

1.7.20	<b>ANNEX 17 (deváté vydání) - Bezpečnost – Ochrana mezinárodního civilního letectví před protiprávními činy</b> <i>PŘEDPIS ICAO</i>  <b>L 17 - Bezpečnost – Ochrana mezinárodního civilního letectví před protiprávními činy</b> <i>PŘEDPIS ČESKÉ REPUBLIKY</i>  NIL	1.7.20	<b>ANNEX 17 (Ninth Edition) - Security – Safeguarding International Civil Aviation against Acts of Unlawful Interference</b> <i>ICAO REGULATION</i>  <b>L 17 - Security – Safeguarding International Civil Aviation against Acts of Unlawful Interference</b> <i>CZECH REPUBLIC REGULATION</i>  NIL
1.7.21	<b>ANNEX 18 - Bezpečná přeprava nebezpečného zboží vzduchem</b>  <b>L 18 - Bezpečná přeprava nebezpečného zboží vzduchem</b>  NIL	1.7.21	<b>ANNEX 18 - The Safe Transport of Dangerous Goods by Air</b>  <b>L18 - The Safe Transport of Dangerous Goods by Air</b>  NIL
1.7.22	<b>DOC 4444 - Postupy pro letové navigační služby - Uspořádání letového provozu</b>  <b>L 4444 - Postupy pro letové navigační služby - Uspořádání letového provozu</b> <i>PŘEDPIS ČESKÉ REPUBLIKY</i>	1.7.22	<b>DOC 4444 - Procedures for Air Navigation Services - Air Traffic Management</b>  <b>L 4444 - Procedures for Air Navigation Services - Air Traffic Management</b> <i>CZECH REPUBLIC REGULATION</i>

ICAO zveřejnila změnu č. 7 Doc 4444 - PANS-ATM, která se mimo jiné týká postupů na SID/STAR s primárním dopadem na frazeologii používanou na SID/STAR a při vydávání povolení pro odlétávající a přilétávající letadla. Tato změna předpokládá globální implementaci v průběhu 12 měsíců od 10 NOV 2016 s cílem harmonizovat frazeologii používanou na těch tratích SID/STAR, na nichž se publikují hladinová a/nebo rychlostní omezení, a zamezit tak odlišnému výkladu na straně ATC a na straně posádek.

ICAO rovněž k předmětné změně vydala materiál se záměrem zvýšit povědomí pilotů o nadcházejících změnách, který je dostupný na jejich webových stránkách (CHANGES TO SID/STAR PHRASEOLOGIES, [https://www.icao.int/airnavigation/sidstar/Pages/CHANGES-TO-SID\\_STAR-PHRASEOLOGIES.aspx](https://www.icao.int/airnavigation/sidstar/Pages/CHANGES-TO-SID_STAR-PHRASEOLOGIES.aspx))

ŘLP ČR s.p. implementuje změnu PANS-ATM k termínu 1 FEB 2018.

ICAO has published Amendment 7 to Doc 4444 PANS-ATM which is related, among others, to SID/STAR procedures with primary impact on SID/STAR phraseology and on standard clearances for departing and arriving aircraft. This Amendment assumes a global implementation during 12 months from 10 NOV 2016 achieving the goal of harmonization of the phraseology used on those SID/STAR where the level and/or speed restriction are published, and preventing a different interpretation either on the ATC side or on the side of pilots.

ICAO has also put out an awareness material to assist pilots in understanding the forthcoming changes, which is available at ICAO website (CHANGES TO SID STAR PHRASEOLOGIES, [https://www.icao.int/airnavigation/sidstar/Pages/CHANGES-TO-SID\\_STAR-PHRASEOLOGIES.aspx](https://www.icao.int/airnavigation/sidstar/Pages/CHANGES-TO-SID_STAR-PHRASEOLOGIES.aspx))

ANS CR will have implemented the amendment 7 to PANS-ATM by 1 FEB 2018.

## HLAVA 1

### Letadlo

Zařízení schopné odvozovat sílu nesoucí jej v atmosféře z reakcí vzduchu, které nejsou reakcemi vůči zemskému povrchu.

*Poznámka - Pro účely tohoto předpisu se za letadlo považuje i sportovní létající zařízení, vyjma sportovního padáku.*

Poradní vzdušný prostor V ČR se neaplikuje

Poradní trať V ČR se neaplikuje

## CHAPTER 1

### Aircraft

Any machine that can derive support in the atmosphere from the reactions of the air other than the reactions of the air against the earth's surface.

*Note - For purposes of this regulation the sporting flying equipment except sporting parachute, is also considered as an aircraft.*

Advisory airspace Not applied in the CR.

Advisory route Not applied in the CR.

## HLAVA 4

4.4.2.1.1 Letový plán by měl být před odletem předložen ohlašově letových provozních služeb na letišti odletu, s výjimkou, kdy byly pro předkládání stálých letových plánů stanoveny jiné postupy. Není-li na letišti odletu takové stanoviště, musí se letový plán podat telefonicky nebo dálnopisem nejbližší ohlašově letových provozních služeb nebo nejbližšímu stanovišti řízení letového provozu.

4.9.2 Letadla kategorie turbulence v úplavu "těžká", musí při prvním radiotelefonním spojení se stanovišti ATS použít slovo "těžká" ("Heavy"), a to bezprostředně za volacím znakem letadla. Letadlo A380-800 musí při prvním radiotelefonním spojení se stanovišti ATS použít slovo "SUPER", a to bezprostředně za volacím znakem letadla.

## HLAVA 5

5.8.2.1.1 Pro letadlo přistávající za letadlem A380-800 se musí uplatňovat následující minima:

- STŘEDNÍ letadlo za letadlem A380-800 - 3 minuty
- LEHKÉ letadlo za letadlem A380-800 - 4 minuty

5.8.3.1 Minimum rozstupu 3 minuty se musí uplatňovat mezi LEHKÝM nebo STŘEDNÍM letadlem vzletávajícím za letadlem A380-800 a 2 minuty mezi TĚŽKÝM letadlem, vyjma letadla A380-800, vzletávajícím za letadlem A380-800, když tato letadla používají:

- stejnou dráhu;
- paralelní dráhy, které jsou od sebe vzdáleny méně než 760 m (2500 ft);
- křížující se dráhy, jestliže plánovaná dráha letu druhého letadla protne plánovanou dráhu letu prvního letadla ve stejné nadmořské výšce nebo méně než 300 m (1000 ft) pod ní;
- paralelní dráhy, které jsou od sebe vzdáleny 760 m (2500 ft) nebo více, jestliže plánovaná dráha letu druhého letadla protne plánovanou dráhu letu prvního letadla ve stejné nadmořské výšce nebo méně než 300 m (1000 ft) pod ní.

5.8.3.2 Minimum rozstupu 4 minuty se musí uplatňovat mezi LEHKÝM nebo STŘEDNÍM letadlem, vzletávajícím za letadlem A380-800 ze:

- střední části stejné dráhy;
- nebo střední části paralelní dráhy, která je vzdálená méně než 760 m (2500 ft).

5.8.4 Minimum rozstupu 3 minuty se musí uplatňovat mezi LEHKÝM nebo STŘEDNÍM letadlem a letadlem A380-800, jestliže používají dráhu s posunutým prahem pro přistání a když:

- odlétávající LEHKÉ nebo STŘEDNÍ letadlo následuje za přiletem letadla A380-800; nebo
- přilétávající LEHKÉ nebo STŘEDNÍ letadlo následuje za odletem letadla A380-800, jestliže se předpokládá, že plánované dráhy jejich letu se protnou.

## CHAPTER 4

4.4.2.1.1 Except when other arrangements have been made for submission of repetitive flight plans, a flight plan submitted prior to departure should be submitted to the air traffic services reporting office at the aerodrome of departure. If no such unit exists at the departure aerodrome, the flight plan shall be submitted by telephone or teletypewriter to the nearest air traffic services reporting office, or to the nearest air traffic control unit.

4.9.2 For aircraft in the heavy wake turbulence category the word "HEAVY" shall be included immediately after the aircraft call sign in the initial radiotelephony contact between such aircraft and ATS units. For A380-800 aircraft the expression "SUPER" should be included immediately after the aircraft call sign in the initial radiotelephony contact between such aircraft and ATS units.

## CHAPTER 5

5.8.2.1.1. The following separation minima shall be applied to aircraft landing behind an A380-800 aircraft:

- MEDIUM aircraft behind an A380-800 aircraft - 3 minutes;
- LIGHT aircraft behind an A380-800 aircraft - 4 minutes.

5.8.3.1 A minimum separation of 3 minutes shall be applied between a LIGHT or MEDIUM and 2 minutes for a non-A380-800 HEAVY aircraft taking off behind an A380-800 aircraft when the aircraft are using:

- the same runway;
- parallel runways separated by less than 760 m (2500 ft);
- crossing runways if the projected flight path of the second aircraft will cross the projected flight path of the first aircraft at the same altitude or less than 300 m (1000 ft) below;
- parallel runways separated by 760 m (2500 ft) or more, if the projected flight path of the second aircraft will cross the projected flight path of the first aircraft at the same altitude or less than 300 m (1000 ft) below.

5.8.3.2 A separation minimum of 4 minutes shall be applied between a LIGHT or MEDIUM aircraft when taking off behind A380-800 aircraft from:

- an intermediate part of the same runway; or
- an intermediate part of a parallel runway separated by less than 760 m (2500 ft).

5.8.4 A separation minimum of 3 minutes shall be applied between a LIGHT or MEDIUM aircraft and an A380-800 aircraft when operating on a runway with a displaced landing threshold when:

- a departing LIGHT or MEDIUM aircraft follows an A380-800 aircraft arrival; or
- an arriving LIGHT or MEDIUM aircraft follows an A380-800 aircraft departure if the projected flight paths are expected to cross.

5.8.5 Minimum rozstupu 3 minuty se musí uplatňovat mezi LEHKÝM nebo STŘEDNÍM letadlem a letadlem A380-800, když letadlo A380-800 provádí nízké nebo nezdařené přiblížení a LEHKÉ nebo STŘEDNÍ letadlo:

- používá pro vzlet opačný směr dráhy; nebo
- přistává na stejnou dráhu v opačném směru nebo na paralelní dráhu vzdálenou méně než 760 m (2500 ft) v opačném směru.

5.8.5 A separation minimum of 3 minutes shall be applied between a LIGHT or MEDIUM aircraft and A380-800 aircraft when the A380-800 aircraft when the A380-800 aircraft is making a low or missed approach and the LIGHT or HEAVY aircraft is:

- utilizing an opposite-direction runway for take-off; or
- landing on the same runway in the opposite direction, or on a parallel opposite-direction runway separated by less than 760 m (2500 ft).

## HLAVA 8

8.7.3.4 Následující minima vzdálenostních rozstupů podle turbulence v úplavu se musí uplatňovat pro letadla, poskytovaním služby přehledového systému ATS, ve fázích přiblížení a vzletu, za okolností uvedených v ust. 8.7.3.4.1.

## CHAPTER 8

8.7.3.4 The following distance-based wake turbulence separation minima shall be applied to aircraft being provided with an ATS surveillance service in the approach and departure phases of flight in the circumstances given in 8.7.3.4.1.

Předchozí letadlo / Preceding aircraft	Následující letadlo / Succeeding aircraft	Vzdálenostní rozstupy při turbulenci v úplavu / Wake turbulence radar separation minima
A380-800 / TĚŽKÉ jiné než A380-800 A380-800 / non-A380-800 HEAVY	A380-800	Nevyžaduje se* / Not required*
A380-800	TĚŽKÉ jiné než A380-800 / non-A380-800 HEAVY	11,1 km (6,0 NM)
A380-800	STŘEDNÍ / MEDIUM	13 km (7,0 NM)
A380-800	LEHKÉ / LIGHT	14,8 km (8,0 NM)

\* Pokud není omezení turbulence v úplavu vyžadováno, pak se minima vzdálenostního rozstupu přehledovými systémy řídí pokyny příslušného úřadu ATS. Doporučení Ad-hoc skupiny ukazuje, že neexistuje žádné omezení pro letadlo A380-800 následující za dalším letadlem A380-800 nebo TĚŽKÝM letadlem jiným než A380-800.

\* When a wake turbulence restriction is not required then separation reverts to radar separation minima as prescribed by the appropriate ATS authority. The recommendation of the Ad-hoc group indicated that no wake constraint exists for the A380-800 either following another A380-800 or non-A380-800 HEAVY aircraft.

