


Co nového ve všeobecném letectví?



Seminář FI(A), Praha, březen 2008
Marek Vinař, VPL ČSA, a.s.



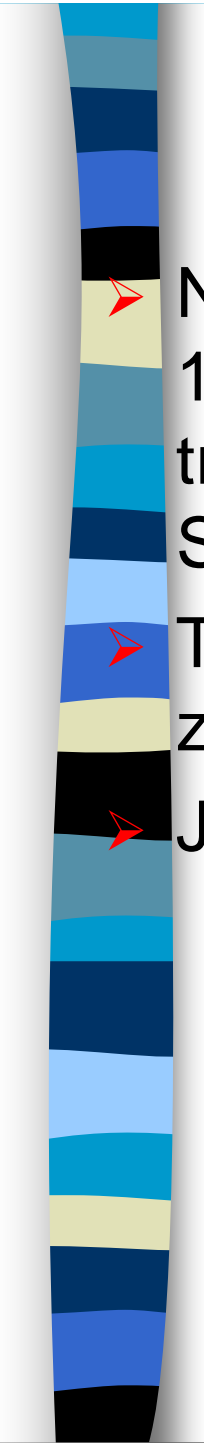
Letecká informační služba – přístup k informacím

➤ Od 1. ledna 2008 je přístup k níže uvedeným dokumentům vydávaným Leteckou informační službou ŘLP ČR, s.p. na internetových stránkách lis.rlp.cz ZDARMA.

- letecká informační příručka AIP
- letecké oběžníky AIC
- letecké předpisy řady L a JAR

včetně verzí pro tisk.

Typová a letová způsobilost letadel po 28.3.2007

- 
- Na základě nařízení Evropského společenství č. 1702/2003 byla některá Typová osvědčení transformována pod EASA (European Aviation Safety Agency).
 - Takto transformovaná letadla jsou z hlediska typové způsobilosti dále spravována EASA.
 - Jedná se o následující letadla (letouny, kluzáky):

Typová osvědčení transferovaná pod EASA:

➤ ***Aero Vodochody a.s.***

- Ae 270

➤ ***Aircraft Industries a.s.***

- L200A, D
- L410, A, M, UVP, UVP-E, UVP-E9, UVP-E20, L420
- Z-37A, Z-37A-2, Z-37-2
- L-13 Blaník, L-13A, L-13AC, L 23 Super Blaník, L 33 Solo

➤ ***Evektor s.r.o.***

- L 13SE Vivat, L 13SL Vivat, L 13SW Vivat, L 13 SDL Vivat, L 13 SDM Vivat, L 13SEH Vivat

Typová osvědčení transferovaná pod EASA:

➤ **HPH s.r.o.**

- Glasflügel 304C, 304CZ, 304CZ-17

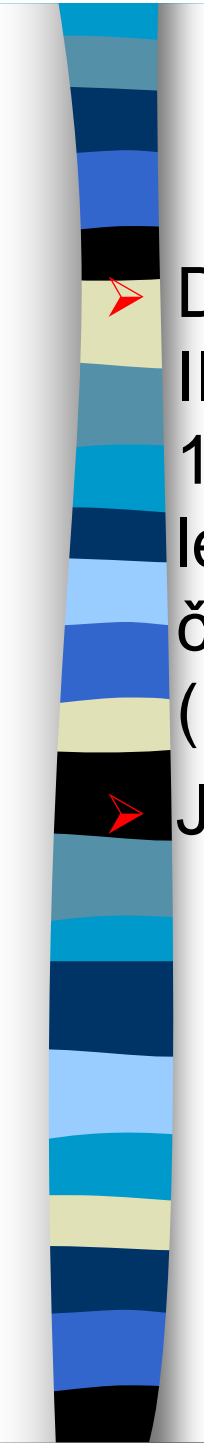
➤ **Moravan Aeroplanes a.s.**

- Z-26, 126, 126T, 226A, 226B, 226M, 226MS, 226T, 326, 326A, 326M, 526, 526A,
- 526AFS-V, 526ASM, 526F, 526L, 526M, 726, 726K
- Z42, 42M, 42MU, 142, 142C, 242L
- Z43, 143L, 143Lsi
- Z50L, LA, LS, LX, M
- Z-37T, 137T

