

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: 27. 7. 2022

Rozhodnutí výkonného ředitele

2022/013/R

ze dne 6. července 2022

kterým se vydává následující:

**Amendment 6 k Přijatelným způsobům průkazu a poradenskému materiálu
k nařízení Komise (EU) č. 139/2014**

**„AMC a GM k požadavkům pro letiště
vztahujícím se na úřady, organizace a provoz – 1. vydání, Amendment 6“**

— — —

„Provoz za každého počasí – AMC & GM k pravidlům pro letiště“

VÝKONNÝ ŘEDITEL AGENTURY EVROPSKÉ UNIE PRO BEZPEČNOST LETECTVÍ
(EASA)

s ohledem na nařízení (EU) 2018/1139¹, a zejména na článek 104 odst. 3 písm. a) tohoto nařízení,

s ohledem na nařízení Komise (EU) č. 139/2014², a zejména na bod ADR.AR.A.015 Přílohy II tohoto nařízení,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) EASA vydává, v souladu s článkem 76 odst. 3 nařízení (EU) 2018/1139, certifikační specifikace (CS) a další podrobné specifikace (DS), přijatelné způsoby průkazu (AMC) a poradenský materiál (GM) pro uplatňování nařízení (EU) 2018/1139 a aktů v přenesené pravomoci a prováděcích aktů přijatých na jeho základě.
- (2) Přijatelné způsoby průkazu (AMC) jsou nezávazné standardy vydané EASA, které mohou být osobami a organizacemi využity k prokázání vyhovění nařízení (EU) 2018/1139, aktům v přenesené pravomoci a prováděcím aktům přijatým na jeho základě, nebo certifikačním specifikacím (CS) a podrobným specifikacím (DS).
- (3) Poradenský materiál (GM) je nezávazný materiál vydaný EASA, který pomáhá ilustrovat význam aktů v přenesené pravomoci nebo prováděcích aktů nebo CS a DS a který se

¹ Nařízení (EU) 2018/1139 Evropského parlamentu a Rady ze dne 4. července 2018 o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Agentury Evropské unie pro bezpečnost letectví, kterým se mění nařízení (ES) č. 2111/2005, (ES) č. 1008/2008, (EU) č. 996/2010, (EU) č. 376/2014 a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/30/EU a 2014/53/EU a kterým se zrušuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 552/2004 a (ES) č. 216/2008 a nařízení Rady (EHS) č. 3922/91 (Úř. věst. L 212, 22.08.2018, s. 1) (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?qid=1535612134845&uri=CELEX:32018R1139>).

² 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 44, 14.02.2014, s. 1) (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32014R0139&qid=1605270657207>).

používá k podpoře výkladu nařízení (EU) 2018/1139, aktů v přenesené pravomoci a prováděcích aktů přijatých na jeho základě a CS a DS.

- (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.
- (5) EASA je povinna, na základě článku 4 odst. 1 písm. a) nařízení (EU) 2018/1139, zohledňovat současný stav techniky a osvědčené postupy v oblasti letectví a aktualizovat svá rozhodnutí s ohledem na celosvětové zkušenosti v letectví a vědeckotechnický pokrok v daných oblastech.
- (6) EASA určila potřebu poskytnout AMC a GM s cílem usnadnit implementaci ustanovení nařízení Komise (EU) č. 139/2014, ve znění nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2022/208³, pokud jde o požadavky na provoz za každého počasí.
- (7) EASA, v souladu s článkem 115 odst. 1 písm. c) nařízení (EU) 2018/1139 a článkem 4 odst. 2 a článkem 6 postupu pro předpisovou činnost EASA⁴, široce konzultovala zúčastněné strany ohledně záležitostí, které jsou předmětem tohoto rozhodnutí, a následně poskytla písemné stanovisko k připomínkám obdržným prostřednictvím této konzultace⁵.

ROZHODL TAKTO:

Článek 1

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

Článek 2

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

Použije se od 1. srpna 2022.

V Kolíně nad Rýnem dne 6. července 2022

*Za Agenturu Evropské unie pro bezpečnost letectví
Výkonný ředitel*

Patrick KY

³ Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2022/208 ze dne 14. prosince 2021, kterým se mění nařízení (EU) č. 139/2014, pokud jde o požadavky na provoz za každého počasí (Úř. věst. L 35, 17.02.2022, s. 1) (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32022R0208&qid=1656517207064>).

