné použití, které budou v souladu s postupy a/nebo omezeními vypracovanými výrobcem letadla v jeho dokumentaci (letové příručky letadla (AFM), příručky rychlých odkazů (QRH) atd.); a
- c) výcvik týkající se použití **RNAV**–area navigation substitution. Výcvikový program musí minimálně obsahovat omezení a provozní kritéria popsaná v této Hlavě. Tento výcvik musí být dle potřeby rozšířen na podpůrný personál, jako jsou plánovači letů/pracovníci letového dispečinku.

11.3.4 Provozovatel musí zajistit aktualizaci seznamu minimálního vybavení (MEL) tak, aby zahrnoval provozní omezení související s FMS, **RNAV** prostorovou navigací a jakýmkoli systémem (např. GNSS), který podporuje **RNAV**–area navigation substitution.

11.3.5 Provozovatel musí ověřit, že konvenční navigační prostředky, které zamýšlí nahradit, jsou

kódovány v databázi FMS/~~RNAV~~prostorové navigace, takže je lze použít jako traťové body.

11.3.6 Provozovatel musí ověřit, že konvenční postup, který zamýšlí letět, je kódován v navigační databázi FMS/~~RNAV~~prostorové navigace. V závislosti na složitosti konvenčního postupu (např. na definování dráhy s několika body zatáčení se podílí několik navigačních prostředků) může být provedena kontrola letitelnosti.

11.3.7 ~~RNAV—Area navigation~~ substitution není povinné, ale může být schváleno pro provozovatele jako volba, jak vyhovět letovým povolením, která zahrnují konvenční navigaci pro určení trati.

11.4 PROVOZNÍ POSTUPY

11.4.1 Velitel letadla je odpovědný za:

- a) provedení předletových postupů souvisejících s použitím GNSS (např. kontrolu autonomního

monitorování integrity přijímače (RAIM), je-li to relevantní);

- b) kontrolu aktuálnosti navigační databáze;
- c) zajištění, že jakékoli použité postupy a traťové body jsou získány z navigační databáze;
- d) ověření posloupnosti traťových bodů, smysluplnosti traťových úhlů a vzdáleností v libovolném překrytém postupu, zejména tam, kde je ~~RNAV-area navigation~~ substitution použito k nahrazení offset DME spojeného s ILS;
- e) ujištění se, že systémy FMS/~~RNAV—prostorové navigace~~ a GNSS jsou provozuschopné; a
- f) dodržení jakýchkoli omezení ~~RNAV-area navigation~~ substitution v AFM a dokumentaci výrobce.

11.5 ZNALOSTI A VÝCVIK PILOTA

Pilot si musí být vědom omezení ~~RNAV-area navigation~~ substitution a musí být obeznámen se zásadami a provozními postupy provozovatele.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

DÍL 12 – BEZPEČNOST PROVOZU NA DRÁZE*(viz Předpis L 6/I, ust. 6.26 a Předpis L 6/II, Díl 3, ust. 3.6.13)***HLAVA 1 – PROVOZ VYBAVENÍ SYSTÉMU VÝSTRAHY A VAROVÁNÍ
PŘED VYJETÍM ZA KONEC DRÁHY (ROAAS)****1.1 ROAAS – OBECNÝ PŘEHLED**

1.1.1 Systém výstrahy a varování před vyjetím za konec dráhy (ROAAS) je určen ke zvýšení situačního povědomí letové posádky během přiblížení a přistání o možném přejetí konce dráhy při přistání. Výstrahy jsou generovány na základě informací z databáze drah v kombinaci s údaji o stavu a výkonnosti letadla.

1.1.2 Je-li systém ROAAS zastavěn, musí být používán ke snížení rizika vyjetí za konec dráhy.

1.2 POŽADAVKY NA PROVOZOVATELE

1.2.1 Provozovatel musí zajistit, aby měl stanoven a zdokumentován:

- a) výcvikový program pro letové posádky týkající se používání systému ROAAS, včetně příslušných úkonů, které mají být provedeny v případě obdržení výstrahy; a
- b) postupy pro používání systému letovou posádkou.

1.2.2 Provozovatelé musí informovat letové posádky o drahách plánovaného letiště určení a náhradních letišť, pro které není systém ROAAS dostupný. Tyto informace musí být jasně uvedeny v provozní příručce, části C – Oblasti, tratě a letiště, nebo v jiné příslušné dokumentaci.

1.3 POUŽÍVÁNÍ SYSTÉMŮ ROAAS

1.3.1 Je-li systémem ROAAS generována výstraha, pilot musí reagovat v souladu se stanovenými postupy provozovatele.

1.3.2 Jsou-li hlášeny falešné výstrahy, může letová posádka systém ROAAS deaktivovat v souladu se stanoveným postupem provozovatele.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO