Runway Safety Program pro Českou republiku

Zrušte AIC C 09/16.

Úřad pro civilní letecké služby uveřejňuje v příloze k tomuto oběžníku Runway Safety Program pro Českou republiku.

-KONEC-
RUNWAY SAFETY PROGRAM

PRO ČESKOU REPUBLIKU
Obsah

1. Zkratky ................................................................................................................................. 3
2. Úvod........................................................................................................................................ 5
3. Definice RI/RE .......................................................................................................................... 7
4. Cíl Runway Safety Programu .................................................................................................... 7
5. Realizace Runway Safety Programu v České republice ............................................................. 9
5.1 Ustanovení Runway Safety Teamu České republiky (RST ČR) .................................................. 9
5.2 Ustanovení místních Runway Safety týmů .............................................................................. 10
5.3 Kontaktní adresy a jména osob Runaway Safety týmů ........................................................... 10
5.4 Oznámení případů RI/RE .................................................................................................. 12
5.5 Zpracování statistiky případů RI/RE ................................................................................... 13
5.6 Zpracování postupů pro implementaci Runway Safety Policy v České republice .................... 14
5.6.1 Všeobecné principy ........................................................................................................... 14
5.6.2 Komunikace ..................................................................................................................... 16
5.6.3 Letiště ................................................................................................................................ 17
5.6.4 Problematika provozovatelů letadel .................................................................................. 19
5.6.5 Řízení leteckého provozu .................................................................................................. 23
5.6.6 Zpracování hlášených událostí a jejich analýza .................................................................. 24
5.6.7 Působnost regulátorů ......................................................................................................... 25
5.6.8 Řízení leteckých informací .................................................................................................. 26
5.6.9 Technologie ....................................................................................................................... 27
5.6.10 Výrobcí letadel ............................................................................................................... 27
5.6.11 Provoz letiště ve smíšeném provozu – civilní/vojenské .................................................... 28
5.6.12 EASA ................................................................................................................................ 29
5.6.13 Budoucí koncepce .......................................................................................................... 30
6. Praktické informace .................................................................................................................. 30
7. Materiály k seznámení .............................................................................................................. 31
### 1. Zkratky

<table>
<thead>
<tr>
<th>Zkratka</th>
<th>Význam</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>ADREP</td>
<td>Hlášení leteckých nehod a incidentů (Accident/Incident Data Reporting)</td>
</tr>
<tr>
<td>AGA</td>
<td>Letiště, letové cesty a pozemní zařízení (Aerodromes, air routes and ground aids)</td>
</tr>
<tr>
<td>AIP</td>
<td>Lettecká informační příručka (Aeronautical Information Publication)</td>
</tr>
<tr>
<td>AIS</td>
<td>Lettecké informační služby (Aeronautical Information Services)</td>
</tr>
<tr>
<td>AISP</td>
<td>Poskytovatel letecké informační služby (Aeronautical Information Services Provider)</td>
</tr>
<tr>
<td>ANSP</td>
<td>Poskytovatel letových navigačních služeb (Air Navigation Service Provider)</td>
</tr>
<tr>
<td>ARR</td>
<td>Přilet (Arrive or Arrival)</td>
</tr>
<tr>
<td>ASM</td>
<td>Uspořádání vzušného prostoru (Airspace Management)</td>
</tr>
<tr>
<td>A-SMGCS</td>
<td>Zdokonalený systém pro řízení pohybů na pohybové ploše (Advanced Surface Movement Guidance and Control System)</td>
</tr>
<tr>
<td>ATC</td>
<td>Služba řízení letového provozu (Air Traffic Control)</td>
</tr>
<tr>
<td>ATS</td>
<td>Letová provozní služba (Air Traffic Services)</td>
</tr>
<tr>
<td>ATIS</td>
<td>Automatická informační služba v koncové řízené oblasti (Automatic Terminal Information Service)</td>
</tr>
<tr>
<td>CRM</td>
<td>Optimalizace činnosti posádky (Crew Resource Management)</td>
</tr>
<tr>
<td>ČSA</td>
<td>České aerolinie (Czech Airlines)</td>
</tr>
<tr>
<td>CZALPA ČSA</td>
<td>České sdružení dopravních pilotů Českých aerolinii (Czech Airline Pilots Association of CSA)</td>
</tr>
<tr>
<td>D-ATIS</td>
<td>Automatická informační služba koncové řízené oblasti (Automatic terminal information service)</td>
</tr>
<tr>
<td>DEP</td>
<td>Odlet (Departure)</td>
</tr>
<tr>
<td>EAD</td>
<td>Evropská databáze leteckých dat a informací (Europen AIS Database)</td>
</tr>
<tr>
<td>EASA</td>
<td>Evropská agentura pro bezpečnost v civilním letectví (European Aviation Safety Agency)</td>
</tr>
<tr>
<td>ECCAIRS</td>
<td>Evropské koordinační centrum pro systémy hlášení leteckých událostí (European Coordination Centre for Aircraft Incident Reporting Systems)</td>
</tr>
<tr>
<td>EUROCONTROL</td>
<td>Evropská organizace pro bezpečnost leteckého provozu (European Organisation for the Safety of Air Navigation)</td>
</tr>
<tr>
<td>IAOPA</td>
<td>Mezinárodní asociace pilotů a majitelů letadel (International Aircraft Owners and Pilots Association)</td>
</tr>
<tr>
<td>ICAO</td>
<td>Mezinárodní organizace pro civilní letectví (International Civil Aviation Organization)</td>
</tr>
<tr>
<td>IMC</td>
<td>Meteorologické podmínky pro let podle přístrojů (Instrument Meteorological Conditions)</td>
</tr>
<tr>
<td>JAR</td>
<td>Společné letecké požadavky (Joint Aviation Requirements)</td>
</tr>
<tr>
<td>LIS</td>
<td>Lettecké informační služby (Aeronautical Information Service)</td>
</tr>
<tr>
<td>Abreviatura</td>
<td>Anglická definice</td>
</tr>
<tr>
<td>-------------</td>
<td>-------------------</td>
</tr>
<tr>
<td>LNS</td>
<td>Letové navigační služby (Air Navigation Service)</td>
</tr>
<tr>
<td>LRST</td>
<td>Místní pracovní týmy zabývající se problematikou bezpečnosti na dráze (Local Runway Safety Team)</td>
</tr>
<tr>
<td>LVP</td>
<td>Postupy za podmínok nízké dohlednosti (Low Visibility Procedures)</td>
</tr>
<tr>
<td>MD</td>
<td>Ministerstvo dopravy (Ministry of Transport)</td>
</tr>
<tr>
<td>MET</td>
<td>Meteorologická služebna (Meteorological office)</td>
</tr>
<tr>
<td>NOTAM</td>
<td>Zpráva pro letce (Notice to Airman)</td>
</tr>
<tr>
<td>OVL SDK MO</td>
<td>Odbor vojenského letectví, Ministerstvo obrany (The Department of Military Aviation, Ministry of Defence)</td>
</tr>
<tr>
<td>RE</td>
<td>Vyjetí z dráhy (Runway Excursion)</td>
</tr>
<tr>
<td>RI</td>
<td>Narušení dráhy (Runway Incursion)</td>
</tr>
<tr>
<td>RSP</td>
<td>Runway Safety program</td>
</tr>
<tr>
<td>RWY</td>
<td>Dráha (Runway)</td>
</tr>
<tr>
<td>ŘLP</td>
<td>Řízení letového provozu (Air Traffic Control)</td>
</tr>
<tr>
<td>SESAR</td>
<td>Výzkumný program pro jednotné evropské řízení letového provozu (Single European Sky ATM Research)</td>
</tr>
<tr>
<td>SMS</td>
<td>Systém řízení bezpečnosti (Safety Management System)</td>
</tr>
<tr>
<td>SOP</td>
<td>Standardní postupy (Standard Operation Procedures)</td>
</tr>
<tr>
<td>THR</td>
<td>Práh dráhy (Threshold)</td>
</tr>
<tr>
<td>TWR</td>
<td>Věţ (Tower)</td>
</tr>
<tr>
<td>TWY</td>
<td>Pojezdová dráha (Taxiway)</td>
</tr>
<tr>
<td>ÚCL</td>
<td>Úřad pro civilní letectví (Civil Aviation Authority)</td>
</tr>
<tr>
<td>ÚZPLN</td>
<td>Ústav pro odborné zjišťování příčin leteckých nehod (Air Accidents Investigation Institute)</td>
</tr>
<tr>
<td>VMC</td>
<td>Meteorologické podmínky pro let za viditelností (Visual Meteorological Conditions)</td>
</tr>
<tr>
<td>V1</td>
<td>Rychlost rozhodnutí pro délku vzletu (The decision speed for take-off distance)</td>
</tr>
</tbody>
</table>
2. Úvod

V posledním desetiletí se vývoj technologií v oblasti poskytování letových provozních služeb zaměřoval především na oblast ASM, na zvyšování kapacity a produktivity procesu řízení letového provozu ve vzdachu. To samozřejmě umožnilo obrovský nárůst objemu letecké dopravy. Investice v oblasti provozu letových provozních služeb byly zaměřeny na moderní informační technologie a radarové systémy s mnoha bezpečnostními funkcemi. Proto lze konstatovat, že v současnosti je problematika zajištění míry bezpečnosti poskytování letových provozních služeb pohybem letadel ve vzdachu na vysoké úrovni.

Závažným problémem ale zůstává zajištění vysoké úrovně bezpečnosti letového provozu při pohybu letadel na zemi. Současné statistiky ukazují, že s 20% nárůstem objemu leteckého provozu se zvýšily počty případů Runway Incursion (dále v textu RI) o 100%! Předpokládané další zvyšování objemu leteckého provozu v příštích letech může vést k situaci, kdy aktuální počty incidentů, mezi něž patří i případy RI, se mohou dále neúměrně zvyšovat, pokud nebudou uplatňovány nové a účinné postupy v rámci realizace opatření zajišťujících bezpečnost a efektivitu veškerého pozemního provozu na dráze a ostatních provozních plochách letišť. S tím souvisí i zavádění nových informačních systémů a modernizace stanovišť TWR jednotlivých letišť. Na základě statistických údajů lze těžko konstatovat, že k největším způsobům dochází při pohybu letadel na zemi.

Výše zmíněnými skutečnostmi se musíme zabývat v obecném zájmu zajištění bezpečnosti a ekonomiky leteckého provozu v oblasti civilního letctví a musíme hledat kvalifikovaná a účinná řešení. Na evropské úrovni byl v souvislosti s touto problematikou zpracován „European Action Plan for the Prevention of Runway Incursion“ a bylo rozhodnuto, že jednotlivé státy rozpracují Runway Safety Program (dále v textu RSP) do svých národních plánů, vycházejících z místních podmínek. Proto byl zpracován tento dokument pro letiště v České republice, který obsahuje a sjednocuje veškeré materiály týkající se problematiky dráhové bezpečnosti vydané v České republice.

Je prokázána statistická pravděpodobnost, že se každý den v evropském regionu vyskytne jeden případ RI. Tyto případy se bohužel stávají na všech letištích za všech meteorologických podmínek. Nebezpečí případů neoprávněného vstupu na dráhu může být eliminováno nebo sníženo pouze spoluprací národních leteckých úřadů, provozovatelů letadel, provozovatelů letišť, leteckých služeb a samotných pilotů, řídících letového provozu a řidičů vozidel. Pro názornost lze uvést několik leteckých nehod na dráhách, ke kterým došlo v posledních letech. Tyto letecké nehody tragicky demonstrují vážnost následků případů RI:

- letecká nehoda v Tenerife v r. 1977, která postihla dva B 747 a při které zahynulo 583 lidí;
- letecká nehoda na letišti Paris/Charles De Gaulle v roce 2000, která postihla vztlávající MD 83 a Shorts 330;
- letecká nehoda na letišti Milano/Linate v roce 2001, která postihla letadla MD 87 a Cessna Citation.
Každý týden dojde ve světě k nejméně dvěma vyjetím z dráhy. ICAO konstatovala, že četnost vyjetí z dráhy se za posledních více než 20 let nesnížila. Taxonomie ECCAIRS a ICAO definují vyjetí z dráhy jako „událost, při které se letadlo při vzletu nebo přistání stočí mimo povrch dráhy nebo jej přejede“. Studie EUROCONTROL o vyjetích z dráhy z evropského pohledu ukazuje, že příčinné a podílející se činitele vedoucí k vyjetí z dráhy jsou stejné v Evropě i jiných světových regionech. Nálezy studie extenzivně využívají ponaučení z více než tisíce hlášení o leteckých nehodách a incidentech. Tato ponaučení byla využita k sestavení doporučení obsažených v tomto RSP pro prevenci vyjetí z dráhy. Materiály obsažené v tomto RSP jsou určeny k zavedení relevantními zainteresovanými organizacemi s cílem snížit četnost vyjetí z dráhy a riziko vyjetí z dráhy spadající do jejich povinností.

Při prevenci vyjetí z dráhy je nutné uvádět několik důležitých prvků, například:

- riziko vyjetí z dráhy se zvyšuje na mokré nebo kontaminované dráze v kombinaci s poryvy větru nebo silným bočním nebo zadním větrem;
- s rizikem vyjetí z dráhy velmi úzce souvisí činitele jako dlouhého přistání či pozdního nebo neúčinného použití systému k zbrzdění letadla;
- hlavní možností k prevenci vyjetí z dráhy je správné rozhodnutí letové posádky a to v případě přistání zvážit možnost aplikace postupu nezdařeného přiblížení, nebo v případě vzletu pokračovat ve vzletu po dosažení rychlosti V1.

I přes obecně uznávaný fakt, že příčinné činitele vedoucí k incidentům nebo leteckým nehodám zahrnujícím předčasné dosednutí (undershoot) nebo ztrátu kontroly (loss of control) mohou být podobné těm, které vedou k vyjetí z dráhy. Základním předpokladem obsaženým v tomto RSP je jednotné a konzistentní uplatňování ustanovení ICAO. Opatření jsou převážně obecná a zodpovědné organizace o podrobnostech rozhodují po zohlednění místních podmínek, např. letišť, kde společně probíhá civilní a vojenských provoz.

I když technologie jsou bezpochyby součástí řešení, pro prevenci je klíčový nácvik neznámých situací, které mohou vůbec obecně a zodpovědně organizace o podrobnostech rozhodují po zohlednění místních podmínek, např. letišť, kde společně probíhá civilní a vojenských provoz.

I přes obecně uznávaný fakt, že příčinné činitele vedoucí k incidentům nebo leteckým nehodám zahrnujícím předčasné dosednutí (undershoot) nebo ztrátu kontroly (loss of control) mohou být podobné těm, které vedou k vyjetí z dráhy. Základním předpokladem obsaženým v tomto RSP je jednotné a konzistentní uplatňování ustanovení ICAO. Opatření jsou převážně obecná a zodpovědně organizace o podrobnostech rozhodují po zohlednění místních podmínek, např. letišť, kde společně probíhá civilní a vojenských provoz.

I když technologie jsou bezpochyby součástí řešení, pro prevenci je klíčový nácvik neznámých situací, které mohou vůbec obecně a zodpovědně organizace o podrobnostech rozhodují po zohlednění místních podmínek, např. letišť, kde společně probíhá civilní a vojenských provoz.

I když technologie jsou bezpochyby součástí řešení, pro prevenci je klíčový nácvik neznámých situací, které mohou vůbec obecně a zodpovědně organizace o podrobnostech rozhodují po zohlednění místních podmínek, např. letišť, kde společně probíhá civilní a vojenských provoz.

I když technologie jsou bezpochyby součástí řešení, pro prevenci je klíčový nácvik neznámých situací, které mohou vůbec obecně a zodpovědně organizace o podrobnostech rozhodují po zohlednění místních podmínek, např. letišť, kde společně probíhá civilní a vojenských provoz.

I když technologie jsou bezpochyby součástí řešení, pro prevenci je klíčový nácvik neznámých situací, které mohou vůbec obecně a zodpovědně organizace o podrobnostech rozhodují po zohlednění místních podmínek, např. letišť, kde společně probíhá civilní a vojenských provoz.

I když technologie jsou bezpochyby součástí řešení, pro prevenci je klíčový nácvik neznámých situací, které mohou vůbec obecně a zodpovědně organizace o podrobnostech rozhodují po zohlednění místních podmínek, např. letišť, kde společně probíhá civilní a vojenských provoz.

I když technologie jsou bezpochyby součástí řešení, pro prevenci je klíčový nácvik neznámých situací, které mohou vůbec obecně a zodpovědně organizace o podrobnostech rozhodují po zohlednění místních podmínek, např. letišť, kde společně probíhá civilní a vojenských provoz.

I když technologie jsou bezpochyby součástí řešení, pro prevenci je klíčový nácvik neznámých situací, které mohou vůbec obecně a zodpovědně organizace o podrobnostech rozhodují po zohlednění místních podmínek, např. letišť, kde společně probíhá civilní a vojenských provoz.
např. událostí plynoucích z nestabilních nebo destabilizovaných příbližení, a proto musí být zřízeny LRST. Každá organizace provádějící nebo poskytující podporu pro provoz na dráze je tímto vyzývána k revidování a určení priorit opatření navrhovaných v tomto dokumentu pro účely jejich zavedení ve vlastní organizaci. Před zavedením těchto změn se doporučuje využít vhodného bezpečnostního posouzení každé z navrhovaných změn v souladu s relevantními pracovními partnery (viz. ICAO Runway safety team handbook).

Pozn.: RSP musí být aplikován v rámci SMS na všech veřejných mezinárodních letištích. Tento dokument musí být aplikován nejen na letiště stávající, ale i na letiště připravující se na změnu druhu letiště na veřejné mezinárodní.

3. Definice RI/RE

Runway Incursion (RI):

„Any occurrence at an aerodrome involving the incorrect presence of aircraft, vehicle or person on the protected area of a surface designated for the landing and take-off of aircraft."

Překlad:
Narušení dráhy:
„Každá událost na letišti týkající se nesprávného výskytu letadla, vozidla nebo osoby v ochranném prostoru plochy určené pro vzlety a přistání letadel."

Runway Excursion (RE):

“Runway excursion is the event in which an aircraft veers off or overrun the runway surface during either takeoff or landing (taken from ECCAIRS taxonomy and ICAO)."

Překlad:
Výjetí z dráhy:
„Výjetí z dráhy je událost, při které se letadlo při vzletu nebo přistání stočí mimo povrch dráhy nebo jej přejede (převzato z taxonomie ECCAIRS a ICAO)."

4. Cíl Runway Safety Programu

Cílem RSP je zajištění přijatelné úrovně dráhové bezpečnosti a zejména snížení událostí RI/RE na letištích v České republice.

Local Runway Safety týmy (LRST)

Zřízení Local Runway Safety týmů má za cíl usnadnit efektivní zavádění místních opatření obsažených v Runway safety programu České republiky. Ty by měly být složeny minimálně ze zástupců dotčených organizací podílejících se na leteckém provozu; jmenovitě se jedná o provozovatele letišť (včetně například inženýrů specializovaných na pozemní navigační prostředky, údržbu infrastruktury atd.), meteorologické služebny a poskytovatele leteckých informačních služeb, zástupce poskytovatelů letového navigačních služeb, piloty provozovatelů letadl, místní asociace pilotů, které fungují na letišti, a další relevantní organizace, které realizují svůj provoz na provozní ploše letiště.
Úlohou LRST je:

- prověřovat a analyzovat veškeré aspekty drážové bezpečnosti včetně stávajících i potencionálních rizik na letišti a navrhovat/implementovat nápravná či preventivní opatření ke zvýšení bezpečnosti a eliminaci nebo zmírnění zjištěných rizik v oblasti:
  - platných předpisů a provozních postupů,
  - infrastruktury, techniky, zařízení a vybavení,
  - řízení a výcviku lidských zdrojů
- prověřovat a analyzovat provozní bezpečnost postupů na letišti, pro které byl ustanoven;
- rozpoznat potřebu a navrhovat zlepšení místních postupů a zavedených činností;
- rozpoznat potřebu a navrhovat zlepšení letištní infrastruktury;
- vydávat stanoviska k připravovaným změnám infrastruktury, postupů nebo předpisů z pohledu provozu konkrétního letiště;
- navrhovat způsoby jak zmírnovat rizika, která na letišti nebo při jeho provozu existují;
- navrhovat úpravu stávajících předpisů nebo jejich doplnení v případech, kdy takový požadavek vyplynul z analýzy bezpečnosti ke zmírnění rizika;
- identifikovat možné problémy s bezpečností dráhy prostřednictvím pravidelného revidování letištních postupů a z analýzy získaných relevantních informací z nálezů řetězencích incidentů a dobrovolného hlášení;
- stanovit vhodná preventivní opatření proti riziku vyjetí z dráhy a vytvářet povědomí o možných řešeních;
- poskytovat poradenství o vedení letiště ohledně problémů s bezpečností dráhy a doporučení týkající se zmírněních opatření;
- navrhovat plán obsahující opatření pro zmírnění nedostatků dráhy. Opatření by měla být konkrétní pro příslušné letiště a měla by být navázána na rizika nebo problémy v oblasti drážové bezpečnosti daného letiště.

Cíle/úkoly LRST:

- vylepšení strategie plánování rozvoje infrastruktury letišť a řízení lidských zdrojů za účasti dotčených stran;
- sběr a analýza dat o událostech týkajících se drážové bezpečnosti;
- vylepšení vzájemné komunikace pilot/řídící letového provozu/řidič vozidla;
- prohloubení a zkvalitnění výcviku pilotů v problematice drážové bezpečnosti;
- zlepšení spolupráce v kabině posádky s využitím zásad CRM;
- prohloubení a zkvalitnění výcviku řídících provozu ve problematice drážové bezpečnosti;
- zajištění dodržování postupů na provozní ploše letiště;
- zkvalitnění výcviku řidičů mobilních prostředků;
- aplikování systému A-SMGCS na letišťích včetně odpovídajících postupů pro použití palubních odpovídačů a zavedení postupů při ztrátě informace o poloze nebo při nejistotě v určení polohy na provozní ploše letiště;
- používání standardní frazeologie;
- zavedení funkčního systému pro dobrovolné hlášení leteckých událostí;
- sledování počtu, typů a závažnosti událostí RI/RE nebo činitelů, které k nim mohou vést a navrhovat nápravná/preventivní opatření;
- identifikace místních problémových oblastí a navrhování vylepšení, např. sdílením výsledků hlášení.
ze šetření za účelem stanovení místních problémových oblastí při přiblížení a/nebo na letišti a stanovení proveditelnosti zmírňujících opatření pro provozní personal;
• zajištění dostupnosti vhodných dat jako podkladů pro účely rozhodování;
• analýza a případná implementace nápravných opatření/doporučení k náležům ze šetření incidentů a leteckých nehod v místním kontextu;
• zohlednění a ponučení se ze incidentů a leteckých nehod souvisejících s bezpečnostními problémy dráhy z jiných letišť jakož i z vlastního letiště/organizace;
• posouzení a kontrola všech přístavacích a vizuálních prostředků, tzv. zda jsou správně umístěny, fungují dle příslušných standardů a jsou jasné viditelné, převážně kde je to vhodné pro letové posádky za různých meteorologických a světelných podmínek;
• vytvoření soudržného týmu, aby lépe pochopil provozní obtíže personálu, který pracuje v jiných oblastech, a doporučit oblasti možného zlepšení;
• zajištění implementace opatření a doporučení uvedených v tomto Runway Safety Programu;
• zajištění v případě potřeby kampaně pro zvýšení povědomí o dráhové bezpečnosti, která se zaměří na místní problémy.Vytvoření a šíření materiálů pro zvýšení povědomí a poradenských materiálů,
• které budou považovány za nezbytné;
• zajištění pravidelných revizí letiště pro uvedení do souladu se standardy a doporučenými postupy EASA/ICAO, např. že jsou k dispozici navigační prostředky (např. ILS, AGL, PAPI) a značení, které podporují správné použití dotykové zóny, zejména tam, kde je omezena délka dráhy. Veškeré značení a značky by měly být odpovídající a pochopitelné pro všechny strany, aniž by mohlo dojít k záměně jejich významu;
• ověření, že návrh dotčeného vzdušného prostoru, související postupy a prostředky pro přiblížení a přístání jsou pravidelně kontrolované z pohledu vhodnosti pro všechny typy letadel;
• ověření, že jsou zavedeny procesy a postupy pro sdělování hlášení o meteorologických podmínkách a stavu dráhy pro posádku v smyslu místních a relevantním časovém rámci.

5. Realizace Runway Safety Programu v České republice


5.1 Ustanovení Runway Safety Teamu České republiky (RST ČR)

RST ČR byl ustanoven ředitelem ÚCL jako expertní poradní orgán ÚCL a zároveň koordinační orgán pro činnost LRST jednotlivých letišť. Členy RST ČR jsou nominováni zástupci ÚCL; ÚZPLN; MD; ŘLP a předsedové jednotlivých LRST. Řízením RST ČR je pověřen zástupce ÚCL.

Důvodem ustanovení RST ČR je vytvoření jednotné pracovní platformy složené z expertních pracovníků státních orgánů a klíčových organizací civilního letectví zainteresovaných na bezpečném provozu letadel na letištích.

Účelem je diskutovat a stanovovat strategický vývoj požadavků na provozní bezpečnost v České republice, koordinovat činnost LRST letišť a vzájemně se informovat o vývoji, zjištěných problémech a způsobech jejich řešení.
Úkolem RST ČR je:

- vytvořit „Runway Safety Program pro Českou republiku“, sledovat jeho plnění a aktualizovat jeho znění v souladu s evropskými a světovými standardy;
- vytýčit strategické cíle v oblasti bezpečného provozu letadel na drahách civilních letišť v ČR;
- sledovat celosvětové vývojové trendy v oblasti Runway Safety a navrhovat jejich implementaci v České republice;
- analyzovat letecké nehody na jiných letištích a závěry využívat pro zvyšování úrovně Runway Safety v České republice;
- navrhovat úpravu stávajících předpisů nebo jejich doplnění v případech, kdy je nutný systémový zásah ke zmírnění rizik.

5.2 Ustanovení místních Runway Safety týmů (týmy zabývající se problematickou bezpečnosti provozu na dráze)

LRST musí být založeny na každém osvědčeném letišti. LRST ustanovuje provozovatel letiště a své členy do něj jmenují ostatní uživatelé letiště. Členy každého LRST musí být nominování zástupci provozovatele letiště, služby řízení letového provozu na daném letišti a alespoň jednoho provozovatele letadel na daném letišti. Řízením LRST je pověřen zástupce provozovatele letiště, zpravidla Safety manager letiště (u letišť, které mají zaveden SMS) nebo provozní ředitel či zaměstnanec provozovatele letiště v obdobné funkci. Předseda každého LRST je automaticky členem RST ČR.

Důvodem ustanovení LRST je vytvořit na letišti působnosti jednotnou pracovní platformu složenou z expertních pracovníků všech organizací zainteresovaných na bezpečném provozu letadel na tomto letišti. Účelem je diskutovat veškeré aspekty provozu letadel, a to z pohledu provozovatele letiště, řízení letového provozu i provozovatelů letadel.

5.3 Kontaktní adresy a jména osob Runaway Safety týmů (tam, kde byly ustanoveny)

**RST ČR** – složení pracovního týmu:

Ing. Vladislav Vaníček, MD, e-mail – vladislav.vanicek@mdcr.cz
Ing. Lukáš Kolín, ÚCL, e-mail – kolin@caa.cz
Ing. Vladimír Nekvasil, ÚCL, e-mail – nekvasil@caa.cz
Ing. Renata Neubertová, ÚCL, e-mail – neubertova@caa.cz
Ing. Ludmila Pavliková, ÚZPLN, e-mail – pavlikova@uzpln.cz
Ing. Josef Procházků, ÚZPLN, e-mail – prochazka@uzpln.cz
Ing. Libor Kurzweil, Ph.D., Letiště Praha a.s., e-mail – libor.kurzweil@prg.aero
Ing. Petr Dulava, Letiště Karlovy Vary s.r.o., e-mail – sms@airport-k-vary.cz
Ing. Marek Smolón, Letiště Ostrava a.s., e-mail – smolon@airport-ostrava.cz
Ing. Vít Málek, EBA a.s., e-mail – malek@airport-pardubice.cz
Ing. Aleš Charvát, Letiště Brno a.s., e-mail – ales.charvat@airport-brno.cz
Martin Písař, Aero-taxi OKR, a.s., e-mail – pisa@aero-taxi.cz
Pozorovatelé RST ČR:
Ing. Petr Hokův, ÚCL, e-mail – hokuv@caa.cz
Ing. Josef Kopp, ÚCL, e-mail – kopp@caa.cz
Ing. Petr Pěnkava, ÚCL, e-mail – penkava@caa.cz
Ing. Petr Černoch, ÚCL, e-mail – cernoch@caa.cz

LRST
**Praha/Ruzyně** (LKPR) – složení pracovního týmu:
Ing. Libor Kurzweil, Ph.D., Letiště Praha, a.s., e-mail – libor.kurzweil@prg.aero
Ing. Vladimir Boháč, ŘLP, e-mail – bohac@ans.cz
Ladislav Čermák, ŘLP, e-mail – cermakl@ans.cz
Petr Kunc, ŘLP, e-mail – kunc@ans.cz
Ing. Petr Klikar, ŘLP, e-mail – klikar@ans.cz
Ing. Zdeněk Sršeň, ŘLP, e-mail – srsen@ans.cz
Vlastimil Volena, ŘLP, e-mail – volena@ans.cz
Ing. Ludmila Pavlíková, UZPLN, e-mail – pavlikova@uzpln.cz
Ing. Josef Procházka, UZPLN, e-mail – prochazka@uzpln.cz
Ing. David Černý, Time Air, s.r.o., e-mail – cerny@timeair.cz
Ing. Jakub Černý, Time Air, s.r.o., e-mail – jcerny@timeair.cz
Ing. Vladislav Prokop, Time Air, s.r.o., e-mail – prokop@timeair.cz
Ing. Martin Pražský, Time Air, s.r.o., e-mail – prazsky@timeair.cz
Capt. Ivo Bartoň, ČSA a.s., e-mail – ivo.barton@csa.cz
Ing. Michal Hudeček, WIZZ Air, s.r.o., e-mail – michal.hudecek@wizzair.com
Capt. Vladimír Vlk, Travel Service, e-mail – vlk@travelservice.aero
Ing. Stanislav Tarasovič, Aviation Service, a.s., e-mail – starasovic@bh.com
RNDr. Bohumil Techlovský, ČHMÚ, e-mail – techlovskyb@chmi.cz
Ing. Radomír Havíř, Ph.D., Letiště Praha, a.s., e-mail – radomir.havir@prg.aero
Ing. František Jiráček, Letiště Praha a.s., e-mail – frantisek.jiracek@prg.aero
Ing. Jan Kadlec, Letiště Praha, a.s., e-mail – jan.kadlec@prg.aero
Josef Kadlec, Letiště Praha, a.s., e-mail – josef.kadlec@prg.aero
Ing. Jindřich Kříţek, Letiště Praha, a.s., e-mail – jindrich.krizek@prg.aero
Ing. Eva Rihová, Letiště Praha, a.s., e-mail – eva.rihova@prg.aero
Ing. Pavel Zeinert, Letiště Praha, a.s., e-mail – pavel.zeinert@prg.aero
Ing. Václav Želina, Letiště Praha, a.s., e-mail – vaclav.zelina@prg.aero

LRST
**Karlový Vary** (LKKV) – složení pracovního týmu:
Ing. Petr Dulava, Letiště Karlovy Vary s.r.o., e-mail – sms@airport-k-vary.cz
Ivan Klůj, ŘLP, e-mail – kluj@ans.cz
Mgr. Ivan Harášta, Letiště Karlovy Vary s.r.o., e-mail – ivan.harasta@airport-k-vary.cz

LRST
**Brno/Tuřany** (LKTB) – složení pracovního týmu:
Ing. Aleš Charvát, Letiště Brno a.s., e-mail – ales.charvat@airport-brno.cz
Ing. Radomír Janík, Letiště Brno a.s., e-mail – radomir.janik@airport-brno.cz
Runway Safety Program pro Českou republiku

Eduard Hanák, Letiště Brno a.s., e-mail – eduard.hanak@airport-brno.cz
Jiří Chloupek, Letiště Brno a.s., e-mail – jiri.chloupek@airport-brno.cz
Václav Kořínek, ŘLP, e-mail – korinek@ans.cz
Karel Holouš, CzechGlobe, Centrum výzkumu globální změny AV ČR, v.v.i., e-mail – holous.k@czechglobe.cz

LRST

Ostrava/Mošnov (LKMT) – složení pracovního týmu:
Ing. Marek Smolon, Letiště Ostrava a.s., e-mail – smolon@airport-ostrava.cz
Ing. Michal Holubec, Letiště Ostrava a.s., e-mail – holubec@airport-ostrava.cz
Ing. Marek Nevlud, Letiště Ostrava a.s., e-mail – nevlud@airport-ostrava.cz
Ing. Ivan Korbelář, Letiště Ostrava a.s., e-mail – korbelar@airport-ostrava.cz
Petr Voráč, Letiště Ostrava a.s., e-mail – vorac@airport-ostrava.cz
Ing. Václav Vojna, ŘLP ČR s.p., e-mail – vojna@ans.cz
Ing. Jiří Kubáň, LET’S FLY s.r.o., e-mail – jiri.kuban@letsfly.cz
Jaroslav Korytář, Aeroklub Ostrava, Queen Air, s.r.o., e-mail – korytar@polar.cz
Antonín Chroust, Elmontex, a.s., e-mail – antonin.chroust@elmontex.cz
Ing. Martin Kučera, JobAir Technic a.s., e-mail – martin.kucera@jobair.cz

LRST

Pardubice (LKPD) – složení pracovního týmu:
Ing. Vít Málek, EBA a.s., e-mail – malek@airport-pardubice.cz
Ing. Vladimír Hruban, LOM PRAHA s.p. – CLV Pardubice, e-mail – vladimir.hruban@lomprahe.cz
por. Ing. Martin Přibil, AČR-SL Pardubice, e-mail – priibilmartin@gmail.com
mjr. Ing. Jaroslav Vildman, AČR-SL Pardubice, e-mail – vildmanj@email.cz
npor. Ing. Tomáš Kadlec, AČR- LSLPS, e-mail – twr.lkpd@seznam.cz

LRST

Mnichovo Hradiště (LKMH) – složení pracovního týmu:
Ing. Ladislav Rasl, Aero-taxi OKR, a.s., e-mail – rasl_jun@rasl.cz
Ing. Břetislav Sluka, Aero-taxi OKR, a.s., e-mail – sluka@aero-taxi.cz
Ing. Vladimír Pavlata, Vladimír Pavlata - BETA air, e-mail – pavlata@seznam.cz
Ing. Petr Turek, Integra stavby, a.s., e-mail – petr@turek.com
Pavel Dostál, Turnovský aeroklub o. s., e-mail – blsdostal@iol.cz
Ing. Jindřich Svoboda, ULL, e-mail – info@f-s.cz

Poznámka: příslušný safety manažer je povinen udržovat aktuální seznam členů daného letiště. Doporučený interval aktualizace je 1 krát za 2 roky.

5.4 Oznámení případů RI/RE

Oznámení případů RI/RE a následné šetření jejich příčin je nezbytné pro získání znalostí o faktorech, které RI/RE zapříčinují. V civilním letectví je vyžadována oznamovací povinnost událostí v letevém provozu. Tato oznamovací povinnost se netýká pouze problematiky RI/RE, ale všech událostí v letevém provozu. V této souvislosti je Nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 376/2014 a Prováděcího nařízení Komise (EU) 2015/1018 v České republice zaveden povinný a dobrovolný systém hlášení leteckých nehod

- 12 -

5.5 Zpracování statistiky případů RI/RE

Statistiku případů RI/RE v České republice zpracovává ÚZPLN a předává ji RST ČR a provozovatelům jednotlivých civilních letišť. V České republice je zpracována statistika případů neoprávněného vstupu na dráhu (RI) a vyjetí z dráhy (RE) na všech osvědčených letištích, je doplňována každého půl roku (v lednu a v červenci) a jednotlivé případy RI, jako i případy RE jsou klasifikovány podle těchto hledisek²:

Analýza RI/RE podle příčiny:
- nesprávný postup ATC;
- nesprávný postup pilota;
- nesprávný postup řidiče na dráze;
- překážka (osoba) na dráze;
- nesprávný postup provozovatele letiště;
- technická porucha;
- nesprávný postup třetí strany.

Analýza RI/RE podle závažnosti:
- no safety effect;
- not determined;
- significant incident;
- major incident;
- serious incident;
- accident.

Analýza RI/RE podle typu letadel

Analýza podle místa výskytu RI/RE

Analýza podle doby a METEO podmínek:
- den VMC;
- den IMC;
- noc VMC;
- noc IMC;
- LVP.

---

² Rozbory jednotlivých případů jsou dostupné na internetové adrese www.uzpln.cz (závěrečné zprávy).
5.6 Zpracování postupů pro implementaci Runway Safety Policy v České republice

Následné zpracování postupů obsahuje doporučení jak pro Runway Incursion, tak pro Runway Excursion a jsou barevně odděleny následovně:

| Runway Incursion | Runway Excursion |

V tomto materiálu jsou úmyslně ponechány duplicity, za účelem zdůraznění oblastí, které si vyžadují opakovanou činnost ze strany LRST s ohledem na specifikace prevence runway excursion.

- 5.6.1 Všeobecné principy
- 5.6.2 Komunikace
- 5.6.3 Letiště
- 5.6.4 Problematika provozovatelů letadel
- 5.6.5 Řízení letového provozu
- 5.6.6 Zpracování hlášených událostí a jejich analýza
- 5.6.7 Působnost regulátora
- 5.6.8 Řízení leteckých informací
- 5.6.9 Technologie
- 5.6.10 Výrobci letadel
- 5.6.11 Provoz letiště ve sdruženém provozu – civilní/vojenské
- 5.6.12 EASA
- 5.6.13 Budoucí koncepce

### 5.6.1 Všeobecné principy

<table>
<thead>
<tr>
<th>REF</th>
<th>OPATŘENÍ</th>
<th>VLASTNÍK</th>
<th>DATUM ZAVEDENÍ</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>5.6.1.1</td>
<td>Na stanovených letištích musí být zřízeny a spravovány LRST, které musí vést činnost k zajištění bezpečnosti místní dráhy/drah.</td>
<td>Provozovatel letiště, poskytovatel LNS (dále jen ANSP), ÚCL</td>
<td>Ihned</td>
</tr>
<tr>
<td>5.6.1.2</td>
<td>Na každém letišti musí být zahájena kampaň pro zvýšení povědomí o dráhové bezpečnosti pro řídící letového provozu, piloty a řidiče vozidel na provozní ploše letiště a další personál, který pracuje na nebo v blízkosti dráhy. Kampaň pro zvýšení povědomí by měla být pravidelně obnovována, aby udržela zájem a provozní povědomí.</td>
<td>LRST</td>
<td>Průběžně</td>
</tr>
<tr>
<td>5.6.1.3</td>
<td>Ověřit, že všecherá infrastruktura, procesy a postupy související s provozem na drážích jsou v souladu s aplikovatelnými předpisy a použitelnými ustanoveními EASA/ICAO.</td>
<td>Provozovatel letiště, ANSP</td>
<td>Průběžně</td>
</tr>
<tr>
<td>Část</td>
<td>Název</td>
<td>Text</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>------</td>
<td>------</td>
<td>------</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>5.6.1.4</td>
<td>Pokud je to proveditelné, zajistit specifický společný výcvik a obeznámení s prevenci výjezdu z dráhy pro piloty, řídící letového provozu a personál provozovatele letiště. Tento výcvik může zahrnovat návštěvy provozní plochy letiště, které pomohou zvýšit povědomí o značení, značkách a umístění anemometrů apod., budě-li to považováno za nezbytné.</td>
<td>LRST, ANSP, ÚCL, provozovatel letiště</td>
<td>Průběžně</td>
</tr>
<tr>
<td>5.6.1.5</td>
<td>Bezpečnost dráhy musí být součástí prvotního a opakovaného výcviku pro provozní personál např. řídících letového provozu, pilotů, pracovníků meteorologické služby, pracovníků NOTOF a veškerého dalšího personálu zúčastněného na provozu na provozní ploše letiště.</td>
<td>Provozovatel letadel, ANSP, provozovatel letiště, ÚCL, organizace pro výcvik</td>
<td>Průběžně</td>
</tr>
<tr>
<td>5.6.1.6</td>
<td>Všechny zaintereované subjekty leteckého provozu se musí účastnit procesu pro sdílení informací a výměnu relevantních informací o aktuálních a potenciálních bezpečnostních nedostatečcích, aby bylo zajistěno, že bezpečnostní rizika související s dráhami bude možné na každém letišti řádně identifikovat a náležitě zmiřit.</td>
<td>ANSP, provozovatel letiště, provozovatel letadel</td>
<td>Průběžně</td>
</tr>
<tr>
<td>5.6.1.7</td>
<td>Změny infrastruktury provozní plochy letiště, procesů a postupů včetně plánovaných prací musí zohledňovat bezpečnost dráhy a mohou vyžadovat konzultaci s Local Runway Safety týmem. Základem pro změny postupů a/nebo infrastruktury provozní plochy letiště musí být odpovídající posouzení rizik.</td>
<td>ANSP, provozovatel letiště, provozovatel letadel</td>
<td>Průběžně</td>
</tr>
<tr>
<td>5.6.1.8</td>
<td>Na stanovených letištích musí být ustanoven a udržován Runway Safety Team, který řídí otázky související s místními bezpečnostními problémy na dráze.</td>
<td>Provozovatel letiště, ANSP, provozovatel letadel, ÚCL</td>
<td>Aplikováno (dále průběžně)</td>
</tr>
<tr>
<td>5.6.1.9</td>
<td>Zpracovat osvětový program bezpečnosti provozu na dráze určený pro všechny pracovníky odpovědné za bezpečnost letového provozu, speciálně orientovaný výcvik pak zaměřit na řídící letového provozu, piloty letadel, řidiče vozidel a ostatní personál, který pracuje na nebo v blízkosti dráhy.</td>
<td>LRST</td>
<td>Průběžně</td>
</tr>
<tr>
<td>5.6.1.10</td>
<td>Zajistit, aby veškerá infrastruktura, pravidla místního provozu a postupy týkající se provozu na dráze, byly v souladu se standardy EASA/ICAO.</td>
<td>Provozovatel letiště, ANSP, provozovatel letadel, ÚCL</td>
<td>Průběžně</td>
</tr>
<tr>
<td>5.6.1.11</td>
<td>Provádět společný seminář pilotů, řídících letového provozu a řidičů vozidel se zaměřením na dráhovou bezpečnost.</td>
<td>ÚCL, ANSP, provozovatel letiště</td>
<td>Průběžně</td>
</tr>
<tr>
<td>5.6.1.12</td>
<td>Bezpečnost na dráze musí být součástí vstupního a opakovaného (průběžného) výcviku pro provozní personál, jakým jsou například řídící letového provozu, piloti, řidiči vozidel na pohybové ploše a všechn ostatní personál zapojený do provozu na pohybové ploše.</td>
<td>Provozovatel letiště, ANSP, provozovatel letadel, ÚCL, výcviková zařízení</td>
<td>Aplikováno (dále průběžně)</td>
</tr>
<tr>
<td>5.6.1.13</td>
<td>Zajistit sběr přiměřeného množství informací s ohledem na každé narušení dráhy tak, aby mohla být identifikována příčina i každý přispívající faktor a ponučena z incidentu mohlo být příjemným jak pro jednotlivé jednotky či organizaci, tak i pro celou národní či evropskou oblast, např. pro případové studie použité během výcviku.</td>
<td>Provozovatel letiště, ANSP, provozovatel letadel, LRST, ÚZPLN</td>
<td>Aplikováno (dále průběžně)</td>
</tr>
</tbody>
</table>
### 5.6.2 Komunikace (jazyk, radiotelefonie, frazeologie a postupy)

<table>
<thead>
<tr>
<th>REF</th>
<th>OPATŘENÍ</th>
<th>VLASTNÍK</th>
<th>DATUM ZAVEDENÍ</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>5.6.2.1</td>
<td>Pro veškeré spojení dotýkající se provozu na dráze používat pro letadla a vozidla nezkrácené volací značky.</td>
<td>ANSP</td>
<td>Aplikováno (dále průběžně)</td>
</tr>
<tr>
<td>5.6.2.2</td>
<td>Zajistit užívání standardizované ICAO radiotelefonní frazeologie. V rámci provozu IFR používat přednostně komunikaci v anglickém jazyce.</td>
<td>ANSP, provozovatel letadel a provozovatel mobilních prostředků</td>
<td>Aplikováno (dále průběžně)</td>
</tr>
<tr>
<td>5.6.2.3</td>
<td>Používat techniku doslovného opakování povolení a příkazů dle ICAO včetně řidičů a ostatního personálu pracujícího na provozních plochách.</td>
<td>ANSP, provozovatel letiště, provozovatel letadel</td>
<td>Aplikováno (dále průběžně)</td>
</tr>
<tr>
<td>5.6.2.4</td>
<td>Zlepšit povědomí o situaci tím, že v každém případě, kdy je to možné, se pro komunikaci spojenou s provozem na dráze užije letecká angličtina.</td>
<td>ANSP, provozovatel letiště, provozovatel letadel</td>
<td>Průběžně</td>
</tr>
<tr>
<td>5.6.2.5</td>
<td>Zlepšit povědomí o situaci tím, že v každém případě, kdy je to možné, se pro komunikaci spojenou s provozem na dráze užije společná frekvence. Poznámka: Letiště s větším počtem druh než jednou mohou použít pro každou dráhu jinou frekvenci.</td>
<td>ANSP, provozovatel letiště, provozovatel letadel</td>
<td>Průběžně</td>
</tr>
<tr>
<td>5.6.2.6</td>
<td>Zabránit možnosti vzniku nedorozumění záměnou volacího znaku udělením diskrétního RTF volacího znaku vozidel na pohybové ploše.</td>
<td>ANSP, provozovatel letiště</td>
<td>Průběžně</td>
</tr>
<tr>
<td>5.6.2.7</td>
<td>Zvážit implementaci pravidelného vyhodnocení radiotelefonních postupů, sledováním vytížení frekvencí a užití odpovídající frazeologie ICAO.</td>
<td>ANSP, provozovatel letiště, provozovatel letadel</td>
<td>Průběžně</td>
</tr>
<tr>
<td>5.6.2.8</td>
<td>Zajistit, že jsou vyvinuty a implementovány důsledné postupy a politika v případě využití podmíněných povolení v souladu s požadavky ICAO.</td>
<td>ANSP</td>
<td>Průběžně</td>
</tr>
<tr>
<td>5.6.2.9</td>
<td>Zásadní informace o letišti, které mohou ovlivnit provoz na nebo v blízkosti dráhy mimo uvedených v NOTAM a v ATIS, by měly být v reálném čase poskytnuty řidičům na pohybové ploše a pilotům prostřednictvím radiové komunikace.</td>
<td>ANSP</td>
<td>Průběžně</td>
</tr>
</tbody>
</table>
### 5.6.3 Letiště

<table>
<thead>
<tr>
<th>REF</th>
<th>OPATŘENÍ</th>
<th>VLASTNÍK</th>
<th>DATUM ZAVEDENÍ</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>5.6.3.1</td>
<td>Dodržovat ustanovení předpisové základny EASA/ICAO a provádět program údržby zabezpečovacích zařízení (značení, znaků, světel apod.).</td>
<td>Provozovatel letiště</td>
<td>Aplikováno (dále průběžně)</td>
</tr>
<tr>
<td>5.6.3.2</td>
<td>Prohlašující práce – stanovit postup pro zpracování písemných povolení pro provádění prací, aby informace o dočasných změnách byly odpovídajícím způsobem publikovány a aby označení oblasti prací odpovídalo podmínkám užívání a bylo dobře viditelné.</td>
<td>Provozovatel letiště</td>
<td>Průběžně</td>
</tr>
<tr>
<td>5.6.3.3</td>
<td>Zavést a rozvíjet Safety Management System (SMS) letišť dle regulatorních požadavků (např. letecký předpis L 19).</td>
<td>Provozovatel letiště</td>
<td>Průběžně</td>
</tr>
<tr>
<td>5.6.3.4</td>
<td>Věnovat průběžně pozornost dráhové bezpečnosti v rámci činnosti interních auditů.</td>
<td>Provozovatel letiště</td>
<td>Průběžně</td>
</tr>
<tr>
<td>5.6.3.5</td>
<td>Zavést oficiální školení řidičů a program jeho vyhodnocování, nebo provést opakováno postupy pro školení řidičů, pokud je toto již aplikováno.</td>
<td>Provozovatel letiště; poskytovatel řízení letového provozu</td>
<td>Aplikováno (dále průběžně)</td>
</tr>
<tr>
<td>5.6.3.6</td>
<td>Zavést oficiální komunikační výcvik řidičů a ostatního personálu pohybujícího se na nebo v blízkosti dráhy a program jeho vyhodnocování.</td>
<td>Provozovatel letiště</td>
<td>Průběžně</td>
</tr>
<tr>
<td>5.6.3.7</td>
<td>Implementovat postupy pro zvýraznění značení vyčkávacích míst na všech letištích se zpevněnou dráhou.</td>
<td>Provozovatel letiště</td>
<td>Průběžně</td>
</tr>
<tr>
<td>5.6.3.8</td>
<td>Zajistit, aby všechna vozidla na pohybové ploše včetně pohotovostních služeb byla v radiovém kontaktu s příslušnou službou řízení letového provozu, tj. pozemní služba nebo vět, buď přímo, nebo zprostředkováně.</td>
<td>Provozovatel letiště; ANSP</td>
<td>Aplikováno (dále průběžně)</td>
</tr>
<tr>
<td>5.6.3.9</td>
<td>Zajistit, aby řidiči na pohybové ploše byli na začátku směny seznámeni s aktuální situací na ploše a že povědomí o aktuální situaci je udržováno po celou dobu směny.</td>
<td>Provozovatel letiště</td>
<td>Průběžně</td>
</tr>
<tr>
<td>5.6.3.10</td>
<td>Tam, kde je to možné, umožnit sledování vozidel na pohybové ploše.</td>
<td>Provozovatel letiště; ANSP</td>
<td>Aplikováno (dále průběžně)</td>
</tr>
<tr>
<td>5.6.3.11</td>
<td>Zajistit, aby byly zavedeny bezpečné provozní postupy pro prohlídku dráhy.</td>
<td>Provozovatel letiště; ANSP</td>
<td>Aplikováno (dále průběžně)</td>
</tr>
<tr>
<td>5.6.3.12</td>
<td>Letištní infrastruktura a její změny musí být navrhovány tak, aby se předcházelo narušení dráhy.</td>
<td>Provozovatel letiště</td>
<td>Průběžně</td>
</tr>
<tr>
<td>5.6.3.13</td>
<td>Provozovatel letiště musí zajistit, že existují postupy a řidiči na pohybové ploše jsou vyvíceni pro případ, když řidič ztratí povědomí o své pozici na pohybové ploše.</td>
<td>Provozovatel letiště</td>
<td>Průběžně</td>
</tr>
<tr>
<td>5.6.3.14</td>
<td>Zamezit výskytu překážek ve výhledu z věže ATC. Posoudit omezení viditelnosti, která mají potenciální dopad na možnost vidět pohybovou plochu. Vytvořit vhodné postupy pro snížení souvisejícího rizika a štíť tuto informaci dle potřeby.</td>
<td>Provozovatel letiště, ANSP</td>
<td>Průběžně</td>
</tr>
<tr>
<td>5.6.3.15</td>
<td>Pravidelně posoudit provozní využití leteckých pozemních návěstidel, např. stop příček, aby byla zajištěna důsledná provozní ochrana dráhy.</td>
<td>Provozovatel letiště, ANSP, ÚCL</td>
<td>Průběžně</td>
</tr>
<tr>
<td>5.6.3.16</td>
<td>Řidiči na pohybových plošných přístroje nechat přítomné červené návěstidla, např. stop příčky během vstupu na nebo přejíždění dráhy, pokud se neaplikují mimořádné postupy k pokrytí případů, kdy jsou stop příčky nebo jejich ovládání mimo provoz. Období, ve kterém je stop příčka neprovozuschopná, musí být časově omezeno.</td>
<td>Provozovatel letiště</td>
<td>Aplikováno (dále průběžně)</td>
</tr>
<tr>
<td>5.6.3.17</td>
<td>Zajistit, aby dráhy byly budovány a rekonstruovány v souladu se specifikacemi EASA/ICAO, aby tak bylo dosaženo účinného ovlivnění tříšení a odvodu vody.</td>
<td>Provozovatel letiště</td>
<td>Ihned</td>
</tr>
<tr>
<td>5.6.3.18</td>
<td>Musí být zaveden odpovídající program pro zachování charakteristik tříšení povrchu dráhy pomocí odstraňování nečistot.</td>
<td>Provozovatel letiště</td>
<td>Ihned</td>
</tr>
<tr>
<td>5.6.3.19</td>
<td>Zajistit, aby odpovídající navigační prostředky (např. ILS, AGL, PAPI) a povrchové značení byly udržovány v souladu se standardy a doporučenými postupy EASA/ICAO, a tím podporovaly přesnost přistání a vyznačení bodu dotyku.</td>
<td>Provozovatel letiště</td>
<td>Průběžně</td>
</tr>
<tr>
<td>5.6.3.20</td>
<td>Zajistit, aby vyčkávací místa dráhy byla jasně označena, opatřena znaky a v případě potřeby osazena návěstidly. Zvážit použití znaků indikujících použitelnou délku rozjezdu u vyčkávacích míst drah, která se používají pro vzlety z křížovatky.</td>
<td>Provozovatel letiště</td>
<td>Průběžně</td>
</tr>
<tr>
<td>5.6.3.21</td>
<td>Zajistit zavedení spolehlivých postupů pro výpočet dočasné zkrácení vyhlášených délek např. v důsledku prací prováděných na dráze. Pokud jsou právě uplatňovány zkrácené vyhlášené délky, zajistit, aby dočasné značení, osvětlení a znaky přesně vyobrazovaly zkrácené délky. Tyto informace o zkrácených délkách musí být předány letovým posádkám a též ke zveřejnění leteckým informačním službám.</td>
<td>Provozovatel letiště</td>
<td>Ihned</td>
</tr>
<tr>
<td>5.6.3.22</td>
<td>Zajistit posouzení stavu dráhu, je-li její povrch kontaminován.</td>
<td>Provozovatel letiště</td>
<td>Ihned</td>
</tr>
<tr>
<td>5.6.3.23</td>
<td>Z pohledu praktičnosti zajistit zavedení spolehlivých postupů pro co nejčastěji předávání informací s dopadem na bezpečnost ohledně měnícího se stavu povrchu drah směrem k letovým provozním službám.</td>
<td>Provozovatel letiště</td>
<td>Ihned</td>
</tr>
<tr>
<td>5.6.3.24</td>
<td>V souladu s ustanoveními EASA/ICAO musí být snímače větru a ukazatele směru větru (větrné rukávy) umístěny tak, aby poskytovaly nejlepší možnou indikaci podmínek podél dráhy a dotykových zón.</td>
<td>ANSP, kancelář MET, provozovatel letiště</td>
<td>Průběžně</td>
</tr>
<tr>
<td>5.6.3.25</td>
<td>Zvážit pořízení D-ATIS, je-li to vhodné.</td>
<td>ANSP, kancelář MET, provozovatel letiště</td>
<td>Průběžně</td>
</tr>
</tbody>
</table>
### 5.6.4 Problematika provozovatelů letadel

<table>
<thead>
<tr>
<th>REF</th>
<th>Fáze letu</th>
<th>OPATŘENÍ</th>
<th>VLASTNÍK</th>
<th>DATUM ZÁVEDENÍ</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>5.6.4.1</td>
<td></td>
<td>Zavést školení a hodnocení pilotů ze znalosti letištních znaků, značek a osvětlení do odpovídajících typů jejich výcviků včetně opakovacích.</td>
<td>Provozovatel letadel</td>
<td>Aplikováno (dále průběžně)</td>
</tr>
<tr>
<td>5.6.4.2</td>
<td></td>
<td>Do SOP zapracovat zákaz přejíždění rozsvícené stop příčky při vstupu na/křížování dráhy, vyjma případů, kdy jsou uplatňovány náhradní postupy, například pro zajištění provozu při technické závadě stop-příček.</td>
<td>Provozovatel letadel</td>
<td>Aplikováno (dále průběžně)</td>
</tr>
<tr>
<td>5.6.4.3</td>
<td></td>
<td>Do SOP zapracovat zákaz křížování kterékoliv dráhy včetně neaktivní dráhy bez výslovného povolení.</td>
<td>Provozovatel letadel</td>
<td>Aplikováno (dále průběžně)</td>
</tr>
<tr>
<td>5.6.4.4</td>
<td></td>
<td>Letová posádka by neměla vstupovat na dráhu, pokud není plně připravena na vzlet. V případě, že letová posádka pořizuje více času na dráze, musí o tom ihned informovat ATC.</td>
<td>Provozovatel letadel</td>
<td>Aplikováno (dále průběžně)</td>
</tr>
<tr>
<td>5.6.4.5</td>
<td></td>
<td>Prosazovat osvědčené postupy v pilotní kabině během pojiždění a konečného přiblížení - začlenit koncept nerašeného prostředí v kabině posádky („Sterile Flight Deck“).</td>
<td>CZALPA, provozovatelé letadel, výrobci letadel</td>
<td>Průběžně</td>
</tr>
<tr>
<td>5.6.4.6</td>
<td></td>
<td>Dbát na dodržování osvědčených postupů při přípravě posádky na pojiždění jak před spuštěním motorů, tak před přistáním.</td>
<td>CZALPA.</td>
<td>Průběžně</td>
</tr>
<tr>
<td>5.6.4.7</td>
<td></td>
<td>Vyvinout a využívat takové prostředky, které by v kokpitu indikovaly přijetí povolení k přistání, ke vstupu na dráhu, ke vzletu, nebo ke křížování dráhy.</td>
<td>Provozovatel letadel, výrobci letadel</td>
<td>Průběžně</td>
</tr>
<tr>
<td>5.6.4.8</td>
<td></td>
<td>Pilotům se doporučuje zapnout přístavací světla při obdržení povolení ke vzletu a mít je zapnutá i během přiblížení a přistání.</td>
<td>Provozovatel letadel</td>
<td>Průběžně</td>
</tr>
<tr>
<td>5.6.4.9</td>
<td></td>
<td>Pilotům se musí dát na vědomí všechny aktuální bezpečnostní informace z letiště.</td>
<td>Provozovatel letiště, provozovatel letadel</td>
<td>Průběžně</td>
</tr>
<tr>
<td>5.6.4.10</td>
<td></td>
<td>Během pojiždění před odletem nebo během přiblížení by piloti neměli přijmout žádost o změnu dráhy, pokud není dostatečný čas na přeprogramování FMS nebo opětovné provedení potřebné přípravy, včetně provedení zkráceného vzletu z křížovatky.</td>
<td>Provozovatel letadel, ANSP</td>
<td>Průběžně</td>
</tr>
<tr>
<td>5.6.4.11</td>
<td></td>
<td>Pokud mají piloti jakékoli pochybnosti o své pozici na letišti, měli by kontaktovat ATC a postupovat dle souvisejících postupů ICAO (PANS-ATM, Doc 4444).</td>
<td>Provozovatel letadel</td>
<td>Průběžně</td>
</tr>
<tr>
<td>5.6.4.12</td>
<td></td>
<td>Pilot by neměl mít při pojiždění délě sklopenou hlavu, aby byla zajištěna jeho nepřetržitá pozornost.</td>
<td>Provozovatel letadel</td>
<td>Průběžně</td>
</tr>
<tr>
<td>5.6.4.13</td>
<td></td>
<td>Vyjasnění od ATC by mělo být vyžádáno vždy, kdy je jakákoli pochybnost při přijímání povolení či pokynů.</td>
<td>Provozovatel letadel</td>
<td>Průběžně</td>
</tr>
<tr>
<td>5.6.4.14</td>
<td>Zkratky, kteří jsou v letovém programu sledování dat (FDM), měly být v zorném poli pilotů v pilotní kabině během pojištění a při převozu na domácím letišti.</td>
<td>Provozovatel letadel</td>
<td>Průběžně</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>5.6.4.15</td>
<td>Pro najetí na dráhu nepoužívat pojezdové drah pro rychlé odbočení (RET) nebo takových pojezdových drah, z nichž je výhled letové posádky na práh dráhy nebo na konečný prostor přibližení omezen.</td>
<td>Provozovatel letadel</td>
<td>Průběžně</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>5.6.4.16</td>
<td>Provozovatelům letadel se doporučuje zapojit se do sdílení bezpečnostních informací, aby usnadnili volnou výměnu relevantních informací o aktuálních a potenciálních bezpečnostních nedostatcích.</td>
<td>Provozovatel letadel</td>
<td>Průběžně</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>5.6.4.17</td>
<td>Provozovatel letadlového parku technickými prostředky pro prevenci vyjetí z dráhy.</td>
<td>Provozovatel letadel</td>
<td>Průběžně</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>5.6.4.18</td>
<td>Provozovatel letadlového parku systémy pro datové spojení (např. ACARS), které umožní letovým posádkám získat aktuální meteorologické informace (D-ATIS), aniž by jeden z pilotů musel opustit aktivní kmítočet.</td>
<td>Provozovatel letadel</td>
<td>Průběžně</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>5.6.4.19</td>
<td>Provozovatel letadlového parku technickými prostředky pro prevenci vyjetí z dráhy.</td>
<td>Provozovatel letadel</td>
<td>Průběžně</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>5.6.4.20</td>
<td>Provozovatel letadlového parku systémy pro datové spojení (např. ACARS), které umožní letovým posádkám získat aktuální meteorologické informace (D-ATIS), aniž by jeden z pilotů musel opustit aktivní kmítočet.</td>
<td>Provozovatel letadel</td>
<td>Průběžně</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>5.6.4.21</td>
<td>Provozovatel letadlového parku technickými prostředky pro prevenci vyjetí z dráhy.</td>
<td>Provozovatel letadel</td>
<td>Průběžně</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>5.6.4.22</td>
<td>Provozovatel letadlového parku technickými prostředky pro prevenci vyjetí z dráhy.</td>
<td>Provozovatel letadel</td>
<td>Průběžně</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>5.6.4.23</td>
<td>Velitel letadlového parku technickými prostředky pro prevenci vyjetí z dráhy.</td>
<td>Provozovatel letadel</td>
<td>Průběžně</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>5.6.4.24</td>
<td>Pokud bude velitel z bezpečnostních důvodů žádat vhodnější dráhu pro vzlet nebo přistání, měly být tyto bezpečnostní důvody sděleny řízení letového provozu.</td>
<td>Provozovatel letadel</td>
<td>Průběžně</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>5.6.4.25</td>
<td>Velitel letadlového parku technickými prostředky pro prevenci vyjetí z dráhy.</td>
<td>Provozovatel letadel</td>
<td>Průběžně</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>5.6.4.26</td>
<td>Provoz s bočním větrem</td>
<td>Provozovatel letadla by měl vydat omezení letadla pro provoz s bočním větrem spolu se specifickými pokyny pro stav dráhy a poryvovou složku.</td>
<td>Provozovatel letadla</td>
<td>Průběžně</td>
</tr>
<tr>
<td>---</td>
<td>---</td>
<td>---</td>
<td>---</td>
<td>---</td>
</tr>
<tr>
<td>5.6.4.27</td>
<td>Provoz s bočním větrem</td>
<td>Provozovatel letadla by měl vydat konkrétní pokyny pro techniky vzletu a přistání s bočním větrem; a/nebo pro podmínky mokré a nebo znečištěné dráhy a správné použití řízení přístrojového kola. Musí být zajištěn vhodný výcvik.</td>
<td>Provozovatel letadla</td>
<td>Průběžně</td>
</tr>
<tr>
<td>5.6.4.28</td>
<td>Vzlet</td>
<td>Provozovatel letadla by měl zajistit, aby jeho standardní provozní postupy (SOP) vyžadovaly po letové posádce provedení nezávislého určení vzletových dat a křížové kontroly výsledků. Provozovatel letadla by měl zajistit, aby jeho standardní provozní postupy zahrnovaly požadavek, aby posádka prováděla křížovou kontrolu tabulky zatížení a centráže a zádání výkonnostních dat do počítače řízení a optimalizace letu (FMC).</td>
<td>Provozovatel letadla</td>
<td>Průběžně</td>
</tr>
<tr>
<td>5.6.4.29</td>
<td>Vzlet</td>
<td>Provozovatel letadla by měl uveřejnit proces rozhodování o přerušení vzletu. Měl by být zajištěn vhodný výcvik.</td>
<td>Provozovatel letadla</td>
<td>Průběžně</td>
</tr>
<tr>
<td>5.6.4.30</td>
<td>Cestovní let</td>
<td>Provozovatel letadla by měl uveřejnit a poskytnout výcvik v uplatnění firemní politiky, aby letové posádky byly schopny za letu posoudit otázky výkonnosti při přistání. Letová posádka musí být informována, zda firemní údaje o délce přistání jsou vztázeny k vzdálenosti bez součinitelů nebo k provozní vzdálenosti. V případě vzdálenosti bez součinitelů by společnost měla poskytnout bezpečnostní rezervy, které by měly být uplatněny za běžných a mimořádných podmínek.</td>
<td>Provozovatel letadla</td>
<td>Průběžně</td>
</tr>
<tr>
<td>5.6.4.31</td>
<td>Přiblížení</td>
<td>Provozovatel letadla musí uveřejnit firemní politiku, postupy a poradenský materiál týkající se rozhodnutí o provedení průletu. V těchto dokumentech by mělo být jasně uvedeno, že tento postup by měl být zahájen pokud existuje více než jeden postup přiblížení, když není zajištěn bezpečný výsledek přistání. Musí být zajištěn vhodný výcvik.</td>
<td>Provozovatel letadla</td>
<td>Ihned</td>
</tr>
<tr>
<td>5.6.4.32</td>
<td>Přiblížení</td>
<td>Při akceptaci dráhy pro přistání by velitel měl uvážit následující činitele: meteorologické podmínky (zejména boční, zadní, vítr), stav dráhy (suchá, vlhká, mokrá nebo stojící voda), nefunkční vybavení a výkon letadla. S výjimkou podmínek, které mohou podporovat využití nepřesného přístrojového přiblížení, pokud existuje více než jeden postup přiblížení, by měl být upřednostněn postup přesného přiblížení.</td>
<td>Provozovatel letadla</td>
<td>Ihned</td>
</tr>
<tr>
<td>5.6.4.33</td>
<td>Přiblížení</td>
<td>Provozovatel letadla musí uvést firemní kritéria pro stabilizované přiblížení ve své provozní příručce. Letová posádka musí provést průlet, pokud její letadlo nesplňuje kritéria stabilizovaného přiblížení ve výšce stabilizace, nebo jakékoliv z kritérií stabilizovaného přiblížení přestane být plněno v době mezi dosažením výšky stabilizace a přistání. Pro oba případy musí být letové posádce poskytnuty firemní poradenské materiály a výcvik.</td>
<td>Provozovatel letadla</td>
<td>Ihned</td>
</tr>
<tr>
<td>5.6.4.34</td>
<td>Příbližení</td>
<td>Provozovatel letadel by měl uveřejnit standardní provozní postupy popisující povinnost neřídícího pilota, kterou je pečlivé sledování letových parametrů během příbližení a přistání. Jakékoli odchylky od firemních kritérií stabilizovaného příbližení by mělo být oznámeno řídícímu pilotovi prostřednictvím standardních volání.</td>
<td>Provozovatel letadel</td>
<td>Ihned</td>
</tr>
<tr>
<td>5.6.4.35</td>
<td>Příbližení</td>
<td>Provozovatel letadel by měl uveřejnit poradenstvím materiál pro použití automatického přístavání ve chvílích, kdy nejsou aplikovány postupy pro podmínky nízké dohlednosti (LVP). Letová posádka, která provádí automatická přístaví v době, kdy nejsou aplikovány LVP, by měla zohlednit stav chráněné oblasti signálu směrového majáku LOC. Letová posádka by měla provést úplný briefing postupů, zejména pro odpojení funkce automatického přístání/automatického dojezdu a provedení manuálního přístání nebo zahájení průletu.</td>
<td>Provozovatel letadel</td>
<td>Průběžně</td>
</tr>
<tr>
<td>5.6.4.36</td>
<td>Přístání</td>
<td>Provozovatel letadel by měl uveřejnit standardní provozní postupy pro dosednutí v odpovídající dotykové zóně a zajistit poskytnutí odpovídajícího výcviku.</td>
<td>Provozovatel letadel</td>
<td>Průběžně</td>
</tr>
<tr>
<td>5.6.4.37</td>
<td>Přístání</td>
<td>Provozovatel letadel by měl uveřejnit odpovídající techniku přístání pro přístání na mokré nebo kontaminované dráze a zajistit poskytnutí vhodného výcviku. Letová posádka by měla být obeznámena s riziky přístání na mokré/kontaminované dráze v kombinaci s bočním větrem.</td>
<td>Provozovatel letadel</td>
<td>Průběžně</td>
</tr>
<tr>
<td>5.6.4.38</td>
<td>Přístání</td>
<td>Provozovatel letadel by měl uveřejnit a poskytnout výcvik týkající se uplatňování firemní politiky pro posouzení výkonu při přístání za letu. Letová posádka musí být informována, zda firemní údaje o délce přístání jsou vztázeny k vzdálenosti bez součinitelového nebo provozní vzdálenosti. V případě vzdálenosti bez součinitelů by společnost měla poskytnout bezpečnostní zálohy, které by měly být uplatněny za běžných a mimořádných podmínek.</td>
<td>Provozovatel letadel</td>
<td>Průběžně</td>
</tr>
<tr>
<td>5.6.4.39</td>
<td>Přístání</td>
<td>Letová posádka by měla, pokud to nezpůsobí problémy s říditelnosti na mokrých/kontaminovaných drahách využít plný zpětný chod, bez ohledu na omezení jeho použití souvisící s omezováním hluku. Důležité je, aby uplatnění všech zpomalovacích zařízení včetně zpětného tahu bylo provedeno bezodkladně po dotyku.</td>
<td>Provozovatel letadel</td>
<td>Ihned</td>
</tr>
<tr>
<td>5.6.4.40</td>
<td>Přístání</td>
<td>Provozovatel letadel by měl uveřejnit standardní provozní postupy týkající se povinností neřídícího pilota pečlivě sledovat aktivaci zastavovacích zařízení při přístání a hlásit jakákoli opomenutí řídícího pilota. Musí být poskytnut vhodný výcvik.</td>
<td>Provozovatel letadel</td>
<td>Průběžně</td>
</tr>
<tr>
<td>5.6.4.41</td>
<td>Přístání</td>
<td>Provozovatel letadel by měl zahrnout do výcvikového programu specifické techniky zvládání tvrdých a odskočených přístání.</td>
<td>Provozovatel letadel</td>
<td>Průběžně</td>
</tr>
<tr>
<td>5.6.4.42</td>
<td>Přístání</td>
<td>V případech, kdy provozovatel přijme dlouhé přístání jako praxi, měla by toto praxe být podrobena posouzení bezpečnostních rizik a zajistit vydání politiky a standardních provozních postupů, které budou nadále doporučeny odpovídajícím letovým výcvikem.</td>
<td>Provozovatel letadel</td>
<td>Průběžně</td>
</tr>
</tbody>
</table>
### 5.6.5 Řízení letového provozu

<table>
<thead>
<tr>
<th>REF</th>
<th>DOPORUČENÍ</th>
<th>VLASTNÍK</th>
<th>DATUM ZAVEDENÍ</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>5.6.5.1</td>
<td>Zavést systém řízení bezpečnosti v souladu s PNK (EU) č. 1035/2011.</td>
<td>ANSP</td>
<td>Průběžně</td>
</tr>
<tr>
<td>5.6.5.2</td>
<td>Zajistit jasně definované postupy, a kde je to možné, využít i vhodnou technologii tak, aby bylo zřejmé, která dráha je obsazená, zablokována nebo nedostupná.</td>
<td>ANSP</td>
<td>Průběžně</td>
</tr>
<tr>
<td>5.6.5.3</td>
<td>Předávat letové povolení pro odlétávající letadla před povolením pojiždění.</td>
<td>ANSP</td>
<td>Průběžně</td>
</tr>
<tr>
<td>5.6.5.4</td>
<td>Pokud se jakékolik letadlo, vozidlo nebo osoba ztratí, nebo je údaj o jejich pozici na pohybové ploše nejistý, ATC musí neprodleně zajistit obnovení povědomí o celé situaci.</td>
<td>ANSP</td>
<td>Průběžně</td>
</tr>
<tr>
<td>5.6.5.5</td>
<td>Pravidelně přezkoumávat provozní využití leteckých návěstidel (např. stop příček) k zajištění robustních postupů k zamezení přítomnosti nepatřičného provozu na dráze.</td>
<td>ANSP</td>
<td>Průběžně</td>
</tr>
<tr>
<td>5.6.5.6</td>
<td>Nepředávat letadlu instrukce ke křižování červeně svítící stop příčky při vstupu na dráhu nebo při jejím křižování, pokud nenastanou nenadálé situace (případy neprovozuschopnosti stop-příček nebo jejich ovládání).</td>
<td>ANSP</td>
<td>Průběžně</td>
</tr>
<tr>
<td>5.6.5.7</td>
<td>Zajistit, aby komunikace byla stručná a srozumitelná.</td>
<td>ANSP</td>
<td>Průběžně</td>
</tr>
<tr>
<td>5.6.5.8</td>
<td>Zajistit, aby postupy ATC obsahovaly výslovné povolení křižovat dráhu (platí i pro neaktivní dráhu).</td>
<td>ANSP</td>
<td>Průběžně</td>
</tr>
<tr>
<td>5.6.5.9</td>
<td>Určit jakýkoli možný bezpečnostní přínos vykonávání prohlídek dráhy v opačném směru, než je směr pohybu na dráze a aplikovat tento postup, pokud se ukáže jako vhodný.</td>
<td>ANSP, provozovatel letiště</td>
<td>Průběžně</td>
</tr>
<tr>
<td>5.6.5.10</td>
<td>V blízkosti dráhy používat označení standardních pojezdových drah tak, aby bylo minimalizováno nebezpečí záměny.</td>
<td>ANSP</td>
<td>Průběžně</td>
</tr>
<tr>
<td>5.6.5.11</td>
<td>Tam kde je to možné vydávat postupné meze povolení pro pojiždění tak, aby byla minimalizována zátěž posádky.</td>
<td>ANSP</td>
<td>Průběžně</td>
</tr>
<tr>
<td>5.6.5.12</td>
<td>Vynout se narušení výhledu z věže a posoudit omezení viditelnosti z věže, které má potenciální dopad na schopnost vidět dráhu a dle potřeby tuto informaci dále šířit. Doporučit vylepšení dle možností a vytvořit vhodné postupy.</td>
<td>ANSP, provozovatel letiště</td>
<td>Průběžně</td>
</tr>
<tr>
<td>5.6.5.13</td>
<td>Zajistit, aby postupy uvedené v tomto dokumentu byly obsaženy ve výcviku řídících ATC.</td>
<td>ANSP</td>
<td>Průběžně</td>
</tr>
<tr>
<td>5.6.5.14</td>
<td>Identifikovat možné nebezpečí postupů ke zvýšení kapacity dráhy v případě jejich individuálního i kombinovaného využití a v případě potřeby vytvořit vhodné strategie pro zmírnění rizika (podmíněné povolení, vícenašobné řazení se před odletem apod.).</td>
<td>ANSP</td>
<td>Průběžně</td>
</tr>
<tr>
<td>5.6.5.15</td>
<td>Nevydávat letové povolení pro vstup na dráhu, pokud není reálný předpoklad, že letadlo odstartuje do 90 sekund od okamžiku, kdy se normálně předpokládá vzlet.</td>
<td>ANSP</td>
<td>Ihned</td>
</tr>
<tr>
<td>5.6.5.16</td>
<td>Při multiple line-up nepoužívat TWY, která je k dráze pod ostrým úhlem tak, že zabraňuje posádce výhled na THR RWY.</td>
<td>ANSP</td>
<td>Ihned</td>
</tr>
</tbody>
</table>
5.6.5.17 Při plánování změny dráhy pro vzlety nebo přistání vzít v úvahu čas, který pilot potřebuje pro opětovnou přípravu. ANSP, provozovatel letiště Ihned

5.6.5.18 V maximální možné míře by řídící letového provozu měli mít vždy v danou hlavu, aby mohli nepřetržitě sledovat provoz na letišti. ANSP Ihned

5.6.5.19 Zajistit, aby výcvikové materiály a briefingy pro personál řízení letového provozu zdůrazňovaly důležitost stabilizovaných příbližení a dodržování postupů konečného příbližení. ANSP Průběžně

5.6.5.20 Při přiřazování dráhy nebo změně přiřazení dráhy pro příletující nebo odletojící provoz zohlednit čas, který bude letová posádka potřebovat na přípravu/opakování předletového rozboru. ANSP Ihned

5.6.5.21 Revidovat dostupná data (hlášení o událostech, data o obletech/nezdařených příbližení atd.) s cílem identifikovat podílející se činitele a vhodná zmírňující opatření, jako jsou například zlepšení návrhu vzdušného prostoru a postupů, a vyhodnocovat výcvik a postupy řídících letového provozu. ANSP Průběžně

5.6.5.22 Revidovat procesy zahrnující poskytování "nezbytných" informací s vlivem na bezpečnost, jako jsou stav počasí, větru a dráhy (např. je-li "mokrá" nebo kontaminovaná):
1. aby bylo zajištěno konzistentní, včasné a přesné vysílání leštěních informací;
2. aby byla zajištěna integrita příjímacího systému propojení informací s dopadem na bezpečnost na poskytovatele (např. Meteorologické služby/poskytovatele leštění) do ATC/AISP a dále letové posádce;
3. zvažit dle vhodnosti pořízení D-ATIS;
4. zajistit poskytnutí výcviku v použití ATIS/D-ATIS příslušnému provoznímu personálu (ANSP/AISP). ANSP, poskytovatel LIS, provozovatel letiště, provozovatel letadel Průběžně

5.6.5.23 Zajistit, aby velitelé letadel/letové posádky byli vhodnými prostředky informováni o použitelné délce rozjezdu (TORA) nebo použitelné délce přistání (LDA), pokud se liší od vyhlášených dat. ANSP, provozovatel letiště, provozovatel letadel, poskytovatel LIS Ihned

5.6.5.24 Zapojit se do sítí pro sdílení bezpečnostních informací, aby usnadnili volnou výměnu relevantních informací o aktuálních a potenciálních bezpečnostních nedostatcích. ANSP, provozovatel letiště Ihned

5.6.6 Zpracování hlášených událostí a jejich analýza

<table>
<thead>
<tr>
<th>REF</th>
<th>OPATŘENÍ</th>
<th>VLASTNÍK</th>
<th>DATUM ZAVEDENÍ</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>5.6.6.1</td>
<td>Podporovat a zpracovávat hlášené události v souladu s mezinárodním harmonizačním programem ADREP 2000 a v souladu s příslušnými regulárními požadavky.</td>
<td>ÚZPLN</td>
<td>Aplikováno (dále průběžně)</td>
</tr>
<tr>
<td>5.6.6.2</td>
<td>Šifrováno anonymizované informace o aktuálních narušených dráhy ke zvýšení povědomí o příčinách a přispívajících faktorech, za účelem lepšího využití a šíření poznatků.</td>
<td>Provozovatel letiště, provozovatel letadel, ANSP, ÚZPLN</td>
<td>Průběžně</td>
</tr>
</tbody>
</table>
### 5.6.7 Působnost regulátoru

<table>
<thead>
<tr>
<th>REF</th>
<th>OPATŘENÍ</th>
<th>VLASTÍK</th>
<th>DATUM ZAVEDENÍ</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>5.6.7.1</td>
<td>Zajistit, aby celá infrastruktura, procesy a postupy týkajících se provozu na dráze byly v souladu s předpisy EASA/ICAO.</td>
<td>ÚCL</td>
<td>Průběžně</td>
</tr>
<tr>
<td>5.6.7.2</td>
<td>Zajistit, aby veškerá dokumentace týkající se bezpečnosti provozu systémů (nových a modifikovaných) byla zpracována v souladu s pravidly a regulatorními požadavky SMS.</td>
<td>ÚCL</td>
<td>Průběžně</td>
</tr>
<tr>
<td>5.6.7.3</td>
<td>Zajistit, aby dokumentace k zajištění bezpečnosti provozních systémů (nových a modifikovaných) demonstrovala vytvoření předpisovým požadavkům a požadavkům systému pro řízení bezpečnosti.</td>
<td>ÚCL</td>
<td>Průběžně</td>
</tr>
<tr>
<td>5.6.7.4</td>
<td>Zaměřit inspekce na oblast dráhové bezpečnosti.</td>
<td>ÚCL</td>
<td>Aplikováno (dále průběžně)</td>
</tr>
<tr>
<td>5.6.7.5</td>
<td>Vydát Osvědčení způsobilosti letišť podle ustanovení zákona č.49/1997 Sb., leteckého předpisu L 14 Letiště a NK (EU) č. 139/2014.</td>
<td>ÚCL</td>
<td>Aplikováno (Dle NK EU 139/2014 do 31.12.2016)</td>
</tr>
<tr>
<td>5.6.7.6</td>
<td>Zajistit, aby provozovatelé letišť a ANSP pravidelně přezkoumávali provozní využití pozemních návěstidel (např. stop příček) k zajištění bezpečných postupů k zamezení přítomnosti neoprávněného provozu na dráze.</td>
<td>ÚCL, provozovatel letišť, provozovatel letadel, ANSP</td>
<td>Průběžně</td>
</tr>
<tr>
<td>5.6.7.7</td>
<td>Zajistit, aby obsah výcvikových materiálů pro piloty, řídící letového provozu a řidiče pracující na pohybové ploše zahrnoval také prostředky a postupy k zamezení narušení dráhy a pro související informování.</td>
<td>ÚCL, provozovatel letišť, provozovatel letadel, ANSP</td>
<td>Průběžně</td>
</tr>
<tr>
<td>5.6.7.8</td>
<td>Pravidla k omezení hluku by neměla zvyšovat (naopak by dle možností měla snižovat) riziko narušení dráhy. Pravidla k omezení hluku, která mají nepříznivý vliv na riziko narušení dráhy, by měla projít vyhodnocením rizika. Poznámka: Jednotlivé prvky pro snížení hluku, které mohou ovlivnit narušení či vyjetí z dráhy (kromě jiných): návrh letiště a okolí založený na otázce hluku; preference dráhy vzhledem k hluku nebo provozní režim dráhy volený dle hluku; časové založené využití několika drah pro rozložení hlukové zátěže; dočasné uzavírání specifické dráhy vzhledem k hluku; uzavírání dráhy vzhledem k hluku vyžadující dodatečné pojíždění zpět po dráhy; křížení dráhy nebo jiné zbytečné riziko.</td>
<td>MD</td>
<td>Průběžně</td>
</tr>
<tr>
<td>5.6.7.9</td>
<td>Zajistit příměřené vyhodnocení rizika jako základu pro procedurální a/nebo infrastrukturní změny na pohybové ploše.</td>
<td>ÚCL</td>
<td>Průběžně</td>
</tr>
<tr>
<td>5.6.7.10</td>
<td>Ověřit, že veškerá infrastruktura, procesy a postupy související s provozem na dráze jsou v souladu s ustanoveními EASA/ICAO.</td>
<td>ÚCL, provozovatel letišť, provozovatel letadel, ANSP</td>
<td>Ihned</td>
</tr>
<tr>
<td>5.6.7.11</td>
<td>Zaměřit se ve svých dozorových činnostech na bezpečnost na dráž, např. na prevenci rizik vyjetí z dráhy.</td>
<td>ÚCL</td>
<td>Průběžně</td>
</tr>
<tr>
<td>5.6.7.12</td>
<td>Zajistit, aby bylo riziko vyjetí z dráhy zahrnuto do státního programu bezpečnosti.</td>
<td>MD</td>
<td>Průběžně</td>
</tr>
</tbody>
</table>

---

3 Termín je určen pro stávající letiště.
5.6.8.1 Vydávat pilotovi v reálném čase významné informace o letečtví, které mohou ovlivnit provoz na, nebo v blízkosti dráhy.

ÚZPLN, ÚCL, poskytovatel letecké informační služby, ANSP, provozovatel letiště

Průběžně

5.6.8.2 Prověřit, že sběr, zajištění a rozšíření obsahu leteckých informací jsou v souladu s pravidly ICAO.

Poskytovatel letecké informační služby, výrobců

Průběžně

5.6.8.3 Vytvářet databází leteckých informací a leteckých map (zahrnující letecké provozovatele) musí sladit proces s AIS se zajištěním věrohodnosti, včasnosti, dispozice a integrity dat.

Poskytovatel letecké informační služby, provozovatel letiště, provozovatel letadel

Průběžně

5.6.8.4 Ergonomie leteckých map a související dokumentace by měla být zvýšena ke zlepšení jejich čitelnosti a použitelnosti.

Poskytovatel letecké informační služby, ANSP, provozovatel letiště, provozovatel letadel

Průběžně
### Technologie

<table>
<thead>
<tr>
<th>REF</th>
<th>OPATŘENÍ</th>
<th>VLASTNÍK</th>
<th>DATUM ZAVEDENÍ</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>5.6.9.1</td>
<td>Vylepšit povědomí o situaci využitím technologií umožňujících personálu na pohybové ploše ověřit si svou pozici vzhledem k dráze pomocí např. GPS s odpovídajícím, pohyblivým plánům letišť, vizuálních prostředků, značek apod.</td>
<td>Provozovatel letišť, provozovatel letadel, ANSP</td>
<td>Průběžně</td>
</tr>
<tr>
<td>5.6.9.1</td>
<td>Podporovat integrační bezpečnostní sítě za účelem okamžitých a současných výstrah o blízkosti drah a provozu pro piloty, řídící letového provozu a řidiče vozidel na pohybové ploše.</td>
<td>EUROCONTROL, SESAR</td>
<td>Průběžně</td>
</tr>
</tbody>
</table>

### Výrobci letadel

<table>
<thead>
<tr>
<th>REF</th>
<th>OPATŘENÍ</th>
<th>VLASTNÍK</th>
<th>DATUM ZAVEDENÍ</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>5.6.10.1</td>
<td>Výrobci letadel by měli uvádět informace o výkonu při vzletu a přistání s využitím podobné (společné a sdílené) terminologie a dle sjednaných standardů.</td>
<td>Výrobce letadel</td>
<td>Průběžně</td>
</tr>
<tr>
<td>5.6.10.2</td>
<td>Výcvikový materiál uveřejňovaný výrobci letadel by měl zdůrazňovat nutnost co nejlepšího využití dostupné délky dráhy v případě, že je její stav nejistý nebo je dráha mokrá či znečištěná, prostřednictvím uplatnění všech prostředků pro brzdění včetně využití zpětného tahu až do úplného zastavení.</td>
<td>Výrobce letadel</td>
<td>Průběžně</td>
</tr>
<tr>
<td>5.6.10.3</td>
<td>Palubní systémy sledování výkonu a poskytování výstrahy, které pomohou letecké posádce při rozhodnutí o přístání/průletu přiblížení a které poskytují výstrahu v případě potřeby větší decelerace síly, by měly být k dispozici v co nejblížší míře.</td>
<td>Výrobce letadel</td>
<td>Průběžně</td>
</tr>
<tr>
<td>5.6.10.4</td>
<td>Palubní systémy sledování výkonu a poskytování výstrahy, které pomohou letecké posádce při rozhodnutí o přístání/průletu přiblížení a které poskytují výstrahu v případě potřeby větší decelerace síly, by měly být k dispozici v co nejblížší míře.</td>
<td>Výrobce letadel</td>
<td>Průběžně</td>
</tr>
<tr>
<td>5.6.10.5</td>
<td>Palubní systémy sledování výkonu a poskytování výstrahy, které pomohou letecké posádce při rozhodnutí o přístání/průletu přiblížení a které poskytují výstrahu v případě potřeby větší decelerace síly, by měly být k dispozici v co nejblížší míře.</td>
<td>Výrobce letadel</td>
<td>Průběžně</td>
</tr>
</tbody>
</table>
### 5.6.11 Provoz letiště ve smíšeném provozu – civilní/vojenské

<table>
<thead>
<tr>
<th>REF</th>
<th>OPATŘENÍ</th>
<th>VLASTNÍK</th>
<th>DATUM ZAVEDENÍ</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>5.6.11.1</td>
<td>V případě přítomnosti více než jednoho provozovatele letiště ve smíšeném vojenském/civilním režimu by měl být identifikován vedoucí provozovatel k zajištění harmonizované a konzistentní implementace doporučení pro prevenci narušení dráhy.</td>
<td>OVL SDK MO, ÚCL, Vlastníci/provozovatel letiště, poskytovatel letových provozních služeb, LRST</td>
<td>Průběžně</td>
</tr>
<tr>
<td>5.6.11.2</td>
<td>Nové investiční a rekonstrukční práce na pohybově ploše plánovat, koordinovat a podrobit bezpečnostnímu vyhodnocení mezi civilními a vojenskými útvary s konzultováním LRST.</td>
<td>Vlastníci/provozovatel letiště, poskytovatel letových provozních služeb, LRST, OVL SDK MO, ÚCL</td>
<td>Průběžně</td>
</tr>
<tr>
<td>5.6.11.3</td>
<td>Rozdíly v implementaci civilních a vojenských postupů, které mohou ovlivnit bezpečnost provozu, by měly být uveřejněny v souladu s Leteckým předpisem L 15 - Letecká informační služba.</td>
<td>Poskytovatel letecké informační služby, ANSP, provozovatel letiště, OVL SDK MO, ÚCL</td>
<td>Průběžně</td>
</tr>
<tr>
<td>5.6.11.4</td>
<td>Koordinovat civilní a vojenské inspekční/auditní činnosti a související bezpečnostní doporučení s civilním a vojenským státním orgánem.</td>
<td>OVL SDK MO, ÚCL</td>
<td>Průběžně</td>
</tr>
<tr>
<td>5.6.11.5</td>
<td>Dle možností by mělo být zavedeno včasné plánování a koordinace provozu letiště mezi civilním a vojenským úsekcem.</td>
<td>Provozovatel letiště</td>
<td>Průběžně</td>
</tr>
<tr>
<td>5.6.11.6</td>
<td>Během civilního provozu na letišti se sdruženým provozem musí být využívána standardní ICAO frazeologie.</td>
<td>ANSP, povozovatel letadel</td>
<td>Průběžně</td>
</tr>
<tr>
<td>5.6.11.7</td>
<td>Postupy k použití VHF nebo sdružených UHF/VHF komunikačních kmitočtů souvisejících s provozem dráhy musí být, kdykoli je to možné, ustanoveny jednotně pro civilní i vojenskou část. Cílem je udržet požadovanou úroveň povědomí o situaci mezi piloty, řidiči vozidel na pohybové ploše a řídícími letového provozu.</td>
<td>ANSP, provozovatel letiště</td>
<td>Průběžně</td>
</tr>
<tr>
<td>5.6.11.8</td>
<td>Kdykoli je na pohybové ploše utvořena formace vojenských letadel, musí s ní být zacházeno jako s jedním celkem.</td>
<td>ANSP, provozovatel letadel</td>
<td>Průběžně</td>
</tr>
<tr>
<td>5.6.11.9</td>
<td>Podmíněná povolení nesmí být použita pro civilní provoz během leteckého provozu vojenské formace.</td>
<td>ANSP</td>
<td>Průběžně</td>
</tr>
</tbody>
</table>
5.6.11.10 | Standardní letištní značení, návěstidla a značení dle standardů EASA/ICAO musí být použita kdykoliv je pohybová plocha sloužící civilním i vojenským účelům. | Provozovatelé letišť | Průběžně
---|---|---|---
5.6.11.11 | Vojenská letadla, kdykoliv je to možné, musí být označena světy v souladu s Leteckým předpisem L 2. Dodatečné postupy musí být v případě potřeby zavedeny k udržení požadované úrovni ověření o situaci na letišti se sdruženým provozem. | Provozovatel letadel | Průběžně
5.6.11.12 | Zajistit, že vojenští piloti a řidiči vozidel na pohybové ploše, kteří jsou nasazeni na civilní letišti, jsou kompetentní k provozu v rámci požadavků EASA/ICAO a místních postupů. | OVL SDK MO, ÚCL. | Průběžně

5.6.12 EASA (informativně)

<table>
<thead>
<tr>
<th>REF</th>
<th>OPATŘENÍ</th>
<th>VLASTNÍK</th>
<th>DATUM ZAVEDENÍ</th>
</tr>
</thead>
</table>
| 5.6.12.1 | Ustanovit a zavést jednu konzistentní metodu posouzení a hlášení stavu kontaminovaného povrchu dráhy provozovatelem letišť pro použití provozovatelů letadel. Zajistit vazbu tohoto hlášení na výkon letadel vyhlášený výrobci letadel. | EASA | Průběžně
| 5.6.12.2 | Ustanovit a zavést jednu konzistentní metodu výpočtu mezi bočního větru pro použití výrobci a provozovateli letadel. | EASA | Průběžně
| 5.6.12.3 | Doporučuje se, aby provozovatelé letadel vždy před přistáním prováděli letové posouzení přistávacího výkonu. Poznámka: Na tyto výsledky uplatnit odpovídající rezervy. | EASA | Průběžně
| 5.6.12.4 | Ustanovit harmonizovaná kritéria pro schvalování elektronických letových informačních zařízení. Kritéria by měla být používána výrobci letadel a poskytovateli letových informačních zařízení. | EASA | Průběžně
| 5.6.12.5 | Zajistit, aby standardní provozní postupy zohledňovaly příslušné položky pro prevenci vyjetí z dráhy, například plné využití brzd a použití aerodynamického brzdění. | EASA | Průběžně
| 5.6.12.6 | Zajistit, aby osnovy výcviku pro letové posádky a další provozní personál pracující v sektoru přistávání nebo v blízkosti dráhy plné zohledňovala riziko vyjetí z dráhy. | EASA | Průběžně
| 5.6.12.7 | Pravidla pro omezování hluku by neměla zvýšit, a kdykoliv je to možné, by měla přispívat, ke snížení rizika vyjetí z dráhy. Pravidla pro omezování hluku, která by mohla neprůzřevně ovlivnit riziko vyjetí z dráhy, by měla projít posouzením rizik. | EASA | Ihned
| 5.6.12.8 | Identifikovat a zvýšit povědomí o podílejících se činitelích a příčinách rizika vyjetí z dráhy, které by mohly být použity jako ukazatele pro sledování rizika vyjetí z dráhy. | EASA | Průběžně
| 5.6.12.9 | Zajistit, aby státy prosazovaly zřízení sítí pro sdílení bezpečnostních informací mezi všemi uživateli leteckého systému a usnadňovaly volnou výměnu informací o aktuálních a potenciálních bezpečnostních nedostatcích. | EASA | Průběžně
5.6.13 Budoucí koncepce (informativně)

<table>
<thead>
<tr>
<th>REF</th>
<th>DOPORUČENÍ</th>
<th>VLASTNÍK</th>
<th>DATUM ZAVEDENÍ</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>5.6.13.1</td>
<td>Informace o vývoji nových technologií, které mohou být přínosem pro bezpečnost na dráze, musí být šifreny jako část všeobecné kampaně k uvědomění problematiky bezpečnosti na dráze.</td>
<td>EUROCONTROL, SESAR</td>
<td>Průběžně</td>
</tr>
<tr>
<td>5.6.13.2</td>
<td>Identifikovat poradní materiál ICAO, který může být povýšen na úroveň standardů a doporučených postupů ICAO a přezkoumat další materiály související s problematikou prevence RI.</td>
<td>EUROCONTROL RSWG</td>
<td>Průběžně</td>
</tr>
<tr>
<td>5.6.13.3</td>
<td>Pravidelně přezkoumat údaje o příčinách narušení dráhy a přispívajících faktorech.</td>
<td>EUROCONTROL</td>
<td>Průběžně</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Vyhodnocení tohoto programu se musí provádět v jednotlivých LRST každý rok v lednu a navíc kdykoliv, kdy to aktuální situace na daném letišti bude vyžadovat.

6. Praktické informace

Doporučujeme se seznámit s materiály, které jsou vydávány níže uvedenými subjekty:

- European Aviation Safety Agency (EASA)
- EUROCONTROL Agency
- EUROCONTROL Safety Regulation Commission
- Group of Aerodrome Safety Regulators (GASR)
- Letecké společnosti
- Poskytovatele služby řízení letového provozu
- International Air Transport Association (IATA)
- International Federation of Air Traffic Controllers’ Associations (IFACTA)
- International Federation of Air Line Pilots’ Associations (IFALPA)
- International Council of Aircraft Owner and Pilot Associations (IAOPA)
- International Civil Aviation Organization (ICAO)

Problematikou Runway Safety se zabývá Runway Safety Office at Eurocontrol:
EUROCONTROL HQ, Rue de la Fusée 96 B-1130 Brussels Belgium
Telefon: +32 2 729 3789
E-mail: runway.safety@eurocontrol.int
V České republice se s případnými dotazy z oblasti Runway Safety obracejte na ÚCL:
Úřad pro civilní letectví
Letiště Ruzyně 160 08 Praha 6

7. Materiály k seznámení

Runway incursion:
1. ICAO: Annex 2, Rules of the Air, (národní letecký předpis L 2);
2. ICAO: Annex 10, Aeronautical Telecommunications, (národní letecký předpis L 10)
3. ICAO: Annex 11, Air Traffic Services (národní letecký předpis L 11);
4. ICAO: Annex 14, Aerodromes (národní předpis L 14);
5. ICAO: Doc. 4444 – “Procedures for Air Navigation Services – Air Traffic Management” (národní předpis L 4444);
6. ICAO: Doc. 9870 – Manual for Preventing Runway Incursions;
8. Materiály EUROCONTROL: Seminar Local Runway Safety Teams (www.eurocontrol.int);
9. ICAO Runway Safety Toolkit (kopie CD ROM k dispozici na ÚCL);

Runway excursion:
1. Aerodromes Council International (ACI) www.airports.org;
2. Airbus: Flight Crew Training Manual (FCTM);
4. (FCOM) Airbus: Getting to grips with aircraft performance;
5. Airbus: Flight Operations Briefing Notes: Flying Stabilised Approaches;
7. Landing Air Services Australia www.airservicesaustralia.com;
9. BOEING Flight Crew Training Manual (FCTM);
10. EUROCONTROL: A study of runway excursion from a European Perspective;
15. Flight Safety Foundation: ALAR tool kit;
16. ICAO Annex 3 Meteorological Services for International Air Navigation;
17. ICAO Annex 6 Operation of Aircraft;
18. ICAO Annex 11 Air Traffic Services;
19. ICAO Annex 13 Aircraft Accident and Incident Investigation;
20. ICAO Annex 14 Aerodromes;
21. ICAO Annex 15 Aeronautical Information Services;
22. ICAO Doc. 4444 PANS ATM;
23. ICAO Doc 7030, EUR SUPPs;
24. ICAO DOC 8126, Aeronautical Information Services Manual;
25. ICAO Doc. 9157 Aerodrome Design Manual;
26. ICAO Doc 9432, Manual of Radiotelephony;
27. ICAO European Interim Guidance Material on Management of ILS Localizer Critical and Sensitive Areas;
28. IFALPA / BOEING: Briefing leaflet: Certified versus advisory landing data on Boeing aircraft;
29. International Air Transport Association (IATA) www.iata.org;
30. International Federation of Airline Pilots’ Associations (IFALPA) www.ifalpa.org;
31. IATA: Runway Excursion Case Studies;
32. Threat and Error Management Framework JAR/EASA Flight Crew Licensing;
33. Joint Industry/FAA Takeoff Safety Training Aid;
34. Transportation Safety Board of Canada: Runway Overrun and Fire Toronto 2005;
35. United Kingdom Safety Regulation Group http://www.caa.co.uk.