

## **UPOZORNĚNÍ:**

**Ačkoliv jsou tyto texty doslovným překladem originálního textu rozhodnutí výkonného ředitele EASA, slouží příslušné dokumenty připravované ÚCL pouze pro informační účely a ÚCL nenese za jejich obsah odpovědnost. Tyto texty nemají žádnou právní hodnotu. Originální znění naleznete v Úřední publikaci Agentury, tj. na webových stránkách <http://easa.europa.eu>.**

**Datum aktualizace tohoto dokumentu: 1. 2. 2018**



## Rozhodnutí výkonného ředitele

**2016/009/R**

**ze dne 23. května 2016**

**kterým se mění Přijatelné způsoby průkazu a poradenský materiál  
k nařízení (EU) č. 139/2014**

**„AMC a GM pro letiště – Amendment 1“**

VÝKONNÝ ŘEDITEL EVROPSKÉ AGENTURY PRO BEZPEČNOST LETECTVÍ

s ohledem na nařízení (ES) č. 216/2008<sup>1</sup>, a zejména na článek 38 odst. 3 písm. a) tohoto nařízení,

s ohledem na nařízení Komise (EU) č. 139/2014<sup>2</sup>, a zejména na bod ADR.AR.A.015 Přílohy II tohoto nařízení,

VZHLEDEM K TĚMTO DŮVODŮM:

- (1) Agentura vydává, v souladu s článkem 18 odst. c) nařízení (ES) č. 216/2008, přijatelné způsoby průkazu, jakož i poradenský materiál pro uplatňování nařízení (ES) č. 216/2008 a jeho prováděcích pravidel.
- (2) Přijatelné způsoby průkazu jsou nezávazné standardy přijaté Agenturou, které mohou být osobami a organizacemi využity k prokázání vyhovění nařízení (ES) č. 216/2008 a jeho prováděcím pravidlům; pokud je vyhověno přijatelným způsobům průkazu, jsou splněny související požadavky prováděcích pravidel.
- (3) Poradenský materiál je nezávazný materiál vytvořený Agenturou, který pomáhá ilustrovat význam požadavku nebo specifikace a používá se k podpoře výkladu nařízení (ES) č. 216/2008, jeho prováděcích pravidel, certifikačních specifikací a přijatelných způsobů průkazu.
- (4) Rozhodnutím 2014/012/R ze dne 27. února 2014 vydal výkonný ředitel Přijatelné způsoby průkazu a poradenský materiál k nařízení (EU) č. 139/2014.

<sup>1</sup> 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/ES (Úř. věst. L 79, 19.03.2008, s. 1).

<sup>2</sup> Nařízení Komise (EU) č. 139/2014 ze dne 12. února 2014, kterým se stanoví požadavky a správní postupy týkající se letišť podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 (Úř. věst. L 449, 14.02.2014, s. 1).

- (5) Agentura je povinna, na základě článku 19 odst. 2 nařízení (ES) č. 216/2008, reagovat na současný stav vývoje a nejlepší postupy v daných oblastech a aktualizovat svá rozhodnutí s ohledem na celosvětové zkušenosti s provozem letadel a vědeckotechnický pokrok.
- (6) Agentura určila potřebu vydat přijatelné způsoby průkazu a poradenský materiál, aby provozovatelům letišť umožnila vypočítat úroveň ochrany, která by měla být na daném letišti poskytována, mnohem konzistentnějším způsobem s přihlédnutím k úrovním provozu a druhům letů.
- (7) Agentura, v souladu s článkem 52 odst. 1 písm. c) nařízení (ES) č. 216/2008 a článkem 5 odst. 3 a články 6 a 7 postupu pro předpisovou činnost<sup>3</sup>, široce konzultovala zúčastněné strany ohledně záležitostí, které jsou předmětem tohoto rozhodnutí, a následně poskytla písemné stanovisko k obdržným připomínkám<sup>4</sup>.

ROZHODL TAKTO:

### **Článek 1**

Příloha k rozhodnutí č. 2014/012/R výkonného ředitele Agentury ze dne 27. února 2014 se tímto mění v souladu s přílohou k tomuto rozhodnutí.

