

HLAVA 1 – VŠEOBECNĚ

Úvodní poznámka:

Předpis L 14 obsahuje ustanovení upravující požadované fyzické vlastnosti a překážkové plochy letišť, vybavení a popis technických služeb, které jsou na letišti obvykle zajišťovány. Zahrnuje také požadavky na překážky umístěné vně těchto překážkových ploch. Účelem těchto ustanovení není usměrňovat ani omezovat provoz letadel.

Ustanovení týkající se jednotlivých vybavení, detailně popsaných v Předpisu L 14, byla ve velké míře vztažena ke kódovému systému popsanému v této Hlavě a určenému typu RWY, pro kterou mají být podle definic zajištěna. To nejen zjednodušuje srozumitelnost Předpisu L 14, ale ve většině případů, pokud jsou ustanovení dodržována, zajišťuje efektivní provoz letišť.

Předpis L 14 stanoví minimální provozní parametry letišť odpovídající vlastnostem letadel v současné době provozovaných, nebo vlastnostem letadel plánovaných k uvedení do provozu. V souladu s tím nejsou vzata v úvahu žádná dodatečná opatření, která mohou být považována za vhodná pro letadla s většími nároky. Tyto záležitosti jsou ponechány k posouzení a uvážení pro každé jednotlivé letiště, a pokud je to nutné, příslušným orgánům. Ustanovení týkající se odbavení letadel s většími nároky na stávajících letištích jsou uvedeny v dokumentu PANS-AERODROMES (Doc 9981). Informace o některých možných vlivech budoucích letadel na tato ustanovení jsou uvedena v dokumentu ICAO Aerodrome Design Manual, Part 2.

Ustanovení týkající se RWY pro přesné přiblížení II. a III. kategorie jsou použitelná pouze pro RWY určené k používání letouny, odpovídajícími kódovému číslu 3 a 4.

Předpis L 14 neobsahuje ustanovení týkající se plánování letišť (jako vzdálenosti sousedních letišť nebo kapacita jednotlivých letišť), dopad na životní prostředí nebo ekonomických a jiných netechnických činitelů, které je třeba zvážit při rozvoji letiště. Informace k této problematice obsahuje Airport Planning Manual, Part 1. Pokyny týkající se otázky životního prostředí při vývoji a provozu letiště jsou uvedeny v dokumentu ICAO Airport Planning Manual (Doc 9184), Part 2.

Ochrana letectví je integrální součástí plánování a provozu letišť. Předpis L 14 obsahuje některá ustanovení, jejichž cílem je zvýšení úrovně ochrany na letištích. Ustanovení o dalším vybavení, která se týkají ochrany letectví, jsou uvedena v Předpisu L 17 a detailní instrukce o této problematice obsahuje ICAO Security Manual.

1.1 Definice

Výrazy, použité v Předpisu L 14, mají následující význam:

Autonomní výstražný systém narušení dráhy (Autonomous runway incursion warning system (ARIWS))

Systém, který umožňuje autonomní detekci potenciálního narušení nebo obsazení aktivní dráhy a přímé varování letové posádky nebo řidiče mobilního prostředku.

Bezpřekážkový prostor (Obstacle free zone (OFZ))

Prostor nad vnitřní přibližovací plochou, vnitřními přechodovými plochami a plochou nezdařeného přiblížení a tou částí pásu RWY, která je ohraničena těmito plochami, do něhož nezasahuje žádná pevná překážka, kromě překážek křehkých o nízké hmotnosti, nutných pro účely letecké navigace.

Cizí předmět (Foreign Object Debris (FOD))

Předmět na pohybové ploše, který nemá žádnou provozní nebo leteckou funkci a který se může stát nebezpečím pro provoz letadel.

Data údaj (Datum)

Veličina nebo soubor veličin, které mohou sloužit jako základ pro výpočet dalších veličin (ISO 19104*).

Data popisující letiště (Aerodrome mapping data (AMD))

Data shromážděná za účelem sestavení informací popisujících letiště.

Poznámka: Data popisující letiště jsou shromažďována za účelem vylepšení situačního povědomí uživatelů, provozu pozemní navigace, výcviku, mapování a plánování.

Databáze letištních dat (AMDB) (Aerodrome Mapping Database (AMDB))

Soubor dat popisujících letiště organizovaný a uspořádaný jako strukturovaná datová sada.

Deklinace zařízení (Station declination)

Odchylka mezi nultým stupněm radiálu VOR a zeměpisným severem, určeným v okamžiku kalibrace stanice VOR.

Doba přepnutí (návěstidla) (Switch-over time (light))

Doba potřebná pro přepnutí energetického zdroje návěstidla, během které poklesne svítivost v daném směru pod 50 procent a znovu vzroste nad 50 procent, přičemž návěstidlo je nastaveno na intenzitu nejméně 25 procent světelného výkonu.

* ISO Standard 19104, Geographic information - Terminology

Doba působení (Holdover time)

Odhadovaná doba, po kterou protínámrazová kapalina zabráni vytvoření námrazy nebo ledu nebo akumulaci sněhu na ošetřených plochách letounu.

Dojezdová dráha (Stopway)

Vymezená pravoúhlá plocha na zemi navazující na konec použitelné délky rozjezdu upravená tak, aby na ní mohlo letadlo zastavit při přerušeném vzletu.

Dotyková zóna (Touchdown zone)

Část RWY za jejím prahem, na níž je předpokládán první dotyk přistávajícího letounu.

Dráha/RWY (Runway)

Vymezená pravoúhlá plocha na pozemním letišti upravená pro přistání a vzlety letadel.

Dráha pro vzlet (Take-off runway)

RWY určená pouze pro vzlety.

Dráhová dohlednost (Runway visual range (RVR))

Vzdálenost, na kterou může pilot letadla nacházejícího se na ose RWY vidět denní dráhové značení nebo návěstidla ohraničující RWY nebo vyznačující její osu.

Dráhová ochranná návěstidla (Runway guard lights)

Světelná soustava určená k varování pilotů nebo řidičů mobilních prostředků před vjezdem na RWY v provozu.

Dráhový pás/Pás RWY (Runway strip)

Vymezená plocha včetně RWY a dojezdové dráhy, pokud je zřízena, určená

- ke snížení nebezpečí poškození letadla v případě jeho vyjetí z RWY a
- k zajištění bezpečnosti letadla letícího nad pásem RWY při vzletu nebo přistání.

Efektivní svítivost (Effective intensity)

Efektivní svítivost zábleskového návěstidla je rovna svítivosti návěstidla vydávajícího stálé světlé téže barvy a navozujícího týž vizuální vjem při stejných podmínkách pozorování.

Elipsoidická/Geodetická výška (Elipsoid/Geodetic height)

Výška vztažená k referenčnímu elipsoidu, měřená podél vnější normály procházející daným bodem.