8.7.3.4.1 Minima uvedená v 8.7.3.4 se musí uplatňovat, když:

- letadlo letí bezprostředně za letadlem A380-800 ve stejné nadmořské výšce nebo méně než 300 m (1000 ft) pod; nebo
- obě letadla používají stejnou dráhu nebo paralelní dráhy, které jsou od sebe vzdáleny méně než 760 m (2500 ft); nebo
- letadlo křížuje trať letadla A380-800 za ním ve stejné nadmořské výšce nebo méně než 300 m (1000 ft) pod.

8.7.3.4.1 The minima set out in 8.7.3.4 shall be applied when:

- an aircraft is operating directly behind an A380-800 aircraft at the same altitude or less than 300 m (1000 ft) below; or
- both aircraft are using the same runway, or parallel runways separated by less than 760 m (2500 ft); or
- an aircraft is crossing behind an A380-800 aircraft, at the same altitude or less than 300 m (1000 ft) below.

## HLAVA 11

11.4.2.2.3.1 Zpráva DLA se musí vyslat, jakmile odlet letadla, pro něž byly zaslány základní údaje letového plánu (FPL nebo RPL), je zdržen o více než 15 minut od předpokládaného času zahájení pojiždění, obsaženého v základních údajích letového plánu.

11.4.2.2.3.1 A DLA message shall be transmitted when the departure of an aircraft, for which basic flight plan data (FPL or RPL) has been sent, is delayed by more than 15 minutes after the estimated off-block time contained in the basic flight plan data.

11.4.3.2.3 Meteorologické informace uvedené ve 11.4.3.2.2. musí být vybírány z meteorologických zpráv a hlášení, které obsahují následující prvky:

11.4.3.2.3 The meteorological information referred to in 11.4.3.2.2. shall be extracted, as appropriate, from meteorological reports providing information on the following elements:

- průměrný směr a rychlost přízemního větru a jejich význačná kolísání;

- mean surface wind direction and speed and significant variations therefrom;

*Poznámka: Informace o směru přízemního větru, které poskytuje stanoviště ATS přidružená meteorologická služebna, jsou uváděny ve stupních, vztahených k zeměpisnému severu. Informace o směru přízemního větru, které stanoviště ATS získá z ukazatele přízemního větru, se předávají pilotům v magnetických stupních.\**

*Note: Information on surface wind direction provided to ATS units by the associated meteorological office is referenced to degrees true North. Information on surface wind direction obtained from the ATS surface wind indicator and passed to pilots by ATS units is given in degrees magnetic.\**

\* **ČR** - Informace o směru přízemního větru předávané stanovišti ATS jsou vzhledem k nízkým hodnotám magnetické deklinace uváděny v zeměpisných stupních.

\* **CR** - Surface wind director information provided by ATS units are reported in degrees true, due to low values of magnetic variation.