⁴ EASA je povinna dodržovat strukturovaný proces tvorby předpisů, jak je požadováno článkem 115 odst. 1 nařízení (EU) 2018/1139. Tento proces byl přijat rozhodnutím správní rady EASA (MB) a je odkazován jako „postup pro předpisovou činnost“. Viz rozhodnutí MB č. 01-2022 ze dne 2. května 2022 ohledně postupu použitého EASA při vydávání stanovisek, certifikačních specifikací a dalších podrobných specifikací, přijatelných způsobů průkazu a poradenského materiálu („postup pro předpisovou činnost“) a kterým se nahrazuje rozhodnutí správní rady č. 18-2015 (<https://www.easa.europa.eu/the-agency/management-board/decisions/easa-mb-decision-no-01-2022-rulemaking-procedure-repealing-mb>).

⁵ <https://www.easa.europa.eu/document-library/comment-response-documents/crd-2018-06d>.

Příloha k rozhodnutí 2022/013/R

**„AMC & GM k požadavkům pro letiště vztahujícím se na úřady, organizace a provoz –
1. vydání, Amendment 6“**

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 modře**;
- výpustka „(...“ znamená, že zbývající text zůstává beze změn.

Poznámka pro čtenáře

V měněném a zejména ve stávajícím textu (který zůstává beze změn) je výraz „Agentura“ používán vzájemně zaměnitelně s výrazem „EASA“. Vzájemná zaměnitelnost použití těchto dvou termínů je mnohem více zřejmá v konsolidovaných verzích. Vezměte, proto prosím, na vědomí, že oběma termíny je myšlena „Agentura Evropské unie pro bezpečnost letectví (EASA)“.

Příloha k rozhodnutí 2014/012/R se tímto mění následovně:

PŘÍLOHA I
PORADENSKÝ MATERIÁL K DEFINICÍM POUŽÍVANÝM V NAŘÍZENÍ KOMISE
(EU) Č. 139/2014

GM1 Přílohy I Definice

DEFINICE POJMŮ POUŽÍVANÝCH V PŘIJATELNÝCH ZPŮSOBECH PRŮKAZU A PORADENSKÉM MATERIÁLU

Pro účely Přijatelných způsobů průkazu a poradenského materiálu k nařízení (EU) č. 139/2014 se použijí následující definice:

- (1) „Provozem se systémem pro zlepšení letové viditelnosti 200 (EFVS 200) (*Enhanced flight vision system 200 (EFVS 200) operation*)“ se rozumí provoz s provozním přínosem, kdy podmínky dohlednosti vyžadují použití systému EFVS až do 200 ft nad FATO nebo nad prahem RWY. Od tohoto v bodu do přistání se používá přirozené vidění. RVR není menší než 550 m.
- (2) „Systémem pro zlepšení letové viditelnosti (EFVS) – přiblížení (EFVS-A) (*Enhanced flight vision system (EFVS) - Approach (EFVS-A)*)“ se rozumí systém, u něž bylo prokázáno, že splňuje kritéria, která mají být použita pro přiblížení z nadmořské výšky/výšky rozhodnutí (DA/H) nebo minimální nadmořské výšky/výšky pro klesání (MDA/H) do 100 ft (30 m) nad výškou prahu dráhy nad mořem, přičemž všechny součásti systému pracují, jak bylo zamýšleno, ale mohou mít poruchové režimy, které by mohly vést ke ztrátě schopnosti EFVS. U EFVS-A by se mělo předpokládat, že:
 - (a) v případě poruchy systému EFVS pilot provede průlet ve výšce 100 ft nad prahem dráhy nad mořem nebo vyšší; a
 - (b) klesání pod výškou 100 ft nad prahem dráhy nad mořem až po dosednutí a dojezd po přistání by měly být provedeny pomocí přirozeného vidění, tak aby porucha systému EFVS nebránila pilotovi v dokončení přiblížení a přistání.
- (3) „Systémem pro zlepšení letové viditelnosti – přistání (EFVS-L) (*Enhanced flight vision system - landing (EFVS-L)*)“ se rozumí systém, u něž bylo prokázáno, že splňuje kritéria, která mají být použita pro přiblížení a přistání, které závisí na dostatečných podmínkách dohlednosti, aby umožnily dojezd po přistání bez pomoci a zmírnily ztrátu funkce EFVS.
- (4) „Bezpečnou výškou nad překážkami (OCH) (*Obstacle clearance height (OCH)*)“ se rozumí nejnížší výška nad úrovní příslušného prahu dráhy nebo nad úrovní letiště stanovená k tomu, aby byla splněna kritéria bezpečné výšky nad překážkami. Bezpečná výška nad překážkami se vztahuje k výšce prahu dráhy nad mořem nebo v případě postupů pro nepřesné přístrojové přiblížení k výšce letiště nad mořem, nebo výšce prahu dráhy nad mořem, jestliže je více než 2 m (7 ft) níže než výška letiště nad mořem. Bezpečná výška nad překážkami pro postup pro přiblížení okruhem se vztahuje k výšce letiště nad mořem.
- (5) „Provozem I. kategorie se zvláštním schválením (SA CAT I) (*Special authorisation category I (SA CAT I) operation*)“ se rozumí přiblížení CAT I s výškou rozhodnutí ne nižší než 45 m (150 ft) a RVR ne nižší než 400 m a vyžadující zvláštní schválení.
- (6) „Provozem II. kategorie se zvláštním schválením (SA CAT II) (*Special authorisation category II (SA CAT II) operation*)“ se rozumí přiblížení CAT II na dráhu, která nespĺňuje všechny požadavky na infrastrukturu CAT II, a které vyžaduje zvláštní schválení.