### **Článek 2**

Toto rozhodnutí vstupuje v platnost den po jeho uveřejnění v Úřední publikaci Agentury.

V Kolíně nad Rýnem dne 23. května 2016

*Za Evropskou agenturu pro bezpečnost letectví  
Výkonný ředitel*

Patrick KY

<sup>3</sup> [Rozhodnutí správní rady EASA MB 01-2012 ze dne 13. března 2012](#), kterým se mění a nahrazuje rozhodnutí 08-2007 týkající se postupu použitého Agenturou při vydávání stanovisek, certifikačních specifikací a poradenského materiálu („postup pro předpisovou činnost“).

<sup>4</sup> <http://easa.europa.eu/document-library/comment-response-documents>

## Příloha k rozhodnutí 2016/009/R

### „Přijatelné způsoby průkazu (AMC) a poradenský materiál (GM) k požadavkům pro letiště vztahujícím se na úřady, organizace a provoz – Amendment 1“

Příloha k rozhodnutí 2014/012/R<sup>1</sup> se tímto mění následovně:

Text změn je upraven tak, aby bylo patrné zrušení textu nebo vložení nového nebo pozměněného textu, jak je uvedeno níže:

- (a) text, který má být zrušen, je ~~přeškrtnut~~;
- (b) nový nebo změněný text je **zvýrazněn šedě**; a
- (c) výpustka (...) znamená, že zbývající předcházející text nebo text následující po uvedené změně zůstává beze změn.

1. GM1 ADR.OPS.B.010(a)(1) se mění následovně:

#### **GM1 ADR.OPS.B.010(a)(1) Záchranné a hasičské služby**

##### DOSTUPNOST A ROZSAH ZÁCHRANNÉ A HASIČSKÉ SLUŽBY

K zajištění záchranné a hasičské služby mohou být určeny vhodně umístěné a vybavené veřejné nebo soukromé organizace. Hasičské stanice těchto organizací by měly být zpravidla umístěné na letišti, není však vyloučeno jejich umístění mimo letiště za předpokladu, že může být splněn zásahový čas. ~~Polem působnosti~~ **Základním cílem** záchranné a hasičské služby je záchrana životů v případě letecké nehody nebo incidentu na letišti nebo v jeho blízkém okolí. ~~Provozním cílem je vytvořit a udržovat~~ **Záchranná a hasičská služba je poskytována, aby vytvářela a udržovala podmínky pro přežití, zajistit** ~~zajišťovala~~ **zajišťovala** únikové cesty pro osoby na palubě a ~~zahájit~~ **zahajovala** záchranu těch osob na palubě, které nejsou schopny bez další pomoci samy uniknout. Záchrana může vyžadovat použití dalšího vybavení a personálu, které není primárně určené pro záchranné a hasičské účely. Zdravotnické pohotovostní a lékařské služby jsou mimo pole působnosti záchranných a hasičských služeb, jak je popsáno v ADR.OPS.B.010. Funkce a odpovědnost zdravotnických pohotovostních a lékařských služeb v průběhu nouzové situace by měly být zahrnuty v letištním pohotovostním plánu (LPP), v souladu s GM3 ADR.OPS.B.005(a).

2. AMC2 ADR.OPS.B.010(a)(2) se mění následovně:

#### **AMC2 ADR.OPS.B.010(a)(2) Záchranné a hasičské služby**

##### ÚROVEŇ OCHRANY POSKYTOVANÉ ZÁCHRANNÝMI A HASIČSKÝMI SLUŽBAMI

- (a) Provozovatel letiště by měl zajistit, aby
  - (1) úroveň ochrany, která je běžně zajišťována na letišti se stanoví a vyjádří s ohledem na kategorii záchranných a hasičských služeb (kategorie letiště pro záchrannou a hasičskou službu), jak jsou popsány níže, a podle typu, množství a hasebního výkonu hasebních látek běžně dostupných na letišti; a
  - (2) **REF** kategorie letiště **pro záchrannou a hasičskou službu** se stanovuje podle Tabulky 1, na základě nejdelších letounů běžně používajících letiště a šířky jejich trupu. Jestliže po výběru kategorie příslušné k celkové délce nejdelšího letounu je šířka trupu tohoto letounu větší než maximální šířka v sloupci 3 tabulky 1 pro tuto kategorii, potom by měla být skutečná kategorie pro tento letoun o jednu kategorii vyšší.