Geodetický údaj (Geodetic datum)

Nejmenší soubor parametrů umožňující transformaci místního referenčního systému do světového referenčního systému.

Geoid (Geoid)

Ekvipotenciální plocha gravitačního pole Země, která je shodná s nenarušenou střední hladinou moře (MSL) procházející spojitě kontinenty.

Poznámka: Geoid má nepravidelný tvar, protože lokální gravitační odchylky (přiliv, vítr, slanost, proud, apod.) a směr gravitace jsou kolmé ke geoidu v každém bodě.

Gregoriánský kalendář (Gregorian calendar)

Všeobecně používaný kalendář; který byl poprvé zaveden v roce 1582 za účelem definovat rok, který více odpovídá tropickému roku než Juliánský kalendář (ČSN ISO 19108**).

Poznámka: V gregoriánském kalendáři má běžný rok 365 dní a přestupný 366 dní rozdělených do dvanácti po sobě jdoucích měsíců.

Heliport (Heliport)

Letiště nebo vymezená plocha na konstrukci určená zcela nebo zčásti pro přilety, odlety a pozemní pohyby vrtulníků.

Hlavní dráha/Hlavní RWY (Primary runway)

Dráha(y) (RWY) používaná(é) oproti ostatním drahám (RWY) přednostně, kdykoliv to podmínky dovolí.

Hlášení stavu dráhy (Runway condition report (RCR))

Komplexní standardizované hlášení týkající se stavu povrchu dráhy a jeho vlivu na výkonnost letadel při přistání a vzletu.

Hustota provozu na letišti (Aerodrome Traffic density)

- Malá.* Když počet pohybů letadel v typické špičkové hodině není větší než 15 na jedné RWY nebo obvykle menší než 20 na celém letišti.
- Střední.* Když počet pohybů letadel v typické špičkové hodině se pohybuje mezi 16 až 25 na jedné RWY nebo obvykle mezi 20 až 35 na celém letišti.
- Vysoká.* Když počet pohybů letadel v typické špičkové hodině je větší než 25 na jedné RWY nebo obvykle více než 35 na celém letišti.

Poznámka 1: Počet pohybů v typické špičkové hodině je aritmetický průměr počtu pohybů ve špičkových hodinách jednotlivých dnů v roce.

Poznámka 2: Za pohyb se počítá jeden vzlet nebo přistání.

Integrita dat (stupeň zabezpečení) (Data integrity (assurance level))

Stupeň zabezpečení proti ztrátě nebo pozměnění leteckých dat nebo jejich hodnoty od jejich vzniku nebo schválené změny.

Jakost dat (Data quality)

Stupeň nebo úroveň jistoty, že poskytovaná data splňují požadavky uživatele vyjádřené přesností, rozlišením a integritou (nebo rovnocenným stupněm zabezpečení), sledovatelností, včasností, úplností a formátem.

Jmenovitá délka dráhy vzletu letounu (Aeroplane reference field length)

Minimální délka nutná pro vzlet při maximální vzletové hmotnosti letounu na úrovni moře, při standardních atmosférických podmínkách, bezvětří a nulovém sklonu RWY, podle příslušné letové příručky letounu předepsané ÚCL či leteckým úřadem jiného státu vydávajícím osvědčení nebo odpovídající údajům uváděným výrobcem letounu. Touto délkou je

** ČSN ISO 19108, *Geografická informace – Časové schéma*

vyvážená délka vzletu, pokud přichází v úvahu, nebo délka vzletu v ostatních případech.

Poznámka: V Dodatku A, bod 2 jsou uvedeny informace o pojetí vyvážené délky vzletu a dokument ICAO Airworthiness Manual (Doc 9760) obsahuje detailní návod týkající se délky vzletu.

Kalendář (Calendar)

Samostatný časový referenční systém, který slouží jako základ pro stanovení časového okamžiku s přesností na jeden den (ČSN ISO 19108**)

Klasifikace integrity (letecká data) (Integrity classification (aeronautical data))

Klasifikace založená na možném riziku vyplývajícím z použití poškozených dat. Letecká data se klasifikují jako:

- běžná data: existuje velmi malá pravděpodobnost, že při použití poškozených běžných dat dojde k vážnému ohrožení bezpečnosti letu či přistání letadla s možností katastrofy;
- význačná data: existuje malá pravděpodobnost, že při použití poškozených význačných dat dojde k vážnému ohrožení bezpečnosti letu či přistání letadla s možností katastrofy; a
- kritická data: existuje vysoká pravděpodobnost, že při použití poškozených kritických dat dojde k vážnému ohrožení bezpečnosti letu či přistání letadla s možností katastrofy;

Klasifikační hodnocení letadla (Aircraft classification rating (ACR))

Číslo vyjadřující poměrný účinek letadla na vozovku pro určitou standardní kategorii únosnosti podloží.

Klasifikační hodnocení vozovky (Pavement classification rating (PCR))

Číslo vyjadřující únosnost vozovky.

Kód stavu dráhy (Runway condition code (RWYCC))

Číslo popisující stav povrchu dráhy, který se používá pro hlášení stavu dráhy.

Poznámka: Účelem kódu stavu dráhy je umožnit letové posádce výpočet provozní výkonnosti letounu. Postupy týkající se určení kódu stavu dráhy jsou popsány v dokumentu PANS-Aerodromes (Doc 9981).

Komunikace (Road)

Trasa zřízená na pohybové ploše určená pro výlučné použití mobilními prostředky.

Koncová bezpečnostní plocha (Runway end safety area (RESA))

Plocha souměrná k prodloužené ose RWY a navazující na konec pásu RWY, určená především ke snížení nebezpečí poškození letounu v případě jeho předčasného dosednutí nebo vyjetí za konec RWY.

Kontrola cyklickým kódem (Cyclic redundancy check (CRC))

Matematický algoritmus aplikovaný na číslíkové vyjádření údaje, stanovující úroveň jistoty, že nedojde ke ztrátě nebo pozměnění dat.

Krátká přička (Barette)

Tři nebo více leteckých pozemních návěstidel umístěných v příčném směru těsně vedle sebe tak, že se z dálky jeví jako krátký světelný pruh.

Kritický bod (Hot spot)

Místo na pohybové ploše letiště, na kterém v minulosti došlo nebo u kterého existuje potenciální riziko srážky nebo narušení dráhy a kde je nutná zvýšená pozornost pilotů/řidičů.

Křehký objekt (Frangible object)

Objekt nízké hmotnosti zkonstruovaný tak, aby se vlivem nárazu zlomil, zdeformoval nebo ohnul a tak vytvářel minimální nebezpečí pro letadlo.

