

ČESKÁ REPUBLIKA  
CZECH REPUBLIC

ŘÍZENÍ LETOVÉHO PROVOZU ČR, s.p.  
Letecká informační služba

AIR NAVIGATION SERVICES OF THE C.R.  
Aeronautical Information Service

Navigační 787  
252 61 Jeneč

**AIC**

**C 22/07**

**13 SEP**

TEL.: +420 220 372 833  
+420 220 372 835

FAX: +420 220 372 704

AFTN: LKPRYNYN

EMAIL: [ais@ans.cz](mailto:ais@ans.cz)

Podklad: MD – odd. letecko-provozní

## Bezpečnost letů v prostoru NAT - upozornění

Regionální ředitel ICAO pro Evropu a Severní Atlantik, na základě zjištění plánovací skupiny pro systémy severního Atlantiku (NAT SPG), vyzval členské státy ICAO, aby obeznámily uživatele vzdušného prostoru o postupech, které jsou provozovatelé povinni dodržovat při přeletech oblasti severního Atlantiku (oblast NAT). K tomu vydal následující dokument, který je uveden v příloze.

### Výstraha k bezpečnosti letů v prostoru NAT

#### Strategické postupy bočního odsazení

K zabránění riziku kolize vytvořila NAT SPG tzv. strategické postupy bočního odsazení (SLOP). SLOP zahrnují výběr odsazení vpravo od povolené trati a musí se využívat jako standardní provozní postup (SOP) v oblasti NAT. Náhodná změna polohy letounu vpravo a doprava od osy trati je klíčem ke kompenzaci nesmírně přesné schopnosti navigace u moderních letounů. Tato přesnost vytváří pro letoun bezprostřední riziko kolize při neúmyslné ztrátě vertikálního rozstupu mezi letouny na stejných, nebo protisměrných tratích.

Piloti mají možnost náhodného výběru letět buď 1 nebo 2 námořní míle vpravo od středové osy tratě, SLOP navíc obsahuje postupy pro zabránění turbulence v úplavu.

Přestože někteří uživatelé severoatlantického vzdušného prostoru úspěšně implementovali tyto postupy jako SOP, stále zůstává relativně malá část provozovatelů, jenž tak neučinila. Jelikož letoun bez schopnosti automatického odsazení musí letět v ose trati, ty, které tuto schopnost mají, jsou nuceny letět odsazeně jednu nebo námořní míle vpravo od osy tratě.

V praxi to znamená:

1. jestli může být vaše letadlo naprogramováno na let odsazeně, poletí jednu nebo dvě námořní míle vpravo od osy tratě
2. tím, že je nahodilost je klíčem postupu, dodržujte SLOP SOPs vaší společnosti, nebo najděte pro každý let jiný způsob různých odsazení
3. odsazení leťte vždy vpravo od osy tratě
4. odsazeně musíte letět nad oceánem od bodu vstupu až do bodu výstupu z této oblasti
5. pro odsazený let nepotřebujete povolení ATC
6. odsazený letu v oblasti NAT se nemusí hlásit
7. způsobí-li váš odsazený let problémy s turbulencí v úplavu následujícímu letounu, zvolte jinou nabídku SLOP (0, 1 nebo 2 námořní míle od osy tratě), odlišnou od té, kterou právě aplikujete

Další informace týkající se použití SLOP v oblasti NAT jsou k dispozici v koordinační kanceláři programu NAT (NAT PCO) na adrese [www.nat-pco.org](http://www.nat-pco.org).

## Hlášení o opuštění a dosažení letové hladiny

Pro celkovou bezpečnost provozu v oblasti NAT je nesmírně důležité včasné zjištění odchylky nadmořské výšky letu. V poslední době bylo zjištěno, že piloti často opomíjejí hlásit opuštění a dosažení letových hladin jak je požadováno, ale pokračují až v další rutinní komunikaci. Toto vede k situacím, kdy letoun letí dlouhou dobu v nesprávné letové hladině. Z pohledu bezpečnosti systému je to neakceptovatelné. Přestože je skutečný počet vertikálních chyb v oblasti NAT relativně malý, skutečnost, že řada těchto chyb zůstane nezjištěných (a tudíž neopravených) na dlouhou dobu, vyústila v neakceptovatelnou situaci.

V praxi to znamená:

1. opuštění letové hladiny hlase v okamžiku počátku stoupání nebo klesání
2. obdobně, dosažení letové hladiny hlase v okamžiku jejího dosažení
3. ve vzdušném prostoru snížených minimálních vertikálních rozstupů podejte hlášení i tehdy, když o něj ATC výslovně nepožádalo

## Dodržení oceánského letového povolení

Jako klíčová část zajištění celkové bezpečnosti v oblasti NAT se pilotům připomíná důležitost striktního dodržování oceánského letového povolení. NAT oceánské letové povolení zajišťuje rozstupy od všech známých letounů od bodu vstupu do bodu výstupu z oblasti. Tyto rozstupy mohou být zajištěny jen tehdy, vstoupí-li nad Atlantik všechny letouny v souladu s oceánským letovým povolením.

Přestože může být žádoucí zpomalit stoupání nebo klesání do povolené hladiny, opožděná žádost o povolení na ATC může mít za následek vstup do oceánského vzdušného prostoru v nesprávné letové hladině. To má nesmírně negativní vliv na celkovou bezpečnostní situaci.

Postup v praxi:

1. lety musí vstoupit do oceánského vzdušného prostoru v povolené letové hladině
2. lety musí vstoupit do oceánského vzdušného prostoru v povoleném bodě vstupu
3. lety musí zachovávat přidělené Machovo číslo
4. jestliže pilot nemůže splnit kteroukoli část oceánského letového povolení, musí okamžitě informovat ATC
5. piloti musí zajistit, aby jim chování jejich letounu umožnilo zachovat povolenou letovou hladinu po dobu celého přeletu oceánu
6. zjistí-li pilot, že letoun není schopen dosáhnout a zůstat v povolené letové hladině, musí neprodleně informovat ATC

Další informace týkající se doporučených praxí v oblasti NAT jsou uvedeny v „NAT MNPS Airspace Operations Manual“ a v prezentaci „On the Right Track“, jež je k dispozici na web stránce [www.nat-pco.org](http://www.nat-pco.org)

- K O N E C -