

Evropská agentura pro bezpečnost letectví

ROZHODNUTÍ č. 2011/001/R

VÝKONNÉHO ŘEDITELE EVROPSKÉ AGENTURY PRO BEZPEČNOST LETECTVÍ

ze dne 23. března 2011

kterým se mění rozhodnutí č. 2003/12/RM výkonného ředitele Agentury ze dne 5. listopadu 2003 o všeobecných přijatelných způsobech průkazu pro letovou způsobilost výrobků, letadlových částí a zařízení

(„AMC-20“)

VÝKONNÝ ŘEDITEL EVROPSKÉ AGENTURY PRO BEZPEČNOST LETECTVÍ

s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 ze dne 20. února 2008 o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Evropské agentury pro bezpečnost letectví, kterým se ruší směrnice Rady 91/670/EHS, nařízení (ES) č. 1592/2002 a směrnice 2004/36/ES¹ (dále jen „základní nařízení“), a zejména na jeho článek 18(c),

s ohledem na nařízení Komise (ES) č. 1702/2003 ze dne 24. září 2003, kterým se stanoví prováděcí pravidla pro certifikaci letové způsobilosti letadel a souvisejících výrobků, letadlových částí a zařízení a certifikaci ochrany životního prostředí, jakož i pro certifikaci projekčních a výrobních organizací², zejména na bod 21A.16A přílohy (Části 21) tohoto nařízení;

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Výkonný ředitel přijal všeobecné přijatelné způsoby průkazu pro letovou způsobilost výrobků, letadlových částí a zařízení („AMC-20“) v příloze k rozhodnutí výkonného ředitele č. 2003/12/RM ze dne 5. listopadu 2003 (první vydání)³.

¹ Úř. věst. L 79, 19. 3. 2008, s. 1. Nařízení naposledy změněné nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1108/2009 ze dne 21. října 2009 (Úř. věst. L 309, 24. 11. 2009, s. 51).

² Úř. věst. L 243, 27. 9. 2003, s. 6. Nařízení naposledy změněné nařízením (ES) č. 1057/2008 ze dne 27. října 2008 (Úř. věst. L 283, 28. 9. 2008, s. 30).

³ Rozhodnutí výkonného ředitele Evropské agentury pro bezpečnost letectví č. 2003/12/RM ze dne 5. listopadu 2003. Rozhodnutí naposledy změněné rozhodnutím výkonného ředitele Agentury č. 2010/012/R ze dne 16. prosince 2010 (AMC-20 Amendment 7).

- (2) Agentura vydává, na základě článku 18 základního nařízení, certifikační specifikace a přijatelné způsoby průkazu, jakož i poradenský materiál pro uplatňování základního nařízení a jeho prováděcích pravidel.
- (3) V souladu s článkem 19 základního nařízení musí tyto dokumenty odrážet současný stav vývoje a nejlepší postupy v daných oblastech a musí být aktualizovány s ohledem na celosvětové zkušenosti s provozem letadel a vědeckotechnický pokrok.
- (4) Agentura zjistila potřebu přijmout standard pro schvalování zástavby palubního protisrážkového systému do letadla, pro což se Agentuře jako nejvhodnější prostředek jeví použití přijatelných způsobů průkazu.
- (5) Agentura, na základě článku 52(1)(c) základního nařízení a článků 5(3) a 6 postupu pro předpisovou činnost EASA⁴, široce konzultovala zúčastněné strany ohledně záležitostí, které jsou předmětem tohoto rozhodnutí, a následně poskytla písemné stanovisko k obdržným připomínkám⁵.

ROZHODL TAKTO:

Článek 1

Příloha „Všeobecné přijatelné způsoby průkazu pro letovou způsobilost výrobků, letadlových částí a zařízení („AMC-20“)“ k rozhodnutí č. 2003/12/RM výkonného ředitele Agentury se tímto mění v souladu s přílohami k tomuto rozhodnutí.