<sup>1</sup> Rozhodnutí 2014/012/R výkonného ředitele Agentury ze dne 27. února 2014, kterým se přijímají Přijatelné způsoby průkazu a poradenský materiál k nařízení (EU) č. 139/2014 „AMC/GM pro letiště – první vydání“

Kategorie letiště pro záchrannou a hasičskou službu		
Kategorie letiště (1)	Celková délka letounu (2)	Maximální šířka trupu (3)
1	0 m až 9 m, ale ne včetně	2 m
2	9 m až 12 m, ale ne včetně	2 m
3	12 m až 18 m, ale ne včetně	3 m
4	18 m až 24 m, ale ne včetně	4 m
5	24 m až 28 m, ale ne včetně	4 m
6	28 m až 39 m, ale ne včetně	5 m
7	39 m až 49 m, ale ne včetně	5 m
8	49 m až 61 m, ale ne včetně	7 m
9	61 m až 76 m, ale ne včetně	7 m
10	76 m až 90 m, ale ne včetně	8 m

Tabulka 1

- (3) úroveň ochrany poskytované záchrannou a hasičskou službou odpovídá kategorii letiště určené dle zásad v bodu (2) výše až na výjimku, když počet pohybů (vzletů nebo přistání) letadel přepravujících cestující v nejvyšší kategorii, běžně využívaných letiště, nepřesáhne 700 v nevytíženějších třech po sobě jdoucích měsících, lze úroveň poskytované ochrany dle (2) výše snížit, ale ne o více než jednu kategorii pod původně stanovenou úroveň.
- (b) Bez ohledu na bod (a) může provozovatel letiště ~~by měl zajistit, že~~ během předpokládaných období snížené činnosti (např. specifického období v roce nebo dne), snížit úroveň poskytované ochrany na letišti. V tomto případě:
- (1) ~~není~~ úroveň poskytované ochrany by neměla být menší než ta, která je potřebná pro nejvyšší kategorii letounu plánovaného pro použití na letišti během této doby, bez ohledu na počet pohybů; a
- (2) snížená úroveň ochrany ve specifickém období by měla být publikována v letecké informační příručce (AIP) nebo prostřednictvím oznámení NOTAM.
- (c) ~~Snížení úrovně ochrany poskytované záchrannými a hasičskými službami, jak je stanovena v souladu s Tabulkou 1, může být příslušným úřadem akceptováno. Úroveň ochrany vyžadovaná pro provoz letounů za účelem přepravy výhradně nákladu, pošty, výcviku, zkoušení, technických přeletů (např. přistavení, ukončení provozu), včetně přepravy nebezpečného zboží, bez ohledu na počet pohybů, může být snížena v souladu s Tabulkou 2 následovně:~~

Kategorie letiště	Požadovaná úroveň ochrany HZS
1	1
2	2
3	3
4	4
5	5
6	5
7	6
8	6
9	7
10	7

Tabulka 2

- (d) Aby bylo možno posoudit, zda plánovaná úroveň ochrany poskytovaná záchrannou a hasičskou službou je dostatečná vzhledem ke kategorii letiště z hlediska HZS, měl by provozovatel letiště alespoň jedenkrát ročně provést předpověď předpokládaného provozu letadel na daném letišti na následujících 12 měsících. V případě plánovaných změn objemu a struktury provozu, může být nutné zpracovat dodatečné posouzení. V rámci tohoto posouzení je vhodné, aby provozovatel letiště využil všechny dostupné informace od provozovatelů letadel a zkombinoval je se statistikami pohybů letadel v průběhu roku předcházejícího datu zpracování.
- (e) Nepředvídané skutečnosti vedoucí k dočasnému snížení úrovně ochrany poskytované záchrannou a hasičskou a službou na letišti jsou považovány za neplánované události vedoucí k nedostupnosti zařízení, vybavení a zdrojů.
- (f) V případě nouzových přistání a situací, kdy velitel letadla sezná, že diverze na jiné letiště nebo vyčkávání by mohly vést k mnohem podstatnějšímu nebezpečí, by mělo být přistání letadla s vyšší kategorií, než je úroveň ochrany poskytovaná na letišti, povoleno bez ohledu na aktuální dostupnou úroveň ochrany poskytovanou záchrannou a hasičskou službou.

3. AMC3 ADR.OPS.B.010(a)(2) se mění následovně:

#### **AMC3 ADR.OPS.B.010(a)(2) Záchrané a hasičské služby**

##### POČET ZÁCHRANNÝCH A HASIČSKÝCH VOZIDEL A ZÁCHRANNÉHO VYBAVENÍ

- (a) Provozovatel letiště by měl zajistit, aby:
- (1) minimální počet záchranných a hasičských vozidel na letišti, která jsou schopna efektivně dopravit, a aplikovat hasivo specifikované pro danou kategorii letiště, byl v souladu s následující tabulkou; a
- (...)

4. AMC4 ADR.OPS.B.010(a)(2) se mění následovně:

#### **AMC4 ADR.OPS.B.010(a)(2) Záchrané a hasičské služby**

##### HASEBNÍ LÁTKY

Provozovatel letiště by měl zajistit, že:

- (a) na letišti jsou zajištěny základní i doplňkové hasební látky;
  - (...)
  - (da) množství pěnidla (určeného pro směšování a vytváření pěny) na vozidle je v poměru k zajištěnému množství vody, aby bylo možno vytvořit zvolený koncentrát;
  - (...)
  - (k) pro urychlení opětovného naplnění vozidel je na letišti udržována rezervní zásoba doplňkové látky ekvivalentní 100 % množství těchto látek uvedenému v Tabulce 1. A bylo přidáno dostatečné množství hnacího plynu k využití této rezervy doplňkové látky. Doplňková látka/látky vezené na hasičských vozidlech přesahující množství určené v Tabulce 1 mohou sloužit jako rezerva;
  - (...)
  - (o) pokud je plánován provoz letounů větších než průměrné velikosti dané kategorie, jsou je množství vody a pěnidla přepočítána a množství vody a pěnidla pro tvorbu pěny a hasební výkony pěnového roztoku jsou úměrně navýšeny; a
  - (oa) Tam, kde je snížena úroveň ochrany v souladu s AMC2 ADR.OPS.B.010 (a)(2), by měla být přepočítána množství hasebních látek v závislosti na největším letadle ve snížené kategorii ochrany;
  - (ob) Přepočet pro provoz letounů za účelem přepravy výhradně nákladu, pošty, výcviku, zkoušení, technického přeletu (např. přistavení, ukončení provozu), včetně přepravy nebezpečného zboží, by se měl zakládat na největším letadle v kategorii specifikované v Tabulce 2 AMC2 ADR.OPS.B.010(a)(2); a
  - (...)
5. AMC5 ADR.OPS.B.010(a)(2) se mění následovně:

#### **AMC5 ADR.OPS.B.010(a)(2) Záchranné a hasičské služby**

##### **ZÁSAHOVÝ ČAS**

Provozovat letiště by měl zajistit, že:

- (a) záchranná a hasičská služba dosahuje zášahového času nepřesahujícího 3 minuty a provozního cíle nepřesahujícího 2 minuty, od momentu zahajovací výzvy (signálu/telefonátu) záchranným a hasičským službám, na kteroukoliv část provozované RWY za optimálních podmínek dohlednosti a stavu povrchu vozovky, a je na pozici, aby aplikovala pěnu v míře nejméně 50 % hasební výkonu stanoveného v AMC4 ADR.OPS.B.010 Tabulka 1;
- (...)

