

1.1.5 DALŠÍ INFORMACE

1.1.5.1 RNAV POSTUPY V TMA

1.1.5.1.1 Pro letadla, která nejsou schválena pro RNAV a vstupují do uvedených TMA, bude zachován nezbytný počet konvenčních postupů, nebo bude zajištěno vektorování. Avšak takováto letadla se vystavují možnosti zpoždění a/nebo prodloužení tratě letu v obdobích nahromadění provozu.

1.1.5.2 ZAŘÍZENÍ POUŽÍVANÁ K MĚŘENÍ BRZDÍCÍHO ÚČINKU A MEZNÍ HODNOTY TŘENÍ, KDY PŘI ZJIŠTĚNÍ NIŽŠÍHO KOEFICIENTU JE PŘÍSLUŠNÁ DRÁHA STÁTEM PROHLÁŠENA ZA KLUZKOU ZA MOKRA

1.1.5.2.1 Zařízení používaná k provoznímu měření za účelem stanovení brzdících účinků (viz AD 1.2).

1.1.5.2.2 Zařízení používaná ke kalibračnímu měření stavu RWY a koeficienty tření povrchu RWY, jejichž nedodržení znamená nutnost přijetí nápravných opatření formou údržby, prohlášení RWY (popř. příslušné části) kluzkou za mokra nebo uzavření RWY (popř. příslušné části RWY) za mokra, jsou uvedeny v metodickém pokynu vydaném Úřadem pro civilní letectví.

1.1.5.3 POSKYTOVÁNÍ POHOTOVOSTNÍ SLUŽBY NA LETIŠTI

1.1.5.3.1 Kdykoliv je na stanovišti letových provozních služeb velitelem letadla požadováno, aby uvedlo do pohotovosti ta stanoviště, která poskytují letištní pohotovostní a záchrannou službu a/nebo se stanoviště ATS dozví, že letadlo takovou službu potřebuje, uvádí do pohotovosti tato stanoviště podle letištních postupů následujícími stupni pohotovosti:

Letecká nehoda:

- letecká nehoda, která se stala na letišti nebo v jeho blízkosti.

Plná pohotovost:

- taková porucha nebo stav letadla, kdy je možno očekávat nebezpečí letecké nehody.

Místní pohotovost:

- takové okolnosti, kdy je při přistání letadla nebezpečí letecké nehody jen málo pravděpodobné.

1.1.5.3.2 Velitelé letadel se proto žádají, aby při hlášení o poruše některé části letadla nebo žádosti o uvedení do pohotovosti letištní pohotovostní a záchranné služby, oznámili požadovaný stupeň pohotovosti.

Příklad: (důvod), žádám místní pohotovost

1.1.5 OTHER INFORMATION

1.1.5.1 RNAV PROCEDURES IN TMA

1.1.5.1.1 For aircraft not approved for RNAV operations, entering listed TMA, necessary number of conventional procedures or radar vectoring will be provided. However, such aircraft may incur delays and/or extended routeings during peak periods.

1.1.5.2 FRICTION MEASURING DEVICE USED AND FRICTION LEVEL BELOW WHICH THE RUNWAY IS DECLARED BY STATE SLIPPERY WHEN IT IS WET

1.1.5.2.1 Devices used for the operational measurement to assess the surface friction (see AD 1.2).

1.1.5.2.2 The equipment used for the calibration measurement of RWY conditions and RWY surface friction coefficients breach of which require adoption of corrective measures in form of maintenance, declaration of RWY (or appropriate part of RWY) slippery when wet or closing of RWY (or appropriate part of RWY) when wet, are stated in guideline issued by Civil Aviation Authority.

1.1.5.3 PROVIDING OF AERODROME ALERTING SERVICE

1.1.5.3.1 Whenever an air traffic service unit, on the bases of pilot-in-command's request or on the bases of information received from other sources, gets the information that an aircraft is in emergency, it shall initiate an action connected with aerodrome alerting, rescue and fire services according to aerodrome procedures using the following categories:

Aircraft accident:

- an aircraft accident which occurred on or in the vicinity of an aerodrome.

Full emergency:

- such a defect or state of aircraft, when an aircraft accident can be expected.

Local stand by:

- such conditions, when the probability of accident of a landing aircraft is small.

1.1.5.3.2 Pilots-in-command are therefore requested to state the required category of emergency when reporting the defect of any part of their aircraft or when requesting alerting of aerodrome alerting, rescue and fire services.

