

Informacija imateljima hrvatske Svjedodžbe zračnog prijevoznika (AOC – Air Operator Certificate) o novim operativnim minimumima aerodroma za OPERACIJE U SVIM VREMENSKIM UVJETIMA koji stupaju na snagu 16. srpnja 2011.

Information to Croatian Air Operator Certificate (AOC) holders in regard to the ALL WEATHER OPERATIONS new aerodrome operating minima which shall apply from 16th of July 2011.

Zrakoplovna sigurnosna informacija ASIL-2011-002

Air Safety Information Letter ASIL-2011-002

Revizija broj: 0/12.05.2011.

Revision No.: 0/12.05.2011.

Pokrenuta od: Agencija za civilno zrakoplovstvo

Initiated by: Croatian Civil Aviation Agency

Stupanje na snagu: Odmah

Effective: Immediately

Referentne odredbe: OPS 1.430, OPS 1.430 (a) i Dodatak 1 (novi) OPS 1.430, kao i OPS 1.430 (d) (1), OPS 1.435, OPS 1.440, OPS 1.450 (d) (4), OPS 1.455, OPS 1.460, Pravilnika o usklađivanju tehničkih propisa i upravnih postupaka u području civilnog zrakoplovstva („Narodne novine“, broj 117/09)

Regulation Reference: OPS 1.430, OPS 1.430 (a) and Appendix 1 (new) to OPS 1.430 as well as OPS 1.430 (d) (1), OPS 1.435, OPS 1.440, OPS 1.450 (d) (4), OPS 1.455 and OPS 1.460, of the Ordinance on the harmonization of technical requirements and administrative procedures in the field of civil aviation (Official Gazette, No.: 117/09)

Materijali s pojašnjenjima/tumačenjima: Nema

Guidance Material Reference: None

Namjena: Ova Zrakoplovna sigurnosna informacija je objavljena kako bi pružila informacije imateljima hrvatske Svjedodžbe zračnog prijevoznika o novom utvrđivanju operativnih minimuma aerodroma kao i novim procedurama u Pododjeljku E, Dodatku 1 (novi) OPS 1.430 koji stupa na snagu 16. srpnja 2011.

Purpose: This Air Safety Information Letter is published to provide information and guidance to Croatian AOC holders on the conduct of the new methods for establishing aerodrome operating minima as well as new procedures in Subpart E of Appendix 1 (new) to OPS 1.430 of ALL WEATHER OPERATIONS which shall apply from 16th of July 2011.

Pozadina: Da bi održavali visoku razinu sposobnosti zračnih prijevoznika i članova letačke posade i da bi pružili najviši mogući nivo sigurnosti u Zajednici, zračni prijevoznici moraju udovoljiti zahtjevima nacionalne regulative i regulative Europske Unije u pogledu zahtjeva iz OPS 1.430 i Dodatka 1 (novi) OPS 1.430 i izvršiti potrebne prilagodbe u svojim Operativnim priručnicima tako da one postanu važeće prije 16. srpnja 2011.

Background: *In order to maintain high level of competency of operators and flight crew members and to provide the highest possible safety level in the Community, air operators shall comply with the requirements laid down in the valid national and EU regulations in terms of OPS 1.430 and Appendix 1 (new) to OPS 1.430 and make all necessary changes in their Operations Manuals in order that these changes become effective before 16th of July 2011.*

Naputak: Radi složenosti nekih procedura zahtijevanih navedenim odredbama, zračni prijevoznici su dužni koristeći novu metodu utvrditi operativne minimume aerodroma koje planiraju koristiti, prema Dodatku 1 (novi) od OPS 1.430.

Upotreba HUD (Head-Up Display) ili EVS (Sustav poboljšanog vida) može dopustiti operacije sa manjom vidljivosti od one koja odgovara operativnom minimumu aerodroma.

Sve prilaze treba odletjeti kao SAp (stabilizirane prilaze) ukoliko za određeni prilaz na određenu stazu drugačije nije odobrilo nadležno tijelo.

Sve neprecizne prilaze treba odletjeti korištenjem tehnike CDFA (završnog prilaznja kontinuiranim snižavanjem) ukoliko za određeni prilaz na određenu stazu drugačije nije odobrilo nadležno tijelo.

Kada se računa minimum u skladu sa Dodatkom 1 (novi) OPS 1.430, zračni prijevoznik treba osigurati da je primijenjeni minimum RVR (vidljivost na stazi) uvećan za 200 metara za avione Kategorije A/B i za 400 metara za avione Kategorije C/D za prilaze koji se ne lete korištenjem CDFA tehnike, osiguravajući da završne RVR/CMV (konvertirana meteorološka vidljivost) vrijednosti ne prelaze 5000 metara.

U operacijama u svim vremenskim uvjetima, predstavljene su dvije nove operacije pri smanjenoj vidljivosti:

1. Operacije ispod standardne Kategorije I: instrumentalni prilaz Kategorije I i operacija slijetanja korištenjem DH (Visina odluke) Kategorije I, sa RVR manjim od onog koji je normalno pridružen primjenjivom DH.
2. Operacije koje nisu standardna Kategorija II: instrumentalni prilaz Kategorije II i operacija slijetanja na stazu gdje neki ili svi elementi sustava osvjjetljenja prema ICAO Aneksu 14 preciznog prilaza Kategorije II nisu dostupni.

I na kraju GNSS (Globalni navigacijski satelitski sustavi) sustav slijetanja (GLS). Operacija prilaza korištenjem proširene GNSS informacije da se omogući vođenje zrakoplova bazirano na njegovoj lateralnoj i vertikalnoj GNSS poziciji (on koristi geometrijsku visinsku referencu za svoju kosinu završnog prilaza).

Instruction: *Due to the complexity of certain procedures required by the above mentioned requirements, operators need to verify new method of determination operating minima for each aerodrome planned to be used as per appendix 1 (new) to OPS 1.430.*

Use of HUD (Head-up display) or EVS (Enhanced vision system) may allow lower than normal visibility limitations.

All approaches shall be flown as SAp (Stabilized approaches) unless otherwise approved by the authority for a particular approach to a particular runway.

All non-precision approaches shall be flown using the CDFA (continuous descent final approaches) technique unless otherwise approved by the authority for a particular approach to a particular runway.



Croatian Civil Aviation Agency

Zrakoplovna sigurnosna informacija

Air Safety Information Letter

When calculating the minima in accordance with appendix 1 (new) to OPS 1.430 the operators shall ensure that the applicable minimum RVR (Runway visual range) is increased by 200 meters for Category A/B airplanes and by 400 meters for Category C/D airplanes for approaches not flown using the CDFA technique, providing that the resulting RVR/CMV (Converted meteorological visibility) value does not exceed 5000 meters.

In All weather operations, two new low visibility operations are introduced:

- 1. Lower than Standard Category I: A Category I Instrument Approach and Landing Operations using Category I DH (Decision height), with an RVR lower than normally be associated with the applicable DH.*
- 2. Other than Standard Category II: A Category II Instrument Approach and Landing Operations to a runway where some or all of the elements of the ICAO Annex 14 Precision Approach Category II lighting system are not available.*

And finally GNSS (global navigation satellite system) landing system (GLS): An approach operation using augmented GNSS information to provide guidance to the aircraft based on its lateral and vertical GNSS position (it uses geometric altitude reference for its final approach slope).

Zagreb, 12. 05. 2011.

For Croatian Civil Aviation Agency

Omer Pita, dipl. ing.

Director