PŘÍLOHA II – ČÁST ADR.AR
POŽADAVKY NA ÚŘADY – LETIŠTĚ

HLAVA C – DOZOR, CERTIFIKACE A VYNUCOVÁNÍ (ADR.AR.C)

GM1 ADR.AR.C.035(e) Vydávání osvědčení

VZOR PODMÍNEK OSVĚDČENÍ, KTERÉ MAJÍ BÝT PŘILOŽENY K OSVĚDČENÍM

[...]

⁶ Má být specifikováno: schválení dráhy pro nepřístrojové, přístrojové, nepřesné přístrojové přiblížení. V případě přesného (přesných) přiblížení má být uvedeno, které (která) z dále uvedených přesných přiblížení je (jsou) schváleno (schválena):

- provoz EFVS 200;
- provoz EFVS-A;
- provoz EFVS-L;
- standardní I. kategorie;
- ~~nižší než standardní I. kategorie;~~*
- provoz I. kategorie se zvláštním schválením;
- přesné přiblížení II. kategorie;
- provoz II. kategorie se zvláštním schválením;
- přesné přiblížení III. kategorie
- ~~přesné přiblížení III-A. kategorie;~~
- ~~přesné přiblížení III-B. kategorie;~~
- ~~přesné přiblížení III-C. kategorie.~~

* Poznámka překladatele: Zrušeno též OTS CAT II.

GM2 ADR.AR.C.035(e) Vydávání osvědčení

PROVOZ EFVS 200

RWY je vhodná pro provoz EFVS 200, pokud:

- (a) je stanoven postup přiblížení podle přístrojů zajišťující přinejmenším boční vedení, při kterém je trať konečného přiblížení vychýlena od prodloužené osy RWY maximálně o 3 stupně; a
- (b) je buď zřízen bezpřekážkový prostor (OFZ), nebo plocha úseku vizuálního přiblížení (VSS) není narušena překážkami, a je stanoven postup přístrojového odletu.

**PŘÍLOHA IV – ČÁST ADR.OPS
POŽADAVKY NA PROVOZ – LETIŠTĚ**

HLAVA A – DATA O LETIŠTI (ADR.OPS.A)

GM1 ADR.OPS.A.070 Informace o systému osvětlení letiště

VŠEOBECNĚ

Technologie EFVS je závislá na infračervené tepelné stopě vyzařované návěstidly se žárovkami se žhavicím vláknem. Nahrzení těchto návěstidel LED návěstidly může použití EFVS znemožnit. Tyto informace jsou pro provozovatele letadel důležité, aby posoudili vhodnost RWY za účelem provádění provozu EFVS.

GM1 ADR.OPS.A.075 Mapy

VŠEOBECNĚ

Informace týkající se map jsou uvedeny v nařízení (EU) 2017/373.