Článek 2

Toto rozhodnutí vstupuje v platnost dne 30. března 2011. Rozhodnutí bude zveřejněno v *Úřední publikaci Agentury*.

V Kolíně nad Rýnem dne 23. března 2011

P. GOUDOU

⁴ Rozhodnutí správní rady týkající se postupu použitého Agenturou při vydávání stanovisek, certifikačních specifikací a poradenského materiálu („postup pro předpisovou činnost“), EASA MB/08/07, 13. 6. 2007.

⁵ Viz NPA 2010-03 a CRD 2010-03 na internetové stránce archivu předpisové činnosti:
http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/archives.php.

PREAMBULE

AMC-20 Amendment 8

Datum účinnosti: 30/03/2011

Následuje seznam odstavců dotčených tímto amendentem.

- Obsah
- AMC 20-15 Vytvořeno (NPA 2010-03)

Do tabulky obsahu je vloženo následující nové AMC.

OBSAH

AMC-20

VŠEOBECNÉ PŘIJATELNÉ ZPŮSOBY PRŮKAZU PRO LETOVOU ZPŮSOBILOST VÝROBKŮ, LETADLOVÝCH ČÁSTÍ A ZAŘÍZENÍ

...

AMC 20-15	KRITÉRIA CERTIFIKACE LETOVÉ ZPŮSOBILOSTI PRO PALUBNÍ PROTISRÁŽKOVÝ SYSTÉM (ACAS II) S VOLITELNÝM HYBRIDNÍM PŘEHLEDOVÝM SYSTÉMEM
-----------	---

...

AMC 20-15

Kritéria certifikace letové způsobilosti pro palubní protisrážkový systém (ACAS II) s volitelným hybridním přehledovým systémem

1 PREAMBULE

Tyto přijatelné způsoby průkazu (AMC) představují způsob, který je možné použít k získání schválení letové způsobilosti pro zástavbu vybavení ACAS II, které může zahrnovat volitelný hybridní přehledový systém. Toto AMC je vydáno jako podpora provozního požadavku na vybavení systémem ACAS II.

Hybridní přehledový systém je volitelný prvek, který umožňuje systému ACAS II využívat kombinace aktivního přehledového systému, tj. aktivního dotazování se odpovídáčů módu S okolních letadel, a pasivního přehledového systému, tj. použití údajů ADS-B o poloze a nadmořské výšce (rozšířeného dotazovacího signálu), k aktualizaci trati ACAS II.

Žadatel si může zvolit alternativní způsoby průkazu, avšak tyto alternativní způsoby průkazu musí splňovat související požadavky a zajišťovat splnění bezpečnostních cílů stanovených v odstavci 5. Vyhovění tomuto AMC není povinné.

2 SOUVISEJÍCÍ POŽADAVKY

Ustanovení, pro něž platí toto AMC jsou:

CS 25.1301, 1302, 1309, 1322, 1333, 1431, 1459, 1529 a 1581.

CS 23.1301, 1309, 1322, 1431, 1459, 1529 a 1581.

CS 27.1301, 1309, 1322, 1459, 1529 a 1581.

CS 29.1301, 1309, 1322, 1333, 1431, 1459, 1529 a 1581.

3 REFERENČNÍ MATERIÁLY

EU OPS¹ 1.160, 1.668, 1.1045, 1.398

AMC 25.1302, AMC 25.1309, AMC 25.1322 a AMC 25-11.

