

UPOZORNĚNÍ:

Ačkoliv jsou tyto texty doslovným překladem originálního textu rozhodnutí výkonného ředitele EASA, slouží příslušné dokumenty připravované ÚCL pouze pro informační účely a ÚCL nenesе 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: 10. 2. 2017



Rozhodnutí výkonného ředitele

2016/021/R

ze dne 29. července 2016

**kterým se mění Přijatelné způsoby průkazu a poradenský materiál k Části-SPO
nařízení (EU) č. 965/2012**

„AMC a GM k Části-SPO – Amendment 5“

VÝKONNÝ ŘEDITEL EVROPSKÉ AGENTURY PRO BEZPEČNOST LETECTVÍ

s ohledem na nařízení (ES) č. 216/2008¹, a zejména na článek 38 odst. 3 písm. a) tohoto nařízení,

s ohledem na nařízení Komise (EU) č. 965/2012², a zejména na bod ARO.GEN.120(a) 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 č. 2014/018/R ze dne 24. dubna 2014 vydal výkonný ředitel Přijatelné způsoby průkazu a poradenský materiál k Části-SPO nařízení (EU) č. 965/2012.

¹ 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).

² Nařízení Komise (EU) č. 965/2012 ze dne 5. října 2012, kterým se stanoví technické požadavky a správní postupy týkající se letového provozu podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 (Úř. věst. L 296, 25.10.2012, 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) Nařízení (EU) č. 965/2012 vyžaduje zvláštní oprávnění pro složitý provoz založený na výkonnosti (PBN). Na rozdíl od složitých všechny ostatní provozy PBN zvláštní oprávnění nadále nevyžadují, a to s ohledem na zkušenosti a technickou vyspělost, jichž bylo dosaženo při provozech využívajících globální družicový navigační systém (GNSS), a aby bylo dosaženo souladu s nejnovějšími mezinárodními bezpečnostními standardy. V důsledku tohoto byly k Části-SPO pro provoz PBN nevyžadující zvláštní oprávnění přidány AMC a GM vztahující se k PBN.
- (7) S cílem usnadnit provozovatelům vyhovění pravidlům vztahujícím se k zádržným systémům horní části trupu (UTR) na sedadlech letové posádky a na sedadlech cestujících určitých letounů, a zvýšit tak bezpečnost, ne potřeba přizpůsobit tato pravidla druhu provozu a složitosti použitého letadla.
- (8) 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 činnost³, široce konzultovala zúčastněné strany ohledně záležitostí, které jsou předmětem tohoto rozhodnutí, a následně poskytla písemné stanovisko k obdržným připomínkám⁴.

ROZHODL TAKTO:

Článek 1

Příloha k rozhodnutí č. 2014/018/R výkonného ředitele Evropské agentury pro bezpečnost letectví ze dne 24. dubna 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 29. července 2016

*Za Evropskou agenturu pro bezpečnost letectví
Výkonný ředitel*

Patrick KY

³ [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“).

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

Příloha k rozhodnutí 2016/021/R
„AMC a GM k Části-SPO – Amendment 5“

Příloha k rozhodnutí č. 2014/018/R se tímto mění následovně:

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

1. rušený text je označen přeškrtnutím;
2. nový nebo měněný text je zvýrazněn šedě;
3. výpustka (...) znamená, že zbývající předcházející text nebo text následující po uvedené změně zůstává beze změn.

1. Zavádí se následující nové AMC/GM:

Hlava A – Obecné požadavky

...

AMC1 SPO.GEN.107 Odpovědnosti a pravomoci velícího pilota

LETOVÁ PŘÍPRAVA NA PROVOZ PBN

- (a) Letová posádka by měla zajistit, že tratě nebo postupy RNAV 1, RNAV 2, RNP 1 RNP 2 a RNP APCH, které mají být použity pro zamýšlený let, včetně všech náhradních letišť, jsou zvoleny z navigační databáze a nejsou zakázány oznámením NOTAM.
- (b) Letová posádka by měla vzít v úvahu veškerá oznámení NOTAM nebo materiály předletové přípravy provozovatele informující o skutečnostech podél trati jeho letového plánu, včetně všech náhradních letišť, které by mohly nepříznivě ovlivnit provoz systémů letadla.
- (c) Pokud je PBN závislá na systémech GNSS, pro něž je kvůli integritě vyžadováno RAIM, měla by být jeho dostupnost ověřena během předletového plánování. V případě předpovídané nepřetržité ztráty detekce poruchy delší než pět minut by mělo být plánování letu přehodnoceno, tak aby reflektovalo výpadek plné schopnosti PBN po uvedené dobu.
- (d) V případě provozu RNP 4 pouze se snímači GNSS by měla být provedena kontrola detekce a vyloučení poruchy (FDE). Maximální povolená doba plánované nedostupnosti schopnosti FDE je 25 minut. Pokud předpovědi indikují, že bude maximální přípustná doba výpadku FDE překročena, měl by být let přeplánován na dobu, kdy bude FDE dostupné.
- (e) V případě provozu RNAV 10 by měla letová posádka, je-li to použitelné, vzít v úvahu časové omezení RNAV 10 deklarované pro inerční systém a rovněž zvážit vliv meteorologických podmínek, které by mohly ovlivnit délku trvání letu ve vzdušném prostoru RNAV 10. Pokud je povoleno jeho prodloužení až po časové omezení, bude letová posádka potřebovat, aby byla před odletem zajištěna provozuschopnost těchto radionavigačních zařízení na trati a provedeny aktualizace rádia v souladu s jakýmkoli omezením AFM.

AMC2 SPO.GEN.107 Odpovědnosti a pravomoci velícího pilota

VHODNOST DATABÁZE

- (a) Letová posádka by měla zkontrolovat, jakákoli navigační databáze potřebná pro provoz PBN zahrnuje tratě a postupy potřebné pro daný let.

AKTUÁLNOST DATABÁZE

- (b) Před letem by měla být zkontrolována platnost databáze (aktuální cyklus AIRAC).
- (c) Navigační databáze by měly být aktuální po dobu trvání letu. Pokud během letu dojde ke změně cyklu AIRAC, měla by letová posádka dodržovat postupy stanovené provozovatelem, aby byla zajištěna přesnost navigačních údajů, včetně vhodnosti navigačních zařízení používaných k určení tratí a postupů pro daný let.
- (d) Databáze lze používat po datu platnosti, pouze pokud jsou splněny následující podmínky:
 - (1) provozovatel potvrdil, že části databáze, které mají být během daného letu a jakýchkoli nenadálých situací, které lze důvodně očekávat, se v aktuální verzi nemění;
 - (2) jsou vzaty do úvahy veškerá oznámení NOTAM související s navigačními údaji;
 - (3) plány a mapy odpovídající těmto částem letu jsou aktuální a od posledního cyklu nebyly změněny;
 - (4) jsou dodržována veškerá omezení MEL; a
 - (5) platnost databáze vypršela před ne více než 28 dny.

...

Hlava B – Provozní postupy

...

AMC1 SPO.OP.116 Navigace založená na výkonnosti – letouny a vrtulníky

PROVOZ PBN

V případě letů, pro něž byly předepsány navigační specifikace pro navigaci založenou na výkonnosti (PBN) a v souladu s bodem SPA.PBN.100 není vyžadováno žádné zvláštní oprávnění, měl by provozovatel:

- (a) stanovit provozní postupy specifikující:
 - (1) normální, mimořádné postupy a postupy pro nenadálé situace;
 - (2) řízení elektronických navigačních údajů; a
 - (3) související záznamy v seznamu minimálního vybavení (MEL);
- (b) určit omezení kvalifikace a odborné způsobilosti letové posádky a zajistit, že program výcviku pro příslušný personál odpovídá zamýšlenému provozu; a
- (c) zajistit zachování letové způsobilosti systému prostorové navigace.

AMC2 SPO.OP.116 Navigace založená na výkonnosti – letouny a vrtulníky

MONITOROVÁNÍ A OVĚŘENÍ

- (a) Předletová příprava a obecné úvahy
 - (1) Při inicializaci navigačního systému by měla letová posádka potvrdit, že je navigační databáze aktuální, a ověřit, že byla správně vložena poloha letadla, je-li požadována.
 - (2) Aktivní letový plán, je-li to použitelné, by měl být zkontrolován porovnáním map nebo jiných použitelných dokumentů s navigačním vybavením a zobrazovači. To zahrnuje potvrzení RWY odletu a posloupnosti traťových bodů, přiměřenost traťových úhlů a vzdáleností, jakákoli omezení nadmořské výšky nebo rychlosti a, kde je to možné, které traťové body jsou se zatáčkou s předstihem a které se zatáčkou po přeletu. Je-li to relevantní, měly by být potvrzeny poloměry oblouku úseku RF (RF leg).

- (3) Letová posádka by měla zkontrolovat dostupnost navigačních prostředků kritických pro let zamýšleného postupu PBN.
- (4) Letová posádka by měla potvrdit navigační prostředky, které by měly být z letu vyloučeny, jsou-li nějaké.
- (5) Postup přeletu, přiblížení nebo odletu by neměl být použit, pokud vypršela jeho platnost v navigační databázi.
- (6) Letová posádka by měla ověřit provozuschopnost navigačních systémů potřebných pro zamýšlenou činnost.

(b) Odlet

- (1) Před zahájením vzletu pomocí postupu PBN by měla letová posádka zkontrolovat, že uváděná poloha letadla odpovídá skutečné poloze letadla na začátku rozjezdu při vzletu (letouny) nebo odpoutání (vrtulníky).
- (2) Pokud je využíván GNSS, měl by být signál získán dříve, než je zahájen rozjezd při vzletu (letouny) nebo odpoutání (vrtulníky).
- (3) Pokud není zajištěna automatická aktualizace platného bodu odletu, měla by letová posádka zajistit její inicializaci na RWY nebo FATO pomocí manuální aktualizace prahu nebo křižovatky RWY, podle použitelnosti. To by mělo předejít jakémukoli nepřiměřenému nebo nechtěnému posunu polohy po vzletu.

(c) Přilet a přiblížení

- (1) Letová posádka by měla ověřit, že navigační systém pracuje správně a že jsou vloženy a vyobrazeny správný postup přiletu a dráha (včetně jakéhokoli použitelného přechodu).
- (2) Dodržena by měla být jakákoli publikovaná výšková omezení a omezení rychlosti.
- (3) Letová posádka by měla zkontrolovat postupy přiblížení (včetně náhradních letišť, je-li potřeba), jak byly vybrány systémem (např. strana letového plánu CDU) nebo graficky zobrazeny na pohyblivé mapě, s cílem potvrdit nahrání a smysluplnost obsahu postupu.
- (4) Před zahájením přiblížení (před IAF) by měla letová posádka ověřit správnost nahraného postupu porovnáním s příslušnými mapami přiblížení. Tato kontrola by měla zahrnovat:
 - (i) posloupnost traťových bodů;
 - (ii) smysluplnost tratí a vzdáleností úseků (legs) přiblížení a přesnost příletového kurzu; a
 - (iii) sestupový úhel dráhy, je-li to použitelné.

(d) Nastavení výškoměru pro provoz RNP APCH pomocí Baro VNAV

- (1) Barometrická nastavení
 - (i) Letová posádka by měla nastavit a potvrdit správné nastavení výškoměru a zkontrolovat, že dva výškoměry uvádějí hodnoty nadmořské výšky, které se neliší ve fixu FAF nebo před ním o více než 100 ft.
 - (ii) Letová posádka by měla letět postup s pomocí:
 - (A) aktuálního místního dostupného zdroje nastavení výškoměru – vzdálené nebo oblastní zdroje nastavení výškoměru by se neměly používat; a
 - (B) QNH/QFE (podle vhodnosti) nastaveného na výškoměrech letadla.
- (2) Teplotní kompenzace
 - (i) U provozu RNP APCH do minim LNAV/VNAV s využitím Baro VNAV:
 - (A) letová posádka by neměla zahájit přiblížení, pokud je teplota na letišti mimo vyhlášené teplotní meze pro daný postup, není-li pro konečné

přiblížení systém prostorové navigace vybaven schválenou teplotní kompenzací;

(B) pokud je teplota v rámci vyhlášených mezí, neměla by letová posádka provádět kompenzaci do nadmořské výšky ve FAF a DA/H; a

(C) jelikož vyhlášené teplotní meze letiště chrání pouze úsek konečného přiblížení, měla by letová posádka uvážit vliv teploty na bezpečnou výšku nad terénem a překážkami ve všech fázích letu.