## DODATEK 2

### 2.2 Pokyny pro uvádění údajů ATS

J - SUPER - k označení letadla A380-800

#### 1.7.23 DOC 7030

L 7030/4 - Regionální doplňkové postupy, část EUR/RAC

NIL

#### 1.7.24 DOC 8168 - OPS/611 - Část II, třetí vydání

L 8168 - Provoz letadel  
PŘEDPIS ČESKÉ REPUBLIKY

NIL

#### 1.7.25 Rozdíly od předpisů unijního práva

##### 1.7.25.1 Odchytky od pravidel SERA

1.7.25.1.1 Notifikace dle článku 8, odstavce 2 nařízení (EU) č. 923/2012 - ICAO Annex 2.

## APPENDIX 2

### 2.2 Instruction for insertion of ATS data

J - SUPER - denotes an A380-800 aircraft

#### 1.7.23 DOC 7030

L 7030/4 - Supplementary Regional Procedures Part EUR/RAC

NIL

#### 1.7.24 DOC 8168 - OPS/611 - Volume II, third edition

L 8168 - Aircraft Operations  
CZECH REPUBLIC REGULATION

NIL

#### 1.7.25 Differences from the union law regulations

##### 1.7.25.1 Deviations from the SERA rules

1.7.25.1.1 Notifications according to article 8, paragraph 2 of the regulation Nr. 923/2012 - ICAO Annex 2

Definice/ ustanovení Definition/ provision	Přesné znění ustanovení	Exact wording of the provision	Popis ustanovení Provision Description
<b>Letištní provozní zóna</b> <b>Aerodrome Traffic Zone</b>	Vzdušný prostor stanovených rozměrů, který slouží k ochraně letištního provozu. <b>ČR:</b> Letištní provozní zóna je zřízena na letištích, kde není poskytována služba řízení letového provozu. Je vymezena horizontálně kružnicí (nebo její částí) o poloměru 3 NM (5,5 km) od vztažného bodu letiště a vertikálně zemským povrchem a nadmořskou výškou 4 000 ft (1200 m), pokud ÚCL nestanoví jinak. Zasahuje-li vertikálně nebo horizontálně do takto vymezeného prostoru vzdušný prostor třídy C nebo D, nebo zakázaný prostor, tvoří hranice ATZ hranice těchto prostorů.	Airspace of defined dimensions used for the protection of aerodrome traffic. <b>CR:</b> Aerodrome traffic zone is established on aerodromes where the air traffic control service is not provided. It is horizontally defined by a circle (or part of) with a radius of 3 NM (5,5 km) from the aerodrome reference point and vertically by the ground and the altitude of 4 000 ft (1 200 m), unless otherwise defined by CAA. When a controlled airspace class C or D, or prohibited area vertically or horizontally penetrates such determined area, the ATZ is bounded by these airspaces.	V definici je uvedeno přesné vymezení ATZ. Exact definition of ATZ is mentioned.
<b>Neřízené letiště</b> <b>Uncontrolled aerodrome</b>	Letiště, na kterém se neposkytuje služba ATC.	Aerodrome, where the ATC service is not provided.	Definice uvedená nad rámec ICAO SARPs z praktických důvodů. Definition given beyond the scope of ICAO SARPs for practical reasons.
<b>Pilot</b> <b>Pilot</b>	Pilotem letadla se pro účel tohoto předpisu rozumí též uživatel sportovního létacího zařízení (SLZ).	Pilot of the aircraft for the purpose of this regulation also means a user of sport flying equipment.	Definice uvedená nad rámec ICAO SARPs z praktických důvodů. Definition given beyond the scope of ICAO SARPs for practical reasons.