ETSO-C113	Airborne Multipurpose Electronic Displays (<i>Palubní víceúčelové elektronické displeje</i>)
ETSO-C119c	Traffic Alert and Collision Avoidance System (TCAS) Airborne Equipment, TCAS II (<i>Palubní vybavení provozního výstražného protisrážkového systému (TCAS), TCAS II</i>)
ETSO-2C112()	Air Traffic Control Radar Beacon System/Mode Select (ATCRBS/Mode S) Airborne Equipment (<i>Palubní vybavení systému SSR pro řízení letového provozu/módu výběrového dotazování (ATCRBS/MÓD S)</i>)
EUROCAE ED-143 včetně změny 1	Minimum Operational Performance Standards for Traffic Alert and Collision Avoidance Systems (TCAS) Airborne Equipment.
EUROCAE ED-112	Minimum Operational Performance Specification for Crash Protected Airborne Recorder Systems
RTCA DO-300 včetně změny 1	Minimum Operational Performance Standards (MOPS) for Traffic Alert and Collision Avoidance System II (TCAS II) Hybrid surveillance.

¹ Nařízení Rady (EHS) č. 3922/91 o harmonizaci technických požadavků a správních postupů v oblasti civilního letectví, naposledy změněné nařízením (ES) č. 1899/2006 Evropského parlamentu a Rady ze dne 12. prosince 2006 (Úř. věst. L 377, 27.12.2006, s. 1).

4 MINIMÁLNÍ POŽADAVKY NA VYBAVENÍ

- 4.1 Minimální přijatelná norma pro certifikaci vybavení ACAS II včetně volitelného hybridního přehledového systému je EASA ETSO-C119c.
- 4.2 Minimální přijatelná norma pro certifikaci souvisejícího odpovídače módu S je EASA ETSO-2C112().

5 BEZPEČNOSTNÍ CÍLE

Žadatel by měl provést vyhodnocení funkčních nebezpečí (Functional Hazard Assessment (FHA)) a vyhodnocení bezpečnosti systému (System Safety Assessment (SSA)) pro navrhovanou zástavbu systému ACAS II. Pro účely tohoto AMC systém zahrnuje veškerá palubní vybavení podílející se na funkci ACAS II. Poradenský materiál k tomuto je uveden v AMC 25.1309 nebo oběžnících FAA AC 23-1309-1() nebo AC 27-1B nebo AC 29-2C. Přijatelné úrovně pravděpodobnosti pro funkce a výstrahy jsou uvedeny níže:

- 5.1 Mělo by být prokázáno, že pravděpodobnost neschopnosti zastavěného systému vykonávat zamýšlenou funkci z pohledu spolehlivosti a dostupnosti není větší než 1×10^{-3} na letovou hodinu.
- 5.2 Mělo by být prokázáno, že pravděpodobnost neschopnosti systému poskytnout požadovanou zvukovou nebo vizuální RA, je-li požadována, bez indikace poruchy není větší než 1×10^{-4} na letovou hodinu v prostředí koncové oblasti a 1×10^{-5} na letovou hodinu v prostředí traťového letu. Viz poznámka 1.
- 5.3 Mělo by být prokázáno, že pravděpodobnost vydání zvukového či vizuálního upozornění falešné či chybné RA v důsledky poruchy systému není větší než 1×10^{-4} na letovou hodinu v prostředí koncové oblasti a 1×10^{-5} na letovou hodinu v prostředí traťového letu. Viz poznámka 1.

Poznámka: „Chybným upozorněním“ je myšleno, že existují podmínky pro vydání RA, RA je vydána, ale udává nesprávné pokyny. „Falešným upozorněním“ je myšleno, že je vydána RA, ale neexistují podmínky pro její vydání.

- 5.4 Porucha zastavěného systému ACAS II nesmí snížit integritu žádného základního či kritického systému, který má rozhraní s ACAS II.

Předpokládá se, že použití hybridního přehledového systému, včetně přechodu z aktivního přehledového systému na pasivní a obráceně, s využitím systému, který vyhovuje požadavkům standardu RTCA DO-300 včetně změny 1, nesníží bezpečnost ACAS II.

Poznámka 1: Je možné předpokládat, že četnost nebezpečných sblížení v prostoru koncové oblasti, kde se mohou vyskytovat jiná letadla, je jedno každých 10 hodin. V prostoru traťového letu, kde se mohou vyskytovat jiná letadla, je možné předpokládat, že četnost nebezpečných sblížení je jedno každých 200 hodin. Odlišné četnosti mohou být použity, pokud jsou podloženy provozními údaji.

6 TECHNICKÉ VYBAVENÍ A ZÁSTAVBA

6.1 Všeobecná kritéria:

Zástavba by měla zahrnovat minimálně jeden systém ACAS II a jeden odpovídač módu S, které splňují požadavky odstavce 4.

6.2 Zvukové výstrahy:

- (a) Zvukové výstrahy TA a RA by měly být předávány formou předepsaných hlasových oznámení prostřednictvím palubních reproduktorů.

- (b) V potaz by mělo být vzato předání hlasových oznámení prostřednictvím sluchátek na přednastavené úrovni.
- (c) Je povoleno, aby měl pilot možnost zrušit aktivní hlasové oznámení a vizuální indikace, ale není to nezbytné v případech, kdy má hlasové oznámení specifickou dobu trvání.
- (d) Hlasová oznámení ACAS II by měla být v souladu se základní filosofií ostatních zvukových výstražných systémů na palubě. Zejména by mezi sebou neměly být v rozporu priority a kompatibilita výstrah a hlasových oznámení z různých výstražných systémů. Priority by měly být: stříh větru, TAWS, a potom ACAS II. Upozornění na nadmořskou výšku, která se objevují zároveň s upozorněními ACAS II, jsou povolena, ale bude potřeba, aby byla slyšitelnost každé hlasové výstrahy srozumitelná.
- (e) Bude potřeba prokázat, že jsou úrovně slyšitelnosti dostatečné.

Poznámka: U rotorových letadel by měly být zvukové výstrahy TA a RA předávány prostřednictvím sluchátek na přednastavené úrovni.

6.3 Zobrazovací zařízení (displeje) & ukazatele:

- (a) Výstražná a varovná upozornění by měla vyhovovat pokynům uvedeným v AMC 25.1322, pokud není v tomto AMC stanoveno jinak.
- (b) Zobrazení informací týkajících se upozornění na provoz a rad k vyhnutí by mělo být v souladu s pokyny uvedenými v AMC 25.1322 a odstavcem 5.4 v AMC 25.1302.
- (c) Pokyny k radě k vyhnutí by měly být zobrazovány na každém pilotním stanovišti v primárním zorném poli pilota.
Rady k vyhnutí mohou být zobrazovány na zobrazovacích zařízeních EFIS nebo IVSI za předpokladu, že nejsou narušeny jejich primární funkce.
- (d) Samostatná červená výstražná signalizace rady k vyhnutí nebo ukazatel okamžité vertikální rychlosti (IVSI) s červenou světelnou indikací nebo zobrazovač základních letových údajů (Primary Flight Display (PFD)) s červenou světelnou indikací nebo elektronické zobrazení nadmořské výšky s alfanumerickým sdělením by měly být umístěny v primárním zorném poli každého pilota.
- (e) Každému členovi letové posádky by měl být k dispozici prostředek pro zobrazení informace o provozní situaci. Informace o provozní situaci by měla být poskytována na meteorologickém radaru (WXR), elektronickém systému letových přístrojů (EFIS), ukazateli okamžité vertikální rychlosti (IVSI) nebo jiném kompatibilním zobrazovacím monitoru, u něhož bylo prokázáno, že splňuje pokyny AMC 25-11, za předpokladu, že nejsou narušeny jejich primární funkce. Přijatelnou alternativou je samostatný specializovaný displej zobrazující provozní situaci, který je lehce viditelný pro oba piloty. V případě použití multifunkčního zobrazovacího zařízení (Multi Function Display) by měl displej splňovat požadavky ETSO-C113.
- (f) Samostatná varovná světla TA jsou volitelná.
- (g) Rady k vyhnutí a upozornění na provoz systému ACAS II, které aktivují hlavní výstražný systém (Master Warning System), nejsou přijatelné.
- (h) Měla by být poskytována indikace, že došlo k poruchám systému ACAS II a senzorů, které zamezují správnému provozu.
- (i) Měla by být poskytována indikace, že je systém ACAS II provozován v režimu TA.
- (j) Pokud dojde najednou k hlasovému upozornění ACAS II a stříhu větru nebo ACAS II a TAWS, měl by být ACAS II automaticky přepnut do režimu TA.
- (k) Má být prokázána dostatečná viditelnost zobrazovacího zařízení.
- (l) Letová posádka by měla sledovat dění okolo po celou dobu provozního stavu systému ACAS II. Jakákoliv změna provozního stavu systému ACAS II má být vhodným způsobem jasně sdělena letové posádce.