Poznámka: Poradenský materiál k navrhování křehkých konstrukcí je uveden v dokumentu ICAO Aerodrome Design Manual (Doc 9157), Part 6.

Křižovatka pojezdových drah (Taxiway intersection)

Křížení dvou nebo více pojezdových drah.

Letecká informační služba (LIS) (Aeronautical Information Service (AIS))

Služba zřízená pro daný prostor působnosti, která je odpovědná za poskytování leteckých informací/údajů potřebných pro bezpečnost, pravidelnost a hospodárnost letového provozu.

Letecká stavba (Aviation structure)

Leteckou stavbou je:

- stavba letiště a stavba v prostoru letiště
- stavba sloužící k zajištění letového provozu mimo prostor letiště.

Poznámka: Stavbami sloužícími k zajištění letového provozu mimo prostor letiště se rozumí stavby pro radiolokační, radionavigační, telekomunikační a radiokomunikační služby, leteckou meteorologickou a leteckou informační službu, pro službu pátrání a záchrany a vizuální prostředky pro značení překážek.

Letecké pozemní návěstidlo (Aeronautical ground light)

Jakékoliv návěstidlo zvlášť zřízené pro použití v letectví, jiné než světlo umístěné na letadle.

Letecký světelný maják (Aeronautical beacon)

Letecké pozemní návěstidlo viditelné ze všech azimutů, trvale nebo přerušovaně, určené k vyznačení určitého bodu na povrchu země.

Letiště (Aerodrome)

Vymezená plocha na zemi nebo na vodě (včetně budov, zařízení a vybavení), určená buď zcela, nebo zčásti pro přelety, odlety a pozemní pohyby letadel.

Letištní maják (Aerodrome beacon)

Letecký světelný maják používaný ke zjištění polohy letiště ze vzduchu.

Letištní poznávací znak (Aerodrome identification sign)

Znak umístěný na letišti jako pomůcka pro identifikaci letiště ze vzduchu.

Letový prostor bez laserových paprsků (Laser-beam free flight zone (LFFZ))

Vzdušný prostor v bezprostřední blízkosti letiště, ve kterém je ozáření omezeno na takovou úroveň, jež nezpůsobí vizuální rušení.

Letový prostor citlivý na výskyt laserových paprsků (Laser-beam sensitive flight zone (LSFZ))

Vnější vzdušný prostor, ne nutně přiléhající k LFFZ a LCFZ, ve kterém je ozáření omezeno na takovou úroveň, jež nezpůsobí krátkodobé oslepení nebo efekty paobrazu.

Letový prostor s kritickým výskytem laserových paprsků (Laser-beam critical flight zone (LCFZ))

Vzdušný prostor v blízkosti letiště navazující na LFFZ, ve kterém je ozáření omezeno na takovou úroveň, jež nezpůsobí oslnění.

Lidská výkonnost (Human performance)

Schopnosti a omezení člověka, které mají vliv na bezpečnost a účinnost leteckého provozu.

Matice pro posouzení stavu dráhy (Runway condition assessment matrix (RCAM))

Matice umožňující, za pomoci souvisejících postupů, vyhodnocení kódu stavu RWY ze souboru pozorovaného stavu povrchu RWY a hlášení pilotů týkajících se brzdících účinků.

Mezilehlé vyčkávací místo (Intermediate holding position)

Vyznačené místo určené pro řízení provozu, na kterém pojíždějící letadla a mobilní prostředky musí zastavit a vyčkávat, dokud jim není letištní řídicí věž povoleno pokračovat.

Mobilní objekt (Mobile object)

Mobilní zařízení, jehož pohyb je řízen obsluhou, řidičem nebo pilotem.

Poznámka: Letadlo neschopné pohybu se nepovažuje za mobilní objekt.

Návěstidlo vydávající stálé světlo (Fixed light)

Návěstidlo, které má při jeho pozorování z pevného bodu konstantní svítivost.

Návěstní plocha (Signal area)

Plocha na letišti používaná k umístování pozemních návěstí.

Nebezpečné zboží (Dangerous goods)

Výrobky nebo látky, které mohou ohrožovat zdraví, bezpečnost, majetek nebo životní prostředí a které jsou uvedeny na seznamu nebezpečného zboží v technických instrukcích nebo které jsou takto v těchto dokumentech klasifikovány.

Poznámka: Třídění nebezpečného zboží je uvedeno v Předpisu L 18 a dokumentu ICAO Technical instructions for the Safe Transport of Dangerous Goods by Air (Doc 9284).

Nepoužitelná plocha (Unserviceable area)

Část pohybové plochy, kterou není možno použít pro provoz letadel.

Nepřístrojová dráha (Non-instrument runway)

RWY určená pro provoz letadel používajících postupy pro vizuální přiblížení nebo postupy pro přístrojové přiblížení do bodu, za nímž přiblížení může pokračovat v meteorologických podmínkách pro let za viditelnosti.

Poznámka: Meteorologické podmínky pro let za viditelnosti (VMC) jsou popsány v Hlavě 3 Předpisu L 2.

Nezávislá paralelní přiblížení (Independent parallel approaches)

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

Nezávislé paralelní odlety (Independent parallel departures)

Současné odlety z paralelních nebo téměř paralelních přístrojových drah.

Normální letový prostor (Normal flight zone (NFZ))

Vzdušný prostor, který není stanoven jako LFFZ, LCFZ nebo LSFZ, ve kterém se však nesmí vyskytovat laserové záření schopné poškodit zrak.

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.

Obratiště (Runway turn pad)

Vymezená plocha na letišti navazující na RWY za účelem dokončení otáčky o 180 stupňů prováděné na RWY.

Odbavovací plocha (Apron)

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

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.

Ochranné letové prostory (Protected flight zones)

Vzdušný prostor určený ke zmírnění nebezpečných účinků laserového záření.

Ortometrická výška (Orthometric height)

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

Osvědčené letiště (Certified aerodrome)

Letiště, jehož provozovateli bylo uděleno Osvědčení letiště.

Osvědčení způsobilosti letiště (Aerodrome certificate)

Osvědčení vystavené Úřadem pro civilní letectví (dále jen „ÚCL“) ve smyslu použitelných předpisů pro provoz letiště (dále jen „Osvědčení letiště“).

Pás pojezdové dráhy (Taxiway strip)

Plocha včetně pojezdové dráhy určená k zajištění bezpečnosti letadla pojíždějícího po pojezdové dráze a ke snížení nebezpečí poškození letadla v případě jeho vyjetí z pojezdové dráhy.

Plachtařský pás (Glider (GLD) strip)

Plocha, publikovaná v letištní mapě (Aerodrome chart – ADC) příslušného letiště, určená:

- a) pro vzlety a přistání kluzáků; a
- b) vzlety vlečných letadel.

Plocha pro odmrazování a protinámrazové ošetření (De/anti-icing pad)

Plocha zahrnující vnitřní prostor pro parkování letounů, na které se provádí odmrazování a protinámrazové ošetření letounů, a vnější prostor pro pohyb dvou nebo více mobilních zařízení na odmrazování a protinámrazové ošetření letounů.

Pohybová plocha (Movement area)

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

Pojezdová dráha (Taxiway) (TWY)

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

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

Postranní pás (Shoulder)

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

Posunutý práh dráhy (Displaced threshold)

Práh umístěný jinde než na začátku RWY.

Pozemní odbavení (Ground handling)

Nezbytné služby pro letadla přilétávající na letiště a odlétávající z letiště, které jsou jiné než letové provozní služby.

Poznávací maják (Identification beacon)

Letecký světelný maják vydávající kódový signál umožňující identifikaci určitého orientačního bodu.

Práh dráhy (Threshold)

Začátek té části RWY, která je použitelná pro přistání.

Program bezpečnosti (Safety programme)

Integrovaný soubor pravidel a činností zaměřených na zvyšování bezpečnosti.

Program údržby (Maintenance programme)

Dokument, který popisuje stanovené úkoly pravidelné údržby a jejich lhůty splnění a s tím spojené postupy, stejně jako program spolehlivosti nezbytný k bezpečnému provozu letadla, kterého se týká.

Prostor prací

Část letiště, kde právě probíhají stavební práce nebo údržba letiště.

Provozní plocha (Manoeuvring area)

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

Provozní využitelnost (Usability factor)

Procento doby, během níž není omezeno používání RWY nebo systému RWY z důvodu boční složky větru.

Poznámka: Boční složkou větru se rozumí složka přízemního větru kolmá na osu RWY.

Předpolí (Clearway)

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

Překážka (Obstacle)

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

- a) je umístěná na ploše určené pro pozemní pohyby letadel; nebo
- b) zasahuje nad stanovenou plochu určenou k ochraně letadel za letu; nebo
- c) je umístěná vně těchto stanovených ploch a byla vyhodnocena jako nebezpečná pro letecký provoz.

Přerušené přistání (Balked landing)

Přistávací manévr, který je nečekaně přerušen v jakémkoliv bodě pod bezpečnou nadmořskou výškou/výškou nad překážkami (OCA/H).

Přesnost dat (Data accuracy)

Stupeň shody mezi předpokládanou nebo měřenou hodnotou a hodnotou skutečnou.

Přistávací plocha (Landing area)

Část pohybové plochy určená pro přistání nebo vzlety letadel.

Přístrojová RWY (Instrument runway)

Jeden z následujících typů RWY určených pro provoz letadel používajících postupy pro přístrojové přiblížení:

- a) *RWY pro nepřesné přístrojové přiblížení* - RWY vybavená vizuálními prostředky a nevizuálními prostředky určená pro přistání po přístrojovém přiblížení typu A za dohlednosti ne menší než 1 000 m.
- b) *RWY pro přesné přiblížení I. kategorie* - RWY vybavená vizuálními prostředky a nevizuálními prostředky určená pro přistání po přístrojovém přiblížení typu B s výškou rozhodnutí (DH) ne menší než 60 m (200 ft) a buď s dohledností ne menší než 800 m anebo s dráhovou dohledností ne menší než 550 m.
- c) *RWY pro přesné přiblížení II. kategorie* - RWY vybavená vizuálními prostředky a nevizuálními prostředky určená pro přistání po přístrojovém přiblížení typu B s výškou rozhodnutí (DH) menší než 60 m (200 ft), ale ne menší než 30 m (100 ft) a s dráhovou dohledností ne menší než 300 m.
- d) *RWY pro přesné přiblížení III. kategorie* - RWY, vybavená vizuálními prostředky a nevizuálními prostředky určená pro přistání po přístrojovém

přiblížení typu B s výškou rozhodnutí (DH) menší než 30 m (100 ft) nebo bez omezení výšky rozhodnutí a s dráhovou dohledností menší než 300 m, nebo bez omezení dráhové dohlednosti.

Poznámka 1: *Vizuální prostředky nemusí nezbytně odpovídat úrovni instalovaných nevizuálních prostředků. Kritériem pro výběr vizuálních prostředků jsou podmínky, za nichž má být provoz prováděn.*

Poznámka 2: *Typy přístrojového přiblížení viz Předpisy řady L 6.*

RWY pro přesné přiblížení viz "Přístrojová RWY"

Služba uspořádání provozu na odbavovací ploše (Apron management service)

Služba poskytovaná za účelem uspořádání činností a pohybu letadel a vozidel na odbavovací ploše.

Spolehlivost světelné soustavy (Lighting system reliability)

Pravděpodobnost, že celé zařízení pracuje v rámci stanovených tolerancí a že soustava je použitelná v provozu.

Stání letadla (Aircraft stand)

Vymezená plocha na odbavovací ploše určená pro parkování letadla.

Stav povrchu dráhy (RWY) (Runway surface condition(s))

Popis stavu povrchu dráhy používaný v hlášení stavu dráhy, který tvoří základ pro zjištění kódu stavu dráhy za účelem stanovení výkonnosti letounů.

Poznámka 1: *Stav povrchu dráhy použitý v hlášení stavu dráhy stanovuje výkonnostní požadavky pro provozovatele letiště, výrobce letounu a provozovatele letounu.*

Poznámka 2: *Chemikálie pro odmrazování letadel a jiná znečištění jsou rovněž hlášena, ale nejsou uvedena v seznamu deskriptorů stavu povrchu dráhy, protože jejich vliv na charakteristiky tření povrchu dráhy a kód stavu dráhy nelze standardizovaným způsobem hodnotit.*

Poznámka 3: *Postupy týkající se určování stavu povrchu dráhy jsou uvedeny v dokumentu PANS-Aerodromes (Doc 9981).*

- a) *Suchá RWY (Dry runway).* RWY je považována za suchou, pokud na jejím povrchu není viditelná vlhkost a v části určené k použití není znečištěná.
- b) *Mokrá RWY (Wet runway).* Povrch RWY je v části určené k použití pokryt jakoukoli viditelnou vlhkostí nebo vodou o hloubce až 3 mm včetně.
- c) *RWY kluzká za mokra (Slippery wet runway).* Mokrá RWY, kde bylo určeno, že se povrchové charakteristiky tření významně části RWY zhoršily.
- d) *Znečištěná RWY (Contaminated runway).* RWY je znečištěná, pokud je podstatná část povrchu RWY (ať už v odloučených plochách nebo ne) v rámci délky a šířky v použití pokryta jednou nebo více z látek uvedených mezi deskriptory stavu povrchu RWY.

Poznámka: *Postupy týkající se určování pokrytí RWY znečištěním jsou uvedeny v dokumentu PANS-Aerodromes (Doc 9981).*

- e) *Deskriptory stavu povrchu RWY (Runway surface condition descriptors).* Jeden z následujících prvků na povrchu RWY:

Poznámka: *Deskriptory pro body e) i) až e) viii) uvedené níže se použijí pouze v souvislosti s hlášením stavu dráhy a nejsou určeny k tomu, aby zrušily nebo nahradily jakékoli existující definice WMO.*

- i) *Uježděný sníh (Compacted snow).* Sníh, který byl ztuhl v pevnou hmotu tak, že pneumatiky kol letounu, při provozních tlacích a zatíženích, projedou po povrchu, aniž by došlo k dalšímu výraznějšímu ztuhnutí nebo na povrchu zanechaly vyjeté koleje.
- ii) *Suchý sníh (Dry snow).* Sníh, ze kterého nelze snadno udělat sněhovou kouli.
- iii) *Námraza (Frost).* Námraza se skládá z ledových krystalků vytvořených ze vzdušné vlhkosti na površích, jejichž teplota je pod bodem mrazu. Námraza se od ledu liší v tom, že krystalky námrazy rostou nezávisle, a proto mají zrnitější povrchovou texturu.
Poznámka 1: *Výrazem pod bodem mrazu je míněna teplota vzduchu nižší nebo rovna bodu mrazu vody (0 stupňů Celsia).*
Poznámka 2: *Za určitých podmínek může námraza způsobit, že se povrch stane velmi kluzkým, což se poté odpovídajícím způsobem hlásí jako snížený brzdicí účinek.*
- iv) *Led (Ice).* Voda, která zmrzla, nebo uježděný sníh, který se přeměnil na led, v chladných a suchých podmínkách.
- v) *Rozbředlý sníh (Slush).* Sníh, který je natolik nasycen vodou, že z něj při nabrání do hrsti odtéká voda nebo se rozstříkne, pokud se na něj dupne.
- vi) *Stojící voda (Standing water).* Voda o hloubce větší než 3 mm.
Poznámka: *Proudící voda o hloubce větší než 3 mm se dle zvyklostí hlásí jako stojící voda.*
- vii) *Mokrá led (Wet ice).* Led pokrytý na povrchu vodou nebo ledu, který taje.
Poznámka: *Mrznoucí srážky mohou vést k stavům RWY, které se z pohledu výkonnosti letounu pojí s mokřím ledem. Mokřím led může způsobit, že se povrch stane velmi kluzkým. To se poté odpovídajícím způsobem hlásí jako snížený brzdicí účinek v souladu s postupy v dokumentu PANS-Aerodromes (Doc 9981).*
- viii) *Mokřím sníh (Wet snow).* Sníh, který obsahuje dostatek vody k tomu, aby z něj bylo možné utvořit dobře ztuhlou, pevnou sněhovou kouli, ale vodu z něj nevymáčknete.

Systém jakosti (Quality system)

Organizační struktura, postupy, procesy a zdroje potřebné pro realizaci managementu jakosti (ČSN EN ISO 9000).

Systém řízení bezpečnosti (SMS) (Safety management system (SMS))

Systematický přístup k řízení bezpečnosti zahrnující nezbytné organizační struktury, odpovědnosti, zásady a postupy.

Téměř paralelní dráhy (Near-parallel runways)

Neprotínající se dráhy, jejichž prodloužené osy se sbíhají/rozbíhají v úhlu 15 stupňů nebo menším.

Ukazatel směru přistání (Landing direction indicator)

Zařízení vizuálně indikující současný směr právě určený pro přistání a vzlet.

Vnější rozchod kol hlavního podvozku (Outer main gear wheel span (OMGWS))

Vzdálenost mezi vnějšími okraji kol hlavního podvozku.

Vyčkávací místo dráhy (Runway-holding position)

Stanovené místo určené k ochraně dráhy, překážkové roviny nebo kritického/citlivého ILS/MLS prostoru, ve kterém pojíždějící letadla a mobilní prostředky musí zastavit a vyčkávat, pokud jim není letištní řídicí věž povoleno jinak.

Poznámka: V radiotelefonní frazeologii výraz „vyčkávací místo“ obvykle označuje vyčkávací místo dráhy.

Vyčkávací místo na komunikaci (Road-holding position)

Vyznačené místo, na kterém mohou mobilní prostředky vyčkávat, je-li to vyžadováno.

Vyčkávací plocha (Holding bay)

Vymezená plocha, kde mohou být letadla zdržena nebo předjeta za účelem usnadnění efektivního pozemního pohybu letadel.

Vyhlášené délky (Declared distances)

- Použitelná délka rozjezdu (TORA)* - délka RWY, která je vyhlášena za použitelnou a vhodnou pro rozjezd letounu při vzletu.
- Použitelná délka vzletu (TODA)* - použitelná délka rozjezdu zvětšená o délku předpolí, pokud je zřízeno.
- Použitelná délka přerušného vzletu (ASDA)* - použitelná délka rozjezdu zvětšená o délku dojezdové dráhy, pokud je zřízena.
- Použitelná délka přistání (LDA)* - délka RWY, která je vyhlášena za použitelnou a vhodnou pro dosednutí a dojezd přistávajícího letounu.

Výstražný maják (Hazard beacon)

Letecký světelný maják užívaný k vyznačení nebezpečí pro letecký provoz.

Výška letiště nad mořem (Aerodrome elevation)

Výška nejvyššího bodu přistávací plochy nad mořem.

Vztažný bod letiště (Aerodrome reference point)

Stanovená zeměpisná poloha letiště.

Zadržný systém (Arresting System)

Systém navržený ke zpomalení letadla po vyjetí za konec dráhy.

Zařízení pro odmrazování a protinámrazové ošetření (De/anti-icing facility)

Zařízení, které umožňuje očistit plochy letounu od námrazy, ledu nebo sněhu a/nebo provést ošetření očištěných ploch letounu proti tvorbě námrazy nebo ledu a hromadění sněhu nebo rozbředlého sněhu na omezenou dobu.

Poznámka: Další informace jsou uvedeny v dokumentu ICAO Manual on Aircraft Ground De/Anti-icing Operation (Doc 9640).

Zásady lidských činitelů (Human factors principles)

Zásady, které platí pro letecký projekt/konstrukci, osvědčování, výcvik, provoz a údržbu, a které se snaží nalézt bezpečné rozhraní mezi člověkem a ostatními systémovými složkami správným zvážением lidské výkonnosti.

Závislá paralelní přiblížení (Dependent parallel approaches)

Současná přiblížení na paralelních nebo téměř paralelních přístrojových drahách, kde jsou předepsána minimální radarových rozstupů mezi letadly na sousedních prodloužených osách drah.

Značení (Marking)

Symbole nebo skupiny symbolů vyznačené na povrchu pohybové plochy za účelem poskytování leteckých informací.

Značka (Marker)

Předmět umístěný nad úrovní země pro vyznačení překážky nebo vymezení hranice.

Znak (Sign)

- Znak s fixní zprávou* - znak zobrazující jen jednu zprávu.
- Znak s měnící se zprávou* - znak, který umožňuje zobrazit několik předem stanovených zpráv nebo když je to vhodné žádnou zprávu.

Zvlnění geoidu (Geoid undulation)

Vzdálenost geoidu nad (pozitivní) nebo pod (negativní) matematickým referenčním elipsoidem.

Poznámka: V případě Světového geodetického systému – 1984 (WGS 84) rozdíl mezi elipsoidickou výškou (elipsoid WGS 84) a ortometrickou výškou reprezentuje zvlnění geoidu.

1.2 Použitelnost

1.2.1 Příslušným orgánem vykonávajícím státní správu v oblasti civilního letectví na území České republiky je Ministerstvo dopravy (dále jen MD) nebo Úřad pro civilní letectví (dále jen ÚCL). Z tohoto důvodu musí být v příslušných ustanoveních Předpisu L 14 přímo stanoveno, který z výše uvedených orgánů je oprávněn v dané věci rozhodnout.

V případě, že místní podmínky na letišti neumožňují dodržení ustanovení Předpisu L 14 v plném rozsahu, rozhodne ÚCL.

1.2.2 Ustanovení Předpisu L 14 musí být aplikována, pokud z kontextu výslovně nevyplývá něco jiného, na všechna letiště v souladu s požadavky článku 15 Úmluvy o mezinárodním civilním letectví. Ustanovení Předpisu L 14 Hlavy 3 musí být aplikována pouze na pozemní letiště. Ustanovení tohoto předpisu musí být aplikována, pokud je to možné, na heliporty, ale nikoliv na letiště pro letadla s krátkým vzletem a přistáním.

Poznámka: Ačkoliv v Předpisu L 14 nejsou v současné době žádná ustanovení o letištích pro letadla s krátkým vzletem a přistáním, předpokládá se, že tato ustanovení budou zahrnuta, jakmile budou vypracována. Do té doby jsou pokyny pro letiště pro letadla s krátkým vzletem a přistáním uvedeny v dokumentu ICAO Stolport Manual.

1.2.3 Pokud je v Předpisu L 14 odkaz na barvy, musí být aplikována ustanovení uvedená v Doplňku 1.

1.3 Jednotné referenční systémy**1.3.1 Horizontální referenční systém**

Jako horizontální (geodetický) referenční systém musí být používán světový geodetický systém – 1984 (WGS 84). Uváděné letecké zeměpisné souřadnice (udávající zeměpisnou šířku a zeměpisnou délku) musí

být vztaženy ke geodetickému referenčnímu počátku WGS 84.

Poznámka: Návod na používání WGS 84 je uveden v dokumentu ICAO World Geodetic System – 1984 (WGS 84) Manual (Doc 9674).

1.3.2 Vertikální referenční systém

Jako vertikální referenční systém musí být používán údaj střední hladiny moře (MSL), který udává vztah výšky měřené podél svislice (výšky nad mořem) k povrchu známému jako geoid.

Poznámka 1: Geoid nejpřesněji aproximuje MSL. Je definován jako ekvipotenciální plocha gravitačního pole Země, která je shodná s nenarušenou střední hladinou moře procházející spojitě kontinenty.

Poznámka 2: Výšky (výšky nad mořem) vztažené ke gravitačnímu poli Země se také nazývají ortometrické výšky, zatímco vzdálenosti bodů nad elipsoidem se nazývají elipsoidické výšky.

1.3.3 Časový referenční systém

1.3.3.1 Jako časový referenční systém musí být používán gregoriánský kalendář a světový koordinovaný čas (UTC).

1.3.3.2 Používání jiného časového referenčního systému musí být uvedeno v AIP GEN 2.1.2 (Letecká informační příručka).

Poznámka: Viz Předpis L 10066, Doplněk 2.

1.4 Osvědčování letišť

Poznámka: Následující ustanovení upravují proces osvědčování letišť tak, aby mohlo být účinně dosaženo souladu s ustanoveními tohoto předpisu. Je známo, že v jednotlivých státech se liší formy vlastnictví a způsoby provozování a dozorování letišť. Nejefektivnější a transparentní metodou zajištění souladu s ustanoveními Předpisu L 14 je zřízení dozorcího orgánu ve věcech zajištění bezpečnosti leteckého provozu. V ČR je tímto dozorcím orgánem ÚCL. Udělení Osvědčení letišti, pro provozovatele letadel a další organizace znamená, že letiště v době udělení Osvědčení splňuje požadavky na vybavení a jeho provoz a že je, dle ÚCL, schopno udržovat soulad s těmito požadavky po dobu platnosti Osvědčení. Proces osvědčování stanovuje základ pro průběžné sledování souladu s požadavky. Informace o stavu osvědčování letišť je třeba poskytnout letecké informační službě pro uveřejnění v Letecké informační příručce (AIP). Viz ust. 2.13.1 a Předpis L 10066, Doplněk 2, část AD 1.5.

1.4.1 ÚCL provádí osvědčování mezinárodních veřejných letišť v souladu s ustanoveními Předpisu L 14 a dalšími příslušnými ustanoveními ICAO ve smyslu příslušného regulačního rámce.

Poznámka: Specifické postupy týkající se daných fází osvědčování letiště jsou uvedeny v PANS-AERODROMES (Doc 9981). Další informace k osvědčování letišť jsou uvedeny v příručce Manual on Certification of Aerodromes (Doc 9774).

1.4.2 Veřejná vnitrostátní letiště ÚCL osvědčuje na žádost provozovatele letiště v souladu s ustanoveními tohoto předpisu a dalšími příslušnými ustanoveními ICAO ve smyslu příslušného regulačního rámce.

1.4.3 Regulační rámec musí zahrnovat příslušná kritéria a postupy pro osvědčování letišť.

Poznámka: Návod na vytvoření regulačního rámce je uveden v dokumentu ICAO Manual on Certification of Aerodromes.

1.4.4 Žadatel o vydání Osvědčení letiště je povinen předložit ÚCL ke schválení letištní příručku, která vychází z regulačního rámce a která bude obsahovat všechny informace a údaje týkající se prostoru letiště, letištních zařízení, služeb, vybavení, provozních postupů, organizace a řízení, včetně systému řízení bezpečnosti. Závazný obsah letištní příručky publikován prováděcím předpisem k zákonu č. 49/1997 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

Poznámka 1: Obsah letištní příručky, včetně postupů pro její předložení a schválení/přijetí, ověření shody a udělení osvědčení letiště je uveden v PANS-AERODROMES (Doc 9981).