Definice/ ustanovení Definition/ provision	Přesné znění ustanovení	Exact wording of the provision	Popis ustanovení Provision Description
<b>Řídící odbavovací plochy Marshaller</b>	Řídícím odbavovací plochy se pro účel tohoto předpisu rozumí osoba zajišťující službu řízení provozu na odbavovací ploše v souladu s Předpisem L 14, ust. 9.5.	The marshaller for the purpose of this regulation is a person providing apron management service in accordance with the regulation L 14, para 9.5.	Definice uvedená nad rámec ICAO SARPs z praktických důvodů.  Definition given beyond the scope of ICAO SARPs for practical reasons.
<b>Signalista Signalman</b>	Signalistou se pro účel tohoto předpisu rozumí pověřená osoba, která pomocí signálů organizuje letecký provoz mimo odbavovací plochu.	The signalman for the purpose of this regulation is an authorized person, who organizes using signals the air traffic outside of the apron.	Definice uvedená nad rámec ICAO SARPs z praktických důvodů.  Definition given beyond the scope of ICAO SARPs for practical reasons.
<b>Stanoviště AFIS AFIS unit</b>	Stanoviště, které poskytuje letištní letovou informační a pohotovostní službu na neřízeném letišti a v ATZ.	Unit that provides aerodrome flight information service and alerting service on uncontrolled aerodrome and in ATZ.	Definice uvedená nad rámec ICAO SARPs z praktických důvodů.  Definition given beyond the scope of ICAO SARPs for practical reasons.
<b>3.2.5 e)</b>	c) řídit se publikovanými postupy a v řízeném okrsku instrukcemi ATC;	c) follow the published procedures and within the control zone comply with ATC instructions;	Provoz na letišti a v jeho blízkosti.  Letadlo pohybující se na letišti a v jeho blízkosti musí navíc splňovat podmínku dle písm. c).  Traffic on and in the vicinity of an aerodrome.  An aircraft operated on and in the vicinity of an aerodrome shall meet the requirement c).
<b>3.2.5.1</b>	<p><b>ČR:</b></p> <p>Letadlo, které přilétává na neřízené letiště nebo z něho odlétává, je povinno používat pro vzlet a přistání dráhu podle následujícího:</p> <p>a) v provozní době letiště:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>i. podle informace získané od stanoviště AFIS nebo od stanoviště poskytování informací známému provozu;</li> <li>ii. pilot musí žádat stanoviště AFIS nebo stanoviště poskytování informací známému provozu o souhlas se změnou dráhy, nevyhovuje-li mu určená dráha v používání. Pilot letadla v nouzi musí oznámit úmysl použít jinou dráhu, než je dráha v používání, umožňují-li to okolnosti.</li> </ol> <p><i>Poznámka: Stanovištěm poskytování informací známému provozu se rozumí stanoviště dle Dodatku S k Předpisu L 11.</i></p> <p>b) mimo provozní dobu letiště:</p> <p><b>EU:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>i. viz ust. 3.2.5 e) tohoto předpisu; a/nebo</li> </ol> <p><b>ČR:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>ii. podle předcházející domluvy s provozovatelem letiště; a/nebo</li> <li>iii. podle informací publikovaných v příslušné publikaci Letecké informační služby (LIS).</li> </ol>	<p><b>CR:</b></p> <p>The aircraft arriving at an uncontrolled aerodrome or departing from such an aerodrome shall use runway as follows:</p> <p>a) within aerodrome operational hours:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>i. according to information received from an AFIS unit or from a unit Providing information to known traffic;</li> <li>ii. Pilot shall ask the AFIS unit or Providing information to known traffic for the acceptance to use different runway, if he/she cannot comply with the indicated runway in use. If circumstances allow, the aircraft pilot in emergency shall advise his/her intention to use other runway than runway in use.</li> </ol> <p><i>Note: The unit Providing information to known traffic is a unit according to Appendix S of the regulation L 11.</i></p> <p>b) outside aerodrome operational hours:</p> <p><b>EU:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>i. see provision 3.2.5 e) of this regulation; and/or</li> </ol> <p><b>CR:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>ii. according to the previous coordination with the aerodrome operator; and/or</li> <li>iii. according to information published in the appropriate publication of Aeronautical Information Service (AIS).</li> </ol>	Text uvozený "EU" představuje odkaz na text vycházející z nařízení č. 923/2012.  Text marked by "EU" is a reference to a text based on the regulation Nr. 923/2012.