6.4 Ovládání systému ACAS II:

- (a) Ovládání systému ACAS II by mělo být letové posádce snadno přístupné.
- (b) Měl by existovat způsob, jak spustit funkci autotestu ACAS II.

6.5 Antény:

- (a) Mohou být zastavěny buď jedna směrová a jedna všesměrová anténa, nebo dvě směrové antény.
Poznámka: Při zástavbě směrové a všesměrové antény by měla být všesměrová anténa spodní anténou.
- (b) Bude potřeba, aby fyzické umístění antén odpovídače a antén systému ACAS II splňovalo omezení týkající se izolace a podélné separace. Fyzické umístění by mělo rovněž případně zajišťovat, že provoz systému nebude ovlivněn vrtulemi nebo rotory. Antény systému ACAS II mohou být zastavěny od osy letadla s úhlovým posunutím nepřekračujícím 5 stupňů.

6.6 Rozhraní:

- (a) Informace o tlakové nadmořské výšce bude potřeba získávat ze stejného senzoru, který je zdrojem pro odpovídač(e) módu S a palubní zobrazovací zařízení nadmořské výšky. Tento zdroj by měl být nejpřesnějším zdrojem, který je v letadle dostupný. Informace o nadmořské výšce by měly být poskytovány prostřednictvím digitální datové sběrnice. Neměl by se používat Grayův (Gillhamův) kód ICAO.
- (b) Mělo by být zajištěno rozhraní na senzor radiovýškoměru.
- (c) Logiku blokování zvolenou pro vstup do ACAS II, která by brala do úvahy omezení výkonnosti letadla, bude potřeba vyhodnotit a oprávnit, pokud nebyla přijata podle dřívějšího standardu ACAS II.
- (d) Je-li požadováno, mělo by být zajištěno další propojení nezávislých údajů.
- (e) Mělo by být zajištěno rozhraní mezi zástavbou ACAS II a letovým zapisovačem (letovými zapisovači).
- (f) Zaznamenávání údajů ACAS II by mělo být prováděno v souladu s dokumentem EUROCAE ED-112.
Poznámka: Měly by být zajištěny informace nezbytné k opětovnému získání a převedení uchovávaných údajů na technické jednotky.
- (g) Rozhraní mezi systémy by měla být podrobena analýze, aby bylo prokázáno, že během normálních a poruchových podmínek nedochází k žádnému nežádoucímu vzájemnému působení.

7 CERTIFIKAČNÍ ZKOUŠENÍ

V provozovaném letadle bude potřeba provést pozemní zkoušení s náležitým uvážením možného rizika nežádoucích upozornění na nebezpečí. Mělo by se vycházet z preventivních opatření uvedených v Dodatku 1.

7.1 Podstatné části zkoušení pro účely modifikace sestávající ze zástavby ACAS II může být dosaženo pozemním zkoušením, které ověří provoz systému a rozhraní se systémy letadla.