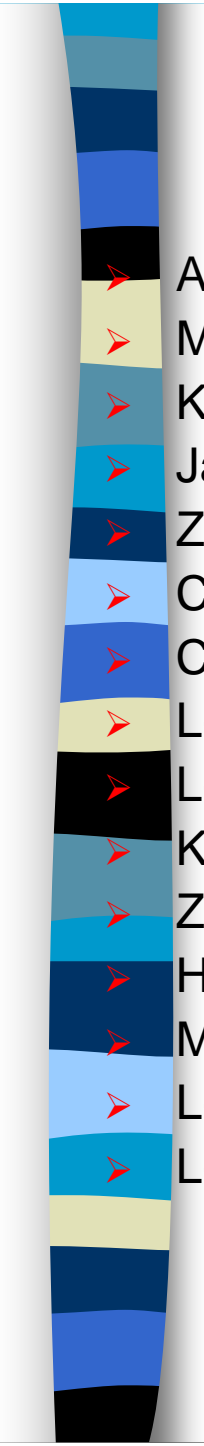
➤ **Schempp-Hirth výroba letadel s.r.o.**

- Discus CS
- VSO 10

Typová a letová způsobilost letadel po 28.3.2007

- 
- Další typy letadel byly zařazeny do Přílohy II (Annex II) nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1592/2002 a zůstávají nadále pod národní legislativou a vztahují se na ně ustanovení Zákona č. 49/1997 Sb. (Letecký zákon), předpis L8/A (Letová způsobilost) a Poradní oběžníky ÚCL.
 - Jedná se o následující letadla (letouny, kluzáky):

Typová osvědčení zůstávající pod národní legislativou:

- 
- Ae 45, 45S, 145
 - M-1 Sokol
 - K-65 Čáp (Fi 156 Storch)
 - Jak C-11
 - Zlín Z-131, Bü 131, Z-181, Bü 181, Z-281, Z-381, Zefir 192
 - C-104A, LC-103A (Si 204)
 - C6, C 106
 - L-40 Meta Sokol
 - L-60 Brigadýr
 - Kluzáky s datem prvního vzletu před r. 1955:
 - Z-23, Z-25, Z-125, Z-425, Šohaj, VT-109, LF-107, VT-16, VT-116...
 - Horkovzdušná vzducholod' AV-1, AV-2
 - MiG-15
 - L-29 Delfín
 - L-39 Albatros

Co z toho plyne?

- Jakákoliv změna Typové způsobilosti letounů transformovaných pod EASA smí být provedena pouze na základě doplnění typového osvědčení EASA organizací k tomu oprávněnou.
- Takovou organizací je DOA – Design Organisation Approval dle Part 21.
- Nelze tedy provádět např. tzv. malé modifikace pro zástavbu odpovídače SSR, palubních hodin atd.
- Dosud vydané doplňkové typové certifikáty – STC – zůstávají v platnosti.

Co z toho plyne?

- Osvědčení letové způsobilosti (Airworthiness Certificate) je vydáváno na dobu neurčitou.
- K tomu je vydáváno leteckým úřadem na základě provedené kontroly letové způsobilosti Osvědčení o kontrole letové způsobilosti (Airworthiness Review Certificate) s platností maximálně na 1 rok.

Co z toho plyne?



Postupy u letounů zůstávajících pod národní legislativou se nemění.

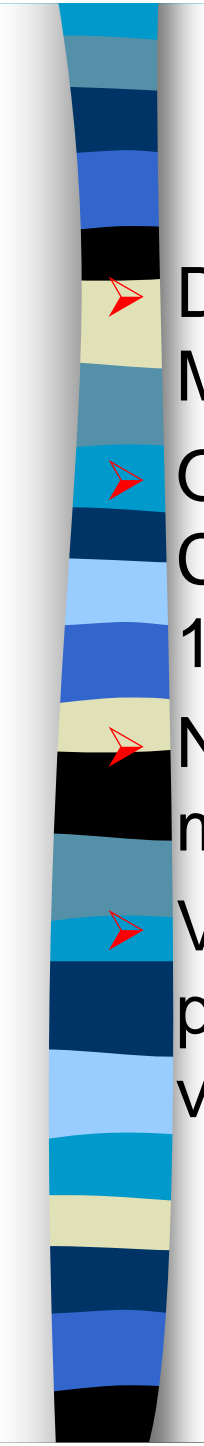
ELT

➤ ELT - Emergency Location Transmitter – nouzový vysílač polohy



České aerolinie, a.s.
Výcvik posádek letadel

ELT

- 
- Dosud pracoval na kmitočtech 121,5 MHz a 243 MHz.
 - Od 1. února 2009 přestává družicový systém COSPAS/SARSAT monitorovat ELTy na kmitočtech 121,5 MHz a 243 MHz.
 - Nové ELT budou systémem COSPAS/SARSAT monitorovány na kmitočtu 406 MHz
 - Vysílání na kmitočtu 121,5 MHz zůstává, slouží však pouze k nalezení majáku záchrannými složkami ze vzduchu a ze země (vody)



ELT

- Vysílání na kmitočtu 406 MHz je digitální proti původnímu analogovému na zrušeném kmitočtu 243 MHz s daleko přesnějším určením polohy.
- Každý ELT musí být před zástavbou naprogramován. Je do něj zanesen patnáctimístný hexadecimální kód přesně identifikující letadlo, ve kterém je zastavěn.
- Před uvedením do provozu musí být ELT zaregistrován v databázi COSPAS/SARSAT. V ČR se provádí odesláním formuláře na Záchrané koordinační středisko ŘLP ČR, s.p.
- V případě aktivace ELT je vysílána identifikace a lze tak určit letoun.