Example: (reason), request the local standby service

Reakce záchranné požární služby / Rescue and fire service reaction	
LETECKÁ NEHODA	Všechny mobilní prostředky záchranné a požární služby vyjíždí z požárních stanic s cílem co nejdříve se dostat k místu nehody a zahájit záchranné práce. K zajištění činnosti na místě nehody mohou dojíždět součinnostní záchranné a zdravotnické složky.
AIRCRAFT ACCIDENT	All vehicles of the rescue and fire fighting services exit the firehouses with definite task to reach the scene of the accident as soon as possible and commence the rescue operations. The co-operative rescue and medical organizations can participate to ensure activities at the scene of accident.
PLNÁ POHOTOVOST	Všechny mobilní prostředky záchranné a požární služby vyjíždí z požárních stanic na provozní plochu, kde se rozmístují na předem stanovených místech, např. na vyčkávacích místech TWY přilehlých k předpokládané použité RWY. Dále mohou dojíždět součinnostní záchranné a zdravotnické složky. <i>Poznámka: Rozhodnutí velitele zásahu o povolání součinnostních jednotek je vázáno na kategorii letadla, počet osob na palubě, množství LPH, charakteru závady aj.</i>
FULL EMERGENCY	All vehicles of the rescue and fire fighting services exit the firehouses to the manoeuvring area and are positioned at the predefined holding positions near the expected RWY in use, e.g. at the holding points of the TWYs. The co-operative rescue and medical organizations can participate. <i>Note: The decision of the Officer in charge about acting of co-operative organizations is related to category of aircraft, number of persons on board, amount of fuel, character of defect, etc.</i>
MÍSTNÍ POHOTOVOST	Výjezd záchranných a požárních mobilních prostředků před požární stanicí do postavení tak, aby případný výjezd k možnému zásahu byl co nejdříve a trasa na místo možného zásahu byla co nejkratší. TWR komunikuje s velitem zásahu, kterému předává upřesňující informace v závislosti na vývoji situace a požadavcích velitele letadla.
LOCAL STANDBY	Fire-fighting vehicles of the rescue and fire fighting services set off to the front of the firehouse to such positions that potential departure for possible intervention would be as fast as possible and the way (to a scene) as nearest as possible. TWR communicate with the Officer in charge to whom the TWR passes detailed information in accordance with progression of situation and requirements of pilot-in-command.

Poznámka: Viz. Doc 9137, AN/898, Část I, 11.2

Note: See Doc 9137, AN/898 Part I, 11.2

1.1.5.4 POSKYTOVÁNÍ LETIŠTNÍ LETOVÉ INFORMAČNÍ SLUŽBY (AFIS) A POSKYTOVÁNÍ INFORMACÍ ZNÁMÉMU PROVOZU

1.1.5.4.1 Na letištích, kde není poskytována služba řízení letového provozu, je zřízena Letištní provozní zóna (ATZ). V ATZ je v provozní době letiště poskytována Letištní letová informační služba (AFIS) nebo Poskytování informací známému provozu.

1.1.5.4.2 Letištní provozní zóna (ATZ) je vymezena kružnicí nebo její částí o poloměru 3 NM (5,5 km) od vztažného bodu letiště a nadmořskou výškou 4000 ft (1200 m), pokud ÚCL nestanoví jinak. Zasahuje-li vertikálně nebo horizontálně do takto vymezeného prostoru řízený vzdušný prostor třídy C nebo D, nebo v AUP plánovaný prostor TRA/TSA, nebo jiný dočasně vyhrazený vzdušný prostor, který byl zveřejněn formou AIP SUP nebo NOTAM, nebo zakázaný prostor, tvoří hranice ATZ hranice těchto prostorů.

1.1.5.4.3 Letiště, na kterých se poskytuje AFIS nebo Poskytování informací známému provozu, včetně provozní doby a kmitočtů, jsou uvedeny ve VFR příručce České republiky.

1.1.5.5 DOPLŇUJÍCÍ USTANOVENÍ

1.1.5.5.1 Pro usnadnění řízení letového provozu a snížení vyčkávání letadla na zemi s běžícími pohonnými jednotkami se velitelům letadel VFR s turbínovými motory doporučuje, aby si vyžádali povolení ke spuštění motorů od letištní řídicí věže. Žádost o povolení ke spuštění pohonných jednotek pro odlety IFR je povinná. Vydání povolení ke spuštění pohonných jednotek nemusí vždy zajišťovat přidělený cestovní hladiny uvedené v letovém plánu.

1.1.5.4 PROVIDING OF THE AERODROME FLIGHT INFORMATION SERVICE (AFIS) AND PROVIDING INFORMATION TO KNOWN TRAFFIC

1.1.5.4.1 Aerodrome Traffic Zone (ATZ) is set up around the aerodromes with no air traffic service provided. The Aerodrome Flight Information Service (AFIS) or Providing information to known traffic is provided in ATZ within the operational hours of an aerodrome.

1.1.5.4.2 Aerodrome Traffic Zone (ATZ) is defined by the circle or part of it with a radius of 3 NM (5,5 km) from the reference point of the aerodrome and by the altitude of 4000 ft (1200 m), unless otherwise defined by CAA. When a controlled airspace class C or D, planned TRA/TSA in AUP, or other temporary reserved area published in AIP SUP or NOTAM, or prohibited area vertically or horizontally penetrates such determined area, the ATZ is bounded by these airspaces.

1.1.5.4.3 Aerodromes where AFIS or Providing information to known traffic is provided, including operational hours and frequencies, are given in the VFR manual of the Czech Republic.

1.1.5.5 ADDITIONAL PROVISIONS

1.1.5.5.1 In order to facilitate air traffic control and minimize ground holding with running engines, pilots of VFR departing turbine powered aircraft are recommended to request permission for engine start-up from tower. Start-up permission is compulsory for IFR departure. Start-up clearance need not always ensure reservation of the cruising level requested in the flight plan.