7.2 Pozemní zkoušky by měly zahrnovat:

- (a) ověřovací kontrolu 24bitové adresy ICAO draku letadla;
- (b) kontrolu přesnosti zaměření letadla-narušitele. Pro každý kvadrant by měla být prokázána maximální chyba v azimutu ± 15 stupňů. Větší chyby mohou být přijatelné v ocasní části letadla;
- (c) porucha senzorů propojených s ACAS II. Měla by být provedena zkouška, která zaručí, že účinky na ACAS II souhlasí s předpovídanými výsledky;
- (d) správné pořadí priorit výstrah. Priority výstrah by měly být: stříh větru, TAWS, a pak ACAS II;
- (e) vyhodnocení elektromagnetického rušení, které zaručuje, že ACAS II nezpůsobuje rušení jiných systémů letadla;
- (f) správný provoz kterékoliv konfigurace letadla, která má svou konstrukcí za následek zabránění RA.

7.3 Letové zkoušení prvotní zástavby by mělo vyhodnocovat celkový provoz, včetně:

- (a) dosahu přehledového systému;

Poznámka: Dosah přehledového systému se může měnit v závislosti na podmínkách ve vzdušném prostoru.

- (b) rozumnost cílového azimutu;
- (c) nepodléhání nechtěným rušením;
- (d) posouzení viditelnosti přístrojů, osvětlení zobrazovacích zařízení, úrovní hlasitosti a srozumitelnosti zvukových sdělení během nepříznivých letových podmínek;
- (e) účinků elektrického přepětí;
- (f) platnosti a použitelnosti informací o provozní situaci, je-li letadlo vystaveno změnám nadmořské výšky daným ± 15 stupni klopení a ± 30 stupni klonění;
- (g) správného provozu kterékoliv konfigurace letadla, která má svou konstrukcí za následek zabránění RA;

Poznámka: Tyto zkoušky mohou být považovány za podsoubor pozemních zkoušek prováděných v odst. 7.2 (f). Posoudit je potřeba pouze ty konfigurace letadla, které jsou v prostředí letu prakticky proveditelné.

- (h) vyhodnocení elektromagnetického rušení, které zaručuje, že ACAS II nezpůsobuje rušení jiných systémů letadla.

7.4 U kombinace vybavení ACAS II – mód S nebude letové zkoušení prokazující výkonnost RA při plánovaném nebezpečném sblížení mezi letadly běžně požadováno, pokud u ní bylo dříve prokázáno, že pracuje správně. Letové zkoušení zahrnující pokus o plánované nebezpečné sblížení by nemělo být prováděno bez souhlasu Agentury.

7.5 Pro účely minimalizace úsilí při certifikaci ACAS II pro další typy letadel uvedené v typovém osvědčení si může žadatel nárokovat uznání použitelných certifikačních a letových údajů získaných při odpovídající zástavbě na letadle, včetně zkoušení provedeného pro verze ACAS II 6.04A nebo 7.0. Kde existuje přijatelný důkaz týkající se předešlých standardů pro certifikaci ACAS II, nebude běžně požadováno letové zkoušení ACAS II. To předpokládá, že zavedení ACAS II představuje pouze výměnu vybavení.

7.6 Vybavení, které splňuje minimální přijatelnou normu pro certifikaci pro vybavení ACAS II (viz odst. 4.1), prokázalo, že funkce hybridního přehledového systému nesnižuje výkonnost aktivního přehledového systému ACAS II. Proto pokud je dostupná funkce volitelného hybridního přehledového systému, není v souvislosti s touto funkcí požadováno žádné zvláštní zkoušení zástavby.

8 ÚDRŽBA

Instrukce pro zachování letové způsobilosti (ICA) by měly obsahovat následující:

- 8.1 Instrukce pro údržbu pro zkoušení ACAS II na letadle včetně preventivních opatření uvedených v Dodatku 1.
- 8.2 Instrukce pro údržbu pro sejmutí a zástavbu jakékoliv směrové antény by měly obsahovat instrukce k ověření správného zobrazení provozní situace ACAS II ve všech čtyřech kvadrantech.