Definice/ ustanovení Definition/ provision	Přesné znění ustanovení	Exact wording of the provision	Popis ustanovení Provision Description
3.2.5.2	<p>Letadlo, které je vybaveno radiostanicí, musí na neřízeném letišti a v ATZ, bez ohledu na to, zda se poskytuje AFIS nebo je zajištěno poskytování informací známému provozu, hlásit na příslušném kmitočtu přiděleném a publikovaném pro jednotlivá letiště svoji polohu, nadmořskou výšku a zamýšlenou letovou nebo pozemní činnost způsobem a v rozsahu, který je uveden dále. Jiná letadla, nacházející se na neřízeném letišti nebo v ATZ, musí být na poslechu na příslušném kmitočtu a musí využít těchto informací k vyhnutí se srážkám.</p> <p>Letadla musí hlásit:</p> <p>a) Odlétávající letadla</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>i. zahájení pojiždění a činnost po vzletu;</li> <li>ii. úmysl křížovat dráhu nebo pojiždět zpět po dráze (i neaktivní);</li> <li>iii. vstup na dráhu;</li> <li>iv. vzlet;</li> </ol> <p><i>(Pilots of helicopters, kteří provádějí vzlet z místa stání, a piloti kluzáků na místě vzletu na dráze hlásí jen připravenost ke vzletu.)</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>v. místo opuštění okruhu;</li> <li>vi. místo opuštění ATZ.</li> </ol> <p>b) Přilétávající letadla</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>i. letiště vzletu (není-li totožné s letištem přistání);</li> <li>ii. polohu letadla před vstupem do ATZ;</li> <li>iii. místo zamýšleného vstupu do letištního okruhu;</li> <li>iv. polohu po větru;</li> <li>v. polohu před poslední zatáčkou (base leg);</li> </ol> <p><i>(Na požadavek stanoviště AFIS nebo stanoviště poskytované informací známému provozu mohou piloti vynechat hlášení poloh po větru a před poslední zatáčkou případně hlásit jiné polohy v ATZ. Polohy po větru a před poslední zatáčkou se nehlásí, provádí-li letadlo přímé přiblížení.)</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>vi. polohu na konečném přiblížení – finále;</li> <li>vii. nezdařené přiblížení (opakování okruhu);</li> <li>viii. úmysl křížovat dráhu nebo pojiždět zpět po dráze (i neaktivní);</li> <li>ix. uvolnění dráhy v noci, nebo je-li další známý provoz ve fázi konečného přiblížení – finále.</li> </ol> <p>c) Letadla prolétávající ATZ</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>i. místo a nadmořskou výšku zamýšleného vstupu do ATZ a výstupu z ATZ; nebo</li> <li>ii. vzdálenost, zeměpisný směr od letiště, trať a nadmořskou výšku, která má být letěna uvnitř ATZ.</li> </ol> <p>Pouze ve výjimečných případech nemusí státní letadlo hlásit údaje uvedené pod bodem 3.2.5.2 c), a to když by tím pilot z důvodu rychlosti letu, složitosti pilotáže či uspořádání vzdušného prostoru ohrozil vlastní bezpečnost nebo neplnil povinnosti vůči stanovištím ATC, nebo v případě, kdy by byla činnost projednána s příslušným stanovištěm AFIS nebo se stanovištěm poskytované informací známému provozu. Povinnost pilota zabraňovat srážkám není tímto dotčena.</p>	<p>Irrespective of the fact whether AFIS or Providing information to known traffic is provided, the aircraft equipped with radio set when operating on an uncontrolled aerodrome and within an ATZ shall report on the frequency assigned and published for the individual aerodrome its position, altitude and intended flight or ground activity in the way and within the scope listed below. Other aircraft operating on an uncontrolled aerodrome or within an ATZ, have to be listening to the appropriate frequency and shall use this information to avoid collisions.</p> <p>The aircraft shall report:</p> <p>a) Departing aircraft:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>i. commencement of taxiing and activity after departure;</li> <li>ii. intention to cross or backtrack the runway (including inactive);</li> <li>iii. entering the runway;</li> <li>iv. take-off;</li> </ol> <p><i>(Pilots of helicopters, departing from the stand and pilots of gliders on take-off position on the runway, report ready for departure only.)</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>v. position of leaving the aerodrome traffic circuit;</li> <li>vi. position of leaving an ATZ.</li> </ol> <p>b) Arriving aircraft:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>i. aerodrome of departure (if it is not the same as the aerodrome of destination);</li> <li>ii. the position of the aircraft prior entering an ATZ;</li> <li>iii. intended position of entry to the aerodrome traffic circuit;</li> <li>iv. downwind position;</li> <li>v. base leg position;</li> </ol> <p><i>(If requested by an AFIS unit or by a unit Providing information to known traffic, pilots shall omit downwind and base leg position reports or shall report other positions in ATZ. Downwind and base leg positions are not reported when an aircraft is making straight-in approach.)</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>vi. final;</li> <li>vii. missed approach (next circuit);</li> <li>viii. intention to cross or backtrack the runway (including inactive);</li> <li>ix. vacating the runway in the night, or if there is another known traffic on the final.</li> </ol> <p>c) The aircraft transiting an ATZ:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>i. position and altitude of intended entry to an ATZ and exit from an ATZ; or</li> <li>ii. distance, geographic direction from an aerodrome, track and altitude to be flown within an ATZ.</li> </ol> <p>Only in exceptional cases the state aircraft might not report information stated under para 3.2.5.2 c), namely when the pilot, due to flight speed, piloting complexity or airspace management, endangers his/her safety or does not fulfill the obligations towards the ATC units, or in case when the activity was discussed with the appropriate AFIS unit or unit Providing information to known traffic. The duty of the pilot to prevent collisions is not affected.</p>	<p>Postupy hlášení informací na neřízeném letišti a v ATZ.</p> <p>Procedures to report information on an uncontrolled aerodrome and in ATZ.</p>