6. GM4 ADR.OPS.B.010(a)(2) se mění následovně:

#### **GM4 ADR.OPS.B.010(a)(2) Záchranné a hasičské služby**

##### **SNÍŽENÍ ÚROVNĚ OCHRANY KATEGORIE LETIŠTĚ PRO ZÁCHRANNOU A HASIČSKOU SLUŽBU**

- (a) ~~Úroveň ochrany může být menší o 1 kategorii pod stanovenou kategorií, pokud počet pohybů letounů nejvyšší kategorie pro záchrannou a hasičskou službu, běžně používajících letiště, ve třech po sobě jdoucích nejvytíženějších měsících je menší než 700.~~
- (b) ~~Úroveň ochrany by měla být rovna stanovené kategorii, pokud počet pohybů letounů nejvyšší kategorie pro záchrannou a hasičskou službu, běžně používajících letiště, ve třech po sobě jdoucích nejvytíženějších měsících je roven nebo vyšší než 700.~~

(e) — V případě letišť sloužících čistě nákladnímu provozu je možné kategorii letiště pro záchrannou a hasičskou službu přizpůsobit kategorii nižší, než je pro provoz letadel s cestujícími pod podmínkou, že je splněn základní cíl — zachránit životy v případě letecké nehody nebo incidentu.

Aby se omezila potřeba měnit vyhlášenou úroveň ochrany pro záchrannou a hasičskou službu, měla by být vypracována opatření pro nepředvídané události. To může zahrnovat např: plán údržby, kdy bude zajištěna mechanická účinnost vybavení a vozidel pro záchranu a hašení, společně s opatřeními, jak pokrýt neplánovanou nepřítomnost minimální úrovně personálu, včetně vedoucích pracovníků.

(d) — Následující skutečnosti mohou být brány v úvahu jako ~~Za~~ nepředvídatelné okolnosti vedoucí k dočasnému snížení úrovně ochrany poskytované záchrannými a hasičskými službami na letišti ~~jsou~~ považovány jakékoli neplánované události, které vedou k nedostupnosti zařízení, vybavení a zdrojů, jako jsou:

- (1)(a) poruchy vozidel záchranných a hasičských služeb;
- (2)(b) nedostatek zaměstnanců (personálu);
- (3)(c) nedostupnost hasebních látek; a
- (4)(d) zásah záchranných a hasičských služeb u letecké nehody;
- (5) — atd.

Tyto změny, včetně předpokládané doby tohoto snížení úrovně, by měly být bezodkladně oznámeny příslušným stanovištím letových provozních služeb (ATS) a stanovištím leteckýchh informačních služeb (AIS) (viz GM1 ADR.OPS.A.005 Data o letišti), aby mohla tato stanoviště poskytnout potřebné informace přilétajícím a odlétajícím letadlům.

Dočasné snížení by mělo být vyjádřeno novou kategorií záchranných a hasičských služeb dostupných na letišti. Pokud dočasné snížení zahrnuje zdroje, které nebyly použity při výpočtu kategorie letiště pro HZS (např. specializované záchranné vybavení pro obtížný terén), měly by být podrobnosti oznámeny. Pokud už se takovéto dočasné snížení neuplatňuje, měla by být o tomto zpravena výše uvedená stanoviště.

7. Doplňuje se následující nové GM5 ADR.OPS.B.010(a)(2):

#### **GM5 ADR.OPS.B.010(a)(2) Záchranné a hasičské služby**

##### **ÚROVEŇ OCHRANY PRO ZÁCHRANNOU A HASIČSKOU SLUŽBU**

Následující příklady mají ilustrovat způsob, jakým by měly používány nejrůznější činitele, které se zohledňují při výpočtu úrovně ochrany:

##### Příklad 1 – Letoun širšího trupu

Pokud má letoun délku trupu 47,5 m, sloupec 2 Tabulky 1 v AMC2 ADR.OPS.B.010(a)(2) ukazuje HZS kategorii 7. Avšak letoun v příkladu má šířku trupu 5,5 m, proto, podle bodu (a)(2) v AMC2 ADR.OPS.B.010(a)(2), je příslušná úroveň ochrany HZS kategorie 8.

##### Příklad 2 – Delší než délka průměrného letounu

Při plánovaném provozu letounu většího, než je průměrná velikost v dané kategorii, by měla být přepočítána množství vody, a odpovídajícím způsobem by měla být navýšena množství vody pro tvorbu pěny, stejně jako hasební výkony pěnového roztoku. Níže uvedený příklad vychází z letounu o celkové délce 48 m a maximální šířce trupu 5 m. Množství vody a hasební výkon pěnového roztoku byly vypočítány pomocí koncepce ICAO vycházející z kritické oblasti a navýšeny tak, aby reflektovaly větší praktickou kritickou oblast.



<b>Minimální použitelné množství hasebních látek (dle požadavku na pěnu splňující úroveň účinnosti B)</b>			
Kategorie letiště	Voda (l)	Hasební výkon pěnového roztoku (l/min)	Hasební prášek (kg)
Minimální požadavek kategorie 7	12 100	5 300	225
Požadavek po přepočítání	14 113	6 163	225

**Příklad 3 – Méně než 700 pohybů ve 3 nejrušnějších po sobě jdoucích měsících**

Následující příklady ilustrují způsob určení úrovně ochrany poskytované záchrannými a hasičskými službami na letišti při zohlednění počtu pohybů:

Letoun	Celková délka	Šířka trupu	Kategorie	Pohyby
Airbus A320	37,6 m	4,0 m	6	600
Bombardier CRJ 900	36,4 m	2,7 m	6	300
Embraer 190	36,2 m	3,0 m	6	500
ATR 72	27,2 m	2,8 m	5	200

Nejdelší letouny jsou kategorizovány, na základě Tabulky 1 AMC2 ADR.OPS.B.010(a)(2), zaprvé vyhodnocením jejich celkové délky a zadruhé šířky jejich trupu, dokud není dosaženo 700 pohybů. Je vidět, že počet pohybů nejdelších letounů v nejvyšší kategorii celkem je vyšší než 700. V tomto případě je kategorie letiště 6.

Letoun	Celková délka	Šířka trupu	Kategorie	Pohyby
Airbus A350-900	66,8 m	6,0 m	9	300
Boeing 747-8	76,3 m	6,5 m	10	400
Airbus A380	72,7 m	7,1 m	10	400

Nejdelší letouny jsou kategorizovány, na základě Tabulky 1 AMC2 ADR.OPS.B.010(a)(2), zaprvé vyhodnocením jejich celkové délky a zadruhé šířky jejich trupu, dokud není dosaženo 700 pohybů. Je vidět, že počet pohybů nejdelších letounů v nejvyšší kategorii celkem je vyšší než 700. Rovněž je zřejmé, že při hodnocení kategorie odpovídající celkové délce letounu Airbus A380, tj. kategorie 9, je skutečná zvolená kategorie o jednu úroveň vyšší, protože je šířka trupu letounu větší než maximální šířka trupu pro kategorii 9. V tomto případě je kategorie letiště 10.

Letoun	Celková délka	Šířka trupu	Kategorie	Pohyby
Boeing 737-900ER	42,1 m	3,8 m	7	300
Bombardier CRJ 900	36,4 m	2,7 m	6	500
Airbus A319	33,8 m	4,0 m	6	300

Nejdelší letouny jsou kategorizovány, na základě Tabulky 1 AMC2 ADR.OPS.B.010(a)(2), zaprvé vyhodnocením jejich celkové délky a zadruhé šířky jejich trupu, dokud není dosaženo 700 pohybů. Je vidět, že počet pohybů nejdelších letounů v nejvyšší kategorii celkem je pouze 300. Minimální

kategorie letiště má být v tomto případě kategorie 6, což je o jednu úroveň méně než pro nejdelší letoun.

Letoun	Celková délka	Šířka trupu	Kategorie	Pohyby
Airbus A380	73,0 m	7,1 m	10	300
Boeing 747-8	76,3 m	6,5 m	10	200
Boeing 747-400	70,7 m	6,5 m	9	300

Nejdelší letouny jsou kategorizovány, na základě Tabulky 1 AMC2 ADR.OPS.B.010(a)(2), zaprvé vyhodnocním jejich celkové délky a zadruhé šířky jejich trupu, dokud není dosaženo 700 pohybů. Je vidět, že počet pohybů nejdelších letounů v nejvyšší kategorii celkem je pouze 500. Rovněž je zřejmé, že při hodnocení kategorie odpovídající celkové délce letounu Airbus A380, tj. kategorie 9, je skutečná zvolená kategorie o jednu úroveň vyšší, protože je šířka trupu letounu větší než maximální šířka trupu pro kategorii 9. Minimální kategorie letiště je v tomto případě kategorie 9, což je o jednu úroveň méně než pro nejdelší letoun.

Letoun	Celková délka	Šířka trupu	Kategorie	Pohyby
Airbus A321	44,5 m	4,0 m	7	100
Boeing 737-900ER	42,1 m	3,8 m	7	300
ATR 42	22,7 m	2,9 m	4	500

Nejdelší letouny jsou kategorizovány, na základě Tabulky 1 AMC2 ADR.OPS.B.010(a)(2), zaprvé vyhodnocním jejich celkové délky a zadruhé šířky jejich trupu, dokud není dosaženo 700 pohybů. Je vidět, že počet pohybů nejdelších letounů v nejvyšší kategorii celkem je pouze 400. Minimální kategorie tohoto letiště je kategorie 6. I když je mezi délkou nejdelšího letounu (Airbus A321) a letounu, u něhož je dosaženo 700. pohybu (ATR 42), poměrně velký odskok, lze minimální kategorii letiště snížit pouze na kategorii 6.

#### Příklad 4 – Očekávané období snížené aktivity

Úroveň ochrany by neměla být nižší, než je potřeba pro nejvyšší kategorii letounů, které v průběhu tohoto období plánují toto letiště používat. Pokud má letiště vyhlášenou kategorii HZS 7, ale mezi 23:00 a 6:00 má největší provozovaný letoun celkovou délku 27,5 m a maximální šířku trupu 3,9 m, může být vyhlášená kategorie během tohoto časového rámce snížena na kategorii 5.

#### Příklad 5 – Provoz letounů za účelem přepravy výhradně nákladu a pošty, včetně nebezpečného zboží

Letoun výhradně pro nákladní provoz (all-cargo) je letoun určený pro přepravu nákladu včetně nebezpečného zboží. Pokud má letoun výhradně pro nákladní provoz celkovou délku 47,5 m a maximální šířku trupu 4.2 m, podle Tabulky 1, se jedná o kategorii 7. Jelikož se jedná o letoun výhradně pro nákladní provoz, dle Tabulky 2, může být překlasifikován na kategorii 6.

8. Doplňuje se následující nové GM6 ADR.OPS.B.010(a)(2):

#### **GM6 ADR.OPS.B.010(a)(2) Záchrané a hasičské služby**

##### KRITICKÁ OBLAST PRO VÝPOČET MNOŽSTVÍ VODY

(a) Koncepce ICAO vycházející z kritické oblasti se používá pro záchranu osob na palubě letounu. Snahou je dostat pod kontrolu pouze tu oblast požáru, která přiléhá k trupu. Cílem je ochránit integritu trupu a udržovat podmínky přijatelné pro osoby na palubě letounu. Velikost

k tomu potřebné kontrolované oblasti u konkrétního letounu byla stanovena experimentálními prostředky.

- (b) Je potřeba rozlišovat mezi teoretickou kritickou oblastí, uvnitř které může být nezbytné kontrolovat požár, a praktickou kritickou oblastí, která reprezentuje skutečné podmínky letecké nehody letounu. Teoretická kritická oblast slouží pouze jako prostředek kategorizace letounů ve smyslu rozsahu možného požárního nebezpečí, v němž mohou figurovat. Nemá představovat průměrnou maximální nebo minimální velikost rozšíření požáru spojeného s konkrétním letounem. Teoretická kritická oblast je obdélník, který má jako jeden rozměr celkovou délku letounu a jako druhý druhý rozměr délku měnící se v závislosti délce a šířce trupu.
- (c) Na základě provedených pokusů bylo určeno, že pro letoun s trupem o délce větší nebo rovné 24 m, při větru o rychlosti 16–19 km/h kolmém k trupu, teoretická kritická oblast sahá od trupu do vzdálenosti 24 m proti směru větru a 6 m po směru větru. U menších letounů je dostačující vzdálenost 6 m na obě strany. Pro zajištění postupného zvyšování teoretické kritické oblasti je však použit přechod, když je délka trupu mezi 12 a 24 m.
- (d) Je vhodné brát při určování teoretické kritické oblasti v úvahu celkovou délku letounu, protože před spálením musí být chráněna celá délka letounu. Kdyby tomu tak nebylo, mohl by požár prohořet potahem a proniknout do trupu. Mimo to mají jiné letouny, jako např. s ocasními plochami tvaru T, často motory nebo únikové východy ve své prodloužené části.
- (e) Vzorec pro teoretickou kritickou oblast  $A_T$  by měl být následující:

Celková délka	Teoretická kritická oblast $A_T$
$L < 12 \text{ m}$	$L \times (12 + W)$
$12 \text{ m} \leq L < 18 \text{ m}$	$L \times (14 + W)$
$18 \text{ m} \leq L < 24 \text{ m}$	$L \times (17 + W)$
$L \geq 24 \text{ m}$	$L \times (30 + W)$

kde „L“ je celková délka letounu a „W“ je maximální šířka trupu letounu.

- (f) V praxi je zřídka požáru vystavena celá teoretická kritická oblast; proto je menší plocha, pro kterou se navrhuje mít požární kapacitu, označována jako praktická kritická oblast. Jako výsledek statistické analýzy skutečných leteckých nehod letounů bylo zjištěno, že praktická kritická oblast  $A_P$  je přibližně dvě třetiny teoretické kritické oblasti  $A_T$ , nebo  $A_P = 0.667 \times A_T$ .
- (g) Množství vody pro tvorbu pěny by se mělo vypočítat z následujícího vzorce:  
 $Q = Q_1 + Q_2$ , kde:  
 – „Q“ je celková potřebná voda;  
 – „ $Q_1$ “ je voda použitá ke kontrole požáru v praktické kritické ploše; a  
 – „ $Q_2$ “ je voda potřebná poté, co byl požár dostán pod kontrolu, potřebná k udržení této kontroly a/nebo uhašení zbylého požáru.
- (h) Voda potřebná ke kontrole požáru v praktické kritické oblasti ( $Q_1$ ) může být vyjádřena pomocí následujícího vzorce:  
 $Q_1 = A_P \times R \times T$ , kde:  
 – „ $A_P$ “ je praktická kritická oblast;  
 – „R“ aplikační rychlost; a  
 – „T“ aplikační čas.
- (i) Množství vody potřebné pro  $Q_2$  nelze přesně vypočítat, jelikož závisí na mnoha proměnných. Zvažované činitele primární důležitosti jsou:  
 (1) maximální celková hmotnost letounu;  
 (2) maximální kapacita cestujících letounu;  
 (3) maximální obsah paliva; a

(4) předchozí zkušenosti (analýza zásahů HZS na letounech).

Tyto činitele se, po vynesení do grafu, používají k výpočtu celkového množství vody potřebné pro každou kategorii letiště. Objem vody  $Q_2$ , jako procentní podíl  $Q_1$ , se pohybuje od asi 0 % pro letiště kategorie 1 po asi 190 % pro letiště kategorie 10.

(j) Vztah mezi  $Q_1$  a  $Q_2$  u letounů reprezentujících každou kategorii letiště je uveden v následující tabulce:

Kategorie letiště	$Q_2 =$ procentní podíl $Q_1$
1	0 %
2	27 %
3	30 %
4	58 %
5	75 %
6	100 %
7	129 %
8	152 %
9	170 %
10	190 %

9. AMC1 ADR.OPS.C.005 se mění následovně:

**AMC1 ADR.OPS.C.005            Obecná ustanovení**

**PROGRAM ÚDRŽBY**

(...)

(e) vybavení a vozidla, včetně těch, která jsou používána záchrannými a hasičskými službami, která jsou nezbytná pro bezpečnost provozu letiště; a

(...)