(ii) U provozu RNP APCH do minim LNAV by měla letová posádka uvážit vliv teploty na bezpečnou výšku nad terénem a překážkami ve všech fázích letu, zejména v jakýchkoli fixech klesání (step-down fix).

(e) Volba senzoru a směrové navigační přesnosti

(1) V případě multisenzorových systémů by měla letová posádka před přiblížením prověřit, že je pro výpočet polohy používán senzor GNSS.

(2) Letová posádka letadla s možností volby vložení RNP by měla potvrdit, že indikovaná hodnota RNP je vhodná pro daný provoz PBN.

AMC3 SPO.OP.116 Navigace založená na výkonnosti – letouny a vrtulníky

ŘÍZENÍ NAVIGAČNÍ DATABÁZE

(a) V případě RNAV 1, RNAV 2, RNP 1, RNP 2 a RNP APCH by neměla letová posádka ani vložit, ani modifikovat traťové body prostřednictvím manuálního zadání do postupu (odletu, příletu nebo přiblížení), který byl získán z databáze. Vložena a použita mohou být uživatelem definovaná data pro omezení nadmořské výšky/rychlosti v traťových bodech do postupu, kde nejsou řečená omezení součástí kódování navigační databáze.

(b) U provozu RNP 4 by letová posádka neměla modifikovat traťové body, které byly získány z databáze. Vložena a použita mohou být uživatelem definovaná data (např. trati s flexibilní dráhou (flex-track routes)).

(c) Směrová a vertikální definice dráhy letu mezi FAF a bodem nezdařeného přiblížení (MAPt) získaná z databáze by neměla být letovou posádkou upravována.

AMC4 SPO.OP.116 Navigace založená na výkonnosti – letouny a vrtulníky

ZOBRAZOVAČE (DISPLEJE) A AUTOMATIZACE

(a) U provozů RNAV 1, RNP 1 a RNP APCH by měla letová posádka používat ukazatel stranové odchylky, a je-li k dispozici, letový direktor a/nebo autopilota ve směrovém navigačním módu.

(b) Měly by být zvoleny vhodné zobrazovače, tak aby bylo možné monitorovat následující informace:

(1) vypočítaná požadovaná dráha;

(2) poloha letadla vzhledem k příčné dráze (bočná traťová odchylka) pro sledování FTE;
a

(3) poloha letadla vzhledem k vertikální dráze (pro 3D provoz).

(c) Letová posádka letadla s ukazatelem stanové odchylky (např. CDI) by měla zajistit, že je měřítko ukazatele stranové odchylky (plná výchylka) vhodné pro navigační přesnost související s různými úseky daného postupu.

(d) Letová posádka by měla udržovat středové osy postupu, pokud jí není ATC povoleno odchytil se nebo si to nežadají nouzové podmínky.

(e) Bočná traťová odchylka (rozdíl mezi dráhou vypočtenou systémem prostorové navigace a polohou vypočítanou letadlem) by měla být obvykle omezena na $\pm \frac{1}{2}$ násobek hodnoty RNAV/RNP související s daným postupem. Krátkodobé odchylky od tohoto standardu (např.

přetočení nebo nedotočení během nebo bezprostředně po zatáčkách) až do maxima 1 násobku hodnoty RNAV/RNP by měly být přípustné.

- (f) V případě 3D přiblížení by měla letová posádka používat ukazatel vertikální odchylky, a kde je to vyžadováno omezeními AFM, letový direktor nebo autopilota ve vertikálním navigačním módu.
- (g) Odchylky pod vertikální dráhou by v kterémkoli okamžiku neměly překročit 75 ft nebo odchylku polovičního měřítka, pokud je indikována úhlová odchylka, a ne více než 75 ft nad vertikálním profilem nebo odchylku polovičního měřítka, pokud je indikována úhlová odchylka, v nebo pod 1000 ft nad úrovní letiště. Pokud vertikální odchylka překročí toto kritérium, měla by letová posádka provést nezdařené přiblížení, pokud nemá potřebný vizuální kontakt, aby mohla v přiblížení pokračovat.

AMC5 SPO.OP.116 Navigace založená na výkonnosti – letouny a vrtulníky

VEKTOROVÁNÍ A URČOVÁNÍ POLOHY

- (a) Taktické zásahy ATC v koncové oblasti mohou zahrnovat radarové kurzy, povolení „přímo na (direct to)“, která obcházejí počáteční úseky (legs) postupu přiblížení, nalétnutí počátečních nebo středových úseků postupu přiblížení nebo vložení dodatečných traťových bodů nahraných z databáze.
- (b) Při plnění pokynů ATC by si měla být letová posádka vědoma dopadů na navigační systém.
- (c) Povolení „přímo na (direct to)“ na IF mohou být přijatelná za podmínky, že je letové posádce zřejmé, že letadlo bude usazeno na trati konečného přiblížení přinejmenším 2 NM před FAF.
- (d) Povolení „přímo na (direct to)“ na FAF by neměla být přijatelná. Modifikace postupu s cílem nalétnout trať konečného přiblížení před FAF by mělo být přijatelné u radarově vektorovaných příletů nebo jinak pouze s povolením ATC.
- (e) Trajektorie konečného přiblížení by měla být nalétnuta ne později než ve FAF, aby bylo letadlo správně usazeno na trati konečného přiblížení před zahájením klesání (s cílem zajistit bezpečnou výšku nad terénem a překážkami).
- (f) Povolení „přímo na (direct to)“ na fix, který bezprostředně předchází úseku po oblouku s konstantním poloměrem do fixu (RF) (RF leg), by neměla být povolena.
- (g) V případě paralelního offsetu po trati v RNP 4 a A-RNP by měly přechody na offsetovou trať a z ní udržovat úhel nalétnutí ne více než 45°, pokud není ATC stanoveno jinak.

AMC6 SPO.OP.116 Navigace založená na výkonnosti – letouny a vrtulníky

VAROVÁNÍ A PŘERUŠENÍ

- (a) Pokud letová posádka nemá dostatečný vizuální kontakt k pokračování v přiblížení až po bezpečné přistání, měl by být provoz RNP APCH přerušen, pokud:
 - (1) je hlášena porucha navigačního systému (např. výstražný praporek);
 - (2) stranové nebo vertikální odchylky překročily tolerance; a
 - (3) došlo ke ztrátě palubního monitorovacího a výstražného systému.
- (b) Přerušování přiblížení nemusí být nezbytné v případě multisenzorového navigačního systému, který zahrnuje prokázanou schopnost RNP bez GNSS v souladu s AFM.
- (c) Pokud dojde ke ztrátě vertikálního vedení, je-li letadlo ještě nad 1000 ft AGL, může se letová posádka rozhodnout pokračovat v přiblížení do minim LNAV, pokud je toto navigačním systémem podporováno.

AMC7 SPO.OP.116 Navigace založená na výkonnosti – letouny a vrtulníky

POSTUPY PRO NENADÁLÉ SITUACE

- (a) Letová posádka by měla podniknout nezbytnou přípravu pro přechod zpět ke konvenčnímu postupu přiblížení, je-li to vhodné. V úvahu by měly být vzaty následující podmínky:
 - (1) porucha součástí navigačního systému, včetně navigačních senzorů, a porucha ovlivňující nepřesnost řízení letadla (např. poruchy letového direktoru nebo autopilota);
 - (2) násobné poruchy systému ovlivňující výkonnost letadla;
 - (3) doběh inerčních senzorů mimo stanovené časové omezení; a
 - (4) RAIM (nebo rovnocenná) výstraha nebo ztráta funkce integrity.
- (b) V případě ztráty schopnosti PBN by měla letová posádka uplatnit postupy pro nenadálé situace a navigovat pomocí alternativních způsobů navigace.
- (c) Letová posádka by měla ATC oznámit jakýkoli problém týkající se schopnosti PBN.
- (d) V případě ztráty spojení by měla letová posádka pokračovat v letu v souladu s publikovanými postupy při ztrátě spojení.

AMC8 SPO.OP.116 Navigace založená na výkonnosti – letouny a vrtulníky

RNAV 10

- (a) Provozní postupy a trati by měly brát v úvahu časové omezení RNAV 10 vyhlášené pro inerční systém, je-li to použitelné, a zohledňovat rovněž vliv meteorologických podmínek, které by mohly ovlivnit dobu trvání letu ve vzdušném prostoru RNAV 10.
- (b) Provozovatel může prodloužit čas inerční navigace RNAV 10 díky aktualizaci polohy. Provozovatel by měl vypočítat, pomocí scénářů převládajících větrů založených na statistice pro každou plánovanou trať, body, v nichž lze provést aktualizace polohy, a body, v nichž další aktualizace nebudou možné.

GM1 SPO.OP.116 Navigace založená na výkonnosti – letouny a vrtulníky

POPIS

- (a) V případě obou, označení RNP X a RNAV X, „X“ (kde je stanoveno) odkazuje na směrovou navigační přesnost (celkovou chybu systému) v NM, která se předpokládá, že bude dosažena nejméně v 95 % doby letu počtem letadel provozovaných v rámci daného vzdušného prostoru, trati nebo postupu. U RNP APCH a A-RNP se směrová navigační přesnost závisí na daném úseku.
- (b) PBN může být vyžadována na notifikovaných tratích, pro notifikované postupy a v notifikovaném vzdušném prostoru.

RNAV 10

- (c) Za účelem konzistentnosti s konceptem PBN používá toto nařízení označení „RNAV 10“, protože tato specifikace nezahrnuje palubní monitorování výkonnosti a výstrahy.
- (d) Avšak mělo by být zdůrazněno, že mnohé trati ještě stále používají označení „RNP 10“ namísto „RNAV 10“. „RNP 10“ bylo používáno jako označení před uveřejněním čtvrtého vydání ICAO Doc 9613 v roce 2013. Pojmy „RNP 10“ a „RNAV 10“ by měly být považovány za rovnocenné.

...

AMC1 SPO.OP.152 Letiště určení – přiblížení podle přístrojů

PROVOZ PBN

Velcí pilot by měl zvolit letiště jako náhradní letiště pouze, pokud je buď na daném letišti, nebo na letišti určení dostupný postup přiblížení podle přístrojů, který nezávisí na GNSS.

GM1 SPO.OP.152 Letiště určení – přiblížení podle přístrojů

SMYSL AMC1

- (a) Omezení se vztahuje pouze na náhradní letiště určení pro lety, kdy je náhradní letiště určení vyžadováno. Náhradní letiště pro vzlet nebo na trati s postupy přiblížení podle přístrojů závislémi na GNSS mohou být plánována bez omezení. Letiště určení se všemi postupy přiblížení podle přístrojů závislémi čistě na GNSS může být použito bez náhradního letiště určení, pokud jsou splněny podmínky pro let bez náhradního letiště určení.
- (b) Termín „dostupný“ znamená, že postup je možné použít ve fázi plánování a vyhovuje požadavkům na minima plánování.

...

Hlava D – Přístroje, údaje a vybavení

Oddíl 1 – Letouny

...

AMC1 SPO.IDE.A.160 Sedadla, bezpečnostní pásy a zádržné systémy

ZÁDRŽNÝ SYSTÉM PRO HORNÍ ČÁST TRUPU PRO JINÉ NEŽ SLOŽITÉ MOTOROVÉ LETOUNY

- (a) Za zádržné systémy vyhovující požadavkům pro zádržné systémy pro horní část trupu jsou považovány následující systémy:
 - (1a) Bezpečnostní pás s diagonálním ramenním popruhem;
 - (2b) ~~Pro všechny letouny~~ zádržný systém s bezpečnostním pásem a dvěma ramenními popruhy, které je možné použít nezávisle; a
 - (3e) ~~Pro všechny letouny~~ zádržný systém s bezpečnostním pásem, dvěma ramenními popruhy a dalšími popruhy, které je možné použít nezávisle.
- (b) Použití zádržného systému pro horní část trupu nezávisle na použití bezpečnostního pásu je bráno jako možnost z pohledu pohodlí osoby na sedadle během těch fází letu, kdy je vyžadováno pouze zapnutí bezpečnostního pásu. Rovněž je přijatelný zádržný systém zahrnující bezpečnostní pás a zádržný systém pro horní část trupu, kdy zůstávají oba trvale zapnuté.