**AMC1 ADR.OPS.A.085 Informace o narušení plochy úseku vizuálního
přiblížení (VSS)**

**INFORMACE O PŘEKÁŽKÁCH V SOUVISLOSTI S NARUŠENÍM PLOCHY ÚSEKU VIZUÁLNÍHO
PŘIBLÍŽENÍ (VSS)**

Pokud je VSS narušena, měla by informace, která má být poskytnuta poskytovateli AIS za účelem jejího publikování v rámci AD 2.25, jasně uvádět název dotčeného postupu a dotčená minima postupu. Vedle toho by měla být informace o překážkách, které narušují VSS, poskytnuta odpovědnému poskytovateli AIS, aby ji uveřejnil v rámci „AD 2.10 Překážky v blízkosti letiště“.

**GM1 ADR.OPS.A.085 Informace o narušení plochy úseku vizuálního
přiblížení (VSS)**

VŠEOBECNĚ

Kritéria týkající se VSS jsou uvedena v dokumentu PANS-OPS, Volume II, Part I, Section 4, Chapter 5, ust. 5.4.6.

HLAVA B – LETIŠTNÍ PROVOZNÍ SLUŽBY, VYBAVENÍ A INSTALACE (ADR.OPS.B)

AMC1 ADR.OPS.B.030(a) System sledování a řízení pohybu na ploše

VŠEOBECNĚ – PARAMETRY, KTERÉ MAJÍ BÝT VZATY V ÚVAHU PŘI NÁVRHU A PROVOZU SYSTÉMU SLEDOVÁNÍ A ŘÍZENÍ POHYBU NA PLOŠE

- (a) System sledování a řízení pohybu na ploše (SMGCS) by měl zohledňovat:
- (1a) hustotu leteckého provozu;
 - (2b) podmínky dohlednosti, za nichž je provoz plánován;
 - (3c) potřebu orientace pilota;
 - (4d) složitost rozvržení letišťe; a
 - (5e) pohyby vozidel.
- (b) system SMGCS by měl být navržen tak, aby pomáhal předcházet vjezdům letadel a vozidel na aktivní RWY z nepozornosti;
- (c) system by měl být navržen tak, aby pomáhal předcházet srážkám mezi letadly a mezi letadly a vozidly nebo objekty na jakékoli části pohybové plochy.
- (d) Kde je system SMGCS opatřen samostatným ovládním stop příček a osových návěstidel pojezdových drah, měly by být splněny následující požadavky:
- (1) trasy pojíždění, které jsou určeny rozsvícenými osovými návěstidly pojezdových drah, by mělo být možné ukončit rozsvícenou stop příčkou;
 - (2) napájecí okruhy by měly být upraveny tak, že když je stop příčka umístěná před letadlem rozsvícena, příslušná sekce osových návěstidel pojezdové dráhy za ní je zhasnuta; a
 - (3) osová návěstidla pojezdové dráhy před letadlem jsou aktivována, když je stop příčka zhasnuta.
- (e) Provozovatel letišťe by měl vytvářet postupy pro system sledování a řízení pohybu na ploše (SMGCS) ve spolupráci s poskytovatelem letových provozních služeb na letišti.

GM1 ADR.OPS.B.030(a) System sledování a řízení pohybu na ploše

VŠEOBECNĚ

SMGCS je vhodnou kombinací vizuálních prostředků, nevizuálních prostředků, postupů, řídicích, regulačních a informačních zařízení. Škála těchto systémů sahá od velmi jednoduchých SMGCS na malých letištích se slabým letovým provozem prováděným za podmínek dobré dohlednosti, po složité systémy nezbytné na velkých letištích s hustým provozem prováděným za podmínek nízké dohlednosti. System zvolený pro letišťe bude přiměřený provoznímu prostředí, v němž bude dané letišťe fungovat.

AMC1 ADR.OPS.B.030(a)(3) System sledování a řízení pohybu na ploše

POUŽITÍ VIZUÁLNÍCH PROSTŘEDKŮ PRO SYSTÉM SLEDOVÁNÍ A ŘÍZENÍ POHYBU NA PLOŠE (SMGCS)

Kde je SMGCS opatřen selektivním zapínáním a vypínáním stop příček a osových návěstidel pojezdových drah, mělo by platit následující:

- (a) trasy pojíždění, které jsou určeny rozsvícenými osovými návěstidly pojezdové dráhy, je možné ukončit rozsvícenou stop příčkou;

- (b) ovládací obvody jsou upraveny tak, že když je stop příčka umístěná před letadlem rozsvícena, příslušná sekce osových návěstidel pojezdové dráhy za ní je zhasnuta; a
- (c) osová návěstidla pojezdové dráhy před letadlem jsou aktivována, když je stop příčka zhasnuta.

GM1 ADR.OPS.B.030(a)(3) System sledování a řízení pohybu na ploše

POJEZDOVÝ RADAR A JINÁ PŘEHLEDOVÁ ZAŘÍZENÍ PRO SLEDOVÁNÍ POHYBŮ NA PROVOZNÍ PLOŠE

- (a) Na letišti určeném pro použití za podmínek dráhové dohlednosti (RVR) menší než 350 m se pro sledování pohybů na provozní ploše používá pojezdový radar nebo jakékoli jiné vhodné přehledové zařízení.
- (b) Pojezdový radar nebo jakékoli jiné vhodné přehledové zařízení pro sledování pohybů na provozní ploše se může rovněž používat na letišti jiném než v bodě (a), jestliže hustota provozu a provozní podmínky jsou takové, že pravidelnost provozního toku nemůže být udržena jinými postupy nebo vybavením.

~~GM1 ADR.OPS.B.030 – System sledování a řízení pohybu na ploše~~

~~VŠEOBECNĚ~~

- ~~(a) System SMGCS by měl sestávat z vhodné kombinace vizuálních prostředků, nevizuálních prostředků, postupů, kontrolních, regulačních, řídicích a informačních zařízení. Rozsah systémů je od velmi jednoduchých na malých letištích s mírným provozem za dobrých podmínek dohlednosti, po složité systémy nezbytné na velkých letištích se silným provozem za podmínek nízké dohlednosti. System zvolený pro letiště bude vhodný pro provozní prostředí, v němž bude toto letiště fungovat.~~
- ~~(b) Na letišti určeném pro použití za podmínek dráhové dohlednosti menší než 350 m by měl být instalován pojezdový radar pro sledování pohybů na provozní ploše.~~
- ~~(c) Radar pro sledování pohybů na provozní ploše by mohl být instalován na letišti jiném, než je uvedeno v bodě (b) výše, jestliže hustota provozu a provozní podmínky jsou takové, že pravidelnost provozního toku nemůže být udržena jinými postupy nebo zařízeními.~~

AMC1 ADR.OPS.B.045(a)(1) Postupy za podmínek nízké dohlednosti

VZLET ZA PODMÍNEK NÍZKÉ DOHLEDNOSTI (LVTO) PŘI RVR NIŽŠÍ NEŽ 125 M

Vedle postupů za podmínek nízké dohlednosti, které jsou LVTO předepsány, by se na LVTO při RVR méně než 125 m mělo vztahovat rovněž následující:

- (1) pokud se pro boční vedení používá signál ILS, splňuje signál směrového majáku ILS požadavky na provoz III. kategorie včetně dostupnosti záložního vysílače; a
- (2) pokud se používá signál ILS, měly by postupy za podmínek nízké dohlednosti zahrnovat ochranu citlivého prostoru ILS.

GM1 ADR.OPS.B.045(a)(1) Postupy za podmínek nízké dohlednosti

OSOVÁ NÁVĚSTIDLA RWY

Specifikace pro požadovaná osová návěstidla RWY jsou uvedena v CS ADR-DSN.M.690.