ELT



Nezapomínejte na to, že ELT má obvykle dálkové ovládání na palubní desce (Remote Control) umožňující provedení testu ale také manuální aktivaci ELT!!!

ELT



Bližší informace o nových ELT naleznete na internetových stránkách www.cospas-sarsat.org

S-mód odpovídače SSR

- Česká republika připravuje zavedení využití pozemní infrastruktury módu S.
- Na základě tohoto plánovaného zavedení upravuje požadavky na vybavení letadel palubními odpovídači sekundárního radaru ve dvou krocích.
- Požadavky jsou specifikovány v AIC A 6/07.
- Obdobné požadavky jsou stanoveny ve většině států Eurocontrolu.

S-mód odpovídače SSR

Krok1:

- s účinností od 4. června 2009 musí být všechna letadla letící jako IFR nebo VFR
 - v CTA Praha, ACC sektory W, N a S nad FL95;
 - TMA Praha a CTR Ruzyně

vybavena odpovídačem SSR v módu S na úrovni 2 s funkčností „Elementary Surveillance“ (ELS)

S-ELS

Údaje/Data
ICAO 24-bitová adresa letadla/ ICAO 24-bit aircraft address
SSR Mode 3/A
Hlášení výšky v 25ft intervalech/ Altitude reporting in 25ft increments
Status letu/ Flight Status
Hlášení o schopnosti datové linky/ Data Link Capability Report
Hlášení o schopnosti využívat GICB/ Common Usage GICB Capability Report
Identifikace letadla/ Aircraft Identification
ACAS aktivní doporučení k vyřešení konfliktu/ ACAS Active Resolution Advisory

S-mód odpovídače SSR

➤ Krok 2:

➤ s účinností od 31. května 2012 musí být všechna letadla

➤ letící jako IFR ve FIR Praha;

➤ letící jako VFR ve FIR Praha nad FL95;

➤ VFR lety letící v TMA Praha a CTR Ruzyně

vybavena odpovídačem SSR v módu S s funkcí „Enhanced Surveillance“ (EHS).

S-EHS

Údaje/Data
Nastavená výška/Selected altitude
Úhel příčného náklonu/Roll Angle
Rychlost změny traťového úhlu/Track Angle Rate
Zeměpisný traťový úhel/True Track Angle
Traťová rychlost/Ground Speed
Magnetický kurs/Magnetic Heading
Indikovaná vzdušná rychlost/Machovo číslo/ Indicated Airspeed/Mach No
Rychlost stoupání/klesání/Vertical Rate

S-mód odpovídače SSR

➤ Kromě čtyřmístného kódu ATC pro mód A se na odpovídači nastavuje identifikace letadla:

- shodná s identifikací uvedenou v poli 7 formuláře letového plánu při letu podle FPL (např. CSA490); nebo
- poznávací značka letadla při letu bez FPL (např. OK-MPJ)

S-mód odpovídače SSR

- Požadavek na vybavení S mód odpovídačem nic nemění na stávajícím požadavku na vybavení letadel odpovídačem SSR v módu A a C dle AIP ČR – GEN 1.5.1, tedy pro všechna letadla
 - letící IFR
 - všechna motorová letadla a balóny letící za VFR ve FL60 a výše
 - všechna letadla provádějící VFR let v CTR Ruzyně a TMA Praha.

S-mód odpovídače SSR



Bližší informace o zavádění S módu a požadavcích získáte na internetových stránkách www.eurocontrol.int/mode_s

Výměna ELT a S-mód XPDR za nový

- Výměnu stávajícího ELT na nový, pracující na kmitočtu 406 MHz a XPDR v módu S není možno provést jinak než změnou Typového certifikátu prostřednictvím organizace DOA.
- Fyzickou zástavbu může po změně typového certifikátu provést organizace pro údržbu schválená dle Part 145.



Výcvikové lety na LKPR

AIP ČR AD 2 – LKPR 2.22.5.6.

Veškeré výcvikové lety na LKPR musí být koordinovány s APP LKPR 220 374 548.