9 LETOVÁ PŘÍRUČKA LETADLA/PILOTNÍ PROVOZNÍ PŘÍRUČKA

Letová příručka letadla (AFM) nebo pilotní provozní příručka (POH) by měly poskytovat alespoň následující omezený soubor informací. Tento omezený soubor předpokládá, že jsou podrobný popis zastavěného systému a související provozní instrukce dostupné v jiných příručkách pro provoz či výcvik.

Poznámka: Nesprávné funkce letadla, které by mohly zabránit letadlu v další indikaci stoupání ACAS II, ale které automaticky nebrání indikaci stoupání ACAS II, by měly být řešeny (např. jako varovná poznámka) v AFM/POH.

- 9.1 Oddíl s omezeními: Měla by být zahrnuta následující omezení:

- (a) Odchyłka od nadmořské výšky přidělené ATC je povolena pouze v rozsahu nezbytném pro splnění rady k vyhnutí (RA) ACAS II.
- 9.2 Oddíl s nouzovými postupy: žádné.
- 9.3 Oddíl s normálními postupy: Letové postupy pro ACAS II by měly řešit následující:
- (a) Pro RA bez křížování nadmořské výšky, s cílem vyhnout se zrušení účinnosti koordinovaného manévru prováděného letadlem-narušitelem, upozornění, že vertikální rychlost by měla být přesně upravena tak, aby splňovala požadavky RA.
 - (b) Nesplnění RA jedním letadlem může vést k zmenšení vertikálního rozstupu, s potřebou dosáhnout bezpečného horizontálního rozstupu vizuálními prostředky.
 - (c) Varování, že za určitých podmínek mohou indikované manévry významně snížit rezervu rychlosti, s potřebou respektovat výstrahu blížící se pádové rychlosti.
 - (d) Upozornění, že úhybný manévr by měl být omezen na minimum potřebné k splnění RA.
 - (e) Pokud je v konfiguraci pro přistání vydána RA se stoupáním, měl by být zahájen standardní postup provedení průletu.

10 DOSTUPNOST DOKUMENTŮ

Dokumenty EASA je možné získat na adrese: EASA (European Aviation Safety Agency), 101253, D50452 Koln, Germany; nebo prostřednictvím internetových stránek: http://www.easa.europa.eu/ws_prod/g/rg_certspecs.php.

Dokumenty EUROCAE je možné zakoupit na adrese: EUROCAE, 102 rue Etienne Dolet, 92240 Malakoff, France, (Fax: +33 1 46 55 62 65); nebo prostřednictvím internetových stránek: www.eurocae.net.

Dokumenty RTCA je možné získat na adrese: RTCA Inc, 1828 L Street, NW., Suite 805, Washington, DC 20036, USA, (Tel.: +1 202 833 9339; Fax: +1 202 833 9434). Internetové stránky: www.rtca.org.

Dokumenty FAA je možné získat na adrese: Superintendent of Documents, Government Printing Office, Washington DC, 20402-9325, USA. Internetové stránky: www.faa.gov.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

DODATEK 1 Preventivní opatření pro pozemní zkoušení odpovídače ACAS II/módu S

Zkoušení odpovídače/systému ACAS II je známým zdrojem „nežádoucích“ výstrah ACAS II. Následující informace uvádějí pokyny, které by měly být dodržovány, aby bylo toto riziko minimální:

- Pokud to není vyžadováno, zajistěte, aby byly všechny odpovídače přepnuty do „režimu vypnuto (OFF)“ nebo do „pohotovostního režimu (STANDBY)“.
- Před začátkem jakékoliv zkoušky kontaktujte místního poskytovatele letových navigačních služeb (ANSP) nebo letovou provozní službu (ATS) a informujte je o svém úmyslu provést zkoušení odpovídače. Oznamte jim čas počátku a dobu trvání vaší zkoušky. Rovněž jim sdělte nadmořskou výšku (výšky), ve které budete provádět zkoušení, zamýšlenou identifikaci letadla (identifikaci letu) a vámi plánovaný kód módu A.
- Nastavte kód módu A na 7776 (nebo jiný kód módu A odsouhlasený se stanovištěm řízení letového provozu).
Poznámka: Kód módu A 7776 je uživatelskou skupinou *ORCAM Users Group* přidělen coby zkušební kód, konkrétně pro zkoušení odpovídačů.
- Nastavte identifikaci letadla (identifikaci letu) na prvních 8 písmen názvu společnosti. Jedná se o společnost provádějící zkoušky.
- Kde je to možné, provádějte zkoušení uvnitř hangáru, abyste získali výhodu jakéhokoliv možného stínění, které může hangár poskytnout.
- Jako opatření, kde je to prakticky možné, používejte kryty absorbující vysílání antény, ať už je zkoušení prováděno uvnitř, nebo venku.
- Pokud zkoušíte parametr nadmořské výšky (mód C nebo S), vyzařujte přímo přes předepsaný útlumový článek (atenuátor) na zkušební zařízení na odbavovací ploše.
- Mezi zkoušeními, tj. při přechodu z jedné nadmořské výšky na druhou, přepněte odpovídač do „pohotovostního režimu (STANDBY)“.
- Pokud zkoušíte parametry odpovídače/systému ACAS II, které nevyžadují „nadmořskou výšku“, nastavte nadmořskou výšku na -1000 ft (mínus 1000 ft) nebo větší než 60 000 ft. To minimalizuje pravděpodobnost výstrahy ACAS II vůči letadlům na ploše letiště či právě přelétávajícím letadlům.
- Po dokončení zkoušení přepněte odpovídač(e) do „režimu vypnuto (OFF)“ nebo do „pohotovostního režimu (STANDBY)“.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

DODATEK 2

Seznam zkratk

ACAS	Airborne Collision Avoidance System Palubní protisrážkový systém
AMC	Acceptable Means of Compliance Přijatelné způsoby průkazu
ANSP	Air Navigation Service Provider Poskytovatel letových navigačních služeb
ATC	Air Traffic Control Řízení letového provozu
ATCRBS	Air Traffic Control Radar Beacon System Systém sekundární radiolokace pro řízení letového provozu
ATS	Air Traffic Service Letová provozní služba
CS	Certification Specifications Certifikační specifikace
EASA	European Aviation Safety Agency Evropská agentura pro bezpečnost letectví
EFIS	Electronic Flight Instrument System Elektronický systém letových přístrojů
ETSO	European Technical Standard Order Evropský technický normalizační příkaz
EU	European Union Evropská unie
EUROCAE	European Organisation for Civil Aviation Equipment Evropská organizace pro vybavení civilního letectví
FHA	Failure Hazard Analysis Analýza rizika poruchy Functional Hazard Assessment Vyhodnocení funkčních nebezpečí
ICA	Instructions for Continued Airworthiness Instrukce pro zachování letové způsobilosti
ICAO	International Civil Aviation Organization Mezinárodní organizace pro civilní letectví
IVSI	Instantaneous Vertical Speed Indicator Ukazatel okamžité vertikální rychlosti
MEL	Minimum Equipment List Seznam minimálního vybavení
ORCAM	Originating Region Code Allocation Method Metoda přidělování kódů (SSR) podle regionu původu
RA	Resolution Advisory Rada k vyhnutí
SSA	System Safety Assessment Vyhodnocení bezpečnosti systému
TA	Traffic Advisory Upozornění na provoz
TCAS	Traffic Alert and Collision Avoidance System Provozní výstražný protisrážkový systém
WXR	Weather Radar Meteorologický radar