AMC1 ADR.OPS.B.045(a)(2) Postupy za podmínek nízké dohlednosti

VHODNOST DRAH – PŘIBLÍŽENÍ A PŘISTÁNÍ

- (a) Přiblížení podle přístrojů CAT II může být prováděno na RWY pro přesné přiblížení II. nebo III. kategorie pomocí postupu přiblížení podle přístrojů CAT II.
- (b) Přiblížení podle přístrojů CAT III může být prováděno na RWY pro přesné přiblížení III. kategorie pomocí postupu přiblížení podle přístrojů CAT III.
- (c) Přiblížení SA CAT I může být prováděno v souladu s následujícím:
- (1) dráha je RWY pro přesné přiblížení I. kategorie a je zřízen bezpřekážkový prostor (OFZ);
 - (2) je použit postup přiblížení podle přístrojů CAT I, který zahrnuje OCH danou radiovýškoměrem;
 - (3) použije-li se ILS/MLS, nejsou vyhlášena žádná omezení ovlivňující jeho použitelnost a není offset od prodloužené osy RWY;
 - (4) použije-li se přistávací systém GBAS (GLS), nejsou vyhlášena žádná omezení ovlivňující jeho použitelnost a neměl by být offset od prodloužené osy RWY;
 - (5) úhel sestupové dráhy je 3,0°;
 - (6) terén před prahem dráhy je zmapován a buď je v AIP publikována terénní mapa pro přesné přiblížení (ICAO Annex 4, Chapter 6), nebo je požadovaná informace uvedena v letištní terénní a překážkové mapě – ICAO (elektronické) (ICAO Annex 4, Chapter 5).
- (d) Přiblížení SA CAT II může být prováděno pouze v souladu s následujícím:
- (1) dráha je RWY pro přesné přiblížení I. kategorie a je zřízen OFZ a pro provoz při RVR nižší než 400 m jsou zřízena osová návěstidla RWY;
 - (2) je použit postup přiblížení podle přístrojů CAT II;
 - (3) použije-li se ILS/MLS, není offset od prodloužené osy RWY a v AIP nejsou publikována žádná omezení ovlivňující jeho použitelnost;
 - (4) použije-li se GLS, není offset od prodloužené osy RWY a v AIP nejsou publikována žádná omezení ovlivňující jeho použitelnost AIP;
 - (4) použije-li se ILS, je certifikovaný pro třídu II/D/2;
 - (5) terén před prahem dráhy je zmapován a buď byla publikována terénní mapa pro přesné přiblížení (ICAO Annex 4, Chapter 6), nebo je požadovaná informace uvedena v letištní terénní a překážkové mapě – ICAO (elektronické) (ICAO Annex 4, Chapter 5).
- (e) Doby přepnutí různých osvětlovacích prvků na RWY podporujících přiblížení SA CAT I/II by měly být následující:

PRVEK	DOBA PŘEPNUTÍ
Přibližovací světelná soustava	15 s
Postranní dráhové návěstidlo	1 s
Světelná sestupová soustava pro vizuální přiblížení	15 s
Prahové návěstidlo RWY	1 s
Koncové návěstidlo RWY	1 s
Koncové návěstidlo dojezdové dráhy	1 s
Postranní návěstidlo dojezdové dráhy	15 s
Překážkové návěstidlo	15 s

- (f) Doba přepnutí postranních dráhových návěstidel může být prodloužena na 15 s, pokud jsou zřízena osová návěstidla RWY. V takovém případě by doba přepnutí osových návěstidel RWY měla být 1 s.

AMC1 ADR.OPS.B.045(a)(3) Postupy za podmínek nízké dohlednosti

VHODNOST DRAH PRO EFVS PŘIBLÍŽENÍ A PŘISTÁNÍ

- (a) Provoz EFVS-A může být na RWY prováděno, pokud:
- (1) je obsluhována postupem přímého přístrojového přiblížení v souladu s Částí FPD nařízení (EU) 2017/373;
 - (2) je zřízena OFZ nebo VSS není narušena překážkami a je stanoven postup přístrojového odletu;
 - (3) je dostupná RVR v dotykové zóně (TDZ);
 - (4) jsou účinné postupy za podmínek nízké dohlednosti;
 - (5) doby přepnutí postranních, prahových a koncových návěstidel RWY splňují specifikace v CS ADR-DSN.S.880 pro dráhy CAT II/III.
- (b) Provoz EFVS-L může být na RWY prováděno, pokud je, vedle podmínek v bodě (a):
- (1) v AIP publikována letištní překážková mapa – ICAO typu A; a
 - (2) v AIP publikována terénní mapa pro přesné přiblížení – ICAO.