ZÁDRŽNÝ SYSTÉM PRO HORNÍ ČÁST TRUPU PRO SLOŽITÉ MOTOROVÉ LETOUNY

- (a) Zádržný systém, který zahrnuje bezpečnostní pás, dva ramenní popruhy a přídavné popruhy, je považován za vyhovující požadavkům pro zádržné systémy se dvěma ramenními popruhy.
- (b) Zádržný systém pro horní část trupu, který trvale zadržuje trup osoby na palubě je považován za vyhovující požadavkům na zádržné systémy pro horní část trupu zahrnující zařízení, které automaticky zadrží tělo osoby na palubě v případě rychlého zpomalení.
- (c) Použití zádržného systému pro horní část trupu nezávisle na použití bezpečnostního pásu je bráno jako možnost z pohledu pohodlí osoby na sedadle během těch fází letu, kdy je vyžadováno pouze zapnutí bezpečnostního pásu. Rovněž je přijatelný zádržný systém zahrnující bezpečnostní pás a zádržný systém pro horní část trupu, kdy zůstávají oba trvale zapnuté.

BEZPEČNOSTNÍ PÁS

Bezpečnostní pás s diagonálním ramenním popruhem (tříbodový) je považován za vyhovující požadavkům pro bezpečnostní pásy (dvoubodové).

GM1 SPO.IDE.A.160 Sedadla, bezpečnostní pásy a zádržné systémy

DYNAMICKÉ PODMÍNKY NOUZOVÉHO PŘISTÁNÍ

Dynamické podmínky nouzového přistání jsou stanoveny v bodě 23.562 CS-23 nebo rovnocenného dokumentu a v bodě 25.562 CS-25 nebo rovnocenného dokumentu.

...

GM1 SPO.IDE.A.220 Navigační vybavení

ZPŮSOBILOST LETADLA PRO SPECIFIKACI PBN NEVYŽADUJÍCÍ ZVLÁŠTNÍ OPRÁVNĚNÍ

- (a) Výkonnost letadla je obvykle stanovena v AFM.
- (b) Pokud nelze takovouto zmínku v AFM nalézt, lze vzít do úvahy další informace poskytované výrobcem letadla, stejně jako držitelem TC, držitelem STC nebo projekční organizací majícími právo schvalovat nevýznamné změny.
- (c) Za přijatelné zdroje informací jsou považovány následující dokumenty:
 - (1) AFM, její dodatky a dokumenty přímo odkazované v AFM;
 - (2) FCOM nebo podobný dokument;
 - (3) servisní bulletin nebo servisní dopis vydaný držitelem TC nebo STC;
 - (4) schválené konstrukční údaje nebo údaje vydané k podpoře schválení změny návrhu;
 - (5) jakýkoli další oficiální dokument vydaný držiteli TC nebo STC stanovující vyhovění specifikacím PBN, AMC, poradní oběžníky (AC) nebo podobné dokumenty vydávané státem projekce; a
 - (6) písemné doklady získané od státu projekce.
- (d) Údaje o kvalifikaci vybavení samy o sobě nestačí k posouzení schopností PBN letadla, protože ty závisí na zástavbě a integraci.
- (e) Protože některé zástavby a vybavení PBN mohly být certifikovány před vydáním dokumentu PBN Manual a přijetím jeho terminologie pro navigační specifikace, není vždy možné v AFM nalézt jasné prohlášení schopnosti PBN letadla. Nicméně způsobilost letadla pro určité specifikace PBN může záviset na výkonnosti letadla osvědčené pro postupy a trati PBN před uveřejněním dokumentu PBN Manual.
- (f) Níže je uvedeno několik odkazů, které lze nalézt v AFM nebo jiných přijatelných dokumentech (viz seznam výše), s cílem posoudit způsobilost letadla pro konkrétní specifikaci PBN, pokud není použit konkrétní termín.
- (g) RNAV 5
 - (1) Pokud je v přijatelné dokumentaci, jak je uvedena výše, uvedeno prohlášení o shodě s kteroukoli z následujících specifikací nebo norem, je letadlo způsobilé pro provoz RNAV 5.
 - (i) B-RNAV;
 - (ii) RNAV 1;
 - (iii) RNP APCH;
 - (iv) RNP 4;
 - (v) A-RNP;

- (vi) AMC 20-4;
 - (vii) JAA TEMPORARY GUIDANCE MATERIAL, LEAFLET NO. 2 (TGL 2);
 - (viii) JAA AMJ 20X2;
 - (ix) FAA AC 20-130A pro lety na trati;
 - (x) FAA AC 20-138 pro lety na trati; a
 - (xi) FAA AC 90-96.
- (h) RNAV 1/RNAV 2
- (1) Pokud je v přijatelné dokumentaci, jak je uvedena výše, uvedeno prohlášení o shodě s kteroukoli z následujících specifikací nebo norem, je letadlo způsobilé pro provoz RNAV 1/RNAV 2.
 - (i) RNAV 1;
 - (ii) PRNAV;
 - (iii) US RNAV typ A;
 - (iv) FAA AC 20-138 pro příslušnou navigační specifikaci;
 - (v) FAA AC 90-100A;
 - (vi) JAA TEMPORARY GUIDANCE MATERIAL, LEAFLET NO. 10 Rev1 (TGL 10); a
 - (vii) FAA AC 90-100.
 - (2) Avšak pokud je určení polohy vypočítáváno výhradně na základě VOR-DME, není letadlo pro provoz RNAV 1/RNAV 2 způsobilé.
- (i) RNP 1/RNP 2 kontinentální
- (1) Pokud je v přijatelné dokumentaci, jak je uvedena výše, uvedeno prohlášení o shodě s kteroukoli z následujících specifikací nebo norem, je letadlo způsobilé pro kontinentální provoz RNP 1/RNP 2.
 - (i) A-RNP;
 - (ii) FAA AC 20-138 pro příslušnou navigační specifikaci; a
 - (iii) FAA AC 90-105.
 - (2) Případně pokud je v přijatelné dokumentaci, jak je uvedena výše, uvedeno prohlášení o shodě s kteroukoli z následujících specifikací nebo norem a určení polohy je primárně založeno na GNSS, je letadlo způsobilé pro kontinentální provoz RNP 1/RNP 2. Avšak v těchto případech má ztráta GNSS za následek ztrátu schopnosti RNP 1/RNP 2.
 - (i) JAA TEMPORARY GUIDANCE MATERIAL, LEAFLET NO. 10 (TGL 10) (jakákoli revize); a
 - (ii) FAA AC 90-100.
- (j) RNP APCH – minima LNAV
- (1) Pokud je v přijatelné dokumentaci, jak je uvedena výše, uvedeno prohlášení o shodě s kteroukoli z následujících specifikací nebo norem, je letadlo způsobilé pro provoz RNP APCH – LNAV.
 - (i) A-RNP;
 - (ii) AMC 20-27;
 - (iii) AMC 20-28;
 - (iv) FAA AC 20-138 pro příslušnou navigační specifikaci; a
 - (v) FAA AC 90-105 pro příslušnou navigační specifikaci.

