

UPOZORNĚNÍ:

Ačkoliv jsou tyto texty doslovným překladem originálního textu rozhodnutí výkonného ředitele EASA, slouží příslušné dokumenty připravované ÚCL pouze pro informační účely a ÚCL nenesे 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

2017/017/R

ze dne 10. července 2017

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

**„AMC a GM k požadavkům pro letiště
vztahujícím se na úřady, organizace a provoz – Amendment 2“**

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. 139/2014, 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.

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).

- (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) EASA, po přijetí Amendmentu 13 k ICAO Annexu 14, určila potřebu vydat přijatelné způsoby průkazu a poradenský materiál, který by umožnil provozovatelům letiště poskytovat letovým posádkám informace o zádržném systému letadel, pokud je na letišti zřízen, stejně jako měnit kritéria rovnosti povrchu RWY.
- (7) EASA považuje za vhodné převést certifikační specifikace pro dočasné uzavření RWY a pojezdových drah z CS-ADR-DSN na přijatelné způsoby průkazu k Části-ADR.OPS, jelikož souvisí s provozem letiště.
- (8) Agentura, v souladu s článkem 52 odst. 1 písm. c) nařízení (ES) č. 216/2008 a článkem 6 odst. 3 a články 7 a 8 postupu pro předpisovou činnost², široce konzultovala zúčastněné strany ohledně záležitostí, které jsou předmětem tohoto rozhodnutí, a následně poskytla písemné stanovisko k obdržným připomínkám³.

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 10. července 2017

*Za Evropskou agenturu pro bezpečnost letectví
Výkonný ředitel*

Patrick KY

² 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“) (<http://www.easa.europa.eu/system/files/dfu/EASA%20MB%20Decision%2001-2012%20Revised%20MB%20Decision%20RM%20Process%20.pdf>).

Rozhodnutí správní rady EASA 18-2015 ze dne 15. prosince 2015, kterým se nahrazuje rozhodnutí 01/2012 týkající se postupu použitého Agenturou při vydávání stanovisek, certifikačních specifikací a poradenského materiálu („postup pro předpisovou činnost“) (<http://www.easa.europa.eu/system/files/dfu/EASA%20MB%20Decision%2018-2015%20on%20Rulemaking%20Procedure.pdf>)

³ <http://easa.europa.eu/document-library/comment-response-documents>

Příloha k rozhodnutí 2017/017/R

„Přijatelné způsoby průkazu (AMC) a poradenský materiál (GM) k požadavkům pro letiště vztahujícím se na úřady, organizace a provoz – Amendment 2“

Příloha k rozhodnutí 2014/012/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:

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

1. GM1 ADR.OPS.A.005 se mění následovně:

GM1 ADR.OPS.A.005 Data o letišti

(...)

(b) Pás RWY/koncová bezpečnostní plocha/dojezdová dráha

(1) délka, šířka zaokrouhlená na jeden metr nebo stopu; a

(2) druh povrchu; a

(3) zádržný systém – umístění (za kterým koncem RWY) a popis.

(...)

2. Doplňuje se následující nové AMC4 ADR.OPS.B.070:

AMC4 ADR.OPS.B.070 Bezpečnost práce na letišti

UZAVŘENÉ RWY A POJEZDOVÉ DRÁHY, NEBO JEJICH ČÁSTI

Provozovatel letiště by měl zajistit, že:

- (a) značení uzavření RWY a TWY, jak je definováno v CS ADR.DSN.R.855(c), je umístěno na dočasně uzavřené RWY nebo TWY nebo jejich částech; toto značení lze vynechat pouze v případě, že uzávěra probíhá krátkou dobu a zároveň je zajištěna odpovídající výstraha ze strany poskytovatele letových provozních služeb;
- (b) návěstidla a světla na uzavřených RWY či TWY, nebo jejich částech nejsou v provozu, mimo případy, kdy jsou předmětem údržby; a
- (c) pokud je RWY, TWY nebo jejich část uzavřena a je křížována aktivní RWY nebo TWY užívanou v noci, značení uzavření RWY a TWY by mělo být navíc doplněno o návěstidla neprovozní schopnosti definovaná dle CS ADR.DSN.R.870(c), která by měla být umístěna podél vstupu do uzavřené oblasti v intervalech nepřekračujících 3 m.

3. Doplňuje se následující nové GM5 ADR.OPS.B.070:

GM5 ADR.OPS.B.070 Bezpečnost při pracích na letišti

POUŽITÍ DOČASNÉHO ZNAČENÍ RWY

- (a) Mohou nastat okolnosti, kdy není praktické instalovat permanentní značení, například v době rekonstrukce povrchu RWY. Aby bylo zajištěno dostatečné vizuální vedení letadla, je vhodné zvážit instalaci následujícího značení:
- (1) osově značení RWY;
 - (2) osově značení TWY v nájezdu/výjezdu z/na RWY;
 - (3) postranní dráhové značení;
 - (4) prahové značení; a
 - (5) značení dotykové zóny a zaměřovacího bodu.
- (b) Pokud je to nutné, lze dočasné osově a postranní značení zúžit z šířky 0,9 m na 0,6 m.
- (c) Značení dotykové zóny a zaměřovacího bodu by mělo být vyznačeno co možná nejdříve po rekonstrukci povrchu.
- (d) Prahové značení by mělo být vyznačeno co možná nejdříve, za použití dočasných materiálů, než bude možné jej vyznačit v permanentním provedení.

4. AMC1 ADR OPS.B.080 se mění následovně:

AMC1 ADR.OPS.B.080 Značení a osvětlení vozidel a jiných mobilních objektů

(...)

- (c) Pokud jsou ke značení mobilních objektů použity praporky, měly by vyhovovat příslušným CS; být vyvěšeny kolem dokola, svrchu, nebo podél nejvyšší hrany objektu. Praporky by neměly zvyšovat riziko, které daný objekt již aktuálně představuje.
- (d) Pokud jsou k označení mobilního objektu použity praporky, obě hrany praporku by neměly být menší než 0,9 m a měly by sestávat z šachovnicového vzoru, kde každý čtverec nebude mít hrany menší než 0,3 m. Barvy vzoru by měly být kontrastní vzájemně i vůči pozadí, proti kterému budou pozorovány. Oranžová a bílá, nebo alternativně červená a bílá by měly být použity, až na případy, kdy by taková kombinace barev splývala s pozadím.

5. AMC1 ADR.OPS.C.010 se mění následovně:

AMC1 ADR.OPS.C.010 Vozovky, jiné povrchy a odvod vody

(...)

- (g) Povrch zpevněné RWY by měl být podroben novému přezkoumání při výstavbě nového povrchu či výměně stávajícího povrchu, aby došlo k potvrzení, že charakteristiky tření povrchu dosahují požadovaných hodnot.

6. GM3 ADR OPS.C.010(b)(2) se mění následovně:

GM3 ADR.OPS.C.010(b)(2) Vozovky, jiné povrchy a odvod vody

ROVNOST POVRCHU RWY

- (a) Ke zvětšování nerovností povrchu vede také provoz letadel a různé sedání podloží vozovky. Malé odchylky od výše uvedených tolerancí letecký provoz vážně neomezí. Všeobecně jsou

přípustné přijatelné jednotlivé nerovnosti v řádu od 2,5 do 3 cm na vzdálenost 45 m, jak je vidět z Obrázku 1. Přestože velikosti maximální přijatelné nerovnosti povrchu závisí na typu a rychlosti letadla, do určité míry je lze odhadnout. Následující tabulka stanovuje maximální přijatelné, a dočasně přijatelné a nadměrné limity:-

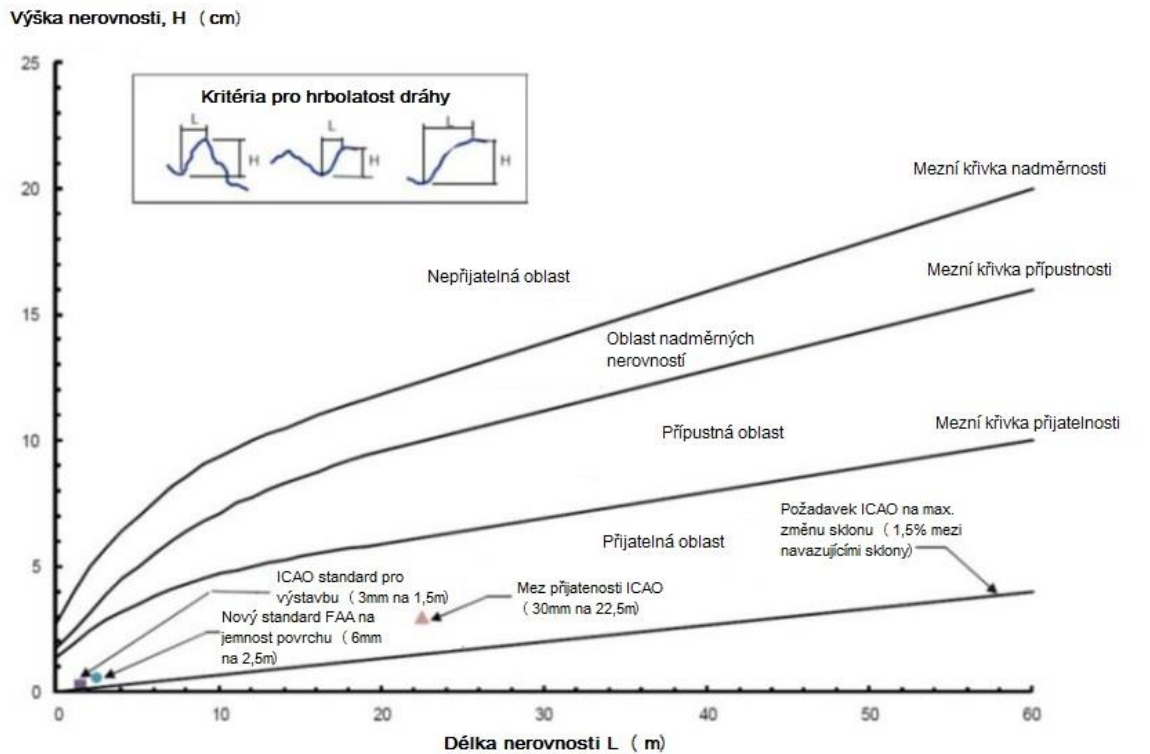
Nerovnost povrchu	Minimální přijatelná délka nerovnosti (m)								
	3	6	9	12	15	20	30	45	60
Výška přijatelné nerovnosti (cm)	2,9	3,8	4,5	5,	5,4	5,9	6,5	8,5	10
Maximální výška (nebo hloubka) nerovnosti povrchu (cm)	3	3,5	4	5	5,5	6	6,5	8	10
Dočasně přijatelná výška (nebo hloubka) Výška přípustné nerovnosti povrchu (cm)	3,5 3,9	5,5	6,5 6,8	7,5 7,8	8 8,6	9 9,6	11	13 13,6	15 16
Výška nadměrné nerovnosti (cm)	5,8	7,6	9,1	10	10,8	11,9	13,9	17	20

Tabulka 1

Jsou-li překročeny maximální limity, měla by být okamžitě, jak je to rozumně proveditelné, přijata nápravná opatření ke zvýšení kvality jízdy. Jsou-li překročeny dočasně přijatelné limity a má-li být zachován provoz letadel, měla by být na ty části RWY, které dosahují takových hodnot, okamžitě aplikována nápravná opatření.

- (1) Pokud nerovnosti povrchu při dané minimální přijatelné délce překračují výšky stanovené mezní křivkou přijatelnosti, ale jsou menší než výšky stanovené mezní křivkou přípustnosti, zde vyznačené přípustnou oblastí, měla by být plánována činnost údržby. RWY může zůstat i nadále v provozu. Tato oblast je začátkem možného nepohodlí cestujících a pilotů.
 - (2) Pokud nerovnosti povrchu při dané minimální přijatelné délce překračují výšky stanovené mezní křivkou přípustnosti, ale jsou menší než výšky stanovené mezní křivkou nadměrnosti, zde vyznačené oblastí nadměrných nerovností, je potřeba povinně provést taková nápravná opatření údržby, aby byl obnoven stav odpovídající přijatelné oblasti. RWY může zůstat v provozu, ale musí být opravena během rozumné doby. Tato oblast by mohla vést k riziku možného poškození konstrukce letadla v důsledku jednotlivé události nebo únavové poruchy v průběhu času.
 - (3) Pokud nerovnosti povrchu při dané minimální přijatelné délce překračují výšky stanovené mezní křivkou nadměrnosti, zde vyznačené nepřijatelnou oblastí, potom oblast RWY, kde byla tato nerovnost zjištěna, vyžaduje uzavření. Musí být provedeny opravy obnovující stav RWY na úroveň přijatelné oblasti a provozovatelé letadel mohou být v souladu s tímto zrazováni od jejího použití. Tato oblast ukazuje na mimořádné riziko konstrukčního poškození a situace musí být okamžitě řešena.
- (b) Termín „nerovnost povrchu“ je zde definován jako skoková změna výšky, která netvoří navazující jednotnou plochu v žádné části RWY. Pro účely tohoto textu je „část RWY“ definována jako úsek dráhy s obecně klesajícím, stoupajícím nebo rovným profilem. Délka takového úseku je běžně mezi 30 a 60 m, ale s ohledem na stav povrchu a podélný sklon může být i větší.
- (c) Maximální přípustná skokovitá nerovnost, jako je nerovnost, která by existovala mezi sousedními deskami, je jednoduše výška nerovnosti odpovídající nerovnosti nulové délky na horní hranici přípustné oblasti kritérií hrboлатosti povrchu na Obrázku 1.
- (d) Deformace RWY v průběhu času mohou rovněž zvýšit možnost vytváření kaluží vody. Kaluže o hloubce přibližně 3 mm, zvláště jestliže se vytváří v místech, kde mají přistávající letouny vysokou rychlost, mohou vyvolat aquaplaning, který může dále trvat na povrchu RWY s mnohem menší vrstvou vody. Předmětem dalšího zkoumání je zdokonalená metoda zjišťování závislosti aquaplaningu na délce a hloubce kaluží. Samozřejmě, zvláště nezbytné je předcházet tvoření kaluží v místech, kde mohou zamrznout.

- (e) Za účelem získání požadovaných charakteristik tření je vzata v potaz makrotextura i mikrotextura. Obvykle si to žádá některý druh speciálního ošetření povrchu.



Obrázek 1