AMC1 ADR.OPS.B.045(b) Provoz Postupy za podmínek nízké dohlednosti

VŠEOBECNĚ

- ~~(a) Provozovatel letiště by měl, ve spolupráci s poskytovatelem letových provozních služeb a poskytovatelem služeb řízení provozu na odbavovací ploše, je-li to použitelné, stanovit postupy pro provoz za podmínek nízké dohlednosti, pokud jsou prováděna přiblížení za podmínek horších než standardní I. kategorie, jiných než standardní II. kategorie, II. a III. kategorie a prováděny vzlety za nízké dohlednosti.~~
- ~~(b) Když jsou v účinnosti postupy za podmínek nízké dohlednosti (LVP) měl by provozovatel letiště zpřístupnit leteckým informačním službám a/nebo případně leteckým provozním službám informace o stavu letištních zařízení.~~
- (ea) Provozovatel letiště by měl stanovit a zavést postupy zajišťující, že ~~p~~ Pokud jsou v účinnosti postupy za podmínek nízké dohlednosti (LVP):
- (1) ~~jsou měly by být~~ osoby a vozidla pracující na odbavovací ploše omezeny na nezbytné minimum;
 - (2) měly by být zabezpečeny kritické a citlivé prostory ILS/MLS/GLS.
- (b) Provozovatel letiště by měl, ve spolupráci s letovými provozními službami, stanovit trasy poježdění za podmínek nízké dohlednosti.
- ~~(d) Postupy, které mají být provozovatelem letiště stanoveny pro zajištění bezpečného provozu letiště během podmínek nízké dohlednosti, by měly pokrývat následující věci:~~
- ~~(1) fyzické vlastnosti okolí RWY, včetně prostorů před prahem dráhy, přiblížení a odletu;~~
 - ~~(2) překážkové roviny;~~
 - ~~(3) sledování a údržbu vizuálních prostředků;~~
 - ~~(4) zabezpečení nevizuálních prostředků nezbytných pro postupy za podmínek nízké dohlednosti;~~

- (5) — sekundární zdroje energie;
(6) — bezpečnost na pohybové ploše;
(7) — záchranné a hasičské služby.

AMC2 ADR.OPS.B.045(b) Postupy za podmínek nízké dohlednosti

KRITÉRIA PRO PŘÍPRAVU LVPS

Při stanovování hodnot RVR a výšky základny nejnižší význačné oblačné vrstvy, pod nimiž by měly být připraveny LVP, by měl vzít provozovatel letiště v úvahu:

- (a) uspořádání letiště a jeho složitost;
(b) umístění řídicí věže;
(c) dostupná zařízení a vybavení; a
(d) hustotu provozu.

AMC1 ADR.OPS.B.045(c) Postupy za podmínek nízké dohlednosti

PORUCHY VYBAVENÍ, KTERÉ SE MAJÍ HLÁSIT, A VLIVY NA LETOVÝ PROVOZ

Následující poruchy vybavení by měly být hlášeny, pokud je úroveň systému snížena nebo je neprovozuschopný nebo pokud záložní postupy nemohou poskytnout stejnou úroveň služby:

PORUCHY VYBAVENÍ, KTERÉ SE MAJÍ HLÁSIT – ODLET ZA PODMÍNEK NÍZKÉ DOHLEDNOSTI		
UVAŽOVANÝ SYSTÉM	PORUCHA, KTERÁ SE MÁ HLÁSIT	VLIV NA LETOVÝ PROVOZ
ILS (Je-li použit pro vzlet s vedením)	Úroveň směrového majáku ILS snížena na CAT II	Žádné vedení při vzletu. Vzlet s vedením není povolen
	Úroveň směrového majáku ILS snížena na CAT I	Žádné vedení při vzletu. Vzlet s vedením není povolen
	ILS mimo provoz	Žádné vedení při vzletu. Vzlet s vedením není povolen
MLS (Je-li použit pro vzlet s vedením)	Úroveň MLS snížena na CAT II	Žádné vedení při vzletu. Vzlet s vedením není povolen
	Úroveň MLS snížena na CAT I	Žádné vedení při vzletu. Vzlet s vedením není povolen
	MLS mimo provoz	Žádné vedení při vzletu. Vzlet s vedením není povolen
GBAS (Je-li použit pro vzlet s vedením)	Úroveň GBAS snížena na CAT II	Žádné vedení při vzletu. Vzlet s vedením není povolen
	Úroveň GBAS snížena na CAT I	Žádné vedení při vzletu. Vzlet s vedením není povolen
	GBAS mimo provoz	Žádné vedení při vzletu. Vzlet s vedením není povolen
RVR	Neprovozuschopný systém RVR v dotykové zóně	Omezení závisí na pravidlech letového provozu
	Neprovozuschopný jiný systém RVR	Omezení závisí na pravidlech letového provozu
SVĚTELNÉ SOUSTAVY	Dráhová světelná soustava neprovozuschopná	Omezení závisí na pravidlech letového provozu
	Osová návěstidla RWY neprovozuschopná	Omezení závisí na pravidlech letového provozu
	Postranní návěstidla RWY neprovozuschopná	Omezení závisí na pravidlech letového provozu