- (2) Případně pokud je v přijatelné dokumentaci, jak je uvedena výše, uvedeno prohlášení o shodě s RNP 0.3 GNSS přiblížením v souladu s kteroukoli z následujících specifikací nebo norem, je letadlo způsobilé pro provoz RNP APCH – LNAV. Jakákoli omezení jako „within the US National Airspace“ je možné ignorovat, jelikož se předpokládá, že postupy RNP APCH mají po celém světě splňovat stejná kritéria ICAO.
- (i) JAA TEMPORARY GUIDANCE MATERIAL, LEAFLET NO. 3 (TGL 3);
 - (ii) AMC 20-4;
 - (iii) FAA AC 20-130A; a
 - (iv) FAA AC 20-138.
- (k) RNP APCH – minima LNAV/VNAV
- (1) Pokud je v přijatelné dokumentaci, jak je uvedena výše, uvedeno prohlášení o shodě s kteroukoli z následujících specifikací nebo norem, je letadlo způsobilé pro provoz RNP APCH – LNAV/VNAV.
- (i) A-RNP;
 - (ii) AMC 20-27 s Baro VNAV;
 - (iii) AMC 20-28;
 - (iv) FAA AC 20-138; a
 - (v) FAA AC 90-105 pro příslušnou navigační specifikaci.
- (2) Případně pokud je v přijatelné dokumentaci, jak je uvedena výše, uvedeno prohlášení o shodě s FAA AC 20-129 a letadlo vyhovuje požadavkům a omezením EASA SIB 2014-04⁵, je letadlo způsobilé pro provoz RNP APCH – LNAV/VNAV. Jakákoli omezení jako „within the US National Airspace“ je možné ignorovat, jelikož se předpokládá, že postupy RNP APCH mají po celém světě splňovat stejná kritéria ICAO.
- (l) RNP APCH – minima LPV
- (1) Pokud je v přijatelné dokumentaci, jak je uvedena výše, uvedeno prohlášení o shodě s kteroukoli z následujících specifikací nebo norem, je letadlo způsobilé pro provoz RNP APCH – LPV.
- (i) AMC 20-28;
 - (ii) FAA AC 20-138 pro příslušnou navigační specifikaci; a
 - (iii) FAA AC 90-107.
- (2) U letadel, která mají zastavěn TAWS třídy A a neposkytují ochranu Mode-5 na přiblížení LPV, je DH omezena na 250 ft.
- (m) RNAV 10
- (1) Pokud je v přijatelné dokumentaci, jak je uvedena výše, uvedeno prohlášení o shodě s kteroukoli z následujících specifikací nebo norem, je letadlo způsobilé pro provoz RNAV 10.
- (i) RNP 10;
 - (ii) FAA AC 20-138 pro příslušnou navigační specifikaci;
 - (iii) AMC 20-12;
 - (iv) FAA Order 8400.12 (nebo pozdější revize); a
 - (v) FAA AC 90-105.
- (n) RNP 4

⁵ <http://ad.easa.europa.eu/ad/2014-04>

- (1) Pokud je v přijatelné dokumentaci, jak je uvedena výše, uvedeno prohlášení o shodě s kteroukoli z následujících specifikací nebo norem, je letadlo způsobilé pro provoz RNP 4.
- (i) FAA AC 20-138B nebo novější, pro příslušnou navigační specifikaci;
 - (ii) FAA Order 8400.33; a
 - (iii) FAA AC 90-105 pro příslušnou navigační specifikaci.
- (o) RNP 2 oceánská
- (1) Pokud je v přijatelné dokumentaci, jak je uvedena výše, uvedeno prohlášení o shodě s FAA AC 90-105 pro příslušnou navigační specifikaci, je letadlo způsobilé pro oceánský provoz RNP 2.
- (2) Pokud bylo letadlo posouzeno jako způsobilé pro RNP 4, je letadlo způsobilé pro oceánský provoz RNP 2.
- (p) Zvláštní prvky
- (1) RF v koncové oblasti (používáno v RNP 1 a v počátečním úseku RNP APCH)
- (i) Pokud je v přijatelné dokumentaci, jak je uvedena výše, uvedeno prohlášení o prokázané schopnosti provést úsek RF (RF leg), osvědčené v souladu s kteroukoli z následujících specifikací nebo norem, je letadlo způsobilé pro RF v koncové oblasti.
 - (A) AMC 20-26; a
 - (B) FAA AC 20-138B nebo novější.
 - (ii) Pokud existuje odkaz na RF a zmínka o vyhovění AC 90-105, potom je letadlo pro takový provoz způsobilé.
- (q) Další ohledy
- (1) V každém případě je potřeba zkontrolovat omezení v AFM, zejména použití AP nebo FD, které mohou být vyžadovány pro snížení FTE především u RNP APCH, RNAV 1, a RNP 1.
- (2) Jakákoli omezení jako „within the US National Airspace“ je možné ignorovat, jelikož se předpokládá, že postupy RNP APCH mají po celém světě splňovat stejná kritéria ICAO.

GM2 SPO.IDE.A.220 Navigační vybavení

VŠEOBECNĚ

- (a) Specifikace PBN, pro něž letadlo vyhovuje souvisejícím kritériím letové způsobilosti, jsou stanoveny v AFM, spolu s jakýmkoli omezeními, která mají být dodržována.
- (b) Protože jsou pro každou navigační specifikaci definovány funkční a výkonnostní požadavky, letadlo schválené pro specifikaci RNP není automaticky schváleno pro všechny specifikace RNAV. Obdobně letadlo schválené pro specifikaci RNP nebo RNAV mající striktní požadavek na přesnost (např. specifikace RNP 0.3) není automaticky schváleno pro navigační specifikaci mající požadavek na přesnost nižší (např. RNP 4).

RNP 4

- (c) V případě RNP 4 smí být ve vstupním bodě do vzdušného prostoru RNP 4 provozuschopné nejméně dva LRNS schopné navigace dle RNP 4 a uvedené v AFM. Pokud je některá část vybavení požadovaného pro provoz RNP 4 neprovozuschopná, může letová posádka zvážit alternativní trať nebo diverzi za účelem oprav. U multisenzorových systémů smí AFM povolovat vstup, pokud je jeden ze senzorů GNSS ztracen po odletu, pokud zůstanou dostupné jeden senzor GNSS a jeden senzor inercií.

...

Oddíl 2 – Vrtulníky

...

GM1 SPO.IDE.H.220 Navigační vybavení

ZPŮSOBILOST LETADLA PRO SPECIFIKACI PBN NEVYŽADUJÍCÍ ZVLÁŠTNÍ OPRÁVNĚNÍ

- (a) Výkonnost letadla je obvykle stanovena v AFM.
- (b) Pokud nelze takovouto zmínku v AFM nalézt, lze vzít do úvahy další informace poskytované výrobcem letadla, stejně jako držitelem TC, držitelem STC nebo projekční organizací majícími právo schvalovat nevýznamné změny.
- (c) Za přijatelné zdroje informací jsou považovány následující dokumenty:
 - (1) AFM, její dodatky a dokumenty přímo odkazované v AFM;
 - (2) FCOM nebo podobný dokument;
 - (3) servisní bulletin nebo servisní dopis vydaný držitelem TC nebo STC;
 - (4) schválené konstrukční údaje nebo údaje vydané k podpoře schválení změny návrhu;
 - (5) jakýkoli další oficiální dokument vydaný držitelem TC nebo STC stanovující vyhovění specifikacím PBN, AMC, poradní oběžníky (AC) nebo podobné dokumenty vydávané státem projekce; a
 - (6) písemné doklady získané od státu projekce.
- (d) Údaje o kvalifikaci vybavení samy o sobě nestačí k posouzení schopností PBN letadla, protože ty závisí na zástavbě a integraci.
- (e) Protože některé zástavby a vybavení PBN mohly být certifikovány před vydáním dokumentu PBN Manual a přijetím jeho terminologie pro navigační specifikace, není vždy možné v AFM nalézt jasné prohlášení schopnosti PBN letadla. Nicméně způsobilost letadla pro určité specifikace PBN může záviset na výkonnosti letadla osvědčené pro postupy a trati PBN před uveřejněním dokumentu PBN Manual.
- (f) Níže je uvedeno několik odkazů, které lze nalézt v AFM nebo jiných přijatelných dokumentech (viz seznam výše), s cílem posoudit způsobilost letadla pro konkrétní specifikaci PBN, pokud není použit konkrétní termín.
- (g) RNAV 5
 - (1) Pokud je v přijatelné dokumentaci, jak je uvedena výše, uvedeno prohlášení o shodě s kteroukoli z následujících specifikací nebo norem, je letadlo způsobilé pro provoz RNAV 5.
 - (i) B-RNAV;
 - (ii) RNAV 1;
 - (iii) RNP APCH;
 - (iv) RNP 4;
 - (v) A-RNP;
 - (vi) AMC 20-4;
 - (vii) JAA TEMPORARY GUIDANCE MATERIAL, LEAFLET NO. 2 (TGL 2);
 - (viii) JAA AMJ 20X2;
 - (ix) FAA AC 20-130A pro lety na trati;
 - (x) FAA AC 20-138 pro lety na trati; a
 - (xi) FAA AC 90-96.
- (h) RNAV 1/RNAV 2

- (1) Pokud je v přijatelné dokumentaci, jak je uvedena výše, uvedeno prohlášení o shodě s kteroukoli z následujících specifikací nebo norem, je letadlo způsobilé pro provoz RNAV 1/RNAV 2.
 - (i) RNAV 1;
 - (ii) PRNAV;
 - (iii) US RNAV typ A;
 - (iv) FAA AC 20-138 pro příslušnou navigační specifikaci;
 - (v) FAA AC 90-100A;
 - (vi) JAA TEMPORARY GUIDANCE MATERIAL, LEAFLET NO. 10 Rev1 (TGL 10);
 - (vii) FAA AC 90-100.
 - (2) Avšak pokud je určení polohy vypočítáváno výhradně na základě VOR-DME, není letadlo pro provoz RNAV 1/RNAV 2 způsobilé.
- (i) RNP 1/RNP 2 kontinentální
- (1) Pokud je v přijatelné dokumentaci, jak je uvedena výše, uvedeno prohlášení o shodě s kteroukoli z následujících specifikací nebo norem, je letadlo způsobilé pro kontinentální provoz RNP 1/RNP 2.
 - (i) A-RNP;
 - (ii) FAA AC 20-138 pro příslušnou navigační specifikaci; a
 - (iii) FAA AC 90-105.
 - (2) Případně pokud je v přijatelné dokumentaci, jak je uvedena výše, uvedeno prohlášení o shodě s kteroukoli z následujících specifikací nebo norem a určení polohy je primárně založeno na GNSS, je letadlo způsobilé pro kontinentální provoz RNP 1/RNP 2. Avšak v těchto případech má ztráta GNSS za následek ztrátu schopnosti RNP 1/RNP 2.
 - (i) JAA TEMPORARY GUIDANCE MATERIAL, LEAFLET NO. 10 (TGL 10) (jakákoli revize); a
 - (ii) FAA AC 90-100.
- (j) RNP APCH – minima LNAV
- (1) Pokud je v přijatelné dokumentaci, jak je uvedena výše, uvedeno prohlášení o shodě s kteroukoli z následujících specifikací nebo norem, je letadlo způsobilé pro provoz RNP APCH – LNAV.
 - (i) A-RNP;
 - (ii) AMC 20-27;
 - (iii) AMC 20-28;
 - (iv) FAA AC 20-138 pro příslušnou navigační specifikaci; a
 - (v) FAA AC 90-105 pro příslušnou navigační specifikaci.
 - (2) Případně pokud je v přijatelné dokumentaci, jak je uvedena výše, uvedeno prohlášení o shodě s RNP 0.3 GNSS přiblížením v souladu s kteroukoli z následujících specifikací nebo norem, je letadlo způsobilé pro provoz RNP APCH – LNAV. Jakákoli omezení jako „within the US National Airspace“ je možné ignorovat, jelikož se předpokládá, že postupy RNP APCH mají po celém světě splňovat stejná kritéria ICAO.
 - (i) JAA TEMPORARY GUIDANCE MATERIAL, LEAFLET NO. 3 (TGL 3);
 - (ii) AMC 20-4;
 - (iii) FAA AC 20-130A; a

(iv) FAA AC 20-138.

(k) RNP APCH – minima LNAV/VNAV

(1) Pokud je v přijatelné dokumentaci, jak je uvedena výše, uvedeno prohlášení o shodě s kteroukoli z následujících specifikací nebo norem, je letadlo způsobilé pro provoz RNP APCH – LNAV/VNAV.

(i) A-RNP;

(ii) AMC 20-27 s Baro VNAV;

(iii) AMC 20-28;

(iv) FAA AC 20-138; a

(v) FAA AC 90-105 pro příslušnou navigační specifikaci.

(2) Případně pokud je v přijatelné dokumentaci, jak je uvedena výše, uvedeno prohlášení o shodě s FAA AC 20-129 a letadlo vyhovuje požadavkům a omezením EASA SIB 2014-04⁶, je letadlo způsobilé pro provoz RNP APCH – LNAV/VNAV. Jakákoli omezení jako „within the US National Airspace“ je možné ignorovat, jelikož se předpokládá, že postupy RNP APCH mají po celém světě splňovat stejná kritéria ICAO.

(l) RNP APCH – minima LPV

(1) Pokud je v přijatelné dokumentaci, jak je uvedena výše, uvedeno prohlášení o shodě s kteroukoli z následujících specifikací nebo norem, je letadlo způsobilé pro provoz RNP APCH – LPV.

(i) AMC 20-28;

(ii) FAA AC 20-138 pro příslušnou navigační specifikaci; a

(iii) FAA AC 90-107.

(2) U letadel, která mají zastavěn TAWS třídy A a neposkytují ochranu Mode-5 na přiblížení LPV, je DH omezena na 250 ft.

(m) RNAV 10

(1) Pokud je v přijatelné dokumentaci, jak je uvedena výše, uvedeno prohlášení o shodě s kteroukoli z následujících specifikací nebo norem, je letadlo způsobilé pro provoz RNAV 10.

(i) RNP 10;

(ii) FAA AC 20-138 pro příslušnou navigační specifikaci;

(iii) AMC 20-12;

(iv) FAA Order 8400.12 (nebo pozdější revize); a

(v) FAA AC 90-105.

(n) RNP 4

(1) Pokud je v přijatelné dokumentaci, jak je uvedena výše, uvedeno prohlášení o shodě s kteroukoli z následujících specifikací nebo norem, je letadlo způsobilé pro provoz RNP 4.

(i) FAA AC 20-138B nebo novější, pro příslušnou navigační specifikaci;

(ii) FAA Order 8400.33; a

(iii) FAA AC 90-105 pro příslušnou navigační specifikaci.

(o) RNP 2 oceánská

⁶ <http://ad.easa.europa.eu/ad/2014-04>

- (1) Pokud je v přijatelné dokumentaci, jak je uvedena výše, uvedeno prohlášení o shodě s FAA AC 90-105 pro příslušnou navigační specifikaci, je letadlo způsobilé pro oceánský provoz RNP 2.
- (2) Pokud bylo letadlo posouzeno jako způsobilé pro RNP 4, je letadlo způsobilé pro oceánský provoz RNP 2.

(p) Zvláštní prvky

- (1) RF v koncové oblasti (používáno v RNP 1 a v počátečním úseku RNP APCH)
 - (i) Pokud je v přijatelné dokumentaci, jak je uvedena výše, uvedeno prohlášení o prokázané schopnosti provést úsek RF (RF leg), osvědčené v souladu s kteroukoli z následujících specifikací nebo norem, je letadlo způsobilé pro RF v koncové oblasti.
 - (A) AMC 20-26;
 - (B) FAA AC 20-138B nebo novější.
 - (ii) Pokud existuje odkaz na RF a zmínka o vyhovění AC 90-105, potom je letadlo pro takový provoz způsobilé.

(q) Další ohledy

- (1) V každém případě je potřeba zkontrolovat omezení v AFM, zejména použití AP nebo FD, které mohou být vyžadovány pro snížení FTE především u RNP APCH, RNAV 1, a RNP 1.
- (2) Jakákoli omezení jako „within the US National Airspace“ je možné ignorovat, jelikož se předpokládá, že postupy RNP APCH mají po celém světě splňovat stejná kritéria ICAO.

GM2 SPO.IDE.H.220 Navigační vybavení

VŠEOBECNĚ

- (a) Specifikace PBN, pro něž letadlo vyhovuje souvisejícím kritériím letové způsobilosti, jsou stanoveny v AFM, spolu s jakýmkoli omezeními, která mají být dodržována.
- (b) Protože jsou pro každou navigační specifikaci definovány funkční a výkonnostní požadavky, letadlo schválené pro specifikaci RNP není automaticky schváleno pro všechny specifikace RNAV. Obdobně letadlo schválené pro specifikaci RNP nebo RNAV mající striktní požadavek na přesnost (např. specifikace RNP 0.3) není automaticky schváleno pro navigační specifikaci mající požadavek na přesnost nižší (např. RNP 4).

RNP 4

- (c) V případě RNP 4 smí být ve vstupním bodě do vzdušného prostoru RNP 4 provozuschopné nejméně dva LRNS schopné navigace dle RNP 4 a uvedené v AFM. Pokud je některá část vybavení požadovaného pro provoz RNP 4 neprovozuschopná, může letová posádka zvážit alternativní trať nebo diverzi za účelem oprav. U multisenzorových systémů smí AFM povolovat vstup, pokud je jeden ze senzorů GNSS ztracen po odletu, pokud zůstanou dostupné jeden senzor GNSS a jeden senzor inerciální.