Poznámka 2: Účelem vytvoření systému řízení bezpečnosti je, aby provozovatel letiště měl k dispozici organizované a uspořádané postupy řízení bezpečnosti pro letiště. Předpis L 19 obsahuje ustanovení k řízení bezpečnosti použitelné pro osvědčená letiště. Obecné pokyny k systémům řízení bezpečnosti jsou uvedeny v dokumentu ICAO Safety Management Manual (Doc 9859) a v Manual on Certification of Aerodromes (Doc 9774). Postupy pro řízení změny; provádění posouzení bezpečnosti; hlášení a analýzy bezpečnostních událostí na letištích; bezpečnost na dráze; a také průběžné sledování s cílem prosadit dodržování platných specifikací tak, aby byla nebezpečí zjištěna a rizika posouzena a zmírněna, jsou specifikovány v PANS-AERODROMES (Doc 9981).

1.5 Projekt a generel letiště (Master plan)

Úvodní poznámka: Generel dlouhodobého rozvoje letiště zobrazuje rozhodující fáze rozvoje a informuje o datech a logice, na nichž se plán zakládá. Generely se připravují pro podporu modernizace stávajících letišť a vytváření letišť nových, bez ohledu na jejich velikost, složitost a roli. Je důležité upozornit, že generel nepředstavuje potvrzený program implementace. Poskytuje informace o druzích zlepšení, která mají být v jednotlivých fázích provedena. Poradenský materiál týkající se všech aspektů plánování letišť je obsažen v dokumentu ICAO Airport Planning Manual (Doc 9184), Part 1.

1.5.1 Pro letiště, kde to státy považují za relevantní, by měl být stanoven generel obsahující podrobné plány rozvoje letištní infrastruktury.

Poznámka 1: Generel představuje plán rozvoje konkrétního letiště. Je vypracován provozovatelem letiště na základě ekonomické proveditelnosti, provozních předpokladů, stávajících a budoucích požadavků daných, mezi jinými, provozovateli letadel (viz ust. 1.5.3).

Poznámka 2: Generel se může vyžadovat, pokud by nedostatečná kapacita letiště v důsledku takových podmínek, jako jsou např. očekávaný nárůst provozu, měnící se meteorologické a klimatické podmínky nebo významné práce řešící problémy bezpečnosti nebo životního prostředí, atd., ohrozila spojení zeměpisné oblasti nebo způsobila vážné narušení sítě letecké dopravy.

1.5.2 Generel by měl:

- obsahovat harmonogram priorit včetně fází plánu implementace; a
- být pravidelně přezkoumáván, aby zohledňoval současný a budoucí provoz na letišti.

1.5.3 Aby se usnadnil proces generálního plánování, měly by být prostřednictvím konzultací a spolupráce konzultovány zainteresované strany na letišti, zejména provozovatelé letadel.

Poznámka 1: Poskytování údajů předběžného plánování za účelem zjednodušit proces plánování zahrnuje budoucí typy letadel, charakteristiky a počty letadel, jejichž použití se očekává, předpokládaný nárůst pohybů letadel, počtu cestujících a množství nákladu, jehož odbavení se plánuje.

Poznámka 2: Ohledně potřeby, aby provozovatelé letadel informovali provozovatele letišť ohledně svých plánů v oblasti služeb, letového řádu a letadlového parku s cílem umožnit racionální plánování zařízení a služeb v souvislosti s očekávaným provozem, viz Předpis L 9, Hlava 6.

Poznámka 3: Ohledně konzultace uživatelů, co se týče poskytování údajů předběžného plánování a ochrany komerčně citlivých údajů, viz dokument ICAO's Policies on Charges for Airports and Air Navigation Services (Doc 9082), Section 1.

1.5.4 Do návrhu a výstavby nového a změn stávajícího vybavení letiště musí být zahrnuty nezbytné architektonické a stavebnětechnické požadavky pro zavedení optimálních opatření na ochranu potřeb civilního letectví.

1.5.5 Při návrhu letiště by měl být brán ohled na posouzení z hlediska územního plánování a životního prostředí.

Poznámka: Pokyny týkající posouzení z hlediska územního plánování a životního prostředí jsou uvedeny v dokumentu ICAO Airport Planning Manual (Doc 9184), Part 2.

1.6 Kódové značení letišť

Poznámka: Účelem kódového značení je zavést jednoduchou metodu pro vzájemné vztahy velkého množství ustanovení týkajících se vlastností a vybavení letišť, aby vyhovovala letounům, pro jejichž provoz jsou určena. Kódové značení není určeno pro stanovení délky RWY nebo požadavků na únosnost vozovek. Kódové značení je složeno ze dvou prvků, jež se vztahují k výkonovým charakteristikám a rozměrům letounu. Prvek 1 je číslo založené na jmenovité délce dráhy vzletu letounu a prvek 2 je písmeno odvozené z rozpětí křídla letounu. Kódové písmeno nebo číslo v prvku zvoleném pro účely projektování se vztahuje k vlastnostem kritického letounu, pro který je vybavení zajišťováno. Při postupu dle Předpisu L14 jsou nejprve určeny letouny, pro které je letiště určeno, a potom oba prvky kódového značení.

1.6.1 Kódové značení letiště - kódové číslo a písmeno - pro účely projektování letiště musí být určeno v souladu s vlastnostmi letounu, pro který je vybavení určeno.

1.6.2 Čísla a písmena kódového značení letišť musí mít význam, který jim byl přiřazen v tabulce 1-1.

1.6.3 Kódové číslo pro prvek 1 musí být určeno z tabulky 1-1, sloupec 1, zvolením kódového čísla odpovídajícího největší hodnotě jmenovité délky dráhy vzletu letounu těch letounů, pro které je RWY určena.

Poznámka 1: Určení jmenovité délky dráhy vzletu letounu je rozhodující pro výběr kódového čísla a nemá mít vliv na skutečnou délku RWY.

Poznámka 2: Návod pro určení délky RWY je uveden v dokumentu Aerodrome Design Manual (Doc 9157), Part 1 – Runways.

1.6.4 Kódové písmeno pro prvek 2 musí být určeno z tabulky 1-1, zvolením kódového písmena odpovídajícího největšímu rozpětí křídla těch letounů, pro které je vybavení určeno.

Poznámka: Návod pro stanovení kódového značení letišť je uveden v dokumentu ICAO Aerodrome Design Manual, Part 1 a 2.

1.6.5 S výjimkou nouzových situací, kdy se letadla odklánějí na náhradní letiště, nebo za jiných podmínek, jež jsou v každém jednotlivém případě specifikovány, nesmějí letiště ani žádné jeho součásti využívat letadla, pro něž infrastruktura letiště ani provozní postupy nejsou běžně určeny.