	Světelná soustava na pojezdové dráze neprovozoschopná	Omezení závisí na pravidlech letového provozu
PŘÍSLUŠENSTVÍ	Stop příčky neprovozoschopné	Žádný vliv, pokud je ochrana dráhy zajištěna jiným způsobem
	Ceilometr neprovozoschopný	Žádný vliv
	Anemometr neprovozoschopný	Žádný vliv, pokud jsou k dispozici jiné zdroje; jinak omezení závisí na pravidlech letového provozu

PORUCHY VYBAVENÍ, KTERÉ SE MAJÍ HLÁSIT – PŘIBLÍŽENÍ A PŘÍSTÁNÍ		
UVAŽOVANÝ SYSTÉM	PORUCHA, KTERÁ SE MÁ HLÁSIT	PŘEDPOKLÁDANÝ VLIV NA LETOVÝ PROVOZ
ILS	Úroveň směrového majáku ILS snížena na CAT II	Letový provoz omezen na CAT II
	Úroveň směrového majáku ILS snížena na CAT I	Letový provoz omezen na CAT I
	ILS mimo provoz	Omezen na nepřesné přístrojové přiblížení (nebo jiný prostředek přesného přiblížení, je-li k dispozici)
	Vnější polohové návěstidlo neprovozoschopné	Bez omezení, je-li nahrazeno publikovanou rovnocennou polohou; jinak omezen na nepřesné přístrojové přiblížení
	Sestupový maják mimo provoz	Omezen na nepřesné přístrojové přiblížení (např. pouze směrový maják)
MLS	Úroveň MLS snížena na CAT II	Letový provoz omezen na CAT II
	Úroveň MLS snížena na CAT I	Letový provoz omezen na CAT I
	MLS mimo provoz	Omezen na nepřesné přístrojové přiblížení (nebo jiný prostředek přesného přiblížení, je-li k dispozici)
GBAS	Úroveň GBAS snížena na CAT II	Letový provoz omezen na CAT II
	Úroveň GBAS snížena na CAT I	Letový provoz omezen na CAT I
	GBAS mimo provoz	Omezen na nepřesné přístrojové přiblížení (nebo jiný prostředek přesného přiblížení, je-li k dispozici)
DME	DME (jako alternativa za polohová návěstidla) neprovozoschopný	Bez omezení, je-li nahrazen publikovanou rovnocennou polohou; jinak omezen na nepřesné přístrojové přiblížení
RVR	Neprovozoschopný systém RVR v dotykové zóně	Omezení závisí na pravidlech letového provozu
	Neprovozoschopný jiný systém RVR	Omezení závisí na pravidlech letového provozu
SVĚTELNÉ SOUSTAVY	Přibližovací světelná soustava neprovozoschopná	Omezení závisí na pravidlech letového provozu
	Dráhová světelná soustava neprovozoschopná	Omezení závisí na pravidlech letového provozu
	Osová návěstidla RWY neprovozoschopná	Omezení závisí na pravidlech letového provozu
	Postranní návěstidla RWY neprovozoschopná	Omezení závisí na pravidlech letového provozu
	Návěstidla TDZ neprovozoschopná	Omezení závisí na pravidlech letového provozu

	Světelná soustava na pojezdové dráze neprovozoschopná	Omezení závisí na pravidlech letového provozu
PŘÍSLUŠENSTVÍ	Stop příčky neprovozoschopné	Žádný vliv, pokud je ochrana dráhy zajištěna jiným způsobem
	Ceilometr neprovozoschopný	Žádný vliv
	Anemometr neprovozoschopný	Žádný vliv, pokud jsou k dispozici jiné zdroje; jinak omezení závisí na pravidlech letového provozu