1.7 Specifické postupy pro provoz letiště

Úvodní poznámka: Tato část představuje PANS-AERODROMES (Doc 9981) pro použití letišti provádějícími posouzení své kompatibility pro druh dopravy nebo provozu, který má zájem toto letiště přijímat. Materiál obsažený v PANS-AERODROMES řeší provozní problémy, s nimiž se potýkají stávající letiště, a poskytuje potřebné postupy s cílem zajistit trvalou bezpečnost provozu. Kde byly vypracovány alternativní opatření, provozní postupy a provozní omezení, jsou tyto podrobně uvedeny v letištní příručce a pravidelně přezkoumávány, aby se posoudilo zachování jejich platnosti. PANS-AERODROMES nenahrazují ani neobcházejí ustanovení obsažená v tomto předpisu L 14. Očekává se, že infrastruktura stávajícího letiště nebo nového letiště bude plně v souladu s požadavky uvedenými v tomto předpisu L 14. Viz přepis L 15, ust. 5.2.2.1 c) o odpovědnosti států publikovat přehled rozdílů od souvisejících postupů ICAO v Letecké informační příručce.

1.7.1 Když letiště přijme letoun, který přesahuje osvědčené charakteristiky letiště, kompatibilita mezi provozem letounu a letištní infrastrukturou a jeho provozem musí být posouzena a musí být přijata a implementována příslušná opatření s cílem udržet přijatelnou úroveň bezpečnosti během provozu.

Poznámka: Postupy k posouzení kompatibility provozu nového letounu se stávajícím letišťem jsou uvedeny v PANS-AERODROMES (Doc 9981).

1.7.2 Informace týkající se alternativních opatření, provozních postupů a provozních omezení realizovaných na letišti vyplývajících z ust. 1.7.1 musí být uveřejněny.

Poznámka 1: Poskytnutí podrobného popisu místních provozních podmínek viz Předpis L 10066, Doplněk 2, AD 2.20.

Poznámka 2: Zveřejnění informací o bezpečnosti viz PANS-AERODROMES (Doc 9981), Chapter 3, ust. 3.6.

1.8. Návrhová skupina letounů (ADG)

(Použije se od 21. listopadu 2030)

Poznámka: Záměrem Návrhové skupiny letounů (ADG) je poskytnout metodu pro vzájemné propojení specifikací pro řízení překážek kolem letišť. ADG používá dvě kritéria související s výkonovou charakteristikou a rozměry letounu. První kritérium vychází z indikované vzdušné rychlosti nad prahem RWY a druhé kritérium se zakládá na rozpětí křídel letounu. Ohledně použití ADG viz ustanovení týkající se omezení a odstranění překážek v Hlavě 4.

1.8.1 ADG musí být stanovena pro každou RWY v souladu s charakteristikami kritického letounu, pro který je RWY určena.

1.8.2 ADG musí být stanovena z Tabulky 1-2, a to výběrem ADG odpovídající nejvyšším hodnotám indikované vzdušné rychlosti nad prahem dráhy a rozpětí křídel letounů, pro které je RWY určena.

Poznámka: Indikovaná vzdušná rychlost nad prahem RWY (v_{at}) je rovna pádové rychlosti (v_{so}) vynásobená koeficientem 1,3, nebo pádové rychlosti v_{s1g} vynásobená koeficientem 1,23 v přistávací konfiguraci při maximální schválené přistávací hmotnosti. Pokud jsou k dispozici obě rychlosti v_{so} a v_{s1g} , použije se vyšší výsledná hodnota v_{at} .

Tab. 1-1. Kódové značení letišť

(viz ust. 1.6.2 až 1.6.4)

Kódový prvek 1	
Kódové číslo	Jmenovitá délka dráhy vzletu letounu
1	Méně než 800 m
2	Od 800 m až do, ale ne včetně 1 200 m
3	Od 1 200 m až do, ale ne včetně 1 800 m
4	1 800 m a více

Kódový prvek 2	
Kódové písmeno	Rozpětí křídel
A	Až do, ale ne včetně 15 m
B	Od 15 m až do, ale ne včetně 24 m
C	Od 24 m až do, ale ne včetně 36 m
D	Od 36 m až do, ale ne včetně 52 m
E	Od 52 m až do, ale ne včetně 65 m
F	Od 65 m až do, ale ne včetně 80 m

Poznámka 1: Informace o projektování letišť pro letouny s rozpětím křídel větším než 80 m jsou uvedeny v dokumentu ICAO Aerodrome Design Manual (Doc 9157), Part 1 a 2.

Poznámka 2: Postupy týkající se provádění studie kompatibility, za účelem odbavování letounů se skládacími konci křídel, zahrnující dvě kódová písmena, jsou uvedeny v dokumentu Procedures for Air Navigation Services Aerodromes (PANS-Aerodromes, Doc 9981). Další poradenský materiál lze nalézt v příručce výrobce letadla obsahujícího jeho charakteristiky pro účely plánování letišť.

Tab. 1-2. Návrhová skupina letounů

(viz ust. 1.8.2)

(Použije se od 21. listopadu 2030)

Návrhová skupina letounů	Indikovaná vzdušná rychlost nad prahem RWY		Rozpětí křídel
I	Méně než 169 km/h (91 kt)	a	Až, ale ne včetně 24 m
IIA	Méně než 169 km/h (91 kt)	a	24 m až, ale ne včetně 36 m
IIB	169 km/h (91 kt) až, ale ne včetně 224 km/h (121 kt)	a	Až, ale ne včetně 36 m
IIC	224 km/h (121 kt) až, ale ne včetně 307 km/h (166 kt)	a	Až, ale ne včetně 36 m
III	Méně než 307 km/h (166 kt)	a	36 m až, ale ne včetně 52 m
IV	Méně než 307 km/h (166 kt)	a	52 m až, ale ne včetně 65 m
V	Méně než 307 km/h (166 kt)	a	65 m až, ale ne včetně 80 m

Poznámka 1: Pokyny týkající se použití ADG lze nalézt v dokumentu Airport Services Manual, Part 6 – Control of Obstacles (Doc 9137).

Poznámka 2: Následující příklady ukazují, jak je ADG určena.

Příklad 1: Pokud má kritický letoun, pro který je RWY určena, indikovanou vzdušnou rychlost nad prahem RWY 161 km/h (87 kt) a rozpětí křídel 20 m, pak by návrhová skupina letounů byla I.

Příklad 2: Pokud má kritický letoun, pro který je RWY určena, indikovanou vzdušnou rychlost nad prahem RWY 224 km/h (121 kt) a rozpětí křídel 52 m, pak by návrhová skupina letounů byla IV.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO