

MINISTERSTVO DOPRAVY ČR

PŘEDPIS

**O CIVILNÍ LETECKÉ TELEKOMUNIKAČNÍ SLUŽBĚ
SVAZEK II - SPOJOVACÍ POSTUPY**

L 10/II

ÚVODNÍ USTANOVENÍ

K provedení § 102 odst. 1, zákona č. 49/1997 Sb. o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon) ve znění pozdějších předpisů, vydává Ministerstvo dopravy ČR v dohodě se zúčastněnými úřady:

PŘEDPIS

O CIVILNÍ LETECKÉ TELEKOMUNIKAČNÍ SLUŽBĚ

SVAZEK II - SPOJOVACÍ POSTUPY

(L 10/II)

Předpis stanoví technické a provozní požadavky na zařízení a systémy zabezpečovací letecké techniky včetně odpovídajícího rádiového vybavení letadel.

Tento předpis je závazný:

- a) pro všechny orgány zabývající se konstrukcí, výrobou a instalací zabezpečovací letecké techniky;
- b) pro všechny pracovníky civilního letectví a jiných organizací, kteří zajišťují provoz, údržbu a kontrolu činnosti zařízení a systémů zabezpečovací letecké techniky;
- c) pro všechny provozovatele telekomunikačních zařízení, která pracují na kmitočtových pásmech, vyhrazených civilnímu letectví.

Technické a provozní požadavky na zařízení a systémy zabezpečovací letecké techniky, které nejsou zahrnuty v tomto předpisu, jsou stanoveny jinými předpisy.

Závazný výklad tohoto předpisu v případě potřeby vydává ředitel odboru civilního letectví Ministerstva dopravy a spojů.

Datem platnosti tohoto předpisu se ruší včetně dodatků a pozdějších změn platnost předpisu L 10/II "Předpis o civilní letecké telekomunikační službě, Svazek II", který byl schválen výnosem federálního ministerstva dopravy č.j. 17 960/87 ze dne 28. října 1987.

Tento předpis je českým textem Přílohy 10/II k Úmluvě o mezinárodním civilním letectví včetně změny č. 78 (ANNEX 10/II)

ZMĚNY A OPRAVY

Změny			Opravy		
Číslo změny	Datum účinnosti	Datum záznamu a podpis	Číslo opravy	Datum účinnosti	Datum záznamu a podpis
1 - 74		zapracovány	1/ČR	24.9.2009	
75-78	14.10.2004	zapracovány	2/ČR	10.2.2011	
79	----	bez změn			
80	24.11.2005				
81	----	bez změn			
82	22.11.2007				

OBSAH

KONTROLNÍ SEZNAM STRAN

ÚVODNÍ USTANOVENÍ		i
ZMĚNY A OPRAVY		ii
OBSAH		iii
Hlava 1	Definice	1-1
	1.1 Služby	1-1
	1.2 Stanice	1-2
	1.3 Způsoby spojení	1-3
	1.4 Zaměřování	1-3
	1.5 Dálnopisné systémy	1-3
	1.6 Orgány	1-4
	1.7 Kmitočty	1-4
	1.8 Komunikace datovým spojem	1-4
	1.9 Různé	1-4
Hlava 2	Správní ustanovení mezinárodní letecké telekomunikační služby	2-1
	2.1 Rozdělení služby	2-1
	2.2 Zpřístupnění telekomunikačních služeb	2-1
	2.3 Služební hodiny stanic	2-1
	2.4 Dozor nad výkonem letecké telekomunikační služby	2-1
	2.5 Zbytečná vysílání	2-1
	2.6 Rušení	2-1
Hlava 3	Všeobecné postupy mezinárodní letecké telekomunikační služby	3-1
	3.1 Všeobecná ustanovení	3-1
	3.2 Prodloužení a ukončení služby stanic	3-1
	3.3 Přijetí, vysílání a doručování zpráv	3-1
	3.4 Časová soustava	3-2
	3.5 Záznam spojení a zpráv	3-2
	3.6 Navazování rádiového spojení	3-2
	3.7 Používání zkratk a kódů	3-3
	3.8 Zrušení zpráv	3-3
Hlava 4	Letecká pevná služba (AFS)	4-1
	4.1 Všeobecná ustanovení	4-1
	4.2 Přímé hovorové okruhy letových provozních služeb (ATS)	4-2
	4.3 Meteorologické provozní kanály a meteorologické provozní telekomunikační sítě	4-2

4.4	Letecká pevná telekomunikační síť (AFTN)	4-2
4.4.1	Všeobecná ustanovení	4-2
4.4.2	Složení zpráv – Mezinárodní telegrafní abeceda č. 2 (ITA-2)	4-6
4.4.3	Adresní část	4-6
4.4.4	Část odesilatele	4-9
4.4.5	Textová část	4-10
4.4.6	Ukončení zprávy	4-11
4.4.7	Doprava pomocí pásky	4-11
4.4.8	Zkrácená adresa	4-11
4.4.9	Dálnopisné postupy. Všeobecná ustanovení	4-11
	– Ukončení dálnopisné řádky	4-11
	– Doba vysílání	4-11
	– Vysílání k prověření kanálu	4-11
4.4.10	Postupy pro normální dálnopisný provoz	4-12
	– Forma zprávy – dálnopisný provoz	4-12
	– Složení zprávy	4-13
	– Postupy při zprostředkování zprávy	4-13
	– Potvrzení příjmu zprávy	4-13
4.4.11	Postup při zjištění zkomolených nebo nesprávně složených zpráv v dálnopisných zprostředkovacích stanicích	4-13
4.4.12	Oprava chyb v průběhu přípravy pásky	4-16
4.4.13	Oprava chyb v průběhu přípravy zprávy, je-li současně s přípravou zpráva postoupena AFTN	4-16
4.4.14	Systém předem určeného rozesílání zpráv AFTN	4-17
4.4.15	Složení zpráv – Mezinárodní abeceda č. 5 (IA-5)	4-17
	– Záhlaví	4-19
	– Adresní část	4-19
	– Textová část	4-20
4.4.16	Postupy v případech zjištění zkomolené zprávy v IA-5 v počítačem řízených zprostředkovacích stanicích AFTN	4-22
4.4.17	Vysílání zpráv AFTN po kódově a bytově nezávislých (transparentních) okruzích a sítích	4-22
4.5	Společná ICAO síť výměny dat (CIDIN)	4-22
4.6	Služby zpracování zpráv ATS (ATSMHS)	4-22
4.7	Spojení mezi středisky (ICC)	4-24
Hlava 5	Letecká pohyblivá služba – hlasové spojení	5-1
5.1	Všeobecná ustanovení	5-1
	– Kategorie zpráv	5-1
	– Zrušení zpráv	5-2
5.2	Radiotelefonní postupy	5-2
5.2.1	Všeobecná ustanovení	5-2

	– Používání jazyku	5-2
	– Hláskování slov v radiotelefonii	5-2
	– Vysílání čísel v radiotelefonii	5-4
	– Technika vysílání	5-5
	– Složení zpráv	5-7
	– Volání	5-7
	– Postupy pro zkušební vysílání	5-11
	– Výměna zpráv	5-11
5.2.2	Navázání a zajištění spojení	5-12
	– Bdění, služební hodiny	5-12
	– Zásady provozu v síti (KV spojení)	5-12
	– Použití kmitočtů	5-13
	– Navázání spojení	5-13
	– Přejít při KV spojení	5-13
	– Přejít při VKV spojení	5-14
	– Selhání spojení	5-14
5.2.3	Zpracování zpráv na KV	5-14
	– Všeobecná ustanovení	5-14
	– Předávání zpráv letových provozních služeb (ATS) letadlu	5-15
	– Záznam spojení „letadlo – země“ pomocí dálkopisu	5-15
5.2.4	Postupy pro výběrové volání (SELCAL)	5-16
	– Všeobecná ustanovení	5-16
	– Oznamování kódů SELCAL letadel leteckým stanicím	5-16
	– Předletová zkouška	5-16
	– Navazování spojení	5-16
	– Traťové postupy	5-16
	– Přidělování kódů SELCAL letadlům	5-16
5.3	Postupy při tísňové a pilnostní radiotelefonní korespondenci	5-17
5.3.1	Všeobecná ustanovení	5-17
5.3.2	Tísňová radiotelefonní korespondence	5-17
	– Činnost letadla v tísni	5-17
	– Činnost stanice, které je tísňová zpráva adresována, nebo první stanice, která tísňovou zprávu potvrdila	5-18
	– Uložení ticha	5-18
	– Činnost všech ostatních stanic	5-18
	– Ukončení tísňové korespondence a zrušení ticha	5-18
5.3.3	Pilnostní radiotelefonní korespondence	5-18
	– Činnost letadla oznamujícího pilnostní podmínky, s výjimkou uvedenou v ust. 5.3.3.4 (sanitní lety)	5-18
	– Činnost stanice, které je pilnostní zpráva adresována, nebo stanice, která pilnostní zprávu potvrdila	5-19

	– Činnost všech ostatních stanic	5-19
	– Činnost letadla používaného pro sanitní lety	5-19
	– Činnost stanice adresáta nebo jiných stanic, které přijaly zprávu o sanitních letech	5-19
5.4	Korespondence vztahující se k činům nezákonného vměšování	5-19
Hlava 6	Letecká radionavigační služba	6-1
6.1	Všeobecná ustanovení	6-1
6.2	Zaměřování	6-1
Hlava 7	Letecká rozhlasová služba	7-1
7.1	Všeobecná ustanovení	7-1
7.1.1	Zprávy určené k rozhlasovému vysílání	7-1
7.1.2	Kmitočty a doba vysílání	7-1
7.1.3	Přerušování služby	7-1
7.2	Postup při radiotelefonním rozhlasovém vysílání	7-1
7.2.1	Technika rozhlasového vysílání	7-1
7.2.2	Záhlaví všeobecného vysílání	7-1
Hlava 8	Letecká pohyblivá služba – komunikace datovým spojem	8-1
8.1	Všeobecná ustanovení	8-1
8.1.1	Složení zpráv datového spoje	8-1
8.1.2	Zobrazení zpráv datového spoje	8-1
8.2	Postupy CPDLC	8-1
	– Ustavení CPDLC	8-1
	– Výměna provozních zpráv CPDLC	8-2
	– Zobrazení zpráv CPDLC	8-6
	– Zprávy s volným textem	8-6
	– Postupy pro nouzi, nebezpečí a poruchy vybavení	8-6
	– Služba poskytování následných povolení	8-7
Dodatek A	Seznam speciálních výrazů a jejich definic, které se vztahují k plánování leteckých telekomunikací	DA-1
1.	Definice k všeobecnému použití	DA-1
2.	Definice pro použití v plánování letecké pevné služby	DA-1
3.	Definice pro použití v plánování letecké pohyblivé služby	DA-2
Dodatek B	Podkladový materiál pro přenos dlouhých zpráv po AFTN	DB-1

Úvod

Cílem mezinárodní letecké telekomunikační služby je poskytování spojení a radiotechnických prostředků, nezbytných pro zajištění bezpečnosti, pravidelnosti a hospodárnosti mezinárodního letectví.

Níže uvedená pravidla mezinárodní letecké telekomunikační služby jsou navržena pro celosvětové použití. Připouštíme, že v některých případech pro uspokojení konkrétních požadavků v regionech ICAO, mohou být potřebná doplňková pravidla. Libovolné, pro tyto cíle navržené doplňkové pravidlo, musí představovat požadavek týkající se daného regionu a nezahrne se do celosvětově používaných pravidel ICAO ani jim nesmí odporovat.

V odpovídajících místech tohoto předpisu byla citována ustanovení Radiokomunikačního řádu. Při použití uvedených pravidel, je nutno brát v úvahu, že Příloha k Radiokomunikačnímu řádu ITC svým charakterem je vše zahrnující, a proto se musí použít ve všech odpovídajících případech.

Všechny odkazy na „Radiokomunikační řád“ se vztahují na Radiokomunikační řád publikovaný Mezinárodní telekomunikační unií.

Spojovací postupy je nutno použít společně se zkratkami a kódy, které jsou obsaženy v Předpisu L 8400 a také dalšími kódy a zkratkami, které ICAO schválilo k použití v oblasti spojení.

Předpis L 10/II obsahuje řadu ustanovení, která se týkají výměny informací a která byla vypracována především pro modulaci nízkých rychlostí s použitím kódů mezinárodní abecedy č. 2 a 3. Ustanovení týkající se Mezinárodní abecedy č. 5 (IA-5) pro použití při středních a vysokých rychlostech přenosu jsou uvedena v Předpisu L 10/III.

HLAVA 1 - DEFINICE

Výrazy použité v následující publikaci mají takový význam, jaký je jim předepsán v této hlavě.

Poznámka 1: Seznam dodatečných speciálních komunikačních výrazů a jejich významů je uveden v Dodatku A.

Poznámka 2: Všechny odvolávky na Radiokomunikační řád se týkají Radiokomunikačního řádu publikovaného Mezinárodní Telekomunikační Unií (ITU). Radiokomunikační řád je čas od času doplňován usnesením obsaženým v Závěrečných aktech Světové rádiové konference, která se koná obvykle každé dva až tři roky. Další informace o postupech ITU souvisejících s použitím kmitočtů leteckými rádiovými systémy jsou v Handbook on Radio Frequency Spectrum Requirements for Civil Aviation (Manuálu požadavků na rádiové kmitočtové spektrum civilního letectví) (ICAO Doc 9718) včetně stanoviska odpovědných orgánů ICAO.

1.1 Služby

Letecká pevná služba (AFS) (Aeronautical fixed service)

Telekomunikační služba mezi stanovenými pevnými body, poskytovaná zvláště pro bezpečnost letectví a pro pravidelný, účinný a hospodárný provoz leteckých služeb.

Letecká pevná telekomunikační síť (AFTN) (Aeronautical fixed telecommunication network)

Celosvětový systém leteckých pevných okruhů zřízených jako součást letecké pevné služby pro výměnu zpráv a/nebo přenos informací v digitální formě mezi stanicemi letecké pevné služby se stejnými nebo slučitelnými přenosovými charakteristikami.

Letecká pohyblivá družicová služba (RR S1.35) (Aeronautical mobile-satellite service)

Pohyblivá družicová služba, u které pozemní stanice družicové služby jsou umístěny na palubách letadel. Do této služby se mohou zahrnout i palubní nouzové majáky polohy pro účely pátrání a záchrany.

Letecká pohyblivá družicová (R)* služba (RR S1.36) (Aeronautical mobile-satellite (R)* service)

Letecká pohyblivá družicová služba určená pro přenos zpráv týkajících se bezpečnosti a pravidelnosti letů civilních letadel obzvláště na vnitrostátních a mezinárodních tratích.

Letecká pohyblivá služba (RR S1.32) (Aeronautical mobile service)

Pohyblivá služba mezi leteckými a letadlovými stanicemi nebo mezi letadlovými stanicemi navzájem, již se mohou účastnit i stanice záchranných prostředků. Do této služby se mohou zahrnout i palubní nouzové majáky polohy na stanovených tíšňových a nouzových kmitočtech.

Letecká pohyblivá (R)* služba (RR S1-33) (Aeronautical mobile (R)* service)

Letecká pohyblivá služba určená pro přenos zpráv týkajících se bezpečnosti a pravidelnosti letů civilních letadel obzvláště na vnitrostátních a mezinárodních tratích.

Letecká radionavigační služba (RR S1.46) (Aeronautical radionavigation service)

Radionavigační služba určená pro potřeby letadel a bezpečnost jejich provozu.

Poznámka: Pro odkazy a/nebo jednoznačný výklad definice Letecké radionavigační služby jsou určeny následující ustanovení Radiokomunikačního řádu:

RR S1.10 Radionavigace: rádiové rozpoznávání používané pro účely navigace včetně výstrahy před překážkami.

RR S1.9 Rádiové rozpoznávání: rozpoznávání polohy, rychlosti a/nebo jiných vlastností nějakého objektu nebo získání informací, které se vztahují k těmto parametrům, prostřednictvím vlastností rádiových vln.

Letecká rozhlasová služba (Aeronautical broadcasting service)

Rozhlasová služba určená k vysílání informací, týkajících se leteckého provozu.

Letecká telekomunikační služba (Aeronautical telecommunication service)

Telekomunikační služba určená pro jakékoliv letecké účely.

Mezinárodní telekomunikační služba (International telecommunication service)

Telekomunikační služba mezi orgány nebo stanicemi různých států nebo mezi stanicemi pohyblivé služby, které nejsou umístěny ve stejném státě nebo patří různým státům.

1.2 Stanice

Letadlová stanice (RR S1.83) (Aircraft station)

Pohyblivá stanice letecké pohyblivé služby umístěná na palubě letadla, jiná než stanice záchranného prostředku.

Letecká pevná stanice (Aeronautical fixed station)

Stanice letecké pevné služby.

Letecká stanice (RR S1.81) (Aeronautical station)

Pozemní stanice letecké pohyblivé služby. V některých případech může být letecká stanice umístěna například na palubě lodí nebo na umělé plošině na moři.

Letecká telekomunikační stanice (Aeronautical telecommunication station)

Stanice letecké telekomunikační služby.

Letištní řídicí rádiová stanice (Aerodrome control radio station)

Stanice zajišťující rádiové spojení letištní řídicí věže s letadlovými nebo pohyblivými leteckými stanicemi.

Podací stanice AFTN (AFTN origin station)

Stanice AFTN, u které jsou podávány zprávy a/nebo informace v digitální formě pro přenos po AFTN.

Podružná stanice (Tributary station)

Letecká pevná stanice, která může přijímat nebo vysílat zprávy a/nebo informace v digitální formě, které však sama nezprostředkovává, s výjimkou, kdy slouží stejným stanicím, zapojeným jejím prostřednictvím na spojovací středisko.

Pohyblivá pozemní stanice (Mobile surface station)

Stanice letecké telekomunikační služby, vyjma letadlové stanice, určená k použití za pohybu nebo při zastávkách v předem neurčených bodech.

Pravidelná stanice (Regular station)

Stanice, zvolená z těch, které tvoří traťovou radiotelefonní síť „letadlo - země“ pro spojení s letadly nebo k zachycení zpráv z letadel za obvyklých podmínek.

Rádiové zaměřování (RR S1.12) (Radio direction finding)

Rádiové rozpoznávání používající příjem rádiových vln pro určení směru k nějaké stanici nebo k nějakému objektu.

Rádiová zaměřovací stanice (RR S1.91) (Radio direction-finding station)

Stanice rádiového rozpoznávání užívající rádiového zaměřování.

Poznámka: V letectví se rádiového zaměřování používá v letecké radionavigační službě.

Řídicí rádiová stanice „letadlo - země“ (Air-ground control radio station)

Letecká telekomunikační stanice, která primárně odpovídá za organizaci spojení týkajících se provozu a řízení letadel v daném prostoru.

Spojovací středisko (Communication centre)

Letecká pevná stanice, zajišťující přenos nebo zprostředkování spojení od nebo do leteckých pevných stanic, které jsou na ni připojeny.

Spojovací středisko AFTN (AFTN communication centre)

Stanice AFTN, jejíž základní funkcí je přenos nebo zprostředkování provozu AFTN od nebo do ostatních AFTN stanic, které jsou na ni připojeny.

Stanice AFTN (AFTN station)

Stanice, která je součástí letecké pevné telekomunikační sítě (AFTN) a jako taková je provozována pod správou a řízením některého státu.

Stanice sítě (Network station)

Letecká stanice tvořící část radiotelefonní sítě.

Stanice určení AFTN (AFTN destination station)

Stanice AFTN, které jsou adresovány zprávy a/nebo informace v digitální formě pro zpracování a doručení adresátům.

1.3 Způsoby spojení**Duplex (Duplex)**

Způsob spojení mezi dvěma stanicemi umožňující přenos současně v obou směrech.

Opakování (Readback)

Postup, při kterém přijímající stanice opakuje vysílající stanici přijatou zprávu nebo její část, aby se přesvědčila, zda ji správně přijala.

Radiotelefonní síť (Radiotelephony network)

Skupina radiotelefonních leteckých stanic, které udržují provoz a bdí na kmitočtech stejné skupiny, které stanoveným způsobem vzájemně spolupracují, aby zajistily maximální spolehlivost spojení „letadlo - země“ a rozšiřování zpráv „letadlo - země“.

Rozhlasové vysílání (Broadcast)

Vysílání informací týkajících se létání, které není adresováno určité stanici nebo stanicím.

Simplex (Simplex)

Způsob spojení, při kterém se výměna zpráv mezi dvěma stanicemi provádí střídavě jen v jednom směru.

Spojení (RR S.1.3) (Telecommunication)

Jakýkoliv přenos, vysílání nebo příjem značek, signálů, písemností, obrazů, zvuků nebo zpráv všeho druhu po vedení, rádiem, opticky nebo jinými elektromagnetickými soustavami.

Spojení jen ve směru „letadlo - země“ (Air-to-ground communication)

Jednosměrné spojení letadel se stanicemi nebo místy na povrchu země.

Spojení jen ve směru „země - letadlo“ (Ground-to-air communication)

Jednosměrné spojení stanic nebo míst na povrchu země s letadly.

Spojení mimo síť (Non-network communication)

Radiotelefonní spojení prováděné stanicí letecké pohyblivé služby, která není součástí radiotelefonní sítě.

Spojení „letadlo - letadlo“ na kanále INTERPILOT (Interpilot air-to-air communication)

Obousměrné spojení na určeném kanále „letadlo - letadlo“ umožňující letadlům při dálkových letech nad nehostinnými oblastmi a oceány, mimo dosah VKV pozemních stanic, vyměňovat si provozní informace k řešení provozních problémů.

Spojení „letadlo - země“ (Air-ground communication)

Obousměrné spojení mezi letadly a stanicemi nebo místy na povrchu země.

Vysílání naslepo (Blind transmission)

Vysílání z jedné stanice do druhé za okolností, kdy obousměrné spojení nelze navázat, avšak předpokládá se, že volaná stanice může vysílání přijímat.

1.4 Zaměřování**Cílový let (Homing)**

Postup, při kterém se používá zaměřovacího zařízení jedné rádiové stanice a vysílání druhé rádiové stanice, z nichž alespoň jedna je stanice pohyblivá a pohybuje se nepřetržitě ke druhé stanici.

Rádiové zaměření (Radio bearing)

Úhel změřený zaměřovací stanicí mezi zjištěným směrem určitého zdroje vyzařování elektromagnetických vln a základním směrem. Zeměpisné rádiové zaměření je takové zaměření, pro které je základním směrem zeměpisný sever. Magnetické rádiové zaměření je takové zaměření, pro které je základním směrem magnetický sever.

1.5 Dálnopisné systémy**Automatické přenosové zařízení (Automatic relay installation)**

Dálnopisné zařízení pro automatické předávání zpráv ze vstupních do výstupních okruhů.

Poznámka: Tento výraz zahrnuje plně automatická i poloautomatická zařízení.

Dálnopisná páska (Teletypewriter tape)

Páska, na které se zaznamenávají signály v pětiprvkovém kódu, buď úplným (děrovaná páska) nebo částečným proražením (páska ražená) pro vysílání na dálnopisných okruzích.

Plně automatické přenosové zařízení (Fully automatic relay installation)

Dálnopisné zařízení, ve kterém přenos došlé zprávy, tj. z toho vyplývající zapojení požadované pro uskutečnění dalšího předání zprávy a ostatní obvyklé přenosové úkony jsou prováděny automaticky, čímž odpadá potřeba zásahu obsluhy, vyjma při dozoru.

Pole zprávy (Message field)

Vymezený úsek zprávy, obsahující určité části údajů.

Poloautomatické přenosové zařízení (Semi-automatic relay installation)

Dálnopisné zařízení, ve kterém přenos došlé zprávy, tj. z toho vyplývající zapojení požadované pro uskutečnění dalšího předání zprávy vyžaduje zásahu obsluhy, avšak všechny ostatní obvyklé úkony jsou prováděny automaticky.

Přenos pomocí "TRHANÉ PÁSKY" ("Torn-tape" relay installation)

Přenos, ve kterém jsou zprávy přijímány a předávány na dálnopisné pásce a kde všechny operace přenosu provádí obsluha.

1.6 Orgány

Letecký telekomunikační orgán (Aeronautical telecommunication agency)

Orgán, který odpovídá za provoz stanice, nebo stanic letecké telekomunikační služby.

Provozovatel (Aircraft operating agency)

Právnícká nebo fyzická osoba, která provozuje letadlo nebo zaměstnává osoby k jeho provozu.

1.7 Kmitočty

Hlavní kmitočet (Primary frequency)

Radiotelefonní kmitočet přidělený letadlu jako první volba pro spojení „letadlo - země“ v radiotelefonní síti.

Vedlejší kmitočet (Secondary frequency)

Radiotelefonní kmitočet přidělený letadlu jako druhá volba pro spojení „letadlo - země“ v radiotelefonní síti.

1.8 Komunikace datovým spojem

Další systém k přenosu dat (Next data authority)

Pozemní systém takto označený oprávněným systémem k přenosu údajů, jehož prostřednictvím se uskutečňuje další přechod na spojení a řízení.

Komunikace datovým spojem mezi řídicím a pilotem (CPDLC) (Controller – pilot data link communications)

Způsob spojení mezi řídicím a pilotem, používající datový spoj pro ATC komunikaci.

Následný systém k přenosu dat (Downstream data authority)

Stanovený pozemní systém, jiný než současný oprávněný systém, prostřednictvím kterého se pilot může spojit s příslušným stanovištěm ATC, za účelem přijmout následné povolení.

Oprávněný systém k přenosu dat (Current data authority)

Stanovený pozemní systém, jehož prostřednictvím se smí provádět CPDLC dialog mezi pilotem a řídicím v daném okamžiku odpovědným za let.

1.9 Různé

Automatický telekomunikační záznam (Automatic telecommunication log)

Záznam o činnosti letecké telekomunikační stanice uskutečněný elektrickými, nebo mechanickými prostředky.

Hlášení z letadla (Air-report)

Hlášení z letadla za letu sestavené ve shodě s požadavky na hlášení polohy, provozní a/nebo meteorologická hlášení.

Poznámka: Složení AIREP je detailně uvedeno v Předpisu L 4444.

Kmitočtový kanál (Frequency channel)

Souvislá část kmitočtového spektra určená k přenosu určitým druhem vysílání.

Poznámka: Klasifikace vysílání a další informace, týkající se části kmitočtového spektra, určeného k danému druhu přenosu (šířky pásma), jsou obsaženy v Radiokomunikačním řádu (ITU) Článek S2 a Doplněk S1.

Letecký pevný okruh (Aeronautical fixed circuit)

Okruh, který tvoří část letecké pevné služby (AFS).

Letecký telekomunikační záznam (Aeronautical telecommunication log)

Záznam o činnosti letecké telekomunikační stanice.

Letová hladina (Flight level)

Hladina konstantního atmosférického tlaku, vztažená ke stanovenému základnímu údaji tlaku 1013,2 hPa a oddělená od ostatních tlakových hladin stanovenými tlakovými intervaly.

Poznámka 1: Tlakoměrný výškoměr je kalibrován podle standardní atmosféry:

- když je nastaven na QNH, ukazuje nadmořskou výšku;*
- když je nastaven na QFE, ukazuje výšku nad referenčním bodem QFE; a*
- když je nastaven na tlak 1013,2 hektopascalů (hPa), může být použit k indikaci letových hladin.*

Poznámka 2: Výrazy „výška“ a „nadmořská výška“, které jsou použity v Poznámce 1, se vztahují k tlakovým a nikoliv ke geometrickým výškám nad terénem či nad mořem.

Lidská výkonnost (Human performance)

Schopnosti a omezení člověka, které mají vliv na bezpečnost a účinnost leteckého provozu.

Meteorologická provozní telekomunikační síť (Meteorological operational telecommunication network)

Integrovaná soustava meteorologických provozních kanálů zřízená jako součást letecké pevné služby (AFS) pro výměnu leteckých meteorologických informací mezi dvěma leteckými stanicemi sítě.

Poznámka: Slovem integrovaná se rozumí způsob činnosti nutné k zajištění toho, že stanice této sítě mohou podle předem stanovených programů vysílat a přijímat informace.

Meteorologický provozní kanál (Meteorological operational channel)

Kanál letecké pevné služby (AFS) určený pro výměnu leteckých meteorologických informací.

Nadmořská výška (Altitude)

Vertikální vzdálenost hladiny, bodu nebo předmětu považovaného za bod, měřená od střední hladiny moře.

NOTAM (NOTAM)

Oznámení rozšiřované telekomunikačními prostředky obsahující informace o zřízení, stavu nebo změně kteréhokoliv leteckého zařízení, služby nebo postupů nebo o nebezpečí, jejichž včasná znalost je nezbytná pro pracovníky, kteří se zabývají letovým provozem.

Okruh letecké pevné telekomunikační sítě (Aeronautical fixed telecommunication network circuit)

Okruh, který tvoří část letecké pevné sítě (AFTN).

Označení místa (Location indicator)

Kódová skupina o čtyřech písmenech, sestavená podle pravidel předepsaných ICAO a přidělená místu letecké pevné stanice.

Přímý hovorový okruh ATS (ATS direct speech circuit)

Telefonní okruh letecké pevné služby (AFS) určený pro přímou výměnu informací mezi dvěma stanovišti letových provozních služeb.

Směrovací kniha (Routing Directory)

Seznam na spojovacím středisku, uvádějící, který výstupní okruh má být pro každého adresáta použit.

SNOWTAM (SNOWTAM)

NOTAM zvláštní série oznamující stanovenou formou nebezpečné podmínky na pohybové ploše, způsobené sněhem, ledem, tajícím sněhem nebo stojící vodou původem ze sněhu, tajícího sněhu nebo ledu nebo jejich odstranění.

Spojení pro operační kontrolu (Operational control communications)

Spojení požadované pro uskutečnění dozoru nad zahájením, pokračováním, diverzí nebo ukončením letu v zájmu bezpečnosti letadla a pravidelnosti a efektivnosti letu.

Poznámka: Tato spojení jsou požadována pro výměnu zpráv mezi letadly a leteckými provozovateli.

Traťový úsek (Route segment)

Trať nebo části trati, na které se obvykle létá bez mezipřistání.

Výška (Height)

Vertikální vzdálenost hladiny, bodu nebo předmětu považovaného za bod, měřená od stanovené roviny.

* traťová

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

HLAVA 2 - SPRÁVNÍ USTANOVENÍ MEZINÁRODNÍ LETECKÉ TELEKOMUNIKAČNÍ SLUŽBY

2.1 Rozdělení služby

Mezinárodní letecká telekomunikační služba se dělí na čtyři části:

- 1) letecká pevná služba
- 2) letecká pohyblivá služba
- 3) letecká radionavigační služba
- 4) letecká rozhlasová služba

2.2 Zpřístupnění telekomunikačních služeb

2.2.1 Všechny letecké telekomunikační stanice, včetně koncových systémů a mezilehlých systémů letecké telekomunikační sítě (ATN) musí být chráněny před neautorizovaným fyzickým přístupem.

2.3 Služební hodiny stanic

2.3.1 Pravidelné služební hodiny stanic a služeben mezinárodní letecké telekomunikační služby stanoví a jiným příslušným leteckým telekomunikačním orgánům oznamuje zplnomocněný orgán.

2.3.2 Zplnomocněný orgán musí, kdykoliv je to nutné a možné, oznamovat předem jakékoliv změny pravidelných služebních hodin jiným příslušným telekomunikačním orgánům, určeným k převzetí takových informací. Tyto změny pravidelných služebních hodin musí, kdykoliv je to třeba, uveřejnit v návěstích letcům (NOTAM).

2.3.3 Požaduje-li některá stanice mezinárodní letecké telekomunikační služby nebo provozovatel změnu služebních hodin určité stanice, musí o ni požádat co nejdříve po tom, kdy je potřeba změny známa. Stanice, nebo provozovatel, žádající o takovou změnu, musí být co nejdříve zpraveni o výsledku své žádosti.

2.4 Dozor nad výkonem letecké telekomunikační služby

2.4.1 Každý stát ustanoví zplnomocněný orgán (orgány), odpovídající za výkon letecké telekomunikační služby v rámci pravidel, nacházejících se v této Příloze.

2.4.2 **Doporučení.** V případě, že porušení ustanovení, uvedených v této Příloze, není vážné, měly by jej projednávat zúčastněné strany písemně nebo osobním stykem.

2.4.3 Zplnomocněný orgán, který odhalí stanici, která se dopouští vážného nebo opětovného porušování, obeznámí s touto skutečností zplnomocněný orgán státu, (viz ust. 2.4.1) kterému daná stanice přináleží.

2.4.4 **Doporučení.** Zplnomocněné orgány (viz ust. 2.4.1) by si měly vyměňovat informace o výkonu systémů komunikací, radionavigace, provozu a údržby, o neobvyklých jevech při vysílání apod.

2.5 Zbytečná vysílání

Každý stát nese zodpovědnost, že stanice na jeho území nebudou vysílat zbytečné nebo anonymní signály nebo korespondenci.

2.6 Rušení

Před zahájením každé zkoušky nebo pokusů stanic letecké telekomunikační služby se musí k zabránění škodlivého rušení provést všechna potřebná opatření, (např. volba kmitočtů a časů vysílání, snížení, popřípadě úplné potlačení vyzařování). Každé škodlivé rušení, které vzniká při zkouškách nebo pokusech, se musí vyloučit pokud možno co nejdříve.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

HLAVA 3 - VŠEOBECNÉ POSTUPY MEZINÁRODNÍ LETECKÉ TELEKOMUNIKAČNÍ SLUŽBY

3.1 Všeobecná ustanovení

Postupy uvedené v této hlavě jsou povahy všeobecné a uplatňují se, kde je to vhodné, i v dalších hlavách této Přílohy.

Poznámka: Podrobné postupy, které platí pro jednotlivé služby jsou uvedeny v hlavách 4, 5, 6 a 7.

3.2 Prodloužení a ukončení služby stanic

3.2.1 Stanice mezinárodní letecké telekomunikační služby musí prodloužit své služební hodiny k zajištění výměny zpráv podle potřeby leteckého provozu.

3.2.2 Stanice musí před ukončením služby oznámit všem stanicím, se kterými je v přímém styku, úmysl ukončit službu. Současně si ověří, zda se nepožaduje prodloužení služby a oznámí čas opětného zahájení provozu stanice, odlišuje-li se od normálních služebních hodin.

3.2.3 Zamyšlí-li některá stanice pracující pravidelně v síti na společném okruhu ukončit službu, oznámí svůj úmysl buď řídicí stanici, pokud je určena, nebo všem stanicím zmíněného okruhu. Po tomto oznámení zůstává na poslechu dvě minuty a nezaslechne-li v této době žádné pro ni určené volání, může službu ukončit.

3.2.4 Stanice, které nejsou v nepřetržitém provozu a předávají, nebo se očekává, že budou předávat zprávy tísňové a pilnostní, zprávy týkající se nezákonného vměšování nebo zákroku proti letadlu, musí prodloužit svou normální provozní dobu služby, aby zabezpečily požadované služby.

3.3 Přijetí, vysílání a doručování zpráv

3.3.1 Letecká telekomunikační služba přijímá k doručení pouze ty zprávy, které spadají do kategorií zpráv uvedených v ust. 4.4.1.1.

3.3.1.1 Odpovědnost za přijetí zprávy k doručení má stanice, na které byla zpráva podána.

3.3.1.2 Pokud je zpráva přijatelná, musí být neprodleně vyslána, zprostředkována nebo doručena podle přednostní značky, bez diskriminace a bez zdržování.

3.3.1.3 **Doporučení.** *Považují-li však kontrolní orgány kterékoliv stanice zprávu, která stanicí prošla, za nepřijatelnou k doručení, měly by kontrolnímu orgánu stanice podání později předložit své připomínky.*

3.3.2 K doručení se mohou přijímat jen zprávy určené stanicím letecké telekomunikační služby, vyjma případů, pro které platí zvláštní dohoda mezi příslušnými zplnomocněnými orgány.

3.3.2.1 Zpráva s několika adresami pro jednu i více stanic se může přijmout jako jedna zpráva za předpokladu, že vyhovuje ust. 4.4.4.1.2.4.

3.3.3 Zprávy pro letecké provozovatele se smí přijmout k doručení jen tehdy, jsou-li stanicí podány způsobem stanoveným v tomto předpisu a oprávněným zástupcem společnosti nebo přijaty od provozovatele po schváleném okruhu.

3.3.4 Pro každou stanici letecké telekomunikační služby, ze které se doručují zprávy jednomu nebo více provozovatelům, se musí určit dohodou mezi orgánem letecké telekomunikační služby a dotyčnými provozovateli zpravidla jen jedna jejich služebna, které bude stanice letecké telekomunikační služby došlé zprávy doručovat.

3.3.5 Stanice mezinárodní letecké telekomunikační služby odpovídají za doručování zpráv adresátovi (adresátům) sídlícímu v prostoru letiště (letišt), kterému stanice slouží a mimo prostor letiště jen tomu adresátovi (adresátům), pro které byla sjednána zvláštní dohoda s příslušnými orgány.

3.3.6 Zprávy se musí doručovat v písemné formě, případně jiné, předepsané zplnomocněným orgánem.

3.3.6.1 **Doporučení.** *Tam, kde se pro doručení zpráv používá telefonů nebo reproduktorů bez zařízení pro záznam hovorů, by se měla co nejdříve zaslat písemná zpráva jako potvrzení dodané zprávy.*

3.3.7 Zprávy, které podávají letadla za letu pohyblivé letecké službě a které jsou určené k dalšímu doručení po letecké pevné telekomunikační síti, musí stanice, která další doručení zajišťuje, přepsat do tvaru předepsaného v ust. 4.4.2 před vysláním po AFTN.

3.3.7.1 Zprávy letecké pohyblivé služby, které podávají letadla za letu, vyžadující další dopravu po kanálech letecké pevné služby mimo síť AFTN, musí být rovněž přepracovány v letecké telekomunikační stanici do tvaru předepsaného v ust. 4.4.2, vyjma tam, kde se podle ust. 3.3.6 předem sjednají mezi leteckým telekomunikačním orgánem a provozovatelem dohody o způsobu rozesílání zpráv z letadel.

3.3.7.2 Zprávy z letadel bez určité adresy, které obsahují meteorologické informace (včetně hlášení z paluby) musí být předány neprodleně

meteorologické služebně v místě stanice, která zprávu přijala.

3.3.7.3 Zprávy z letadel bez určité adresy, které obsahují informace pro letové provozní služby (včetně hlášení z paluby) musí být neprodleně předány stanovišti letové provozní služby, příslušnému dané stanici.

3.3.7.4 **PANS.** V případě, že se hlášení z letadla zapisuje ve formě AIREP, podle možností se používají smlouvené výrazy, které doporučuje ICAO.

Poznámka: Hlášení z paluby letadla (včetně smlouvených výrazů), způsoby a formy předávání částí takovýchto hlášení letadlovými stanicemi obsahuje PANS-RAC (Doc. 4444).

3.3.7.5 **PANS.** V případě, že hlášení z letadla zapsané ve formě AIREP má být zprostředkováno pomocí telegrafu (včetně dálkopisu), předávaný text se zapisuje v souladu s ust. 3.3.7.4.

3.4 Časová soustava

3.4.1 Všechny stanice letecké telekomunikační služby musí používat světový koordinovaný čas (UTC). Půl noc se označuje pro konec dne 2400 a pro začátek dne 0000.

3.4.2 Skupina času se skládá ze šesti číslic, z nichž první dvě značí datum (den v měsíci) a zbývající číslice hodiny a minuty v UTC.

3.5 Záznam spojení a zpráv

3.5.1 Všeobecná ustanovení

3.5.1.1 Každá stanice letecké telekomunikační služby musí vést písemný nebo automatický telekomunikační záznam korespondence, s výjimkou letadlových stanic při přímém radiotelefonním spojení s leteckou stanicí, které takový záznam udržovat nepotřebují.

Poznámka: Telekomunikační záznam může sloužit jako doklad při zkoumání činnosti operátora. může být požadován jako právní doklad.

3.5.1.1.1 **Doporučení.** Letecké stanice by měly zaznamenávat zprávy v době, kdy je přijímají, kromě případů nouze, kdy běžné provádění záznamu by způsobilo zdržení při spojení. V takových případech je možno záznam dočasně přerušit a doplnit při nejbližší příležitosti.

Poznámka: Při radiotelefonním provozu je žádoucí zajistit magnetofonový záznam po dobu přerušování normálního písemného záznamu.

3.5.1.1.2 **Doporučení.** Vede-li letadlová stanice v radiotelefonním protokolu nebo jiným způsobem záznam o tísňovém spojení, škodlivém rušení nebo přerušování spojení, měly by se k záznamu připojit údaje o čase, poloze a výšce letadla.

3.5.1.2 V písemných korespondenčních protokolech mohou vést záznamy jen operátoři ve službě, vyjma případů, kdy jiné osoby obeznamené s příslušnými údaji, mohou potvrdit správnost zápisů provedených operátorem.

3.5.1.3 Veškeré záznamy v písemném korespondenčním protokolu musí být úplné, jasné, správné a čitelné. Do protokolu nesmí být zapisovány zbytečné poznámky nebo záznamy.

3.5.1.4 Jakékoliv nutné opravy v písemném korespondenčním protokolu může provést jen osoba, která provedla původní záznam. Opravuje se buď přeškrtnutím nebo překlepnutím nesprávného záznamu jednou čarou, označí se zkráceným podpisem a zaznamená se čas a datum opravy. Správný záznam se запиše na další řádek za posledním provedeným záznamem.

3.5.1.5 Písemné nebo automatické telekomunikační záznamy se musí uchovávat po dobu nejméně 30 dnů. Je-li vyžádán při dotazech nebo vyšetřování, musí se záznam uchovávat až do doby, kdy je zřejmé, že nebude více zapotřebí.

3.5.1.6 Písemný záznam korespondenčního protokolu musí obsahovat tyto údaje:

- a) jméno orgánu, který odpovídá za provoz stanice,
- b) označení stanice,
- c) datum,
- d) čas zahájení a ukončení služby stanice,
- e) podpis každého operátora s uvedením času převzetí a ukončení služby,
- f) bdící kmitočty a druh poslechu (trvalý poslech nebo relace) pro každý kmitočet,
- g) záznam každého spojení, zkušebního vysílání nebo pokusů o spojení s uvedením textu zprávy, času ukončení spojení, označení stanice nebo stanic, s nimiž byla korespondence vedena a použitý kmitočet. Na retranslačních stanicích, které zprostředkovávají předání mechanicky se toto ustanovení nemusí dodržovat. Text dopravované zprávy se nemusí zapisovat do korespondenčního protokolu, je-li k dispozici opis zprávy a je-li připojen k protokolu,
- h) veškerou tísňovou korespondenci a podniknutá opatření,
- i) stručný popis podmínek a obtíží při výměně zpráv včetně škodlivého rušení. Záznamy o škodlivém rušení musí obsahovat, kdykoliv je to možné dobu, kdy k rušení došlo, jeho povahu, kmitočet a identifikaci rušícího signálu,
- j) stručný popis a přerušení provozu pro poruchu zařízení nebo pro jinou závadu, s označením doby trvání poruchy a učiněná opatření,
- k) všechny další údaje o provozu stanice, které považuje operátor za důležité.

3.6 Navazování rádiového spojení

3.6.1 Všechny stanice musí odpovídat na volání jiných stanic letecké telekomunikační služby, které je jim určeno a musí s nimi na požádání udržovat spojení

3.6.2 Všechny stanice musí vysílat s nejmenším požadovaným výkonem nutným k zajištění dobré služby.

3.7 Používání zkratk a kódů

3.7.1 V mezinárodní letecké telekomunikační službě se používají zkratky a kódy, kdykoliv je to vhodné a kde jejich použití zkrátí nebo jinak usnadní spojení.

3.7.1.1 Pokud text zprávy obsahuje jiné, než zkratky a kódy schválené ICAO musí odesílatel zajistit, je-li o to požádán leteckou telekomunikační stanicí, která zprávu přijímá k vysílání, aby tato stanice mohla použité zkratky a kódy dekodovat.

Poznámka: Při použití zkratk a kódů schválených ICAO, například těch, které jsou uvedeny v dokumentu Zkratky a kódy (Doc. 8400) není potřebné ust. 3.7.1.1 aplikovat.

3.8 Zrušení zpráv

3.8.1 Zpráva může být zrušena jen tehdy, je-li k tomu stanice zmocněna odesílatelem.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

HLAVA 4 - LETECKÁ PEVNÁ SLUŽBA (AFS)

4.1 Všeobecná ustanovení

4.1.1 Letecká pevná služba zahrnuje následující systémy a aplikace, které jsou použity pro spojení zem – zem (tj. dvoubodové nebo vícebodové spojení) v mezinárodní letecké telekomunikační službě:

- přímé hovorové okruhy a sítě pro ATS,
- meteorologické provozní kanály a meteorologické provozní sítě,
- pevnou leteckou telekomunikační síť (AFTN),
- společnou ICAO síť výměny dat (CIDIN),
- služby zpracování zpráv letových provozních služeb (ATS) a
- spojení mezi středisky (ICC).

Poznámka 1: Informace týkající se přímých hovorových okruhů jsou uvedeny v ust. 4.2.

Poznámka 2: Informace týkající se meteorologických provozních kanálů a meteorologické provozní sítě jsou uvedeny v ust. 4.3.

Poznámka 3: AFTN poskytuje službu předávání zpráv pro konvenci textových zpráv v ITA-2 nebo IA-5 formátu s použitím znakově orientovaných procedur. Informace týkající se AFTN jsou uvedeny v ust. 4.4.

Poznámka 4: CIDIN poskytuje službu společného přenosu pro konvenci binárně nebo textově orientovaných zpráv a podporuje aplikace AFTN a OPMET. Procedurální informace týkající se CIDIN jsou uvedeny v ust. 4.5.

Poznámka 5: Služby zpracování zpráv ATS (ATSMHS) jsou použity pro výměnu dovolených zpráv ATS mezi uživateli služby přes leteckou telekomunikační síť (ATN) mezisíťové komunikační služby (ICS). Procedurální informace týkající se služeb zpracování zpráv ATS jsou uvedeny v ust. 4.6.

Poznámka 6: Aplikace pro spojení mezi středisky umožňují výměnu informací mezi středisky letových provozních služeb přes leteckou telekomunikační síť (ATN) mezisíťové komunikační služby (ICS), při podpoře oznámení, koordinace, předání řízení, plánování letů, uspořádání vzdušného prostoru a uspořádání toku letového provozu. Procedurální informace týkající se spojení mezi středisky jsou uvedeny v ust. 4.7.

Poznámka 7: Aplikace ATSMHS a ICC letecké telekomunikační sítě umožňují přechod stávajících systémů a uživatelů AFTN a CIDIN do architektury ATN.

4.1.2 Znaky, které lze používat ve zprávách AFS

Poznámka: Ust. 4.1.2 se nevztahují na hlasové ATS spojení.

4.1.2.1 V textu zpráv mohou být tyto znaky:

Písmena: A B C D E F G H I J K L M N O P Q R S T U V W X Y Z

Číslice: 1 2 3 4 5 6 7 8 9 0

<i>Jiné znaky:</i>	-	(pomlčka)
	?	(otazník)
	:	(dvojtečka)
	()	(závorky)
	.	(tečka)
	,	(čárka, desetinná čárka)
	'	(apostrof)
	=	(rovnítko)
	/	(zlomková čára, lomítko)
	+	(plus)

Jiných znaků než výše uvedených se nesmí ve zprávách používat, pokud nejsou naprosto nutné pro srozumitelnost textu. Použije-li se jich, musí být vyjádřeny slovně.

4.1.2.2 Při výměně zpráv po dálkopisných okruzích mohou být použity tyto signály Mezinárodní telegrafní abecedy č. 2 (ITA-2)

Signály č. 1 až 3	- v případě písmen a číslic,
Signál č. 4	- pouze v případě písmen,
Signál č. 5	- v případě písmen a číslic,
Signál č. 6 až 8	- pouze v případě písmen,
Signál č. 9	- v případě písmen a číslic,
Signál č. 10	- pouze v případě písmen a
Signál č. 11 až 31	- v případě písmen a číslic.

Poznámka 1: "Případ písmen" a "případ číslic" znamená stav zařízení, připojeného na příslušném kanálu, který byl nastaven před příjmem daného signálu.

Poznámka 2: Při použití kteréhokoliv z uvedených signálů je třeba věnovat pozornost mimo jiné také ust. 4.4.5.3.

Poznámka 3: Předchozí ust. 4.1.2.2 nebrání použití:

- signálů č. 6, 7 a 8 v případě číslic, na základě dvoustranných dohod mezi státy, jejichž telekomunikační stanice jsou přímo spojeny,
- signálu č. 10 v případě číslic, jako signálu přednostního pořadí (viz ust. 4.4.4.3) a
- signálu č. 4 v případě číslic pouze pro provozní účely a pokud netvoří součást zprávy.

4.1.2.3 Pro přenos zpráv na dálkopisných okruzích smí být použity následující znaky Mezinárodní abecedy č. 5 (IA-5):

- Znaky 0/1 až 0/3, 0/7 - v signálu přednostního pořadí (viz ust. 4.4.15.2.2.5), 0/10, 0/11 - v závěrečné části (viz ust. 4.4.15.3.12.1), 0/13,
- Znaky 2/0, 2/7 až 2/9, 2/11 až 2/15,
- Znaky 3/0 až 3/10, 3/13, 3/15,
- Znaky 4/1 až 4/15,

- Znaky 5/0 až 5/10 a
- Znak 7/15.

Poznámka: Předchozí ust. 4.1.2.3 nemá bránit plnému využití IA-5 v případě, že o jeho využití bude přijata dohoda mezi příslušnými úřady.

4.1.2.4 Římské číslice se nesmí používat. Přeje-li si odesílatel zprávy oznámit adresátovi, že jde o číslice římské, musí vypsat číslice arabské, před kterými uvede slovo ROMAN.

4.1.2.5 Zprávy užívající ITA-2 nesmí obsahovat:

- 1) žádnou nepřetržitou řadu signálů č. 26, 3, 26 a 3 (případ písmen a číslic) v tomto pořadí v jiné části zprávy než v záhlaví (viz ust. 4.4.2.1.1) a
- 2) žádnou nepřetržitou skupinu čtyř signálů č.14 (případ písmen a číslic) v jiné části zprávy než ukončení (viz ust. 4.4.6.1).

4.1.2.6 Zprávy užívající IA-5 nesmí obsahovat:

- 1) Znak 0/1 (SOH), pokud není určen pro záhlaví podle ust. 4.4.15.1.1a),
- 2) Znak 0/2 (STX), pokud není určen pro část odesílatele podle ust. 4.4.15.2.2.7,
- 3) Znak 0/3 (ETX), pokud není určen pro závěrečnou část podle ust. 4.4.15.3.12.1,
- 4) Jakoukoliv souvislou řadu následujících znaků v pořadí 5/10, 4/3, 5/10, 4/3 (ZCZC),
- 5) Jakoukoliv souvislou řadu následujících znaků v pořadí 2/11, 3/10, 2/11, 3/10 (+ : + :),
- 6) Jakoukoliv souvislou řadu čtyř znaků 4/14 (NNNN) a
- 7) Jakoukoliv souvislou řadu čtyř znaků 2/12 (,,,).

4.1.2.7 Text zprávy se sepisuje v otevřené řeči nebo ve zkratkách a kódech podle ust. 3.7. Odesílatel zprávy se musí vyhnout otevřené řeči, může-li použitím příslušných zkratk a kódů zkrátit text. Slova a fráze, kterých není třeba, jako např. zdvořilostních výrazů, se nesmí používat.

4.1.2.8 Jestliže odesílatel zprávy chce, aby funkce "seřízení" [≡] byly vysílány na určitých místech textové části této zprávy (viz ust. 4.4.5.3 a ust. 4.4.15.3.6), musí být pořadí [≡] vypsané na každém z těchto míst.

4.2 Přímé hovorové okruhy letových provozních služeb (ATS)

Poznámka: Ustanovení týkající se přímých hovorových spojení letových provozních služeb jsou obsažena v Hlavě 6 Předpisu L 11.

4.3 Meteorologické provozní kanály a meteorologické provozní telekomunikační sítě

Postupy pro meteorologický provozní kanál a postupy pro meteorologickou provozní telekomunikační síť musí být slučitelné s postupy letecké pevné telekomunikační sítě (AFTN).

Poznámka: Slovem "slučitelné" se rozumí způsob činnosti, který zajistí, že informace předávané prostřednictvím meteorologických kanálů mohou být rovněž předány prostřednictvím letecké pevné telekomunikační sítě a to bez rušivého vlivu na její činnost a naopak.

4.4 Letecká pevná telekomunikační síť (AFTN)

4.4.1 Všeobecná ustanovení

4.4.1.1 *Kategorie zpráv.* Po letecké pevné telekomunikační síti se v souladu s ust. 3.3 dopravují tyto kategorie zpráv:

- a) tísňové zprávy,
- b) pilnostní zprávy,
- c) zprávy pro zajištění bezpečnosti letů,
- d) meteorologické zprávy,
- e) zprávy o pravidelnosti letů,
- f) zprávy letecké informační služby (AIS),
- g) letecké administrativní správy,
- h) služební zprávy.

4.4.1.1.1 *Tísňové zprávy (přednostní značka SS).* Obsahují hlášení letadlových stanic o jejich ohrožení vážným a bezprostředním nebezpečím. Patří k nim i všechny ostatní zprávy k zajištění okamžité pomoci požadované pohyblivou stanicí, která je v tísni.

4.4.1.1.2 *Pilnostní zprávy (přednostní značka DD).* Dotýkají se bezpečnosti plavidla, letadla či jiných dopravních prostředků nebo osob na palubě či v dohledu.

4.4.1.1.3 Zprávy pro zajištění bezpečnosti letu (přednostní značka FF) zahrnují:

- a) zprávy o řízení a pohybu letadel, jak je stanoveno v Předpisu L 4444, Hlava 11,
- b) zprávy provozovatele týkající se přímo letadla za letu nebo připraveného k odletu,
- c) meteorologické zprávy, omezující se na informace SIGMET, mimořádná hlášení z letadel, zprávy AIRMET, poradní informace o sopečném popelu, tropických cyklónech a zpřesněné předpovědi.

4.4.1.1.4 Meteorologické zprávy (přednostní značka GG) zahrnují:

- a) zprávy obsahující meteorologické předpovědi, např. letištní (TAF), oblastní a traťové předpovědi,
- b) zprávy zahrnující pozorování a hlášení, např. METAR, SPECI.

4.4.1.1.5 Zprávy o pravidelnosti letů (přednostní značka GG) zahrnují:

- a) zprávy o nákladu, nutné k výpočtu váhy a těžiště,
- b) zprávy o změnách letového řádu,
- c) zprávy o poskytnutí služeb letadlům,
- d) zprávy týkající se společných potřeb cestujících, posádek a nákladu, vzniklých nepředvídanou odchylkou od normálního letového řádu,
- e) zprávy o mimořádných přistáních,
- f) zprávy, dotýkající se předletových činností v souvislosti s letovým a provozním zajištěním nepravidelných letů, například žádosti na povolení průletu
- g) zprávy podané provozovatelem, udávající dobu přiletu letadla nebo dobu odletu,
- h) zprávy o náhradních součástkách a materiálu nezbytně nutných pro zabezpečení letu letadla.

4.4.1.1.6 Zprávy letecké informační služby (přednostní značka GG) zahrnují:

- a) NOTAMy,
- b) SNOWTAMy.

4.4.1.1.7 Letecké administrativní zprávy (přednostní značka KK) zahrnují:

- a) zprávy o provozu nebo údržbě zařízení, nutných k zajištění bezpečnosti nebo pravidelnosti letů letadel,
- b) zprávy nutné k zajištění efektivní činnosti leteckých telekomunikačních služeb,
- c) zprávy o leteckém provozu, vyměřované mezi zplnomocněnými orgány civilního letectví.

4.4.1.1.8 Zprávám, jejichž obsahem jsou žádosti, se přiděluje stejná přednostní značka jako zprávám, které žádáme s výjimkou případů zabezpečení bezpečnosti letů, kdy je přidělena značka s vysokým stupněm přednosti.

4.4.1.1.9 *Služební zprávy (s přednostní značkou podle obsahu).* Do této kategorie zpráv patří zprávy podané leteckými pevnými stanicemi pro získání informací nebo k ověření jiných zpráv, jejichž vysílání leteckou pevnou službou se zdá být nesprávné, k potvrzení okruhových čísel zpráv atd.

4.4.1.1.9.1 Služební zprávy se sestavují podle ust. 4.4.2 nebo ust. 4.4.15. Ve služebních zprávách, podle ust. 4.4.3.1.2 nebo ust. 4.4.15.2.1.3, adresovaných letecké pevné stanici označené zkratkou místa, musí ihned za touto zkratkou následovat 3-písmenná ICAO zkratka YFY následovaná příslušným osmým písmenem.

4.4.1.1.9.2 Služebním zprávám se musí přidělit příslušná přednostní značka vzhledem k obsahu.

4.4.1.1.9.2.1 **Doporučení.** *Vztahují-li se služební zprávy k již dříve vyslaným zprávám, měla by se přidělit ta přednostní značka, jakou měla zpráva (zprávy), ke které se vztahuje.*

4.4.1.1.9.3 Služební zprávy, kterými se opravují chyby ve vysílání, musí být adresovány všem adresátům, kteří chybnou zprávu obdrželi.

4.4.1.1.9.4 Odpověď na služební zprávu se adresuje stanici, která sestavila původní služební zprávu.

4.4.1.1.9.5 **Doporučení.** *Text služebních zpráv by měl být co nejstručnější.*

4.4.1.1.9.6 Služební zpráva jiná než ta, kterou se potvrzuje příjem zpráv s přednostní značkou SS, musí být dále identifikována použitím zkratky SVC, která se uvede jako první skupina v textu.

4.4.1.1.9.7 Týká-li se služební zpráva dříve vyslané zprávy, musí se odvolání provést použitím označení vyslané zprávy, (viz ust. 4.4.2.1.1b) a ust. 4.4.15.1.1.b)) nebo času podání a označení odesílatele (viz ust. 4.4.4 a ust. 4.4.15.2.2), jimiž byla označena zpráva, na kterou se služební zpráva odvolává.

4.4.1.2 *Přednostní pořadí*

4.4.1.2.1 Přednostní pořadí při vysílání zpráv po letecké telekomunikační síti:

<i>Přednost při vysílání</i>	<i>Přednostní značka</i>	
1	SS	
2	DD	FF
3	GG	KK

4.4.1.2.2 **Doporučení.** *Zprávy se stejnou přednostní značkou by se měly vysílat v takovém pořadí, v jakém byly přijaty k vysílání.*

4.4.1.3 *Směrování zpráv*

4.4.1.3.1 Všechny zprávy se musí dopravovat co nejrychlejší cestou, která je pro doručení adresátovi k dispozici.

4.4.1.3.2 Pro případ potřeby je nutno předem stanovit náhradní směrování k zabezpečení nepřetržitého provozu. Každé spojovací středisko musí být vybaveno příslušnými seznamy náhradního směrování odsouhlasenými orgánem (orgány), provozujícím příslušná střediska spojení, které budou využity v případě potřeby.

4.4.1.3.2.1 **Doporučení.** *Náhradní směrování by mělo být použito:*

- 1) *V plně automatizovaném spojovacím středisku:*
 - a) *okamžitě po detekci přerušení okruhu, když náhradní směrování je prováděno přes plně automatické spojovací středisko,*
 - b) *během 10 minut po detekci přerušení okruhu, když náhradní směrování je prováděno přes částečně automatizované spojovací středisko.*
 - 2) *V částečně automatizovaném spojovacím středisku během 10 minut po detekci přerušení okruhu.*
- Náhradní směrování by mělo být potvrzeno služební zprávou tam, kde není dvoustanný nebo mnohostranný předběžný souhlas.*

4.4.1.3.3 Jakmile je zřejmé, že nebude možné v letecké pevné službě zajistit dopravu zpráv v přiměřeném časovém údobí a je-li zpráva zdržena ve stanici, kde byla podána, je třeba dohodnout s odesílatelem další opatření, vyjma případů:

- a) kdy bylo mezi příslušnou stanicí a odesílatelem dohodnuto jinak,
- b) kdy byla učiněna opatření pro automatické náhradní směrování zdržených zpráv přes veřejné telekomunikační služby bez další dohody s odesílatelem.

Poznámka: Výraz "přiměřené časové údobí" znamená takovou dobu, ve které není pravděpodobné, že zprávy budou doručeny adresátovi ve lhůtě stanovené pro dopravu zpráv dané kategorie nebo v době předem stanovené mezi odesílatelem a dotyčnou telekomunikační stanicí.

4.4.1.4 Dozor nad dopravou zpráv

4.4.1.4.1 *Nepřetržitost dopravy zpráv.* Přijímací stanice musí kontrolovat "označení vysílání" všech přicházejících zpráv, aby zajistila správnost pořadových čísel všech zpráv, přijatých na daném kanálu.

4.4.1.4.1.1 Zjistí-li přijímací stanice, že jedno nebo více pořadových čísel zpráv daného kanálu chybí, musí vyslat předcházející stanici úplnou služební zprávu (viz ust. 4.4.1.1.9) s odmítnutím příjmu jakékoliv zprávy, která by mohla být vysílána s takovým chybějícím číslem (číslly). Text této služební zprávy musí obsahovat signál QTA, postupový signál MIS následovaný jedním nebo více chybějícími označeními vysílání (viz ust. 4.4.2.1.1.3 a ust. 4.4.15.1.1.4) a znak konce textu (viz ust. 4.4.5.6 a ust. 4.4.15.3.12).

Poznámka: Následující příklady představují použití výše uvedeného ustanovení. V druhém příkladu znak pomlčka (-) znamená v otevřené řeči "od...do" ("až"):

- 1) *chybí-li jedno pořadové číslo:*
SVC → QTA → MIS → ABC ↑ 123 ↓ ⇐
- 2) *chybí-li několik pořadových čísel:*
SVC → QTA → MIS → ABC ↑ 123 - 126 ↓ ⇐

4.4.1.4.1.1.1 V případě uplatnění ust. 4.4.1.4.1.1 musí stanice, která byla uvědomena o chybějící zprávě (zprávách) služební zprávou, obnovit svou odpovědnost za vyslání zprávy (zpráv) tím, že při novém vysílání (opakování) nahradí původní označení vysílání novým označením, v souhlasu s pořadovými čísly na příslušném kanálu. Přijímací stanice se musí nastavit tak, že následující očekávané pořadové číslo je poslední přijaté pořadové číslo plus jedna.

4.4.1.4.1.2 **Doporučení.** Zjistí-li přijímací stanice, že pořadové číslo zprávy je menší než očekávané, měla by to sdělit předchozí stanici služební zprávou, jejíž text bude obsahovat:

- 1) zkratku SVC,
- 2) signál postupů LR následovanou označením přijaté zprávy,
- 3) signál postupů EXP následovanou označením očekávané zprávy,
- 4) signál konce textu.

Poznámka: Dále uvedený příklad znázorňuje použití tohoto postupu:

SVC → LR → ABC ↑ 123 → ↓ EXP → ABC ↑ 135 ↓ ⇐

4.4.1.4.1.2.1 **Doporučení.** Jsou-li uplatňována ust. 4.4.1.4.1.2, stanice, která přijala zprávu o chybném čísle, by se měla nastavit tak, že následující očekávané pořadové číslo zprávy se vytvoří připočtením jedničky k pořadovému číslu poslední přijaté zprávy. Předchozí stanice by měla prověřit svá výstupní pořadová čísla a je-li to potřebné, opravit pořadí.

4.4.1.4.2 Nesprávně směrované zprávy

Poznámka: Zpráva se považuje za nesprávně směrovanou, neobsahuje-li přímo vyjádření nebo příslušné pokyny pro zprostředkování (přímé nebo nepřímé), podle kterých má přijímací stanice postupovat.

4.4.1.4.2.1 Zjistí-li přijímací stanice, že některá zpráva byla na ni nesprávně směrována, musí:

- 1) vyslat služební zprávu (viz ust. 4.4.1.1.9) předchozí stanici, která zprávu vyslala, ve které odmítá přijetí nesprávně směrované zprávy, nebo
- 2) převzít odpovědnost za vyslání zprávy všem adresátům podle adresních značek.

Poznámka: Postup uvedený pod 1) je výhodnější pro stanice pracující s "trhanou páskou" nebo poloautomatické stanice pracující s nepřetržitou páskou. Postup uvedený pod 2) je vhodnější pro stanice pracující s automatickým provozem nebo poloautomatickým bez "nepřetržité pásky".

4.4.1.4.2.2 Použije-li se předcházejícího ustanovení 4.4.1.4.2.1 bod 1), musí se text služební zprávy skládat ze zkratky SVC, signálu QTA, signálu postupů MSR, po kterém následuje označení vysílání zprávy (viz ust. 4.4.2.1.1.3 a 4.4.15.1.1.4), která byla nesprávně směrována a signál konce textu (viz ust. 4.4.5.6 a ust. 4.4.15.3.12).

Poznámka: Dále uvedený příklad znázorňuje použití tohoto postupu:

SVC → QTA → MSR → ABC ↑ 123 ↓ ⇐

4.4.1.4.2.3 Obdrží-li vysílací stanice podle ust. 4.4.1.4.2.2 služební zprávu o nesprávném směrování zprávy, opět převezme odpovědnost za dopravu zprávy a podle potřeby ji vyšle zprostředkovaně na odpovídajícím vysílacím kanálu, nebo kanálech.

4.4.1.4.3 Dojde-li k přerušení na okruhu a je-li k dispozici náhradní spojení, musí se zúčastněné strany vzájemně vyzoomět o pořadových číslech poslední vyslaných a přijatých zpráv formou úplných služebních zpráv (viz ust. 4.4.1.1.9). Jejich text se skládá ze zkratky SVC, následované signály postupů LR a LS, po nichž následuje označení vysílání příslušných zpráv a signál konce textu (viz ust. 4.4.5.6 a ust. 4.4.15.3.12).

Poznámka: Dále uvedený příklad znázorňuje použití tohoto postupu:

SVC → LR → ABC ↑ 123 ↓ → LS → BAC ↑ 321 ↓ ⇐

4.4.1.5 Selhání spojení

4.4.1.5.1 Selže-li spojení na kterémkoliv okruhu pevné služby, musí se zodpovědná stanice pokusit co nejdříve o obnovení spojení.

4.4.1.5.2 **Doporučení.** Nelze-li navázat v krátké době spojení na normálním okruhu pevné služby, měl by se použít pro spojení příslušný okruh náhradní nebo jakýkoliv schválený okruh pevné služby, který je k dispozici.

4.4.1.5.2.1 Jsou-li tyto pokusy o navázání spojení bezvýsledné, lze výjimečně a dočasně použít přístupných kmitočtů spojení „letadlo - země“ za předpokladu, že výměna zpráv nezpůsobí újmu spojení letadla za letu.

4.4.1.5.2.2 Selže-li spojení radiového okruhu v důsledku úniku nebo ztížení podmínek pro šíření elektromagnetických vln, zajistí se poslech na normálně používaném kmitočtu letecké pevné služby. Aby bylo možno co nejdříve navázat spojení na tomto kmitočtu, musí se vysílat:

- signál postupů DE,
- značka vysílací stanice, třikrát opakovaná,
- funkce seřízení [\Leftarrow],
- písmena RY, opakovaná bez mezer na třech řádcích dálnopisné stránky,
- funkce seřízení [\Leftarrow],
- signál konce zprávy (NNNN).

Tento postup se podle potřeby opakuje.

4.4.1.5.2.3 Selže-li v určité stanici spojení na některém okruhu nebo dojde-li k poruše zařízení, musí tato stanice vyznat ostatní stanice, se kterými udržuje přímé spojení, jestliže porucha ovlivní směrování zpráv těmito stanicemi. Zahájení normálního provozu musí být rovněž oznámeno těmto stanicím.

4.4.1.5.3 Kde náhradní provoz není přijímán automaticky, nebo kde nebylo dohodnuto předem vybrané náhradní směrování, musí být dočasné náhradní směrování zahájeno výměnou služebních zpráv. Text těchto zpráv musí obsahovat:

- zkratku SVC,
- signál postupů QSP,
- podle potřeby signály postupů RQ, NO nebo CNL k vyžádání, odmítnutí nebo zrušení náhradního směrování,
- identifikaci traťových oblastí, států, území, míst nebo stanic, jichž se náhradní směrování týká,
- signál konce zprávy.

Poznámka: Dále uvedený příklad znázorňuje použití tohoto postupu:

- Žádost o náhradní směrování
SVC → QSP → RQ → C → K → BG → BI ↓ \Leftarrow
- Souhlas s náhradním směrováním
SVC → QSP → C → K → BG → BI ↓ \Leftarrow
- Odmítnutí náhradního směrování
SVC → QSP → NO → C → K → BG → BI ↓ \Leftarrow
- Zrušení náhradního směrování
SVC → QSP → CNL → C → K → BG → BI ↓ \Leftarrow

4.4.1.6 Dlouhodobé uchovávání záznamů provozu AFTN

4.4.1.6.1 AFTN podací stanice musí po dobu nejméně 30 dnů uchovávat úplné kopie všech vyslaných zpráv.

Poznámka: Ačkoliv podací stanice AFTN zodpovídá za zajištění záznamu provozu sítě AFTN, není nezbytné, aby se zde tyto záznamy pořizovaly a uchovávaly. Na základě dohody může stát v rámci své působnosti povolit přenesení těchto funkcí na odesílatele zpráv.

4.4.1.6.2 AFTN stanice určení musí po dobu nejméně 30 dnů uchovávat záznam, obsahující informace potřebné pro identifikaci a údaje o zpracování všech přijatých zpráv.

Poznámka: Opatření k zajištění identifikace zpráv, uvedené v ust. 4.4.1.6.2 může být splněno zaznamenáním záhlaví, adresáta a odesílatele zpráv.

4.4.1.6.3 **Doporučení.** AFTN spojovací střediska by měla po dobu nejméně 30 dnů uchovávat záznam, obsahující informace potřebné pro identifikaci a údaje o zpracování všech přenášených nebo zprostředkovaných zpráv.

Poznámka 1: Opatření k zajištění identifikace zpráv, uvedené v ust. 4.4.1.6.3 může být splněno zaznamenáním záhlaví adresáta a odesílatele zpráv.

Poznámka 2: Požadavky na krátkodobé uchovávání záznamů provozu AFTN ve spojovacích střediscích AFTN jsou uvedeny v ust. 4.4.1.7.

4.4.1.7 Krátkodobé uchovávání záznamů provozu AFTN

4.4.1.7.1 S výjimkou případů podle ust. 4.4.1.7.2 spojovací střediska AFTN musí po dobu nejméně 1 hodiny uchovávat úplné kopie všech přenášených a zprostředkovaných zpráv.

4.4.1.7.2 V případech, kdy je skutečně potvrzení příjmu mezi spojovacími středisky AFTN, nemá předávající středisko další odpovědnost za nové vyslání nebo opakovaně přenášené nebo zprostředkované zprávy, na kterou obdrželo kladné potvrzení příjmu a zpráva může být v krátkodobém záznamu zrušena.

Poznámka: Požadavky na dlouhodobé uchovávání záznamů provozu AFTN ve spojovacích střediscích AFTN jsou uvedeny v ust. 4.4.1.6.

4.4.1.8 Testovací postupy na AFTN okruzích

4.4.1.8.1 **Doporučení.** Testovací zprávy vysílané na kanálech AFTN pro účely testování a obnovení linií přenosu by měly obsahovat:

- signál počátku zprávy,
- signál postupů QJH,
- značku vysílací stanice,
- tři odstavce znaků RY v ITA-2 nebo U(5/5) * (2/10) v IA-5,
- signál konce zprávy.

4.4.2 Složení zpráv - Mezinárodní telegrafní abeceda č.2 (ITA-2)

Všechny zprávy vyjma uvedených v ust. 4.4.1.8 a ust. 4.4.9.3 musí obsahovat části uvedené v ust. 4.4.2.1 až ust. 4.4.6.1 včetně.

Poznámka 1: Obr. 4-1 uvádí příklad složení zprávy při použití ITA-2.

Poznámka 2: V následujících Normách pro složení zpráv, pro vyjádření funkcí, byly použity následující symboly, které byly přiděleny některým signálům v mezinárodní telegrafní abecedě č. 2 (viz Svazek III, Část I, odst. 8.2.1 a tab. 8-1):

Symbol	Význam
<	NÁVRAT VÁLCE (signál č. 27)
≡	POSUN ŘÁDKY (signál č. 28)
↓	PÍSMENA-přeřazení (signál č. 29)
↑	ČÍSLICE-přeřazení (signál č. 30)
→	MEZERA (signál č. 31)

4.4.2.1 Záhlaví

4.4.2.1.1 Záhlaví obsahuje:

- signál zahájení zprávy, znaky ZCZC,
- označení vysílání, které obsahuje:
 - označení okruhu,
 - pořadové číslo zprávy na daném kanálu,
- doplňkovou služební informaci (pokud je to nezbytné), obsahující:
 - jedna MEZERA,
 - ne více než deset znaků,
- signál mezery.

4.4.2.1.1.1 Označení okruhu se skládá ze tří písmen, které přiděluje předávající stanice. Prvé písmeno označuje vysílací konec, druhé písmeno přijímací konec okruhu a třetí písmeno označuje spojovací kanál okruhu. Je-li mezi vysílací a přijímací stanicí pouze jeden kanál, označuje se písmenem A, při více kanálech se tyto dále označují jako A, B, C atd. v abecedním pořadí.

4.4.2.1.1.2 Stanice telekomunikační sítě postupně přidělují všem zprávám na daném kanálu 3-číselná pořadová čísla od 001 do 000 (000 znamená 1000). Každému kanálu je přiřazena zvláštní série čísel. Číslování nových sérií se provádí denně od 00.00 hodin.

4.4.2.1.1.2.1 **Doporučení.** Je-li mezi orgány, odpovědnými za provoz okruhu dohoda, lze používat 4-písmenných pořadových čísel na daném kanálu. Předejde se tak opakování stejných čísel během jednoho dne.

4.4.2.1.1.3 Označení vysílání se vysílá v tomto pořadí:

- MEZERA [→],
- písmeno vysílací stanice,
- písmeno přijímací stanice,
- písmeno označení kanálu,
- ČÍSLICE-přeřazení [↑],

f) pořadové číslo zprávy na daném kanálu (3 číslice).

4.4.2.1.2 Při dálnopisném provozu se musí vyslat podle ust. 4.4.2.1.1.3 bezprostředně po označení vysílání rozdělovací signál, sestávající z 5 × MEZERA [→→→→→] a PÍSMENA-přeřazení [↓]

Poznámka: Příklady uvedené níže znázorňují standardní označení vysílání ((viz ust. 4.4.2.1.1 b) a ust. 4.4.2.1.1.3)):

páska	stránka
→ GLB ↑ 039 →→→→→	GLBO39

(Jde o 39-tou zprávu dne vydanou po kanálu B na okruhu ze stanice G do stanice L).

4.4.2.1.3 Je-li mezi orgány odpovědnými za provoz dálnopisného okruhu dohodnuto, lze vložit nezbytné služební údaje po označení vysílání. Takovýto doplňkový služební údaj představuje MEZERA, po které následuje nanejvýš 10 znaků. Tyto služební údaje nesmí obsahovat funkci seřízení.

4.4.2.1.4 **Doporučení.** Aby se zabránilo nesprávnému výkladu o náhradním směřování, zvláště s ohledem na možnost částečného zkolení záhlaví, nemělo by být v žádné části záhlaví použito dvou za sebou následujících signálů č. 22 (přeřazení písmen nebo číslic).

4.4.3 Adresní část

4.4.3.1 Adresní část musí obsahovat:

- funkci seřízení [<≡],
- přednostní značku,
- značku adresáta (adresátů),
- funkci (funkce) seřízení [<≡].

4.4.3.1.1 Přednostní značku tvoří skupina dvou písmen přidělená odesílatelem podle následujícího:

Kategorie zprávy	Přednostní značka
Tísňové zprávy (viz ust. 4.4.1.1.1)	SS
Pilnostní zprávy (viz ust. 4.4.1.1.2)	DD
Zprávy pro zajištění bezpečnosti letů (viz ust. 4.4.1.1.3)	FF
Meteorologické zprávy (viz ust. 4.4.1.1.4)	GG
Zprávy o pravidelnosti letů (viz ust. 4.4.1.1.5)	GG
Zprávy letecké informační služby (viz ust. 4.4.1.1.6)	GG
Letecké administrativní zprávy (viz ust. 4.4.1.1.7)	KK
Služební zprávy (viz ust. 4.4.1.1.9)	označení podle obsahu

4.4.3.1.2 Značka adresáta, která následuje bezprostředně po znaku MEZERA, pokud jde o prvou značku adresáta na druhém, nebo třetím řádku adresní části obsahuje:

- 4 - písmennou zkratku místa určení,

- b) 3-písmenné dohodnuté označení organizace podle funkčního členění, které je zpráva adresována (letecký úřad, služba, provozovatel),
- c) doplňující písmeno, které označuje útvar, oddělení popřípadě činnost útvaru dané organizace. Písmeno X se používá v případech, pokud není potřeba přesného označení.

Poznámka 1: 4-písmenné zkratky místa určení jsou uvedeny v dokumentu ICAO Doc 7910 (Zkratky určení místa) (Location Indicators).

Poznámka 2: 3-písmenná dohodnutá označení jsou uvedena v dokumentu ICAO Doc 8585 (Dohodnutá označení provozovatelů, leteckých úřadů a služeb) (Designators for Aircraft Operation Agencies, Aeronautical Authorities and Services).

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

ČÁST ZPRÁVY	SLOŽKA ČÁSTI ZPRÁVY	PRVEK SLOŽKY	DÁLNOPISNÝ SIGNÁL	
ZÁHLAVÍ /viz 4.4.2.1/	Signál pro zahájení zprávy	–	ZCZC	
	Označení vysílání	a/ Jednou MEZERA b/ Písmeno vysílací stanice c/ Písmeno přijímací stanice /Např. d/ Písmeno označení kanálu NRA062/ e/ Jednou přeřazení na ČÍSLICE f/ Pořadové číslo zprávy /3 číslice/	→...↑...	
	/Je-li zapotřebí/ Služební údaje spojovací stanice	a/ Jednou MEZERA /Např. b/ Ne více než 10 znaků 270930/		
	Rozdělovací signál	Pětkrát MEZERA Jednou přeřazení na PÍSMENA	→ → → → → ↓	
ADRESNÍ ČÁST /viz 4.4.3/	S T Ř E Ž E N Í	Funkce seřizení	Jednou NÁVRAT VÁLCE, jednou POSUN ŘÁDKU	<≡
		Přednostní značka	Příslušná skupina o dvou písmenech	..
		Označení adresáta/ů	Jednou MEZERA vyslaných v řadě 8 místná skupina písmen pro každého adresáta Příklad: →EGLLRZX→EGLLYKX→EGLLACAM	
ČÁST ODESÍLA - TELE /viz 4.4.4/	Č Á S T Z P R Á V Y	Funkce seřizení	Jednou NÁVRAT VÁLCE, jednou POSUN ŘÁDKY	<≡
		Čas podání	Jednou přeřazení na ČÍSLICE Šestimístná časová skupina označujících datum a čas, kdy zpráva byla podána k vysílání Jednou přeřazení na PÍSMENA	↑.....↓
		Označení odesílatele	Jednou MEZERA Osmimístná skupina označující odesílatele zprávy	→.....
		Zvonkový signál /používá se jen v dálkopisném provozu v případě tisňových zpráv/	Jednou přeřazení na ČÍSLICE Pětkrát signál č.10 (ITA – 2) Jednou přeřazení na PÍSMENA	↑ ZVONKOVÝ ↓ SIGNÁL
		Doplňkové informace v záhlaví	a/ Jednou MEZERA b/ Doplnkové údaje nesmí překročit zbytek řádky. Viz ust. 4.4.4.4.	
TEXT /viz 4.4.5/		Funkce seřizení	Jednou NÁVRAT VÁLCE, jednou POSUN ŘÁDKY	<≡
		Začátek textu	Plné jméno adresáta/ů /je-li třeba/ a po každém jménu jednou NÁVRAT VÁLCE, jednou POSUN ŘÁDKY /je-li třeba /, slovo OD/FROM /je-li třeba/ /viz 4.4.5.2.3/ Jméno odesílatele /je-li třeba/, slovo STOP, po němž následuje jednou NÁVRAT VÁLCE, jednou POSUN ŘÁDKY /je-li třeba/ viz 4.4.5.2.3 nebo odvolání na odesílatele /bylo-li použito/	
		Text zprávy	Text zprávy: na konci každého popsaného řádku, kromě posledního, je dvakrát NÁVRAT VÁLCE, jednou POSUN ŘÁDKY /viz 4.4.5.3/	
		Potvrzení správnosti /je-li třeba/	a/ Jednou NÁVRAT VÁLCE, jednou POSUN ŘÁDKY b/ Zkratka CFM, po níž následuje část textu, který se potvrzuje	
		Oprava /je-li třeba/	a/ Jednou NÁVRAT VÁLCE, jednou POSUN ŘÁDKY b/ Zkratka COR, po níž následuje oprava chyby, která byla udělána v předchozím textu	
ZÁVĚREČ - NÁ ČÁST /viz 4.4.6/		Signál „konec textu“	a/ Jednou přeřazení na PÍSMENA b/ Jednou NÁVRAT VÁLCE, Jednou POSUN ŘÁDKY	↓<≡
		Posun stránka	Sedmkrát POSUN ŘÁDKY	=====
		Signál „konec zprávy“	Čtyřikrát písmeno N /signál č.14/	NNNN
	Oddělovací signál zprávy /používá se jen při výměně zpráv při vysílání stanicí pracující metodou „trhané pásky“/	Dvanáctkrát přeřazení na PÍSMENA	↓↓↓↓↓↓↓↓↓↓↓↓	
	Posun pásky /viz 4.4.7/	Další funkce přeřazení na PÍSMENA v tomto místě zprávy se vysílají v případech, kdy bylo dohodnuto vysílání pro posun pásky na přijímacím okruhu /viz 4.4.7/		

Legenda: ↑ přeřazení na ČÍSLICE (signál č. 30) ≡ POSUN ŘÁDKY (signál č. 28) ↓ přeřazení na PÍSMENA (signál č. 29)
→ MEZERA (signál č. 31) < NÁVRAT VÁLCE (signál č. 27)

Obr. 4-1. Složení zprávy ITA - 2
(Viz ust. 4.4.2 až ust. 4.4.9.1 včetně)

4.4.3.1.2.1 Má-li být zpráva adresována organizaci, které nebylo přiděleno 3-písmenné označení ICAO podle ust. 4.4.3.1.2, uvede se po zkratce místa určení 3-písmenné ICAO označení YYY (nebo 3-písmenné ICAO označení YXY, jde-li o vojenskou složku). Název organizace, které je zpráva adresována, se uvede na prvním místě textu zprávy. Po ICAO 3-písmenném označení YYY nebo YXY musí následovat na osmém místě doplňující písmeno X.

4.4.3.1.2.2 Je-li zpráva adresována letadlu za letu a vyžaduje-li v části svého směřování před vysláním leteckou pohyblivou službou dopravu po letecké pevné telekomunikační síti, následuje po značce místa letecké stanice, která má zprávu zprostředkovat letadlu, 3-písmenné ICAO označení ZZZ. Volací znak letadla se uvede na prvním místě textu zprávy. Po 3-písmenném ICAO označení ZZZ musí následovat na osmém místě doplňující písmeno X.

Poznámka: Následující příklady uvádějí standardní postupy adresování zpráv podle ust. 4.4.3.1.2.1 a ust. 4.4.3.1.2.2:

1) Označení adresáta (možné typy):

LGATZTZX	letištní řídicí věž (ZTZ) v LGAT
LGATYMYF	oddělení (F) meteorologické služebny (YMY) v LGAT
LGATKLMN	oddělení (N) provozovatele KLM v LGAT
LGATYYYYX	kancelář provozovatele, jehož označení bylo uvedeno na začátku zprávy, zprávu doručuje stanice LGAT
LGATZZZX	letecká stanice (LGAT) zprostředkovaně pomocí letecké pohyblivé služby doručuje za letu zprávu letadlu, jehož volací znak byl uveden na začátku zprávy

2) 3-písmenné ICAO označení YYY:

Příklad zprávy, adresované provozovateli "Penguin airlines" v NCRG, zaslané útvarem tohoto provozovatele v PHNL. Příklad dálkopisné stránky neuvádí záhlaví a ukončení zprávy.

(Adresa) GG NCRGYYYYX
(Odesílatel) 311521 PHNLYYYYX
(Text) LET AIR PENGUIN 801 ZRUŠEN

3) 3-písmenné ICAO označení ZZZ:

Příklad zprávy od ACC v NZZC adresované letadlu GABCD přes leteckou stanici NZAA. Příklad dálkopisné stránky neuvádí záhlaví a ukončení zprávy.

(Adresa) FF NZAAZZZX
(Odesílatel) 031451 NZZCZQZX
(Text) GABCD CLR DES 5000FT HK NDB

4.4.3.1.2.3 Úplná adresní část se musí omezit na tři řádky dálkopisné stránky a až na výjimky uvedené v ust. 4.4.14 se musí použít samostatného 8-písmenného označení každého adresáta, bez ohledu, jsou-li ve stejném nebo v různých místech.

4.4.3.1.2.3.1 Při předávání zpráv k vysílání stránkovým způsobem, které obsahují více označení adresátů, nežli se vejde na tři řádky stránky, musí se tyto zprávy před vysláním přepsat na dvě nebo více zpráv. Každá takto rozepsaná zpráva musí vyhovovat ust. 4.4.3.1.2.3. Při takovém rozpisu je třeba umístit označení adresátů pokud možno v takovém pořadí, které si vyžádá minimální počet zprostředkovacích úkonů v následujících spojovacích střediscích.

4.4.3.1.2.3.2 U dálkopisných okruhů po ukončení každé řádky skupin označení adresátů v adresní části zprávy musí bezprostředně následovat funkce seřízení [\leq].

4.4.4 Část odesílatele

Část odesílatele obsahuje:

- čas podání,
- značku odesílatele,
- upozornění na přednostní pořadí (je-li to nutné),
- pole volitelného záhlaví,
- funkce seřízení [\leq].

4.4.4.1 Čas podání obsahuje 6-písmennou skupinu označující datum a čas podání zprávy k vyslání (viz ust. 3.4.2). U dálkopisných okruhů po času podání následuje 1 x PÍSMENA-přeřazení.

4.4.4.2 Označení odesílatele, které následuje bezprostředně po znaku MEZERA obsahuje:

- 4-písmennou zkratku místa podání zprávy,
- 3-písmenné dohodnuté označení organizace/podle funkčního členění, která zprávu odesílá (letecký úřad, služba, provozovatel),
- doplňující písmeno, které označuje útvar, oddělení po případě činnost útvaru dané organizace. Písmeno X se používá v případech, pokud není potřeba přesného označení.

4.4.4.2.1 V případě, že zprávu odesílá organizace, které nebylo přiděleno 3-písmenné ICAO označení podle ust. 4.4.4.2 b), uvede se po zkratce místa podání 3-písmenné ICAO označení YYY, po kterém následuje doplňující písmeno X (nebo 3-písmenné ICAO označení YXY, jde-li o vojenskou složku, po kterém následuje doplňující písmeno X). Název organizace (nebo vojenské složky) se uvede na prvním místě textu zprávy.

4.4.4.2.2 Má-li být zpráva, jejímž odesílatelem je letadlo za letu, dopravována v některé části svého směřování po AFTN, musí označení odesílatele obsahovat značku místa letecké stanice, která je odpovědná za předání zprávy na AFTN, po které bezprostředně následuje 3-písmenné ICAO označení ZZZ, následované doplňujícím písmenem X. Volací znak letadla se uvede na prvním místě textu zprávy.

4.4.4.2.3 Pro zprávy, které jsou předávány AFTN, které byly odeslány jinými sítěmi, se používá platná značka odesílatele AFTN, která byla schválena pro zprostředkování zpráv, nebo pro užití funkcí mezisíťového rozhraní AFTN s vnější sítí.

Poznámka: Následující příklad znázorňuje použití postupu uvedeného v ust. 4.4.4.2.2, jak by se jevil ve zprávě odesílané letadlem KLM153. Zpráva je adresována oblastnímu středisku řízení v CZEG

a dopravuje se přes leteckou stanici CYCB. Záhloví a ukončení zprávy nejsou v tomto příkladu dálkopisné stránky uvedeny.

(Adresa) FF CZEGZRZX
(Odesílatel) 031821 CYCBZZZX
(Text) KLM153 (další text, jak byl přijat z letadla)

4.4.4.3 Upozornění na přednostní pořadí se může použít pouze u tísňových zpráv. Použije-li se, musí se skládat z následujících prvků v uvedeném pořadí:

- ČÍSLICE-přeřazení [↑],
- pětkrát signál č.10 (číslicová řada),
- PÍSMENA-přeřazení [↓].

Poznámka 1: Signál č. 10 v číslicové řadě Mezinárodní telegrafní abecedy č.2 obvykle odpovídá, u dálkopisů používaných na okruzích letecké pevné služby, klávese J v číslicovém přeřazení.

Poznámka 2: Použití upozornění na přednostní pořadí uvede v činnost zvonek (signál pro upozornění) přijímací dálkopisné stanice, vyjma automatických dálkopisných stanic, na kterých lze zavést obdobnou výstrahu na přijetí přednostní značky SS. Zvonkový signál upozorní personál ve zprostředkovacích ústřednách a operátory ve vedlejších stanicích okruhu, aby se mohla těmto zprávám věnovat okamžitá pozornost.

4.4.4.4 V případě dohody mezi zplnomocněnými orgány a za předpokladu, že celkový počet znaků nepřevyší 69, lze do řádku označení odesílatele vložit údaje nad předepsaný rámeček. Pole nad předepsaný rámeček by se mělo označit jedním znakem MEZERY těsně před daty nad předepsaný rámeček.

4.4.4.4.1 **Doporučení.** Pokud je nezbytná ve zprávě mezi odesílatelem a stanicí určení informace o doplnění adresy, tato by se měla zařadit do části údajů nad předepsaný rámeček (ODF). Toto doplnění má následující složení:

- znaky jednička a tečka (1.) - pro označení kódu funkce doplnění adresy,
- tři znaky modifikátoru, za kterými následuje znak rovnosti (=) a 8-písmenné ICAO označení adresáta,
- znak mínus (-) - pro označení konce části doplnění adresy.

4.4.4.4.1.1 **Doporučení.** Když se pro služební zprávy nebo požadavky použije zvláštní adresa, která se odlišuje od značky odesílatele, měl by se používat modifikátor SVC.

4.4.4.5 Řádek části odesílatele se ukončí funkcí seřízení [≡].

4.4.5 Textová část

4.4.5.1 Text zprávy se musí sestavovat v souladu s ust. 4.1.2.

4.4.5.2 Použije-li se odkazu na odesílatele, umístí se na začátku textu, s výjimkou ust. 4.4.5.2.1 a ust. 4.4.5.2.2.

4.4.5.2.1 Obsahuje-li označení adresáta ve své druhé části 3-písmenné ICAO označení YXY, YYY nebo ZZZ (ust. 4.4.3.1.2.1 a ust. 4.4.3.1.2.2) a je proto nutné blíže označit adresáta v textu, předchází toto označení odkaz na odesílatele (byl-li použit) a stává se první částí textu.

4.4.5.2.2 Obsahuje-li označení odesílatele ve své druhé části 3-písmenného ICAO označení YXY, YYY nebo ZZZ (viz ust. 4.4.4.2.1 a ust. 4.4.4.2.2) a je proto nutné uvést název organizace (nebo vojenské složky) nebo letadlo, jako odesílatele zprávy, uvede se tento název jako první část textu této zprávy.

4.4.5.2.3 Uplatní-li se ust. 4.4.5.2.1 a ust. 4.4.5.2.2 ve zprávách, ve kterých 3-písmenné ICAO označení YXY, YYY nebo ZZZ se použilo k uvedení dvou nebo více různých organizací (nebo vojenských složek), pořadí dalších označení v textu musí odpovídat stejnému pořadí použitému v adresní části odesílatele zprávy. V takových případech po každém označení adresáta musí bezprostředně následovat funkce seřízení. Před jménem organizace odesílatele (vztahující se k YXY, YYY nebo ZZZ) musí se uvést slovo "OD" (FROM). Na konci těchto označení musí se uvést slovo "STOP", po němž následuje funkce seřízení a další text.

4.4.5.3 Při dálkopisném provozu se vyše po každé napsané řádce textu funkce seřízení [≡] s výjimkou poslední řádky, pro kterou platí ust. 4.4.5.6.

4.4.5.4 Je-li zapotřebí k potvrzení správnosti vyslání zprávy určitou část textu opakovat, oddělí se toto opakování od poslední části textu v dálkopisném provozu funkcí seřízení [≡] a použije se zkratky CFM (z angl. confirmation - potvrzení), za kterou následuje opakovaná (potvrzovaná) část zprávy.

4.4.5.5 Při zjištění chyby v textu zprávy musí být provedena oprava v dálkopisném provozu tak, že se chyba oddělí od poslední části textu nebo potvrzení správnosti, pokud existuje, funkcí seřízení [≡], načež následuje zkratka COR (z angl. correction - oprava) a oprava textu.

4.4.5.5.1 Stanice musí provést všechny označené opravy na dálkopisné stránce dříve, než ji doručí.

4.4.5.6 Na konci textu se musí vyslat následující signál konce textu:

1 × PÍSMENA-přepnutí [↓], funkci seřízení [≡].

4.4.5.7 Délka textu předávaného podací stanicí AFTN nesmí přesahovat 1 800 znaků.

Poznámka 1: Je-li třeba odeslat po síti AFTN sdělení delší než 1 800 znaků, musí být toto sdělení podle ust. 4.4.5.7 odesláno stanicí AFTN ve formě několika zpráv, přičemž text každé z nich nebude delší než 1 800 znaků. Podkladový materiál pro vytváření několika zpráv je uveden v Dodatku B Předpisu L 10/II.

Poznámka 2: Do počtu znaků se ve zprávě započítávají tištěné i netištěné znaky od funkce seřízení na začátku textu (tato funkce se

nezapočítává) do signálu konce textu (tato funkce se rovněž nezapočítává).

4.4.6 Ukončení zprávy

4.4.6.1 Ukončení zprávy obsahuje:

a) 7 × POSUN ŘÁDKY [≡≡≡≡≡≡≡]

Poznámka: Tento postup spolu s jedním POSUNEM ŘÁDKY předcházejícího funkci seřízení zajišťuje dostatečné rozdělení zpráv, psaných na dálnopisných stránkách.

b) Signál konce zprávy tvoří skupina 4 písmen N (PÍSMENA-přeřazení signálu č. 14) vyslaných bez mezery (NNNN).

Poznámka: Tato část vyslaná souvisle s celou zprávou až do konečného předání se požaduje proto, aby propojení pro zprostředkované vysílání na stanicích s poloautomatickým nebo automatickým zařízením, mohla být uvolněna pro dopravu dalších zpráv.

Mimo uvedeného v případě předání zpráv do zprostředkovacích stanic s provozem "trhané pásky" se použije:

c) signál pro oddělení zpráv, který se skládá z PÍSMENA-přeřazení [↓], vyslaných dvanáctkrát za sebou bez mezery.

Poznámka 1: Mezi signálem konce jedné zprávy a signálem zahájení zprávy příští se nesmí vysílat nic jiného než PÍSMENA-přeřazení.

Poznámka 2: Dále uvedený příklad znázorňuje použití postupů uváděných v ust. 4.4.2 až 4.4.6.1 včetně, pro zprávy ve tvaru dálnopisných stránek:

(Záhlaví)	* ZCZC LPA183
(Adresa)	GG LGGGZRZX LGATKLMW
(Odesílatel)	201838 ELLKLMW
(Text)	Podle potřeby
(Ukončení)	(Posun stránky) NNNN **

* *Poznámka 2A:* Byla-li zpráva jednou ze zpráv vyslaných v řadě a operátor přijímacího dálnopisu neposunul ručně papír mezi jednotlivými zprávami, pak se "NNNN" předcházející zprávy objeví na tomto místě.

** *Poznámka 2B:* Za podmínek uvedených v Poznámce 2A by se záhlaví příští zprávy zachycené na dálnopisné stránce objevilo na tomto místě.

Poznámka 2C: V běžné praxi se oddělují zprávy na pásece přetrhnutím v místě signálu posunu stránky. Na dálnopisné stránce se pak zdánlivě projeví signál konce zprávy jako součást příští zprávy. Toto zdánlivé nedorozumění u spojařů nebo adresátů, protože signál konce zprávy nemá na stránkovém typu zprávy žádný význam.

4.4.6.2 Délka textu zprávy předávané podací stanicí AFTN nesmí přesahovat 2 100 znaků.

Poznámka: Počet znaků zahrnuje všechny tištěné a netištěné znaky ve zprávě včetně signálu počátku zprávy (ZCZC) do signálu ukončení zprávy (NNNN).

4.4.7 Doprava pomocí pásky

4.4.7.1 Doporučení. Jsou-li u zařízení, používajících postup "trhané pásky" a u "poloautomatických zařízení" pracujících postupem nepřerušované pásky, požadovány kromě signálů uvedených v ust. 4.4.6.1 další signály, které zajišťují dostatečný posun pásky tak, aby byla v dostatečné vzdálenosti od reperforátoru přijímacích stanic, nenásleduje-li po závěrečné části jedné zprávy ihned signál pro zahájení zprávy druhé, měla by se učinit v přijímací stanici vhodná opatření, aby požadované signály nemusela vysílat vysílající stanice.

Poznámka: Ve stanicích, které používají postup "trhané pásky", je obvykle třeba zařízení, které umožňuje posun pásky od přijímacího reperforátoru na takovou vzdálenost, aby přijímací operátor mohl přetrhnout pásku ve správném místě při signálu pro oddělení zpráv v případech, kdy operátor chce přetrhnout pásku, avšak není zde další zpráva, která by způsobila potřebný posun pásky. Ve stanicích s poloautomatickým provozem, pracujících metodou nepřetržitě pásky, je požadován v podobných případech obdobný postup, kterým se zajistí takový posun pásky, aby signál konce zprávy došel až do vysílače.

4.4.7.1.1 Nelze-li učinit opatření uvedené v ust. 4.4.7.1, musí být učiněna dohoda s vysílací stanicí, aby tato vysílala na konci jednotlivě vyslané zprávy nebo po ukončení vysílání řady zpráv, kromě prvků předepsaných v ust. 4.4.6, smluvený počet PÍSMENA-přepnutí [↓].

4.4.8 Zkrácená adresa

Při uplatnění ust. 4.4.3 nebo ust. 4.4.15.2.1 vysílací středisko AFTN vynechá v dané adresní části všechna označení adresáta, která nejsou potřebná pro:

- další přenos zprávy střediskem spojení AFTN, kterému byla tato zpráva vyslána
- doručení zprávy místnímu adresátu (adresátům) přijímací stanicí AFTN
- další přenos nebo místní doručení zprávy všemi stanicemi okruhu s několika body.

4.4.9 Dálnopisné postupy. Všeobecná ustanovení.

4.4.9.1 Ukončení dálnopisné řádky

4.4.9.1.1 Jedna řádka dálnopisné stránky nesmí obsahovat více než 69 znaků včetně mezer.

4.4.9.1.2 Mezi jednotlivými řádky textu zprávy se musí vyslat 1 × NÁVRAT VÁLCE [<] a 1 × POSUN ŘÁDKY [=].

4.4.9.2 *Doba vysílání.* Vysílání řady zpráv po simplexním okruhu nesmí při jednom vysílání trvat déle než 5 minut. Každá správně přijatá zpráva musí být přijímací stanicí doručena nebo zprostředkována ihned, aniž by se vyčkalo ukončení poslední zprávy.

4.4.9.3 *Vysílání k prověření kanálu.* Vyjma případů uvedených v ust. 4.4.9.3.3 a ust. 4.4.9.3.5 se

musí provádět na dálnopisných okruzích dále uvedená periodická vysílání, obsahující:

- 1) záhlaví (viz ust. 4.4.2.1.1),
- 2) funkce seřízení [\Leftarrow],
- 3) signál postupů CH,
- 4) funkce seřízení [\Leftarrow],
- 5) signál konce zprávy (NNNN),
- 6) signál oddělení zpráv [$\Downarrow\Downarrow\Downarrow\Downarrow\Downarrow\Downarrow\Downarrow\Downarrow\Downarrow\Downarrow\Downarrow\Downarrow$] (v případě potřeby).

Poznámka: Použití tohoto postupu poskytuje kontrolu nepřetržitě činnosti daného kanálu.

4.4.9.3.1 Doporučení. *Není-li okruh obsazen, mělo by se provádět vysílání uvedené v ust. 4.4.9.3 v H + 00, H + 20, H + 40.*

4.4.9.3.2 Jestliže periodické vysílání pro pověření kanálu není přijato v časové toleranci pro tento kanál, musí stanice vyslat služební zprávu stanici, od níž očekávala vysílání. Text této zprávy musí obsahovat:

- 1) zkratku SVC,
- 2) signál postupů MLS,
- 3) signál postupů CH,
- 4) (nezávisle) čas, ve kterém bylo očekáváno vysílání,
- 5) signál postupů LR,
- 6) označení vysílání poslední přijaté zprávy,
- 7) signál konce textu.

Poznámka: Použití tohoto postupu je patrné z dále uvedeného příkladu:

SVC → MIS → CH → [\Uparrow 1220 \Downarrow] LR → ABC \Uparrow
123 \Leftarrow

4.4.9.3.3 Je-li dálnopisný kanál vybaven systémem protokolu na úrovni linkového protokolu (controlled circuit protocol) a mezi odpovědnými správami je sjednána příslušná dohoda, vysílání podle ust. 4.4.9.3 se neprovádí.

4.4.9.3.4 *Vysílání k prověření kanálu a rádiové označení stanic.* Ke splnění požadavku ITU, který se týká periodického vysílání radiových označení stanic, stanice AFTN používající radiodálnopisných kanálů smí vysílání radiového označení stanice sloučit s vysíláním k prověření kanálu (viz ust. 4.4.9.3). V takovém případě se provede vysílání následovně:

- 1) záhlaví (viz 4.4.2.1.1),
- 2) funkce seřízení [\Leftarrow],
- 3) signál postupů CH,
- 4) funkce seřízení [\Leftarrow],
- 5) signál postupů DE, 1 × MEZERA [\rightarrow] a ITU přidělený rádiový volací znak,
- 6) funkce seřízení [\Leftarrow],
- 7) signál konce zprávy (NNNN),
- 8) signál oddělení zpráv [$\Downarrow\Downarrow\Downarrow\Downarrow\Downarrow\Downarrow\Downarrow\Downarrow\Downarrow\Downarrow\Downarrow\Downarrow$] (v případě potřeby).

Poznámka: Použití tohoto způsobu umožňuje v automatických střediscích provádět toto zvláštní vysílání bez zásahu obsluhujícího personálu.

4.4.9.3.4.1 Doporučení. *Při použití vícekanalových radiodálnopisných okruhů (např. MET a AFTN), by se měla vyslat rádiová volací znak stanice pouze na jednom kanálu okruhu. K tomu účelu*

by se měl použít nejvhodnější kanál s označením vysílání, vyslaným způsobem používaným na tomto kanálu. Zvolí-li se kanál AFTN, mělo by se spojit označení vysílání s vysíláním k prověření kanálu.

4.4.9.3.5 Je-li dálnopisný okruh vybaven automatickým zařízením pro opravu chyb (ARQ) a byla-li sjednána dohoda mezi odpovědnými správami, nemusí se vysílání podle ust. 4.4.9.3 provádět, avšak stanice pracující na radiodálnopisných kanálech AFTN, pro které je rádiové označení stanice vyžadováno, se přizpůsobí ust. 4.4.9.3.4.

Poznámka: Předcházející ust. nelze vykládat jako požadavek ICAO na zavedení automatického zařízení pro opravu chyb (ARQ) na mezinárodních leteckých pevných okruzích.

4.4.10 Postupy pro normální dálnopisný provoz

4.4.10.1 Zprávy se musí vysílat podle předem stanovené odpovědnosti za další zprostředkování, dohodnuté mezi odpovědnými správami pro přímo napojené stanice (viz taktéž ust. 4.4.1.3 a ust. 4.4.1.5.2.3).

4.4.10.1.1 Na základě dohod o odpovědnosti za dopravu zpráv, uzavřených podle ust. 4.4.10.1 musí každá stanice AFTN používat a v souladu s podmínkami uvedenými v ust. 4.4.10.1.1.1 se řídit Směrovací knihou, jejíž součástí je Směrovací seznam.

4.4.10.1.1.1 Obsahuje-li přijatá zpráva jen stejné označení míst v řádce záhlaví, musí přijímací stanice převzít odpovědnost za další zprostředkování. Toto zprostředkování se pokud možno zajistí na obvyklém vysílacím okruhu pro místo určení zprávy. Není-li možno použít obvyklého okruhu, použije se náhradního vysílacího okruhu. Není-li žádné z uvedených zařízení v provozu, nesmí být zpráva znovu vysílána na okruhu, po kterém došla, aniž by se předem vysílala služební zpráva (viz ust. 4.4.1.1.9), o tomto stavu stanici, která zprávu předtím vysílala.

4.4.10.1.1.2 Doporučení. *V případě, že odesílatel zpráv AFTN nemůže použít služební zprávy, měl by dohodnout se střediskem AFTN způsob jejich doručení.*

Poznámka: Ust. 4.4.4.4.2 a ust. 4.4.4.4.2.1 ukazují použití údajů služební adresy nad předepsaný rámeček.

4.4.10.1.2 *Forma zprávy - dálnopisný provoz.* Při vysílání všech zpráv musí být dodržena následující forma (viz obr.4-2):

ZAPOJOVACÍ IMPULS (je-li třeba)	ZÁHLAVÍ	ADRESNÍ ČÁST	ČÁST ODESÍLATELE	TEXT	KONEC ZPRÁVY
---------------------------------------	---------	-----------------	---------------------	------	-----------------

Obr. 4-2. Forma vysílání. Dálnopisný provoz.
(viz ust. 4.4.10.1.2)

4.4.10.1.2.1 Zapojovací impuls. Je-li zařízení přijímací stanice vybaveno časovým spínačem, který zastavuje motor dálnopisu při volném kanálu, musí se, byl-li kanál v klidu po dobu 30 sekund nebo více, vyslat IMPULS MEZERA, trvající 20 - 30 tisíc sekund a je třeba vyčkat nejméně 1,5 sekundy než se vyše záhlaví.

Poznámka 1: Odpovídá to vyslání $1 \times \text{PÍSMENA-přeřazení} [\downarrow]$, po kterém následuje přestávka (tj. nepřetržitý značkový signál) po dobu nejméně 1,37 sekundy.

Poznámka 2: Použití tohoto postupu umožňuje synchronizaci zařízení před vysláním záhlaví.

4.4.10.1.3 **Složení zprávy.** Všechny zprávy se musí sestavovat v souladu s ust. 4.4.2 (ITA- 2) nebo s ust. 4.4.15 (IA-5).

4.4.10.1.3.1 **Doporučení.** V okruzích s datovými linkami postupů řízení, uvedených v bodech 8.6.3 a 8.6.4 Svazku III, Přílohy 10 by se měl řádek záhlaví, s výjimkou znaku SOH, vynechávat.

4.4.10.1.4 **Postupy při zprostředkování zprávy**

4.4.10.1.4.1 Ve zprávě, která má být znovu vyslána, musí stanice, která přijala zprávu k zprostředkování, zrušit původní záhlaví. Vysílání začíná potom novým záhlavím s označením vysílání pro použitý vysílací kanál.

4.4.10.1.4.1.1 Při uplatnění ust. 4.4.10.1.4.1 se musí zahájit vysílání stálé části zprávy v některém místě vysláním pěti MEZER a jednoho PÍSMENA-přeřazení $[\rightarrow\rightarrow\rightarrow\rightarrow\rightarrow\downarrow]$, které předchází bezprostředně funkci seřízení $[\Leftarrow]$.

4.4.10.1.4.1.2 Ve vedlejších účastnických stanicích okruhu, pracujících metodou "trhané pásky" a kde není zařízení pro automatické číslování, je třeba k zabránění zkomolení signálu pro zahájení zprávy při novém vysílání děrovat menší počet dodatečných znaků před tímto signálem: tyto znaky se skládají ze signálů PÍSMENA-přeřazení $[\downarrow]$. Další vysílání po vysílacím kanálu musí pak pokračovat v místě co nejbližší k signálu pro zahájení zprávy.

4.4.10.1.4.1.3 Ve stanicích, kde záhlaví zprávy při vysílání na výstupním kanálu se připravuje automatickým zařízením, ale kde příprava ostatních částí zprávy se provádí děrováním pásky, je třeba k zabránění zkomolení funkce seřízení $[\Leftarrow]$, kterým se zahajuje adresní část (nebo zkrácená adresa), před tímto signálem děrovat menší počet dodatečných znaků: tyto znaky se skládají podle potřeby ze signálů PÍSMENA-přeřazení $[\downarrow]$ nebo MEZERA $[\rightarrow]$. Další vysílání po výstupním kanálu musí pokračovat v místě co nejbližší k první funkci seřízení $[\Leftarrow]$ ve zprávě.

4.4.10.1.4.2 Ve stanici pracující metodou "trhané pásky" se zprávy přijaté na páskách přetrhnou v místě oddělovacího signálu zpráv (viz 4.4.6.1 a ust. 4.4.7.1) tak, aby předchozí signál "konec zprávy" zůstal neporušený.

4.4.10.1.4.2.1 Při provádění ust. 4.4.10.1.4.2 se zkrácený oddělovací signál mezi zprávami (tj. méně než 12 signálů PÍSMENA-přeřazení $[\downarrow]$, který zůstává na pásce), musí před novým vysláním stanici s automatickým zprostředkovacím zařízením zrušit. Je-li zpráva vysílána jiné stanici, pracující metodou trhané pásky, je třeba:

1) doplnit zkrácený oddělovací signál mezi zprávami na úplný $[\downarrow\downarrow\downarrow\downarrow\downarrow\downarrow\downarrow\downarrow\downarrow\downarrow\downarrow\downarrow\downarrow]$ vysláním potřebného počtu signálů PÍSMENA-přeřazení $[\downarrow]$, nebo

2) zkrácený oddělovací signál mezi zprávami, který zůstal na pásce, se musí odstranit a nový úplný oddělovací signál mezi zprávami se doplní ve zprávě v průběhu nového vysílání, podle ust. 4.4.6.1 c).

4.4.10.1.5 U zařízení pracujících metodou "trhané pásky" nebo poloautomaticky se musí podle možností před dalším zprostředkováním získat správně děrovaná páska. Je-li páska nečitelná nebo zkomolená, nesmí stanice zprostředkovat zprávu, pokud není zřejmé, že tím nezpůsobí nesprávnou funkci zařízení v dalších stanicích.

4.4.10.1.6 **Potvrzení příjmu zprávy.** Při dálkopisném provozu nesmí přijímací stanice potvrzovat příjem přijatých zpráv, s výjimkou případů uvedených v ust. 4.4.10.1.6.1. Místo toho se musí dodržovat ust. 4.4.1.4.1.

4.4.10.1.6.1 Příjem tísňových zpráv, tísňového provozu a pilnostních zpráv (přednostní značka SS - viz ust. 4.4.1.1.1) musí stanice určení AFTN potvrzovat jednotlivě, vysláním služební zprávy (viz ust. 4.4.1.1.9) podací stanici AFTN. Toto potvrzení musí mít tvar úplné zprávy, adresované podací stanici AFTN, s přednostní značkou SS a s příslušným zvonkovým signálem přednostního pořadí (viz ust. 4.4.4.3), jejíž text obsahuje:

- 1) signál postupů R,
- 2) část odesílatele (viz ust. 4.4.4) zprávy, která se potvrzuje bez signálu přednostního pořadí nebo bez nepovinné informace v záhlaví,
- 3) signál konce textu $[\downarrow\Leftarrow]$.

Poznámka: Příklad ust. 4.4.10.1.6.1:

Záhlaví (viz ust. 4.4.2.1.1)

$\Leftarrow SS \rightarrow \text{LECBZRZX} \Leftarrow$

$\uparrow 121322 \downarrow \rightarrow \text{EGLLYFYX} \Leftarrow$ (zvonkový signál přednostního pořadí)

$R \rightarrow \uparrow 121319 \downarrow \rightarrow \text{LECBZRZX} \downarrow \Leftarrow$

Ukončení (viz ust. 4.4.6)

4.4.10.1.7 V případech, kdy některý z adresátů zprávy s vícenásobnou adresou požaduje na podací stanici opakování zprávy, musí podací stanice adresovat druhopis zprávy pouze tomuto adresátovi. Učiní tak vložením příslušné zkrácené adresy do opakované zprávy. Za těchto podmínek nemusí být použita postupová zkratka DUPE.

4.4.11 Postup při zjištění zkomolených nebo nesprávně složených zpráv v dálkopisných zprostředkovacích stanicích

4.4.11.1 Zjistí-li zprostředkovací stanice před zahájením zprostředkování, že složení zprávy bylo zkomoleno nebo je zpráva špatně složena v některém místě před signálem konce zprávy a domnívá-li se, že k jejímu zkomolení došlo před přijetím předchozí stanici, vyšle zkušební zprávu (viz ust. 4.4.1.1.9) odesílateli, identifikovanému podle označení odesílatele z původní zkomolené nebo nesprávně složené zprávy, se žádostí o opakování nesprávně přijaté zprávy.

Poznámka 1: Dále uvedený příklad znázorňuje typický text služební zprávy, ve které bylo použito

výše uvedeného postupu. Zkomolená zpráva má odesílatele "141335 CYULACAX":

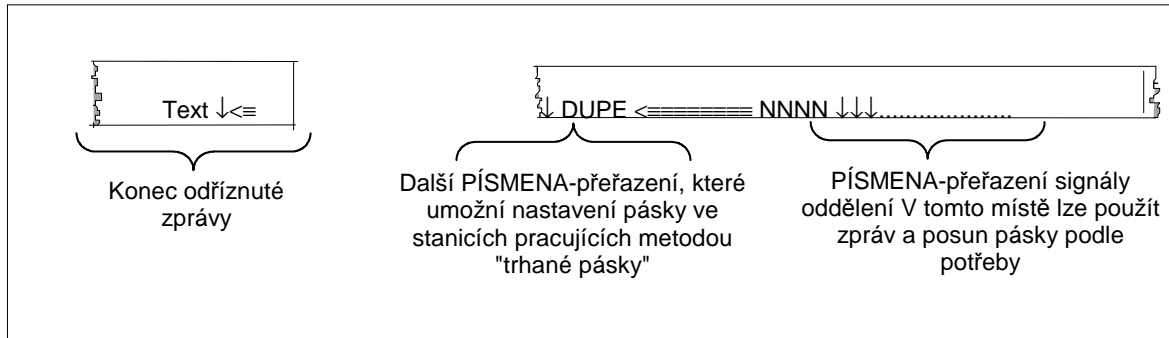
SVC → QTA → RPT → ↑ 141335 ↓ → CYULACAX ↓ ≡
 Poznámka 2: Zjištění takového zkomolení zprávy je možné jen ve stanicích pracujících metodou "trhané pásky".

4.4.11.2 Použije-li se ust. 4.4.11.1 odesílatel, identifikovaný v části odesílatele této zkomolené zprávy, musí znovu převzít odpovědnost za další dopravu zkomolené zprávy a dodržet ust. 4.4.11.3.

4.4.11.3 Při uplatnění ust. 4.4.11.2 dříve, než se výše nezkomolené znění zprávy podruhé stejnému adresátu nebo adresátům, se musí:

- 1) upravit nové záhlaví,
- 2) zrušit ukončení zprávy (viz ust. 4.4.6.1),
- 3) místo toho *doplnit* signál postupů DUPE, před kterým se výše nejméně 1 × PÍSMENA-přeřazení [↓], potom 1 × NÁVRAT VÁLCE, 8 × POSUN ŘÁDKY, signál konce zprávy a je-li potěné (viz ust. 4.4.6 a ust. 4.4.7) PÍSMENA-přeřazení [↓] a signál oddělení zpráv resp. signál posunu pásky.

Poznámka: Příklad uvedený na obr. 4-3 znázorňuje použití tohoto postupu.



Obr. 4-3. Příklad použití postupu, uvedeného v ust. 4.4.11.3

4.4.11.4 Zjistí-li zprostředkovací stanice před zahájením zprostředkování, že jedna nebo více zpráv bylo zkomolené v některém místě před signálem konce zprávy a má důvody věřit, že ke zkomolení došlo v průběhu nebo po vyslání zprávy (zprávy) z předchozí stanice, musí vyslat služební zprávu (viz ust. 4.4.1.1.9) předchozí stanici s odmítnutím zkomoleného vysílání a se žádostí o opakování nesprávně přijaté zprávy (zpráv).

Poznámka 1: Následující příklady představují uplatnění výše uvedeného ustanovení. V příkladu 2) znak "pomlčka" (-) znamená v otevřené řeči "od ... do" ("až").

1) ve vztahu k jedné zkomolené zprávě:

SVC → QTA → RPT → ABC ↑ 123 ↓ ≡

2) ve vztahu k více zkomoleným zprávám:

SVC → OTA → RPT → ABC ↑ 123 - 126 ↓ ≡

Poznámka 2: Uvedená okolnost zjištění zkomolení je možná pouze ve zprostředkovacích stanicích, pracujících metodou "trhané pásky".

4.4.11.5 Uplatní-li se ust. 4.4.11.4, stanice, která přijala služební zprávu, musí znovu převzít odpovědnost za další dopravu uvedené zprávy. Musí pak vyslat nezkomolené znění uvedené zprávy s novým označením vysílání (podle správného pořadí - viz 4.4.2.1.1b)). Nemá-li uvedená stanice nezkomolené znění zprávy, musí učinit opatření předepsané v ust. 4.4.11.1.

4.4.11.6 Zjistí-li zprostředkovací stanice před zahájením, že zpráva má čitelný, avšak zkomolený signál konce zprávy, musí tam, kde je to nutné, opravit zkomolení před zprostředkováním.

Poznámka: Zjištění takového zkomolení zprávy je možné jen ve stanicích, pracujících metodou "trhané pásky" a předepsaná opatření jsou nezbytná,

když se zprávy vysílají stanicí s poloautomatickým nebo automatickým provozem.

4.4.11.7 Zjistí-li zprostředkovací stanice při zprostředkování zprávy, že zpráva je zkomolená na některém místě před signálem konce zprávy, a může učinit příslušná opatření dříve, než výše správný signál konce zprávy, musí:

- 1) zrušit vysílání na daném kanálu vysláním vsuvky ↓ ≡ QTA → QTA ↓ ≡, po které následuje úplné ukončení (viz ust. 4.4.6),
- 2) převzít odpovědnost za další dopravu zprávy,
- 3) dodržet podle daných okolností ust. 4.4.11.1 nebo ust. 4.4.11.4.

Poznámka: Zjištění takového zkomolení zprávy je možné jen ve stanicích, pracujících metodou "trhané pásky" nebo v poloautomatických stanicích, pracujících metodou "nepřerušované pásky".

4.4.11.8 Zjistí-li stanice po úplném vyslání zprávy, že textová část nebo část odesílatele zprávy jsou zkomolené nebo neúplné (a má k dispozici nezkomolenou kopii zprávy), výše všem dotýčným adresátům následující text:

SVC CORRECTION (odesílatel nesprávné zprávy)

STOP (následuje správný text)

Poznámka: Zjištění takového zkomolení nebo neúplnosti je možné jen ve stanicích pracujících metodou "trhané pásky", nebo ve stanicích poloautomatických, pracujících metodou "nepřerušované pásky".

4.4.11.9 Zjistí-li zprostředkovací stanice po vyslání textu, že zpráva má zřejmě zkomolený signál konce zprávy, musí vyslat na daném kanálu vsuvku se správným signálem konce zprávy.

Poznámka: Zjištění takového zkomolení zprávy je možné jen ve stanicích pracujících metodou "trhané pásky" nebo ve stanicích poloautomatických, pracujících metodou "nepřerušované pásky".

4.4.11.10 Zjistí-li zprostředkovací stanice po vysílání textu zprávy, že zpráva nemá úplný signál konce zprávy, avšak nemá prakticky možnost zjistit, zda nesprávnost vznikla jen u koncového signálu zprávy nebo zda mohla také způsobit vypadnutí části textu, má vyslat následující:

- 1) ↓ ≡ CHECK ≡ TEXT ≡
- NEW → ENDING → ADDED → ,
- 2) označení vlastní vysílací stanice,
- 3) ↓ ≡ ,
- 4) správné ukončení, uvedené v ust. 4.4.6.1.

Poznámka 1: Na kopii pásky se tato vsuvka projeví následovně:

↓ ≡ CHECK ≡ TEXT ≡
 NEW → ENDING → ADDED → LOWWYFYX ↓ ↓ ≡
 ===== NNNN ↓ ↓ ↓ ...

Poznámka 2: Na kopii dálnopisné stránky se vsuvka projeví následovně:

CHECK
 TEXT
 NEW ENDING ADDED LOWWYFYX
 NNNN

Poznámka 3: Stupňovitý zápis na kopii dálnopisné stránky je předepsán proto, aby okamžitě upozornil adresáta na toto vysílání.

Poznámka 4: ČÍSLICE-přeřazení [↑] se používá k zajištění správné funkce při použití zařízení pro kontrolu prvního řádku, a to tehdy, když ČÍSLICE-přeřazení v části odesílatele zajišťuje vypojení tohoto kontrolního zařízení a když chybějící část zprávy obsahuje ČÍSLICE-přeřazení.

Poznámka 5: Zjištění takového stavu zkomolení zprávy se může týkat jen automatických nebo poloautomatických stanic, které nepracují metodou "nepřetržitě pásky".

4.4.11.11 **Doporučení.** Zprostředkující stanice by měly při použití postupů uvedených v ust. 4.4.11.9 nebo ust. 4.4.11.10 podle možností zajistit, aby vysílání v těchto ustanoveních předepsané bylo uskutečněno dříve než se vyšle úplný signál pro zahájení zprávy, patřící další zprávě.

4.4.11.12 Zjistí-li zprostředkovací stanice, že zpráva byla přijata se zcela zkomolenou adresní řádkou, musí vyslat služební zprávu předchozí stanici s odmítnutím přijetí zkomolené zprávy.

4.4.11.12.1 Text této služební zprávy musí obsahovat:

- 1) zkratku SVC,
- 2) signál postupů QTA,
- 3) signál postupů ADS,
- 4) označení vysílání odmítnuté zprávy,
- 5) označení CORRUPT (zkomolení),
- 6) signál konce textu.

Poznámka: Použití tohoto postupu je v dále uvedeném příkladu:

SVC → QTA → ADS → ABC ↑ 123 ↓ →
 CORRUPT ↓ ≡

4.4.11.12.2 Stanice, která takovouto služební zprávu přijala, musí opět převzít odpovědnost za zmíněnou zprávu a musí ji opět vyslat se správnou adresní řádkou a novým označením vysílání.

4.4.11.13 Zjistí-li zprostředkovací stanice, že zpráva byla přijata s neplatným označením (tj. o jiné délce než 8 písmen) nebo neznámým označením adresáta, musí zprostředkovat zprávu na ty platné adresy, za které převzala odpovědnost při použití postupu se zkrácenou adresou (viz ust. 4.4.8).

4.4.11.13.1 Kromě toho, s výjimkou uvedenou v ust. 4.4.11.13.3, musí stanice podat služební zprávu předchozí stanici, kterou požádá o opravu chyby. Text této zprávy musí obsahovat:

- 1) zkratku SVC,
- 2) signál postupů ADS,
- 3) označení vysílání zprávy s chybou,
- 4) funkci seřízení,
- 5) první adresní řádek zprávy tak, jak byl přijat,
- 6) funkci seřízení,
- 7) jedno ze dvou:
 - a) pro neplatné označení adresáta : označení CHECK,
 - b) pro neznámé označení adresáta : označení UNKNOWN,
- 8) neplatné/á/ nebo neznámé/á/ označení adresáta/ů/,
- 9) signál konce textu.

Poznámka: Použití postupů uvedených v ust. 4.4.11.13.1 je patrné z dále uvedených příkladů:

a) pro neplatné označení adresáta:

SVC → ADS → ABC ↑ 123 ↓ ≡
 GG → ELLACAX → EGPKYTYX → CYAAYFYX →
 CYQXAFX ≡
 CHECK → CYQXAFX ↓ ≡

b) pro neznámé označení adresáta:

SVC → ADS → ABC ↑ 123 ↓ ≡
 GG → ELLACAX → EGEHYTYX → CYAAYFYX →
 CYQXACAX ≡
 UNKNOWN → EGEHYTYX ↓ ≡

4.4.11.13.2 Stanice, která přijala služební zprávu dle ust. 4.4.11.13.1 musí, má-li k dispozici správné označení adresáta, pro tohoto adresáta zprávu opakovat, při čemž použije zkrácené adresy (viz ust. 4.4.8) nebo nezná-li správné označení adresáta, koná v souladu s ust. 4.4.11.13.1.

4.4.11.13.3 Kde je v případě neznámého adresáta použito ust. 4.4.11.13, přičemž část odesílatele je bez chyby, stanice musí vyslat služební zprávu odesílateli. Text této zprávy musí obsahovat:

- 1) zkratku SVC,
- 2) signál postupů ADS,
- 3) odesílatele chybné zprávy,
- 4) funkce seřízení,
- 5) první adresní řádek tak, jak byl přijat,
- 6) funkce seřízení,
- 7) slovo UNKNOWN,
- 8) neznámé(á) označení adresáta,
- 9) signál konce textu.

Poznámka: Použití tohoto postupu je patrné z dále uvedeného příkladu:

SVC → ADS → ↑ 141335 ↓ → CYULACAX <≡
 GG → ELLACAX → EGEHYTX → CYAAYFYX →
 CYQXACAX <≡
 UNKNOWN → EGEHYTX ↓ <≡

4.4.11.13.4 Stanice, která obdržela takovouto služební zprávu musí zjistit správné označení adresáta a musí pro tohoto adresáta opakovat zprávu, přičemž použije zkrácené adresy (viz ust. 4.4.8).

4.4.11.14 Zjistí-li první zprostředkovací stanice, že přijatá zpráva byla zkomolená nebo byla bez jakékoli části odesílatele, musí:

- zastavit zpracování zprávy,
- vyslat služební zprávu stanici od níž přijala zprávu.

4.4.11.14.1 Text této služební zprávy musí obsahovat:

- zkratku SVC,
- signál postupů QTA,
- signál postupů OGN,
- označení vysílání odmítnuté zprávy,
- označení CORRUPT,
- signál konce textu.

Poznámka: Použití tohoto postupu je patrné z dále uvedeného příkladu:

SVC → QTA → OGN → ABC ↑ 123 ↓ → CORRUPT ↓
 <≡

4.4.11.14.2 Stanice, která obdržela služební zprávu popsanou v ust. 4.4.11.14.1, musí opět převzít odpovědnost za zmíněnou zprávu a musí ji opět vyslat se správnou řádkou odesílatele a novým označením vysílání.

Poznámka: Při použití ust. 4.4.11.14 minimálními požadavky na zpracování části odesílatele zpráv AFTN jsou:

- skupina data a času, která obsahuje šest číselných znaků,
- označení odesílatele, které obsahuje osm písmenných znaků.

4.4.11.15 Zjistí-li první zprostředkovací stanice, že v přijaté zprávě je nesprávné označení odesílatele, musí:

- zastavit zpracování zprávy,
- vyslat služební zprávu stanici od níž přijala zprávu.

4.4.11.15.1 Text této služební zprávy musí obsahovat:

- zkratku SVC,
- signál postupů QTA,
- signál postupů OGN,
- označení vysílání odmítnuté zprávy,
- označení INCORRECT,
- signál konce textu.

Poznámka: Použití tohoto postupu je patrné z dále uvedeného příkladu ITA-2:

SVC → QTA → OGN → ABC ↑ 123 ↓ →
 INCORRECT ↓ <≡

4.4.11.15.2 Stanice, která obdržela služební zprávu popsanou v ust. 4.4.11.15.1, musí opět převzít odpovědnost za zmíněnou zprávu a musí ji opět vyslat

se správnou řádkou odesílatele a novým označením vysílání.

Poznámka: Při použití ust. 4.4.11.15 zprostředkovací středisko jako minimum požaduje prověření prvního znaku označení odesílatele a prvního znaku označení místa podání zprávy.

4.4.12 Oprava chyb v průběhu přípravy pásky

4.4.12.1 Zprávy, pro které se připravují pásky v odesílací stanici, se nesmí vyslat po AFTN, je-li známo, že obsahují neopravené chyby.

4.4.12.2 Chyby, které vznikly před vlastním textem zprávy, se musí opravit odstraněním nesprávné a přípravou nové pásky.

4.4.12.3 Chyby, které vznikly v textu zprávy, se musí, je-li to možné, opravovat zpětným chodem pásky a odstraněním chyby stisknutím klávesnice PÍSMENA-přeřazení(shift) [↓] pro celou nežádoucí část.

4.4.12.4 Pokud postup podle ust. 4.4.12.3 není možný, musí se oprava v textu zprávy provést ihned za chybou vysláním signálu chyby (→ E→ E→ E→), po němž následuje poslední správné slovo nebo skupina slov a pokračuje se v normální přípravě pásky.

4.4.12.5 Není-li možno provést opatření podle ust. 4.4.12.3 nebo ust. 4.4.12.4, protože chyba v textu byla zjištěna až později v průběhu přípravy pásky (avšak ještě před tím, než byl vytištěn signál konec zprávy), musí stanice dodržovat ust. 4.4.5.5.

4.4.12.6 Konec zprávy musí být vytištěn bez chyby.

4.4.13 Oprava chyb v průběhu přípravy zprávy, je-li současně s přípravou zpráva postoupena AFTN

4.4.13.1 Zprávy, které jsou během přípravy postoupeny AFTN, nesmí být ukončeny signálem konce zprávy, je-li známo, že obsahují dosud neopravené chyby.

4.4.13.2 Pokud za těchto okolností vznikla chyba ve kterékoliv části zprávy před textem, musí se nedokončená zpráva zrušit vysláním postupných ↓ <≡ QTA → QTA ↓ <≡ následovaných úplným ukončením (viz ust. 4.4.6).

4.4.13.3 Chyby vzniklé při vysílání a okamžitě zjištěné v textu zprávy se opravují vysláním signálu chyby (→E→E→E→), po němž následuje poslední správné slovo nebo skupina, načež pokračuje zpráva.

4.4.13.4 V případech, kdy chyby vzniklé v textu byly zjištěny až později v průběhu přípravy zprávy, musí stanice dodržovat ust. 4.4.5.5.

4.4.13.5 V případech, kdy v průběhu přípravy textu je zřejmé, že se zpráva musí zrušit, postupuje stanice podle ust. 4.4.13.2.

4.4.14 Systém předem určeného rozesílání zpráv AFTN

4.4.14.1 Jestliže se příslušné správy dohodnou používat systém předem určeného rozesílání zpráv AFTN, použijí dále popsaný způsob.

4.4.14.2 Adresní označení předem určeného rozesílání zpráv (PDAI) je sestavováno následujícím způsobem:

- a) první a druhé písmeno: první dvě písmena z označení místa spojovacího střediska, které je určeno jako mezinárodní koncové středisko přijímacího státu a má předem určenou odpovědnost za další rozesílání zpráv,
- b) třetí a čtvrté písmeno: písmena ZZ označující požadavek na zvláštní rozesílání zpráv,
- c) páté, šesté a sedmé písmeno:
 - 1) pátá, šestá a sedmá písmena z řady A až Z označují seznam(y) národního nebo mezinárodního rozesílání zpráv, kterého (kterých) má použít přijímací středisko AFTN,
 - 2) "N" a "S" na místě pátého písmena jsou vyhrazena pro NOTAM, resp. SNOWTAM (viz Doplněk 5 Předpisu L15),
- d) osmé písmeno: na osmém místě je doplňující písmeno "X" nebo písmeno z řady A až Z označující doplňující seznam(y) národního nebo mezinárodního rozesílání zpráv, kterého (kterých) má použít přijímací středisko AFTN.

Poznámka 1: Skupiny "ZC" a "CZ" nesmí být použity vzhledem k možné záměně se signálem pro zahájení zprávy AFTN.

Poznámka 2: Skupina "NN" nesmí být použita vzhledem k možné záměně se signálem konec zprávy AFTN.

4.4.14.3 **PANS.** Při předávání zpráv mezi státy, které odsouhlasily používat systém předem určeného rozesílání zpráv, je třeba vždy, když to okolnosti dovolí, použít adresní označení pro předem určené rozesílání zpráv (PDAI).

4.4.14.4 Zprávy AFTN, nesoucí adresní označení pro předem určené rozesílání zpráv, přidělené státům, který zprávy přijímá, budou směrovány podle příslušných seznamů adresních označení popsaných v 4.4.14.5.

4.4.14.5 Státy zašlou seznamy jimi vybraných adresních označení pro předem určené rozesílání zpráv společně s příslušnými seznamy adresních označení:

- a) státům, od kterých budou přijímány zprávy AFTN pro předem určené rozesílání k zabezpečení správného směrování,
- b) státům odeslání zpráv AFTN pro předem určené rozesílání k zjednodušení zpracování požadavků zprostředkované vysílání a pro pomoc odesílatelům zpráv k správnému užívání adresního označení předem určeného rozesílání zpráv.

4.4.14.5.1 Seznamy adresního označení, týkající se příslušných adresních označení pro předem určené rozesílání zpráv obsahují:

- a) adresní označení pro národní rozesílání, nebo
- b) adresní označení pro mezinárodní rozesílání, nebo
- c) adresní označení předem určeného mezinárodního rozesílání, nebo
- d) libovolné kombinace bodů a), b) a c).

4.4.15 Složení zpráv - Mezinárodní abeceda č. 5 (IA-5)

V případě souhlasu mezi příslušnými úřady o používání mezinárodní abecedy č. 5 (IA-5) je třeba použít pro sestavování zpráv metody popsané v ust. 4.4.15 až ust. 4.4.15.3. Každý letecký úřad používající IA-5 odpovídá za pokračování zpráv u sousedních středisek AFTN, které používají kód ITA-2, a složení zpráv uvedeném v ust. 4.4.2.

Všechny zprávy vyjma uvedených v ust. 4.4.1.8 a ust. 4.4.9.3 musí obsahovat části uvedené v ust. 4.4.15.1 až ust. 4.4.15.6 včetně.

Poznámka 1: Příklad složení zprávy IA-5 je uveden na obr. 4-4.

ČÁST ZPRÁVY	SLOŽKA ČÁSTI ZPRÁVY	PRVEK SLOŽKY	DÁLNOPISNÝ SIGNÁL
ŘÁDKA ZÁHLAVÍ /viz 4.4.15.1.1/	Kód začátku záhlaví	Jeden znak (0/1)	SOH
	Označení vysílání	a/ písmeno vysílací stanice b/ písmeno přijímací stanice /Např. NRA062/ c/ písmeno označení kanálu d/ pořadové číslo zprávy
	/Jeli zapotřebí/ Služební údaje spojovací stanice	a/ jednou MEZERA /Např. 270930/ b/ ne více než zbývající část řádky	→
ADRESNÍ ČÁST /viz 4.4.15.2.1./	Funkce seřízení	Jednou NÁVRAT VÁLCE, jednou POSUN ŘÁDKY	<≡
	Přednostní značka	Příslušná skupina o 2 písmenech	..
	Označení adresáta/ů	Jednou MEZERA vyslaných v řadě 8 místná skupina písmen pro každého adresáta /Příklad: EGLLRZX → EGLLYYX → EGLLACAD/	
ČÁST ODESÍLATELE /viz 4.4.15.2.2./	Funkce seřízení	Jednou NÁVRAT VÁLCE, jednou POSUN ŘÁDKY	<≡
	Čas podání	6 místná skupina číslic označujících datum a čas, kdy byla zpráva podána k vysílání
	Označení odesílatele	a/ jednou MEZERA b/ 8 místná skupina písmen označující odesílatele zprávy	→.....
	Upozornění na přednostní pořadí /používá se pouze v dálhopisném provozu v případě tísňových zpráv/	Pět znaků BEL/0/7/	
	Doplňkové informace v záhlaví	a/ Jedna MEZERA b/ Doplnkové údaje, až do konce zbývající části řádky. /viz 4.4.15.2.2.6./	
	Funkce seřízení	Jednou NÁVRAT VÁLCE, jednou POSUN ŘÁDKY	<≡
TEXT /viz 4.4.15.3./	Znak „začátek textu“	Jednou znak (0/2)	STX
	Začátek textu	Plné jméno adresáta/ů /je-li třeba/ a po každém jménu jednou NÁVRAT VÁLCE, jednou POSUN ŘÁDKY /je-li třeba/, slovo OD/FROM/je-li třeba/ /viz 4.4.15.3.5/. Plné jméno odesílatele /je-li třeba/, slovo STOP, po němž následuje jednou návrat VÁLCE, jednou POSUN ŘÁDKY /je-li třeba/ viz 4.4.15.3.5 nebo odvolání na odesílatele /bylo-li použito/	
	Text zprávy	Text zprávy: na konci každého popisného řádku ,kromě posledního, je jednou NÁVRAT VÁLCE, jednou POSUN ŘÁDKY /viz 4.4.15.3.6/.	
	Potvrzení správnosti /je-li třeba/	a/ Jednou NÁVRAT VÁLCE, jednou POSUN ŘÁDKY b/ Zkratka CFM, po níž následuje část textu, který se potvrzuje	
ZÁVĚREČNÁ ČÁST /viz 4.4.15.3.12.1/	Oprava /je-li třeba/	a/ Jednou NÁVRAT VÁLCE, jednou POSUN ŘÁDKY b/ Zkratka COR, po níž následuje oprava chyby, která byla udělána v předchozím textu	
	Funkce seřízení	Jednou NÁVRAT VÁLCE, jednou POSUN ŘÁDKY	<≡
	Posun stránky	Jednou znak (0/11)	VT
	Znak konec textu	Jednou znak (0/3)	ETX

Obr. 4 - 4. Složení zprávy IA-5

(viz 4.4.15)

Poznámka 2: V následujících normách pro složení zpráv byly použity níže uvedené symboly pro vyjádření funkcí, které byly přiděleny některým signálům z IA-5 (viz Předpis L 10/III, Část I, ust. 8.6.1 a tab. 8-2 a 8-3)

Symbol	Význam
<	NÁVRAT VÁLCE (umístění znaku 0/13)
≡	POSUN ŘÁDKY (umístění znaku 0/10)
→	MEZERA (umístění znaku 2/0)

4.4.15.1 Záhloví

4.4.15.1.1 Záhloví obsahuje:

- znak 0/1 začátku záhlaví (SOH),
- označení vysílání, které obsahuje:
 - označení okruhu nebo spoje,
 - pořadové číslo zprávy na daném kanálu.
- doplňkovou služební informaci (je-li nutná), obsahující:
 - 1 × MEZERA,
 - ne více než 10 znaků.

4.4.15.1.1.1 Označení okruhu nebo spoje se skládá ze tří písmen, které přiděluje vysílací stanice. Prvé písmeno označuje vysílací konec, druhé písmeno přijímací konec a třetí písmeno označuje spojovací kanál okruhu. Je-li mezi vysílací a přijímací stanicí pouze jeden kanál, označuje se písmenem A, při více kanálech se tyto dále označují jako A, B, C atd. v abecedním pořadí. U mnohabodových kanálů má být označení složeno ze tří písmen vybraných a určených řídicí jednotkou kanálu nebo řídicí stanicí.

4.4.15.1.1.2 Ve všech zprávách vysílaných přímo z jedné telekomunikační stanice do druhé musí být uváděno 3-číselná pořadové číslo, od 001 do 000 (000 představuje 1 000), s výjimkou dle ust. 4.4.15.1.1.3. Každému kanálu je přiřazena zvláštní série čísel. Číslování nových sérií se provádí denně od 00.00 hodin.

4.4.15.1.1.3 **Doporučení.** Jestliže by došlo v průběhu 24 hodin provozu k překročení základní skupiny pořadových čísel, mělo by se na základě souhlasu úřadů odpovědných za provoz na takovém okruhu rozšířit pořadové číslo zprávy, aby nedošlo k opakování stejných čísel během příslušného 24 hodinového období.

4.4.15.1.1.4 Označení vysílání se vysílá po okruhu v tomto pořadí:

- písmeno označující počáteční vysílací zařízení,
- písmeno označující konečné přijímací zařízení,
- písmeno označení kanálu,
- pořadové číslo zprávy na daném kanálu.

4.4.15.1.1.5 Na základě dohody mezi organizacemi odpovědnými za provoz na příslušném okruhu je možné doplnit následovně za označení vysílání služební informace. Tato doplňková služební informace se začleňuje do záhlaví bezprostředně po posledním čísle pořadové zprávy na daném kanálu. Musí začínat znakem MEZERA [→], za kterým následuje nanejvýš 10 znaků a nesmí obsahovat žádné funkce seřízení. Není-li taková informace doplněna, potom musí být informační blok podle

ust. 4.4.15.1.1.4 ihned následován informací podle ust. 4.4.15.2.

4.4.15.2 Adresní část

4.4.15.2.1 Adresní část obsahuje:

- funkci SEŘÍZENÍ [≡],
- přednostní značku,
- značku adresáta (adresátů),
- funkci SEŘÍZENÍ [≡].

4.4.15.2.1.1 Přednostní značku tvoří skupina dvou písmen přidělená odesílatelem podle následujícího:

Přednostní značka	Kategorie zprávy
SS	Tísňové zprávy
DD	Pilnostní zprávy (viz ust. 4.4.1.1.2)
FF	Zprávy pro zajištění bezpečnosti letů (viz ust. 4.4.1.1.3)
GG	Meteorologické zprávy (viz 4.4.1.1.4)
GG	Zprávy o pravidelnosti letů (viz 4.4.1.1.5)
GG	Zprávy letecké informační služby (4.4.1.1.6)
KK	Letecké administrativní zprávy (viz 4.4.1.1.7)
označení podle obsahu	Služební zprávy (viz 4.4.1.1.9)

4.4.15.2.1.2 Pořadí přednostních značek musí být shodné s ust. 4.4.1.2.

4.4.15.2.1.3 Značka adresáta, která následuje bezprostředně po MEZERA, pokud jde o první značku adresáta na druhém, nebo třetím řádku adresní části, obsahuje:

- 4-písmennou zkratku místa určení,
- 3-písmenné dohodnuté označení organizace/podle funkčního členění, které je zpráva adresována (letecký úřad, služba, provozovatel),
- doplňující písmeno, které označuje útvar, oddělení popřípadě činnost útvaru dané organizace. Písmeno X se používá v případech, pokud není potřeba přesného označení.

4.4.15.2.1.3.1 Má-li být zpráva adresována organizaci, které nebylo přiděleno 3-písmenné označení ICAO podle ust. 4.4.15.2.1.3, uvede se po zkratce místa určení 3-písmenné ICAO označení YYY (nebo 3-písmenné ICAO označení YXY, jde-li o vojenskou složku). Název organizace, které je zpráva adresována, se uvede na prvním místě textu zprávy. Po ICAO 3-písmenném označení YYY nebo YXY musí následovat na osmém místě doplňující písmeno X.

4.4.15.2.1.3.2 Je-li zpráva adresována letadlu za letu a vyžaduje-li v části svého směřování před vysláním leteckou pohyblivou službou dopravu po letecké pevné telekomunikační síti, následuje po značce místa letecké stanice, která má zprávu zprostředkovat letadlu, 3-písmenné ICAO označení ZZZ. Volací znak letadla se uvede na prvním místě textu zprávy. Po 3-písmenném ICAO označení ZZZ musí následovat na osmém místě doplňující písmeno X.

4.4.15.2.1.4 Úplná adresní část se musí omezit na tři řádky dálkopisné stránky a až na výjimky uvedené v ust. 4.4.16 se musí použít pro každého adresáta, bez ohledu, jsou-li ve stejném nebo v různých místech.

4.4.15.2.1.5 Za skupinou (skupinami) úplné adresní části v adresní části zprávy musí bezprostředně následovat signál seřízení.

4.4.15.2.1.6 Při předávání zpráv k vysílání stránkovým způsobem, které obsahují více označení adresátů, nežli se vejde na tři řádky stránky, musí se tyto zprávy před vysláním přepsat na dvě nebo více zpráv. Každá takto rozepsaná zpráva musí vyhovovat ust. 4.4.15.2.1.5. Při takovém rozpisu je třeba umístit označení adresátů pokud možno v takovém pořadí, které si vyžádá minimální počet zprostředkovacích úkonů v následujících spojovacích střediscích.

4.4.15.2.2 Část odesílatele

Část odesílatele obsahuje:

- čas podání,
- značku odesílatele,
- upozornění na přednostní pořadí (je-li to nutné),
- nezávazné informace,
- funkci seřízení [\leq],
- znak počátku textu, znak 0/2 (STX),

4.4.15.2.2.1 Čas podání musí obsahovat šestimístnou skupinu označující den a čas podání zprávy k vyslání (viz 3.4.2).

4.4.15.2.2.2 Označení odesílatele, které následuje bezprostředně po znaku MEZERA obsahuje:

- 4-písmennou zkratku místa podání zprávy,
- 3-písmenné dohodnuté označení organizace/podle funkčního členění, která zprávu odesílá (letecký úřad, služba, provozovatel),
- doplňující písmeno, které označuje útvar, oddělení po případě činnosti útvaru dané organizace. Písmeno X se používá v případech, pokud není potřeba přesného označení.

4.4.15.2.2.3 V případě, že zprávu odesílá organizace, které nebylo přiděleno 3-písmenné ICAO označení podle ust. 4.4.15.2.2.2, uvede se po zkratce místa podání 3-písmenné ICAO označení YYY, po kterém následuje doplňující písmeno X (nebo 3-písmenné ICAO označení YXY, jde-li o vojenskou složku, po kterém následuje doplňující písmeno X). Název organizace (nebo vojenské složky) se uvede na prvním místě textu zprávy.

4.4.15.2.2.3.1 Pro zprávy, které jsou předávány AFTN, které byly odeslány jinými sítěmi, se používá platná značka odesílatele AFTN, která byla schválena na zprostředkování zpráv, nebo uskutečnění funkce mezisíťového rozhraní AFTN s vnější sítí.

4.4.15.2.2.4 Má-li být zpráva, jejímž odesílatelem je letadlo za letu, dopravována v některé části svého směrování po AFTN, musí označení odesílatele obsahovat značku místa letecké stanice, která je odpovědná za předání zprávy na AFTN, po které bezprostředně následuje 3-písmenné ICAO označení ZZZ, následované doplňujícím písmenem X. Volací znak letadla se uvede na prvním místě textu zprávy.

4.4.15.2.2.5 Upozornění na přednostní pořadí se použije pouze pro tísňové zprávy. Je-li použito, skládá se z pěti po sobě následujících znaků BEL (0/7).

Poznámka: Použití upozornění na přednostní pořadí uvede v činnost zvonek přijímací dálkopisné stanice, vyjma automatických dálkopisných stanic, na kterých lze zavést obdobnou výstrahu na přijetí přednostní značky SS, za účelem upozornění personálu ve zprostředkovacích ústřednách a operátorů vedlejších stanic okruhu na nutnost věnovat takové zprávě okamžitou pozornost.

4.4.15.2.2.6 V případě dohody mezi zplnomocněnými orgány a za předpokladu, že celkový počet znaků nepřevyšuje 69, lze do řádku označení odesílatele vložit údaje nad předepsaný rámeček. Pole nad předepsaný rámeček by se mělo označit jedním znakem MEZERY těsně před daty nad předepsaný rámeček.

4.4.15.2.2.6.1 **Doporučení.** Pokud je nezbytná ve zprávě mezi odesílatelem a stanicí určení informace o doplnění adresy, tato by se měla zařadit do pole údajů nad předepsaný rámeček (ODF). Toto doplnění má následující složení:

- znaky jednička a tečka (1.) - pro označení kódu funkce doplnění adresy,
- tři znaky modifikátoru, za kterými následuje znak rovnosti (=) a 8-písmenné ICAO označení adresáta,
- znak pomlčka (-) - pro označení konce pole doplnění adresy.

4.4.15.2.2.6.1.1 **Doporučení.** Když se pro služební zprávy nebo požadavky použije zvláštní adresa, která se odlišuje od značky odesílatele, měl by se používat modifikátor SVC.

4.4.15.2.2.7 Řádek části odesílatele se ukončí funkcí seřízení [\leq] a znakem začátku textu (STX) (0/2).

4.4.15.3 Textová část

4.4.15.3.1 Text zprávy musí být sestaven v souladu s ust. 4.1.2 a všechny informace uvádět mezi STX a ETX.

Poznámka: Jestliže text zprávy nevyžaduje převod do složení zpráv a abecedy ITA-2 a ani jinak se netýká ICAO typů zpráv a složení podle Předpisu L 4444, příslušné úřady mohou plně využít všechny znaky, které zahrnuje Mezinárodní abeceda č.5 (IA-5).

4.4.15.3.2 Použije-li se odkazu na odesílatele, tento se umístí na začátek textu, s výjimkou ust. 4.4.15.3.3 a ust. 4.4.15.3.4.

4.4.15.3.3 Obsahuje-li označení adresáta v druhé části skupiny 3-písmenného označení ICAO YYY, YXY nebo ZZZ (viz ust. 4.4.15.2.1.3.1 a ust. 4.4.15.2.1.3.2) a je proto třeba blíže označit adresáta v textu, předchází toto označení odkaz na odesílatele (byl-li použit) a stává se první skupinou v textu.

4.4.15.3.4 Obsahuje-li označení odesílatele v druhé části skupiny 3-písmenné označení ICAO YYY, YXY nebo ZZZ (viz ust. 4.4.15.2.2.3 a ust. 4.4.15.2.2.4) a je proto třeba uvést název organizace (vojenské složky) nebo letadla jako odesílatele zprávy, uvede se tento název jako první skupina textu zprávy.

4.4.15.3.5 Uplatní-li se ust. 4.4.15.3.3 a ust. 4.4.15.3.4 ve zprávách, ve kterých 3-písmenné ICAO označení YYY, YXY nebo ZZZ bylo použito k uvedení dvou nebo více různých organizací, pořadí názvu v textu musí odpovídat pořadí podle adresní části a části odesílatele zprávy. V takových případech po každém názvu adresáta musí bezprostředně následovat seřízení. Před názvem organizace odesílatele (vztahující se k YYY, YXY nebo ZZZ) se musí uvést slovo FROM. Na závěr těchto názvů se uvede slovo STOP, funkce seřízení a následuje další text.

4.4.15.3.6 Funkce seřízení se musí vysílat na konci každého tištěného řádku textu. Je-li zapotřebí k potvrzení správnosti vyslání zprávy určitou část textu opakovat, oddělí se toto opakování od poslední skupiny textu v dálkopisném provozu funkcí seřízení [\llcorner] a uvede zkratka CFM, za kterou následuje potvrzovaná část zprávy.

4.4.15.3.7 Je-li zpráva připravována mimo přímé spojení (off-line), tj. nejdříve na papírovou pásku, musí být opravy případných textových chyb provedeny ještě před vysláním zprávy tak, že se páska vrátí zpět a chybný znak se nahradí znakem DEL (7/15).

4.4.15.3.8 Textové chyby ve zprávách vysílaných přímo (on-line) se opravují tak, že ihned po chybném znaku se vysílá ($\rightarrow E \rightarrow E \rightarrow E \rightarrow$) a zopakuje poslední správné slovo (nebo skupina).

4.4.15.3.9 Pokud se chyba nezjistí dříve než v průběhu odesílání, oprava se musí provést až za poslední textovou skupinu nebo potvrzení, existuje-li, užitím funkce seřízení [\llcorner] následované zkratkou COR a příslušnou opravou.

4.4.15.3.10 Stanice musí provést všechny označované opravy na dálkopisné stránce dříve, než zprávu doručí nebo předá na manuálně obsluhovaný okruh sítě.

4.4.15.3.11 Text AFTN zpráv nesmí obsahovat více než 1 800 znaků. Zprávy přesahující 1 800 znaků je potřebné rozepsat do několika zpráv. Instrukční ukázka rozdělení jedné dlouhé zprávy se nachází v Dodatku D Svazku II. Jsou-li zprávy nebo data vysílány pouze po okruzích střední a vysoké rychlosti, text může být rozšířen a jeho délka může přesahovat 1 800 znaků. Tento postup je možno uplatnit pokud nebudou zhoršeny výkonové charakteristiky sítě nebo spoje a pokud je tento postup dohodnut mezi příslušnými úřady.

Poznámka: Počet znaků zahrnuje všechny tištěné a netištěné znaky v textu od signálu start (tento signál se nezapočítává) po funkci seřízení na konci textu, (tento signál se rovněž nezapočítává).

4.4.15.3.12 Ukončení zprávy

4.4.15.3.12.1 Ukončení zprávy musí být provedeno následovně s dodržěním pořadí:

- a) funkce seřízení [\llcorner] za poslední řádkou textu,
- b) posun stránky, znak 0/11 (VT),
- c) znak ukončení textu, znak 0/3 (ETX).

4.4.15.3.12.1.1 **Doporučení.** Zařízení koncových stanic (stránkové dálkopisné stroje) pracující s Mezinárodní abecedou č.5 (IA-5), by měla být vybavena tak, aby umožnila generovat dostatečný počet funkcí posunu řádky pro místní dálkopisné stroje, na základě příjmu znaku SVISLÁ TABELACE (0/11).

4.4.15.3.12.1.2 **Doporučení.** V případě, že zpráva není předávána v žádné části její dopravy po ITA-2 okruzích a kde příslušné úřady zajistí opatření k automatickému doplnění druhého znaku návratu válce před předáním zprávy na ITA-2 okruh, lze použít ve funkci seřízení a funkci ukončení řádky pouze jeden znak návrat válce, což by mělo být odsouhlaseno příslušnými úřady.

4.4.15.3.12.1.3 Zpráva při vstupu do podací stanice AFTN nesmí přesahovat 2 100 znaků.

Poznámka: Počet znaků zahrnuje všechny tištěné a netištěné znaky od znaku počátku záhlaví (SOH) včetně po funkci ukončení textu, včetně.

4.4.15.4 Vyjma případů, uvedených v ust. 4.4.15.5, ust. 4.4.15.6 a ust. 4.4.16, musí být pro zprávy užívající kód IA-5 použity postupy uvedené v ust. 4.4.8 a 4.4.9. až ust. 4.4.13.

4.4.15.5 **Vysílání k prověření kanálu.** V případech, kdy se neprovádí plynulá kontrola funkce spojovacího kanálu, musí být pravidelně vysílána na dálkopisných okruzích následující zpráva:

- 1) řádek záhlaví (viz ust. 4.4.15.1.1),
S
- 2) seřízení
T,
X
- 3) signál postupů
CH,
E
- 4) funkce seřízení
T.
X

Přijímací stanice musí přezkoumat správnost označení vysílání této zprávy ve smyslu správnosti pořadí s ohledem na všechny přijaté zprávy na tomto vstupním kanálu.

Poznámka: Účelem užití tohoto postupu je zvýšit bezpečnost provozu ověřováním funkce spojovacího kanálu, ale zavedením metody plynulé kontroly funkce lze dosáhnout zvýšení množství přenášených dat, což je výhodnější.

4.4.15.5.1 **Doporučení.** Není-li okruh obsazen a kontrolován, měly by se vysílat zprávy k prověření kanálu podle ust. 4.4.15.5 každou H + 00, H + 20, H + 40.

4.4.15.6 Příjem tísňových zpráv (přednostní značka SS - viz ust. 4.4.1.1.1) musí stanice určení AFTN potvrzovat jednotlivě vysláním služební zprávy (viz ust. 4.4.1.1.9) podací stanici AFTN. Toto potvrzení musí mít tvar úplné zprávy, adresované podací stanici AFTN, s přednostní značkou SS a s příslušným upozorněním na přednostní pořadí (viz ust. 4.4.15.2.2.5), jejíž text obsahuje:

- 1) signál postupů R,
- 2) řádek adresní části (viz ust. 4.4.15.2.2), potvrzované zprávy bez upozornění na přednostní pořadí nebo na nepovinnou informaci v záhlaví,
- 3) závěrečnou část (viz ust. 4.4.15.3.12.1).

Poznámka: Příklad uplatnění postupu podle ust. 4.4.15.6:

Záhlaví (viz ust. 4.4.15.1.1)

```
<= SS → LECBZRZX <=
121322 → EGLLYFYX (upozornění na přednostní
pořadí) <=
S
TR → 121319 → LECBZRZX <=
X
```

Ukončení (viz ust. 4.4.15.3.12.1)

4.4.16 Postupy v případech zjištění zkomolené zprávy v IA-5 v počítačem řízených zprostředkovacích stanicích AFTN

4.4.16.1 Na spojovacích kanálech s plynulou kontrolou funkce je zjištění zkomolení a následná oprava zprávy součástí činnosti obvodů kontroly spojovacích linek a nemusí vyžadovat následné vyslání služební nebo doplňkové zprávy CHECK TEXT NEW ENDING ADDED (PROVĚŘTE TEXT SPRÁVNÝ KONEC PŘIPOJEN).

4.4.16.2 Na spojovacích kanálech, kde se nepoužívá plynulá kontrola funkce kanálu, musí zprostředkovací stanice použít následující postupy:

4.4.16.2.1 Jestliže zjistí zprostředkovací stanice v průběhu příjmu zprávy, že zpráva je zkomolená v části před znakem konce textu musí:

- 1) zrušit další směrovací odpovědnost za zprávu,
- 2) vyslat vysílací stanici služební zprávu se žádostí o nové vyslání.

Poznámka: Následující příklad představuje typický text služební zprávy, ve které byl uplatněn výše uvedený postup při příjmu zkomolené zprávy:

SVC → QTA → RPT → ABC 123 (ukončení - viz ust. 4.4.15.3.12.1).

4.4.16.2.2 Při použití ust. 4.4.16.2.1 musí stanice přijímající služební zprávu zajistit směrovací odpovědnost k odkazované zprávě přiřazením nového označení vysílání (tj. správného v pořadí zpráv na daném kanálu - viz ust. 4.4.15.2.1). Jestliže tato stanice nevládní zkomolenou kopii původní (odkazované) zprávy, musí zaslat žádost o opakování nesprávně přijaté zprávy odesílateli zjištěnému podle označení odesílatele v části odesílatele zkomolené zprávy.

Poznámka: Následující příklad představuje typický text služební zprávy, ve které byl uplatněn výše uvedený postup na zkomolenou zprávu odesílatele "141335 CYULACAX":

SVCC → QTA → RPT → 141335 → CYULACAX (ukončení viz ust. 4.4.15.3.12.1)

4.4.16.3 Jestliže zprostředkovací stanice zjistí po vyslání textové části zprávy, že znak konce zprávy není úplný a nemá praktickou možnost zjistit, zda neúplnost se týká pouze konce zprávy nebo i části původního textu, musí vyslat po kanálu následující doplněk:

- 1) <= CHECK ≡ TEXT ≡
NEW → ENDING → ADDED
- 2) označení své stanice,
- 3) (ukončení - viz ust. 4.4.15.3.12.1).

4.4.17 Vysílání zpráv AFTN po kódově a bytově nezávislých (transparentních) okruzích a sítích Jsou-li zprávy AFTN vysílány po kódově a bytově nezávislých (transparentních) okruzích a sítích letecké pevné služby (AFS), musí se postupovat podle dále uvedených ustanovení.

4.4.17.1 S výjimkou případů, uvedených v ust. 4.4.17.3, musí být vynechán řádek záhlaví. Zpráva musí začít funkcí seřízení, následovanou adresou.

4.4.17.2 Zpráva musí být uzavřena úplným zakončením.

4.4.17.3 **Doporučení.** Pro účely technického dozoru by mělo být vstupním ústřednám dovoleno vložit doplňující údaje předcházející první funkci seřízení nebo následující po zakončení zprávy. Tyto údaje nemusí být brány přijímací stanicí v úvahu.

4.4.17.3.1 Použije-li se ust. 4.4.17.3, nesmí doplňkové údaje obsahovat znaky návratu válce nebo posunu válce ani žádnou z kombinací uvedených v ust. 4.1.2.4.

4.5 Společná ICAO síť výměny dat (CIDIN)

Poznámka č. 1: Společná ICAO síť výměny dat (CIDIN) sestává z aplikačních prostředků a komunikačních služeb, které umožňují výměnu zpráv zem-zem. Tato síť využívá protokoly založené na Doporučení X25 Mezinárodního poradního výboru pro telegrafii a telefonii (CCITT), pro zajištění kódově a bytově nezávislých komunikačních prostředků.

Poznámka č. 2: Hlavní cíle CIDIN jsou zlepšení AFTN, podpora přenosu rozsáhlých zpráv a náročnějších aplikací jako jsou provozní meteorologické informace (OPMET), vybavení nezbytné pro podporu zajišťování bezpečných a efektivních letových provozních služeb mezi dvěma nebo více pozemními systémy.

Poznámka č. 3: Detailní popis komunikačních procedur CIDIN, tak jak jsou realizovány v Evropě je uveden v Manuálu CIDIN EUR.

4.6 Služby zpracování zpráv ATS (ATSMHS)

Služba zpráv ATS služeb zpracování zpráv ATS (letových provozních služeb) (ATSHMS) je použita pro výměnu zpráv ATS mezi uživateli v letecké telekomunikační síti (ATN).

Poznámka č. 1: Služba zpráv ATS zahrnutá ve službě zpracování zpráv ATS je zaměřena na poskytování obecných služeb zpráv přes leteckou telekomunikační síť (ATN) mezisíťové komunikační služby (ICS). Služba zpráv ATS může být střídavě využita jako komunikační systém pro komunikaci uživatelských aplikací přes ATN. Toho může být dosaženo například pomocí rozhraní mezi aplikačními programy a službou zpráv ATS.

Poznámka č. 2: Detailní specifikace služby zpracování zpráv ATS je uvedena v Manuálu technického zajištění letecké telekomunikační sítě (ATN) (Doc 9705), podsvazek 3.

Poznámka č. 3: Zavedení služby zpráv ATS je zajišťováno pomocí ATN mezisíťových komunikačních služeb systémů zpracování zpráv specifikovaných v ISO/IEC (Mezinárodní organizace pro standardizaci/ Mezinárodní elektrotechnická komise) 10021 a CCITT (Poradní výbor pro telegrafii a telefonii) nebo ITU-T (Mezinárodní telekomunikační unie – telekomunikace) X.400 a doplněna dodatečnými požadavky specifikovanými v Manuálu technického zajištění letecké telekomunikační sítě (ATN) (Doc 9705). V podstatě jsou dva soubory dokumentů – Mezinárodní standardy ISO/IEC MOTIS (Textově orientovaný systém výměny zpráv) a Série doporučení CCITT

X.400 (1988 a později) vzájemně porovnatelné. První zmíněný dokument se tam kde je to vhodné odvolává na významné Mezinárodní standardy ISO a Mezinárodní standardizované profily (ISP). Kde je to nezbytné, např. z důvodů spolupráce nebo označení rozdílů, odvolává se na příslušná Doporučení X.400.

Poznámka č. 4: Následující typy koncových systémů ATN zabezpečujících službu zpracování zpráv ATS jsou definovány v Manuálu technického zajištění letecké telekomunikační sítě (ATN) (Doc 9705), podsvazek 3:

- 1) server zpráv ATS;
- 2) uživatelské zařízení zpráv ATS;
- 3) přechod AFTN/AMHS (letecká pevná telekomunikační síť/ systém zpracování zpráv ATS); a
- 4) přechod CIDIN/AMHS (společná ICAO síť výměny dat/ systém zpracování zpráv ATS); a

Spojení může být navázáno pomocí mezisíťové komunikační služby mezi jakýmkoli párem zmíněných koncových systémů ATN a uvedených v Tabulce 4-1.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

Tab. 4-1. Komunikace mezi koncovými systémy ATN, které zabezpečují služby zpracování zpráv ATS

Koncový systém ATN 1	Koncový systém ATN 2
Server zpráv ATS	Server zpráv ATS
Server zpráv ATS	Přechod AFTN/AMHS
Server zpráv ATS	Přechod CIDIN/AMHS
Server zpráv ATS	Uživatelské zařízení zpráv ATS
Přechod AFTN/AMHS	Přechod AFTN/AMHS
Přechod CIDIN/AMHS	Přechod CIDIN/AMHS
Přechod CIDIN/AMHS	Přechod AFTN/AMHS

4.7 Spojení mezi středisky (ICC)

Soubor aplikací pro spojení mezi středisky (ICC) je použit pro výměnu zpráv ATS mezi uživateli letových provozních služeb přes mezinárodní leteckou telekomunikační síť (ATN).

Poznámka č.1: Soubor aplikací ICC umožňuje výměnu informací za podpory následujících provozních služeb:

- a) oznámení letů;
- b) koordinace letů;
- c) předání řízení a komunikace;
- d) plánování letů;
- e) uspořádání vzdušného prostoru; a
- f) uspořádání toku letového provozu.

Poznámka č. 2: První aplikace vyvinutá pro spojení mezi středisky (ICC) představuje zabezpečení datové komunikace (AIDC) služby letového provozu (ATS).

Poznámka č. 3: Aplikace datové komunikace mezi ATS službami (AIDC) umožňuje výměnu informací mezi jednotkami ATS (ATSU) na podporu rozhodujících funkcí řízení letového provozu jako je oznámení letů blížících se k hranicím letové informační oblasti (FIR), koordinace hraničních podmínek a předání oprávnění na řízení a komunikaci.

Poznámka č. 4: Detailní specifikace aplikace výměny dat mezi středisky (AIDC) je v Manuálu technického zajištění letecké telekomunikační sítě (ATN) (Doc 9705), podsvazek III.

Poznámka č. 5: Aplikace datové komunikace mezi ATS službami (AIDC) je výlučně aplikací na řízení letového provozu pro výměnu informací taktického řízení mezi jednotkami ATS. Nezabezpečuje výměnu informací s ostatními službami a zařízeními.

Poznámka č. 6: Aplikace datové komunikace mezi ATS službami (AIDC) zabezpečuje následující provozní služby:

- a) oznámení letů;
- b) koordinaci letů;
- c) předání výkonného řízení;
- d) předání komunikace; a
- e) předání obecných dat (data vztahující se k letu nebo volné textové zprávy tj. nestrukturované zprávy).

HLAVA 5 - LETECKÁ POHYBLIVÁ SLUŽBA – HLASOVÉ SPOJENÍ

5.1 Všeobecná ustanovení

Poznámka: Pro účely těchto ustanovení jsou pravidla spojení uplatňovaná v letecké pohyblivé službě ve shodných případech rovněž použita v družicové letecké pohyblivé službě.

5.1.1 Při spojení musí být za všech okolností zachována přísná kázeň.

5.1.1.1 Standardizovaná frazeologie ICAO musí být používána ve všech situacích, pro něž je její použití specifikováno. Pouze v případech, kdy standardizovaná frazeologie nemůže být pro zamýšlené vysílání použita, použije se otevřená řeč.

Poznámka: Detailní požadavky na jazykové znalosti jsou uvedeny v Doplňku k Předpisu L 1.

5.1.1.2 S výjimkou zpráv uvedených v ust. 5.1.8 se zprávy, které mohou být dopraveny leteckou pevnou službou, nesmí vysílat na kmitočtech letecké pohyblivé služby.

5.1.1.3 **Doporučení.** Při všech druhích spojení by se měla vzít do úvahy důležitost lidské výkonnosti, která může ovlivnit přesné přijetí zpráv a porozumění jim.

Poznámka: Podrobnější materiál o lidské výkonnosti můžete najít v ICAO Doc 9683 (Human Factors Training Manual).

5.1.2 Je-li třeba, aby nějaká letadlová stanice vysílala pokusné signály nebo signály na vyladění, které mohou škodlivě rušit práci sousední letecké stanice, musí se získat souhlas této stanice dříve, než se zahájí takové vysílání. Rozsah takovýchto vysílání musí být co nejmenší.

5.1.3 Je-li třeba, aby některá stanice v letecké pohyblivé službě vysílala ještě před vlastním vysíláním pokusné signály pro vyladění nějakého vysílače nebo přijímače v radiotefonii, nesmí vysílání takových signálů trvat déle než 10 sekund a musí se skládat z řady vyslovovaných číslic (jedna, dva, tři, atd.), načež následuje volací znak stanice, která vysílá na zkoušku. Rozsah takovýchto vysílání musí být co nejmenší.

5.1.4 Není-li stanoveno jinak, odpovědnost za navázání spojení má stanice, která si přeje vyslat zprávu.

Poznámka: Pro určité případy, kdy se používá zařízení pro výběrové volání SELCAL, jsou postupy pro navazování spojení uvedeny v ust. 5.2.4.

5.1.5 **Doporučení.** Po volání letecké stanice by se mělo vyčkat nejméně 10 sekund, než se provede další volání. Tím by se mělo zabránit zbytečnému vysílání v době, kdy se letecká stanice připravuje k odpovědi na první volání.

5.1.6 Zachytí-li letecká stanice volání několika letadlových stanic současně, rozhodne sama o pořadí spojení s letadlovými stanicemi.

5.1.7 Při spojení mezi letadlovými stanicemi řídí dobu spojení přijímací letadlová stanice, vyjma případů, kdy do korespondence zasáhne letecká stanice. Jestliže se takové spojení provádí na kmitočtech letových provozních služeb, musí se k němu nejprve získat povolení od letecké stanice. Pro krátkou výměnu zpráv se toto povolení nežádá.

5.1.8 Kategorie zpráv
Kategorizace zpráv dopravovaných leteckou pohyblivou službou a přednostní pořadí musí být v souladu s následující tabulkou:

Kategorie zpráv a přednostní Radiotelefonní signál pořadí

a) tísňová volání, tísňové zprávy a tísňový provoz	MAYDAY
b) pilnostní zprávy, včetně zpráv kterým předchází signál sanitních letů	PAN, PAN nebo PAN, PAN MEDICAL
c) zprávy o radiovém zaměřování	—
d) zprávy pro zajištění bezpečnosti letů	—
e) meteorologické zprávy	—
f) zprávy o pravidelnosti letů	—

Poznámka 1: Zprávy týkající se činů nezákonného vměšování jsou případem výjimečných okolností, které mohou zabránit užití obvyklých spojovacích postupů k určení kategorie a priority zprávy.

Poznámka 2: Zprávy NOTAM se mohou vztahovat ke kterékoli z kategorií zpráv uvedených pod písmenem c) až f) včetně. Rozhodnutí o přednosti závisí na obsahu NOTAM a jeho důležitosti pro letadla, jichž se týká.

5.1.8.1 Tísňové zprávy a tísňový provoz se dopravují podle ust. 5.3.

5.1.8.2 Pilnostní zprávy a pilnostní provoz včetně zpráv, které předcházel signál sanitních letů, se dopravují podle ust. 5.3.

Poznámka: Výraz „sanitní lety“ („medical transports“) je definován v Ženevské konvenci z roku 1949 a Dodatkových protokolech konvence (viz také Radiokomunikační řád ITU, Článek 33, Oddíl III). Rozumí se jím „jakékoliv prostředky převozu po souši, po vodě či vzduchu, vojenské i civilní, určené stále i dočasně výhradně pro lékařsko-sanitní lety a zařízení příslušného úřadu účastníka konfliktu“.

5.1.8.3 Zprávy týkající se rádiového zaměřování se vysílají v souladu s Hlavou 6.

5.1.8.4 Zprávy pro zajištění bezpečnosti letu obsahují:

- 1) zprávy o řízení a pohybu letadel (viz Předpis L 4444);
- 2) zprávy leteckých provozovatelů nebo velitelé letadla, které mají okamžitý význam pro letadla za letu;
- 3) meteorologické informace mající okamžitý význam pro letadla za letu nebo před startem (předávané individuálně nebo rozhlasem);
- 4) ostatní zprávy týkající se letadel za letu nebo před startem.

5.1.8.5 Meteorologické zprávy obsahují meteorologické informace letadlům nebo z letadel, jiné než v ust. 5.1.8.4 bod 3).

5.1.8.6 Zprávy o pravidelnosti letů obsahují:

- 1) zprávy o provozu a údržbě prostředků, majících velký význam pro zabezpečení bezpečnosti a pravidelnosti letů;
- 2) zprávy o technické obsluze letadel;
- 3) pokyny pro zástupce leteckých provozovatelů o změnách požadavků pro cestující nebo posádku, které vyplývají z nepředvídané změny normálního letového řádu. Soukromé požadavky cestujících nebo posádky se v tomto druhu zpráv nepřipouštějí;
- 4) zprávy o provedení nepředvídaných přistání letadla;
- 5) zprávy o náhradních součástkách a materiálu pro letadla nutně požadovaných;
- 6) zprávy o změně letových řádů.

5.1.8.6.1 O předání zpráv o pravidelnosti letů mohou být požádána stanoviště letových provozních služeb používající pro spojení s letadly přímé komunikační kanály pouze za předpokladu, že tím nebude ovlivněna hlavní činnost těchto stanovišť a pro předání tohoto druhu zpráv nejsou k dispozici žádné jiné komunikační kanály.

Poznámka: Zprávy uvedené v ust. 5.1.8.4 bod 2) a v ust. 5.1.8.6 bod 1) až 6) jsou příkladem typických spojení pro operační kontrolu, jak je definováno v Hlavě 1.

5.1.8.7 **Doporučení.** Zprávy, které mají stejnou přednostní pořadí, by měly být vysílány ve stejném pořadí, v jakém jsou přijímány k předání.

5.1.8.8 Spojení „letadlo – letadlo“ po kanále „INTERPILOT“ obsahuje všechny zprávy týkající se bezpečnosti a pravidelnosti letu. O kategorizaci a o pořadí těchto zpráv se rozhoduje na základě jejich obsahu v souladu s ust. 5.1.8.

5.1.9 Zrušení zpráv

5.1.9.1 *Nedokončené vyslání zprávy.* Dojde-li pokyn ke zrušení zprávy dříve, než byla úplně vyslána, uvědomí vysílací stanice příjemce, aby zrušila, co bylo vysláno. Toto se provede v radiotelefonii použitím příslušné fráze.

5.1.9.2 *Dokončení vyslání zprávy.*

Doporučení. *Byla-li zpráva úplně vyslána, ale zadržela se pro opravu, a je-li nutné uvědomit příjemce, aby zprávu dále nevysílala nebo ji nedoručovala, nebo nelze-li zprávu doručit nebo dále zprostředkovat, mělo by se vyslání zrušit užitím příslušné fráze.*

5.1.9.3 Stanice, která vyslání zruší, je odpovědná za provedení dalších nutných opatření.

5.2 Radiotelefonní postupy

Poznámka: Používá-li se výběrového volání SELCAL, nahrazují se některé z následujících postupů postupy uvedenými v ust. 5.2.4.

5.2.1 Všeobecná ustanovení

5.2.1.1 **PANS.** *Když řídící nebo pilot komunikuje hlasem, potom odpověď by měla být také hlasem. S výjimkou dle ust. 8.2.12.1, když řídící nebo pilot komunikuje přes CPDLC, potom odpověď by měla být také přes CPDLC.*

5.2.1.2 *Používání jazyku*

5.2.1.2.1 Radiotelefonní spojení „letadlo – země“ se musí provádět v jazyce, ve kterém normálně komunikuje pozemní stanice, nebo v jazyce anglickém.

Poznámka 1: Jazyk, ve kterém komunikuje pozemní stanice, nemusí být nevyhnutně jazykem státu, na jehož území se stanice nachází. Regionálně se lze domluvit na používání společného jazyka formou požadavku na pozemní stanice v daném regionu.

Poznámka 2: Úroveň jazykových znalostí požadovaných pro letecká radiotelefonní spojení je specifikována v Doplňku k Předpisu L 1.

5.2.1.2.2 Na žádost libovolné palubní stanice se u pozemních stanic poskytujících služby na vybraných letištích a tratích s mezinárodním provozem radiotelefonní spojení provede v jazyce anglickém.

5.2.1.2.3 Údaje o jazycích, používaných na dané pozemní stanici, se musí uvést v příslušné části Letecké informační příručky a dalších publikovaných leteckých informacích týkajících se těchto prostředků spojení.

5.2.1.3 *Hláskování slov v radiotelefonii.* V případě, že se při radiotelefonním spojení hláskují vlastní jména, zkratky služeb a slova, jejichž výslovnost může vyvolat pochybnost, musí se používat hláskovací abeceda (Viz Obr. 5-1.).

Písmeno	Slovo	Přibližná mezinárodní fonetická abeceda	Výslovnost podle mezinárodní fonetické abecedy
A	Alfa	'ælfə	<u>AL</u> FAH
B	Bravo	'brə:və	<u>BRAH</u> VOH
C	Charlie	'tʃɑ:lɪ <i>nebo</i> 'fɑ:lɪ	<u>CHAR</u> LEE <i>nebo</i> <u>SHAR</u> LEE
D	Delta	'deltə	<u>DELL</u> TAH
E	Echo	'ekə	<u>ECK</u> OH
F	Foxtrot	'fɒksɹɒt	<u>FOKS</u> TROT
G	Golf	gɒlf	GOLF
H	Hotel	hə:'tel	HO <u>TTEL</u>
I	India	'ɪndɪə	<u>IN</u> DEE AH
J	Juliett	'dʒu:lɪ'et	<u>JEW</u> LEE <u>ETT</u>
K	Kilo	'ki:lə	<u>KEY</u> LOH
L	Lima	'li:mə	<u>LEE</u> MAH
M	Mike	maɪk	MIKE
N	November	nə'vembə	NO <u>VEM</u> BER
O	Oscar	'ɒskə	<u>OSS</u> CAH
P	Papa	pə'pɑ	PAH <u>PAH</u>
Q	Quebec	ke'bek	KEH <u>BECK</u>
R	Romeo	'rə:mɪə	<u>ROW</u> ME OH
S	Sierra	si'ɛrə	SEE <u>AIR</u> RAH
T	Tango	'tæŋɡə	<u>TANG</u> GO
U	Uniform	'ju:nɪfɔ:m <i>nebo</i> 'u:nɪfɔ:m	<u>YOU</u> NEE FORM <i>nebo</i> <u>OO</u> NEE FORM
V	Victor	'vɪktə	<u>VIK</u> TAH
W	Whiskey	'wɪski	<u>WISS</u> KEY
X	X-ray	'eks'reɪ	<u>ECKS</u> RAY
Y	Yankee	'jæŋki	<u>YANG</u> KEY
Z	Zulu	'zu:lʊ:	<u>ZOO</u> LOO
Poznámka: Podtržené slabiky jsou přízvukné			

Poznámka 1: Výslovnost slov v uvedené hláskovací abecedě a taktéž čísel se může odlišovat od běžně používaných jazykových tvarů. Z důvodu odstranění značných rozdílů ve výslovnosti je účelné používat plakáty ICAO ilustrující výslovnost, které jsou k dispozici v ICAO.

Poznámka 2: Hláskovací abeceda podle ust. 5.2.1.3 je předepsána rovněž pro použití v námořní pohyblivé službě (Radiokomunikační řád ITU, Dodatek 14).

Obr. 5-1. Radiotelefonní hláskovací abeceda
(fonetická radiotelefonní abeceda, viz ust. 5.2.1.3)

5.2.1.4	Vysílání čísel v radiotelefonii	Nadmořská výška	Vysílá se:
5.2.1.4.1	Vysílání čísel	800	osum set
5.2.1.4.1.1	Všechna čísla, vyjma uvedených v ust. 5.2.1.4.1.2, se vysílají vyslovováním každé číslice odděleně.	3 400	tři tisíce čtyry sta
	<i>Poznámka: Uvedený příklad znázorňuje použití tohoto postupu (viz ust. 5.2.1.4.3.1):</i>	12 000	jeden dva tisíce
	<i>Volací znak letadlové stanice</i>	Výška oblačnosti	
CCA 238	Air Čína dva tři osum	2 200	dva tisíce dva sta
OAL 242	Olympik dva čtyry dva	4 300	čtyry tisíce tři sta
<i>Letové hladiny</i>		Dohlednost	
FL 180	letová hladina jedna osum nula	1 000	dohlednost jeden tisíc
FL 200	letová hladina dva nula nula	700	dohlednost sedum set
<i>Kurz</i>		Dráhová dohlednost	
100 stupňů	kurz jedna nula nula	600	dráhová dohlednost šest set
080 stupňů	kurz nula osum nula	1 700	dráhová dohlednost jeden tisíc sedum set
<i>Směr a síla větru</i>		5.2.1.4.1.3 Čísla obsahující desetiny se vysílají podle ust. 5.2.1.4.1.1 a desetiny se oddělí slovem „čárka“. V anglickém jazyce se oddělí slovem DECIMAL.	
200 stupňů 70 uzlů	vítr dva nula nula stupňů sedum nula uzlů	Číslo:	Vysílá se:
160 stupňů 18 uzlů poryvy 30	vítr jedna šest nula stupňů jedna osum uzlů náraz tři nula	100,3	JEDNA NULA NULA ČÁRKA TŘI
<i>Kódy odpovídače</i>		38 143,9	ONE ZERO ZERO DECIMAL THREE
2 400	kód odpovídače dva čtyry nula nula		TŘI OSUM JEDNA ČTYRY TŘI ČÁRKA DEVĚT
4 203	kód odpovídače čtyry dva nula tři		THREE EIGHT ONE FOUR THREE DECIMAL NINE
<i>Dráha v používání</i>		<i>Poznámka 2: Pro identifikaci VKV kmitočtů se po desetinné čárce pro rozlišení kanálů používá počet číslic (ust. 5.2.1.7.3.4.3 hovoří o kmitočtech s rozestupem 25 kHz, ust. 5.2.1.7.3.4.4 o kmitočtech s rozestupem 8,33 kHz).</i>	
27	dráha dva sedum	<i>Poznámka 3: Informace o vzájemném párování kanálů/kmitočtů pro rozestupy kmitočtů 8,33 kHz a 25 kHz je uvedena v tabulce 4-1 (bis) Předpisu L 10/V.</i>	
30	dráha tři nula		
<i>Nastavení výškoměru</i>			
1 010	QNH jedna nula jedna nula		
1 000	QNH jedna nula nula nula		
5.2.1.4.1.2	Čísla související s nadmořskou výškou (altitude), výškou oblačnosti, dohledností a dráhovou dohledností (RVR), ve kterých se vyskytují celé stovky a celé tisíce, se vysílají odděleným vyslovováním každého čísla počtu stovek a tisíců, za kterým následuje slovo „STO“ nebo „TISÍC“. Kombinace tisíců a celých stovek se vysílají odděleným vyslovováním každého čísla z tisíců, za kterým následuje slovo „TISÍC“ následovaným číslem ze stovek, za kterým následuje slovo „STO“.		
	<i>Poznámka: Uvedený příklad znázorňuje použití tohoto postupu (viz ust. 5.2.1.4.3.1):</i>		
		Čas:	Vysílá se (výslovnost):
		0920	DVA NULA (nebo) NULA DEVĚT DVA NULA TOO ZE-RO (or) ZE-RO NIN-er TOO ZE-RO
		1643	ČTYŘI TŘI (nebo) JEDNA ŠEST ČTYRY TŘI FOW-er TREE (or) WUN SIX FOW-er TREE

5.2.1.4.2 *Ověřování čísel*

5.2.1.4.2.1 Je-li nutné ověřit správnost přijímaných čísel, musí osoba vysílající zprávu požádat osobu přijímající zprávu o opakování každého čísla.

5.2.1.4.3 *Výslovnost čísel*

5.2.1.4.3.1 Je-li při spojení použit anglický jazyk, výslovnost čísel musí být následující:

Číslice nebo část čísla	Výslovnost	
	česky	anglicky
0	NULA	ZE-RO
1	JEDNA	WUN
2	DVA	TOO
3	TŘI	TREE
4	ČTYRY	FOW-er
5	PĚT	FIFE
6	ŠEST	SIX
7	SEDUM	SEV-en
8	OSUM	AIT
9	DEVĚT	NIN-er
desetinná čárka	ČÁRKA	DAY-SEE-MAL
sto	STO	HUN-dred
tisíc	TISÍC	TOU-SAND

Poznámka: Slabiky napsané velkými písmeny jsou přízvukové, například ve slově ZE-RO jsou obě slabiky přízvukové, naopak ve slově FOW-er je přízvuk pouze na prvé slabice.

5.2.1.5 *Technika vysílání*

5.2.1.5.1 **PANS.** Každá psaná zpráva se musí před začátkem vysílání přečíst, aby se předešlo nežádoucímu zdržení při spojení.

5.2.1.5.2 Vysílání musí být stručná a vedená normálním hovorovým tónem.

Poznámka: Požadavky na jazykové znalosti jsou uvedeny v Doplňku k Předpisu L 1.

Fráze	Význam
ANO AFFIRM	„Ano.“
ČEKEJTE STANDBY	„Čekejte, zavolám Vás.“ <i>Poznámka:</i> Volající by měl obvykle obnovit kontakt, jestliže je prodleva delší. STANDBY-ČEKEJTE není schválení nebo odmítnutí.
JAK SLYŠÍTE HOW DO YOU READ	„Jaká je čitelnost /srozumitelnost mého vysílání?“ (viz. ust. 5.2.1.8.4).
KONEC OUT	„Rozhovor je skončen a neočekává se odpověď.“ <i>Poznámka:</i> Normálně se při VKV spojení nepoužívá.

5.2.1.5.3 **PANS.** Způsob hovoru musí zaručovat nejvyšší stupeň srozumitelnosti každého vysílání. Ke splnění tohoto požadavku, musí posádky letadla a pozemní personál:

- vyslovovat každé slovo jasně a srozumitelně;
- udržovat stejnou rychlost hovoru, nepřekračující 100 slov za minutu. Je-li zpráva vysílána letadlu a je nutno provést záznam jejího obsahu, musí se přizpůsobením hovoru umožnit provedení písemného záznamu. Krátká přestávka před a po číslících usnadňuje jejich srozumitelnost;
- zachovávat stejnou výši hlasu ve všech fázích hovoru;
- být seznámeni s provozní technikou mikrofону ve vztahu k udržování konstantní vzdálenosti od mikrofónu, není-li používán modulátor s konstantní úrovní;
- přerušit hovor po dobu, kdy je nutné odvrátit hlavu od mikrofónu.

5.2.1.5.4 **Doporučení.** Technika řeči by se měla přizpůsobovat převládajícím spojovacím podmínkám.

5.2.1.5.5 **PANS.** Zprávy přijaté k vysílání musí být vysílány v otevřené řeči nebo ve frazeologii ICAO a jejich obsah nesmí být v žádném případě změněn. Schválené zkratky ICAO, obsažené v textu zprávy letadlu, se obvykle převádějí do nezkrácených slov nebo frází, které tyto zkratky v používaném jazyku představují, vyjma těch zkratek, které jsou běžně používány a jsou všeobecně srozumitelné pro všechny letecký personál.

Poznámka: Zkratky, které tvoří výjimky podle ust. 5.2.1.5.5, jsou speciálně vyznačeny v dekodovacích částech Předpisu L 8400, Zkratky a kódy.

5.2.1.5.6 **PANS.** K urychlení spojení může být při dobrých podmínkách pro spojení upuštěno od fonetického hláskování. Nesmí tím však být ohrožen správný příjem a srozumitelnost zprávy.

5.2.1.5.7 **PANS.** Vysílání dlouhých zpráv se občas na okamžik přerušuje, aby si vysílající operátor mohl ověřit, že používaný kmitočet je čistý, a aby, je-li to potřebné, bylo přijímacímu operátorovi umožněno požádat o opakování částí, které nepřijal.

5.2.1.5.8 Při radiotelefonním spojení se dle vhodnosti musí užívat následujících slov a frází, přičemž jejich význam je následující:

Fráze	Význam
MEZERA BREAK	„Tímto vyznačuji oddělení dvou částí zprávy.“ <i>Poznámka: Používá se jen tehdy, není-li text zřetelně oddělen od ostatních částí zprávy.</i>
MEZERA MEZERA BREAK BREAK	„Tímto vyznačuji oddělení dvou zpráv vysílaných různým letadlům při velmi hustém provozu.“
MLUVTE POMALEJI SPEAK SLOWER	„Snižte rychlost Vaší řeči.“ <i>Poznámka: Pro normální rychlost řeči viz ust. 5.2.1.5.3 b).</i>
MONITORUJTE MONITOR	„Poslouchejte na (kmitočet).“
NEBERTE V ÚVAHU DISREGARD	„Ignorovat.“ – Považujte toto vysílání, jako kdyby nebylo vysíláno.
NEGATIV NEGATIVE	„Ne“ nebo „Povolení není potvrzeno“ nebo „To není správné“ nebo „Neschopen“.
NEJSEM SCHOPEN UNABLE	„Nemohu splnit vaši žádost, instrukci nebo povolení.“ <i>Poznámka: Za frází „NEJSEM SCHOPEN“ je obvykle uveden důvod.</i>
OPAKUJI I SAY AGAIN	„Opakuj pro objasnění nebo zdůraznění.“
OPAKUJTE SAY AGAIN	„Opakujte vše“ nebo „Opakujte následující část Vašeho posledního vysílání“.
OPAKUJTE ZPRÁVU READ BACK	„Opakujte zpět vše“ nebo „Opakujte určitou část této zprávy přesně tak, jak byla přijata.“
OPRAVA CORRECTION	„V tomto vysílání (nebo v označené zprávě) byla učiněna chyba, správné znění je ...“
OZNAMTE REPORT	„Předejte mi následující informaci ...“
POTVRĎTE ACKNOWLEDGE	„Potvrďte, že jste zprávu přijal a rozuměl jí.“
POTVRĎTE/POTVRZUJI CONFIRM	„Požaduji ověření: (povolení, instrukce, opatření, informace).“
POVOLENO CLEARED	„Oprávněn pokračovat za určitých podmínek.“
PROVEDU WILCO (zkratka z „will comply“)	„Rozumím Vaší zprávě a budu podle ní postupovat.“
PŘEJDĚTE CONTACT	„Navažte rádiové spojení s ...“
PŘÍJEM OVER	„Moje vysílání skončilo, očekávám Vaši odpověď.“ <i>Poznámka: Normálně se při VKV spojení nepoužívá.</i>
ROZUMÍM ROGER	„Přijal jsem vše z Vašeho posledního vysílání.“ <i>Poznámka: Za žádných okolností nesmí být použito jako odpověď na frázi „OPAKUJTE ZPRÁVU“ nebo jako přímá odpověď na souhlas „ANO“ nebo nesouhlas „NEGATIV“.</i>
SCHVÁLENO APPROVED	„Povolení pro požadovaný úkon je schváleno.“
SLOVA DVAKRÁT WORDS TWICE	a) jako žádost: „Spojení je obtížné. Prosím vysílejte každé slovo nebo skupinu slov dvakrát.“ b) jako informace: „Jelikož spojení je obtížné, vysílám v této zprávě každé slovo nebo skupinu slov dvakrát.“
SPRÁVNĚ CORRECT	„Správný“ nebo „přesný“.
UDRŽUJTE MAINTAIN	„Pokračujte v souladu s danými podmínkami“ nebo v přesném významu, např. „Udržujte VFR“
ZKONTROLUJTE CHECK	„Proveďte systém nebo postup.“ (<i>Nepoužít v jakémkoliv jiném kontextu. Obvykle se neočekává odpověď.</i>)

Fráze	Význam
ZNOVU POVOLENO RECLEARED	„Vaše předcházející povolení bylo změněno a toto nové povolení nahrazuje Vaše předcházející povolení nebo jeho část.“
ZRUŠTE CANCEL	„Anulujte předcházející vyslané povolení.“
ŽÁDÁM REQUEST	„Rád bych věděl“ <i>nebo</i> „Přeji si obdržet.“

5.2.1.6	<i>Složení zpráv</i>	(volání)	BOSTON RADIO SWISSAIR JEDNA DVA OSUM BOSTON RADIO SWISSAIR ONE TWO EIGHT
5.2.1.6.1	Zprávy dopravované zcela leteckou pohyblivou službou se musí skládat z těchto částí v následujícím pořadí:	(adresa)	PRO SWISSAIR BOSTON FOR SWISSAIR BOSTON
a)	volání s vyznačením adresáta a odesílatele (viz ust. 5.2.1.7.3);	(text)	ŽÁDÁM VÝMĚNU MOTORU ČÍSLO JEDNA NUMBER ONE ENGINE CHANGE REQUIRED
b)	text (viz ust. 5.2.1.6.2.1.1).		
	<i>Poznámka: Dále uvedené příklady znázorňují použití uvedeného postupu:</i>		
(volání)	NEW YORK RADIO SWISSAIR JEDNA JEDNA NULA NEW YORK RADIO SWISSAIR ONE ONE ZERO	5.2.1.6.2.2	<i>Je-li zpráva adresována letadlu. Předává-li se zpráva sepsaná v souladu s ust. 4.4.2 leteckou stanicí letadlu za letu, vynechá se při předávání zprávy na leteckou pohyblivou službu záhlaví a adresní část ve formátu zprávy AFTN.</i>
(text)	ŽÁDÁM KONTROLU SELCAL REQUEST SELCAL CHECK <i>nebo</i>	5.2.1.6.2.2.1	Při uplatnění ust. 5.2.1.6.2.2 musí zpráva vyslaná v letecké pohyblivé službě obsahovat:
(volání)	SWISSAIR JEDNA NULA NULA NEW YORK RADIO SWISSAIR ONE ZERO ZERO NEW YORK RADIO	a)	text (včetně oprav (COR) obsažených ve zprávě AFTN);
(text)	PŘEJDĚTE NA SAN CHUAN PĚT ŠEST CONTACT SAN JUAN FIVE SIX	b)	slovo OD (FROM);
		c)	jméno odesílající organizace a její poloha (převzaté ze zprávy AFTN z části týkající se odesílatele).
5.2.1.6.2	Zprávy vyžadující v části svého směrování dopravu po letecké pevné telekomunikační síti (AFTN) a ty, které se nedoručují podle předem sjednané dohody o určeném rozesílání zpráv (viz ust. 3.3.7.1), se sestavují následovně:	5.2.1.6.2.2.2	PANS. <i>Obsahuje-li text zprávy, která má být vyslána leteckou stanicí letadlu za letu, smluvené zkratky ICAO, musí se tyto obvykle při vysílání převést do nezkrácených slov nebo frází, které tyto zkratky nahrazují v používaném jazyce, vyjma těch, které jsou běžně používány a jsou všeobecně srozumitelné pro všechn letecký personál.</i>
5.2.1.6.2.1	<i>Je-li zpráva podána z letadla:</i>	Poznámka:	<i>Zkratky, o kterých hovoří ust. 5.2.1.6.2.2.2 jsou uvedeny v Předpisu L 8400, Zkratky a kódy.</i>
1)	volání (viz ust. 5.2.1.7.3);	5.2.1.7	Volání
2)	slovo „PRO“ (FOR);	5.2.1.7.1	<i>Radiotelefonní volací znaky leteckých stanic</i>
3)	jméno organizace adresáta;	Poznámka:	<i>Formát volacího znaku je definován v Radiokomunikačním řádu ITU, vydání 2008; Článek 19, Oddíl III, Oddíl IV a Oddíl VII.</i>
4)	jméno stanice určení;		
5)	text.		
5.2.1.6.2.1.1	Text zprávy musí být natolik krátký, nakolik to dovolí nezbytnost informace; v plné míře se musí použít předepsané frazeologie ICAO.		
	<i>Poznámka: Dále uvedený příklad uvádí použití tohoto postupu:</i>		

5.2.1.7.1.1 Letecké stanice letecké pohyblivé služby musí být identifikovány:

- názvem místa polohy;
- stanovištěm nebo službou, která je k dispozici.

5.2.1.7.1.2 Stanoviště nebo služba se musí identifikovat v souladu s následující tabulkou s výjimkou, kdy název místa nebo stanoviště služby se smí vynechat za předpokladu, že bylo navázáno uspokojivé spojení.

Stanoviště/služba	volací znaky služby	
oblastní středisko řízení	CONTROL	CONTROL
přiblížovací stanoviště řízení	APPROACH	APPROACH
přiblížovací radarové stanoviště řízení příletů	PŘÍLET	ARRIVAL
přiblížovací radarové stanoviště řízení odletů	ODLET	DEPARTURE
letištní řídicí věž (stanoviště letištního řízení)	VĚŽ	TOWER
řízení pohybu na zemi	GROUND	GROUND
radar (všeobecně)	RADAR	RADAR
přesný přiblížovací radar	PŘESNÝ	PRECISION
zaměřovací stanice	ZAMĚŘOVAČ	HOMER
letová informační služba	INFORMACE	INFORMATION
výdej odletových povolení	DELIVERY	DELIVERY
řízení na odbavovací ploše	APRON	APRON
oper. kontrola provozovatele	DISPEČINK	DISPATCH
letecká stanice	RADIO	RADIO

5.2.1.7.2 Radiotelefonní volací znaky letadel

5.2.1.7.2.1 Úplné volací znaky

5.2.1.7.2.1.1 V radiotelefonii se musí k označení letadla použít některého z těchto typů volacích znaků:

Typ a) – skupina písmen a/nebo číslic, odpovídající poznávací značce letadla; nebo

Typ b) – radiotelefonní označení provozovatele letadla, za kterým následují poslední čtyři znaky poznávací značky letadla; nebo

Typ c) – radiotelefonní označení provozovatele letadla, za kterým následuje označení letu.

Poznámka 1: Označení výrobce letadla nebo označení typu letadla může být použito jako radiotelefonní prefix volacího znaku typu a) (viz tabulka 5-1).

Poznámka 2: Radiotelefonní zkratky leteckých provozovatelů, uvedené v bodech b) a c), jsou obsaženy v publikaci ICAO Doc 8585 (Dohodnutá označení provozovatelů, leteckých úřadů a služeb) (Designators for Aircraft Operation Agencies, Aeronautical Authorities and Services).

Poznámka 3: Libovolný počet výše uvedených volacích znaků je možno uvést v Poli 7 letového plánu ICAO jako identifikaci letadla. Instrukce pro vyplňování letového plánu jsou uvedeny v Předpisu L 4444.

5.2.1.7.2.2 Zkrácené volací znaky

5.2.1.7.2.2.1 Radiotelefonní volací znaky letadel uvedené v ust. 5.2.1.7.2.1.1 mohou být s výjimkou bodu c) zkráceny za okolností uvedených v ust. 5.2.1.7.3.3.1. Zkrácené volací znaky musí mít některou z těchto forem:

Typ a) – prvé písmeno nebo číslice a nejméně poslední dvě písmena volacího znaku;

Typ b) – radiotelefonní označení provozovatele letadla a nejméně poslední dvě písmena volacího znaku;

Typ c) – není ve zkráceném tvaru.

Poznámka: Označení výrobce letadla nebo označení typu letadla může být použito místo prvního znaku volacího znaku typu a).

Tab. 5-1. Příklady nezkrácených a zkrácených volacích znaků
(viz ust. 5.2.1.7.2.1 a 5.2.1.7.2.2)

		Typ a)	Typ b)	Typ c)
Nezkrácený volací znak	N57826	*CESSNA FABCD	*CITATION FABCD	VARIG PVMA SCANDINAVIAN 937
Zkrácený volací znak	N26	CESSNA CD	CITATION CD	VARIG MA (není zkrácená forma)
	nebo	nebo	nebo	
	N826	CESSNA BCD	CITATION BCD	VARIG VMA

* Příklady ilustrují uplatnění Poznámky 1 k ust. 5.2.1.7.2.1.1.

5.2.1.7.3 Radiotelefonní postupy

5.2.1.7.3.1 Letadlo nesmí za letu měnit svůj radiotelefonní volací znak, s výjimkou dočasné změny nařízené stanovištěm řízení letového provozu v zájmu bezpečnosti letu.

5.2.1.7.3.1.1 Letadlu nesmí být během vzletu, poslední části konečného přiblížení a výběhu po přistání předávány žádné zprávy a informace vyjma odůvodněných potřeb k zajištění bezpečnosti letu.

5.2.1.7.3.2 Navázání radiotelefonního spojení

5.2.1.7.3.2.1 Při navazování spojení musí být vždy použity úplné volací znaky. Postup volání letadel navazujících spojení musí odpovídat postupům uvedeným v Tab. 5-2.

5.2.1.7.3.2.2 **PANS.** Stanice, která chce vyslat zprávu všem stanicím, které jsou pravděpodobně na příjmu, musí zahájit vysílání všeobecným voláním „VŠEM STANICÍM“, následovaným volacím znakem volající stanice.

Poznámka: Zpráva takto vysílána nevyžaduje odpovědi, pokud nejsou posléze jednotlivé stanice vyzvány k potvrzení příjmu.

5.2.1.7.3.2.3 Postup při odpovědi na výše uvedené volání musí odpovídat Tab. 5-3. Použití volacího znaku vysílající stanice s následným uvedením volacího znaku odpovídající stanice musí být považováno za žádost k pokračování ve vysílání vysílající stanicí.

Tab. 5-2. Postup při radiotelefonním volání*

(viz ust.5.2.1.7.3.2.1)

	Typ a)	Typ b)	Typ c)
Volací znak volané stanice	NEW YORK RADIO	NEW YORK RADIO	NEW YORK RADIO
Volací znak volající stanice	GABCD**	SPEEDBIRD ABCD**	AEROFLOT 321**

* V určených případech, kdy je volání určeno letecké stanici, toto může být uskutečněno přenosem kódových signálů na tónovém kmitočtu na radiotelefonních kanálech.

** Vyjma dohodnutých telefonních volacích znaků a označení typu letadla, každý znak ve volání se vyslovuje odděleně. Když se slova hláskují, používá se radiotelefonní fonetická abeceda, uvedená v ust. 5.2.1.3. Číslo se vyslovují v souladu s předpisem, uvedeným v ust. 5.2.1.4.

Tab. 5-3. Postup při radiotelefonní odpovědi

(viz ust. 5.2.1.7.3.2.3)

	Typ a)	Typ b)	Typ c)
Volací znak volané stanice	GABCD*	SPEEDBIRD ABCD*	AEROFLOT 321*
Volací znak odpovídající stanice	NEW YORK RADIO	NEW YORK RADIO	NEW YORK RADIO

* Vyjma dohodnutých telefonních volacích znaků a označení typu letadla, každý znak ve volání se vyslovuje odděleně. Když se slova hláskují, používá se radiotelefonní fonetická abeceda uvedená v ust. 5.2.1.3. Číslo se vyslovují v souladu s předpisem uvedeným v ust. 5.2.1.4.

5.2.1.7.3.2.4 **PANS.** Zachytí-li stanice volání, avšak má pochybnosti o volacím znaku volající stanice, vyíše následující:

„STANICE VOLAJÍCÍ ... (volací znak volané stanice) OPAKUJTE SVŮJ VOLACÍ ZNAK.“

Poznámka: Příklad použití předcházejícího postupu:

(stanice PRAHA odpovídá)

„STANICE VOLAJÍCÍ PRAHU (krátká přestávka) OPAKUJTE SVŮJ VOLACÍ ZNAK.“

5.2.1.7.3.2.5 Spojení začíná zpravidla voláním a odpovědí. Je-li jisté, že volaná stanice volání zachytí, může volající stanice zahájit vysílání zprávy, aniž čeká odpověď volané stanice.

5.2.1.7.3.2.6 Spojení „letadlo – letadlo“ po kanále „INTERPILOT“ se uskutečňuje na příslušném kmitočtu „letadlo – letadlo“ buď přímým voláním konkrétní letadlové stanice, nebo všeobecným voláním

počítajícím s podmínkami, které se týkají využití tohoto kanálu.

Poznámka: Podmínky použití kanálu „letadlo – letadlo“ viz Předpis L 10/V, ust. 4.1.3.2.1 a Předpis L 10/II, ust. 5.2.2.1.1.4.

5.2.1.7.3.2.6.1 **PANS.** Může-li letadlo bdít na více než jednom kmitočtu, počáteční volání musí obsahovat rozeznávací značku kanálu „INTERPILOT“.

Poznámka: Následující příklad ukazuje použití tohoto volacího postupu:

CLIPER 123 – SABENA 901 – INTERPILOT – JAK SLYŠÍTE

CLIPPER 123 – SABENA 901 – INTERPILOT – HOW DO YOU READ

nebo

VŠEM LETADLŮM V BLÍZKOSTI 30 SEVER 160 VÝCHOD – JAPANAIR 401 – INTERPILOT – PŘÍJEM ANY AIRCRAFT IN THE VICINITY OF 30 NORTH 160 EAST – JAPANAIR 401 – INTERPILOT – OVER

5.2.1.7.3.3 Pokračování radiotelefonního spojení

5.2.1.7.3.3.1 Zkrácené radiotelefonní volací znaky podle ust. 5.2.1.7.2.2 se použijí jedině po navázání spolehlivého spojení a za předpokladu, že nemůže dojít k omylu. Letadlová stanice použije svůj zkrácený volací znak pouze v případě, že byla tímto způsobem oslovena leteckou stanicí.

5.2.1.7.3.3.2 Jakmile je spojení navázáno, lze nepřetržitě korespondovat v obou směrech bez dalšího použití volacích znaků nebo volání až do ukončení spojení.

5.2.1.7.3.3.3 Aby se zabránilo možným omylům při vydávání letových povolení, musí řídicí letového provozu i piloti při doslovném opakování těchto povolení vždy připojit volací znak letadla, jemuž je povolení určeno.

5.2.1.7.3.4 Označení vysílacího kanálu

5.2.1.7.3.4.1 **PANS.** Protože radiotelefonista letecké stanice obvykle bdí na více než jednom kmitočtu, musí se po volání vyslat označení použitého kmitočtu, vyjma kdy je známo, že existují jiné vhodné způsoby pro rozpoznávání kmitočtu.

5.2.1.7.3.4.2 **PANS.** Není-li pravděpodobnost vzniku omylu, lze použít k označení vysílacího kanálu jen prvních dvou čísel KV kmitočtu (kHz).

Poznámka: Příklad uvádí použití tohoto postupu: (PAA 325 volá stanici KINGSTON na KMITOČTU 8 871 kHz)

„KINGSTON CLIPPER TŘI DVA PĚT – NA OSUM OSUM.“

5.2.1.7.3.4.3 **PANS.** Vyjma případu uvedeného v ust. 5.2.1.7.3.4.4 by při radiotelefonním spojení v pásmu VKV mělo být pro označení vysílacího kanálu použito všech šest číslic číselného označení. V případě, že pátá i šestá číslice jsou nuly, měly by být použity pouze první čtyři číslice.

Poznámka 1: Následující příklady uvádějí použití postupu uvedeného v ust. 5.2.1.7.3.4.3:

Kanál	Vysílá se
118,000	JEDNA JEDNA OSUM ČÁRKA NULA ONE ONE EIGHT DECIMAL ZERO
118,005	JEDNA JEDNA OSUM ČÁRKA NULA NULA PĚT ONE ONE EIGHT DECIMAL ZERO ZERO FIVE
118,010	JEDNA JEDNA OSUM ČÁRKA NULA JEDNA NULA ONE ONE EIGHT DECIMAL ZERO ONE ZERO
118,025	JEDNA JEDNA OSUM ČÁRKA NULA DVA PĚT ONE ONE EIGHT DECIMAL ZERO TWO FIVE
118,050	JEDNA JEDNA OSUM ČÁRKA NULA PĚT NULA ONE ONE EIGHT DECIMAL ZERO FIVE ZERO
118,100	JEDNA JEDNA OSUM ČÁRKA JEDNA ONE ONE EIGHT DECIMAL ONE

Poznámka 2: Při radiotelefonním spojení v pásmu VKV musí být věnována pozornost označení vysílacích kanálů v případě, kdy se ve vzdušném prostoru, kde se používají rozestupy radiokomunikačních kanálů 25 kHz, používá všech šest číslic číselného označení, neboť u letadlových zařízení s možností rozestupů kanálů 25 a více kHz je možné na panelu ovladačů rádiové soustavy zadat pouze prvních pět číslic číselného označení.

Poznámka 3: Číselné označení odpovídá označení kanálu v tabulce 4-1 (bis) Předpisu L 10/V.

5.2.1.7.3.4.4 **PANS.** Ve vzdušném prostoru, kde všechny kanály radiokomunikačního spojení v pásmu VKV mají rozestupy 25 nebo více kHz a použití šesti číslic jako v ust. 5.2.1.7.3.4.3 není doloženo provozním požadavkem určeným příslušnými úřady, mělo by být použito prvních pět číslic číselného označení vyjma případu, kdy pátá i šestá číslice jsou nuly. V takovém případě by měly být použity pouze první čtyři číslice.

Poznámka 1: Následující příklady uvádějí použití postupu uvedeného v ust. 5.2.1.7.3.4.4 a příslušná nastavení na panelu ovladačů rádiové soustavy u telekomunikačního vybavení s možností rozestupů kanálů 25 kHz a 8,33/25 kHz:

Kanál	Vysílá se	Nastavení na panelu ovladačů rádiové soustavy u telekomunikačního vybavení s rozestupy
118,000	JEDNA OSUM NULA ONE ONE EIGHT DECIMAL ZERO	25 kHz (5 číslic) 8,33/25 kHz (6 číslic) 118,00 118,000
118,025	JEDNA OSUM NULA DVA ONE ONE EIGHT DECIMAL ZERO TWO	25 kHz (5 číslic) 8,33/25 kHz (6 číslic) 118,02 118,025
118,050	JEDNA OSUM NULA PĚT ONE ONE EIGHT DECIMAL ZERO FIVE	25 kHz (5 číslic) 8,33/25 kHz (6 číslic) 118,05 118,050
118,075	JEDNA OSUM NULA SEDUM ONE ONE EIGHT DECIMAL ZERO SEVEN	25 kHz (5 číslic) 8,33/25 kHz (6 číslic) 118,07 118,075
118,100	JEDNA OSUM JEDNA ONE ONE EIGHT DECIMAL ONE	25 kHz (5 číslic) 8,33/25 kHz (6 číslic) 118,10 118,100

Poznámka 2: Při radiotelefonním spojení v pásmu VKV musí být věnována pozornost označení vysílacích kanálů v případě, kde se ve vzdušném prostoru, kde jsou provozována také letadla s možností rozestupů kanálů 8,33/25 kHz, používá pět číslic číselného označení. U letadlových zařízení s možností rozestupů kanálů 8,33 a více kHz je možné na panelu ovladačů rádiové soustavy zadat šest číslic. Mělo by se proto zajistit, aby u kanálů 25 kHz byla nastavena pátá i šestá číslice (viz Poznámka 1 nahoře).

Poznámka 3: Číselné označení odpovídá označení kanálu v tabulce 4-1 (bis) Předpisu L 10/V.

5.2.1.8 Postupy pro zkušební vysílání

5.2.1.8.1 **PANS.** Zkušební vysílání musí obsahovat:

- volací znak volané stanice;
- volací znak letadla;
- slova „ZKOUŠKA RÁDIA“;
- používání kmitočtů.

5.2.1.8.2 **PANS.** Odpověď na zkušební vysílání musí obsahovat:

- volací znak letadla;
- volací znak odpovídající letecké stanice;
- informace týkající se čitelnosti vysílání z letadla.

5.2.1.8.3 **PANS.** Zkušební vysílání a odpověď na ně musí být na letecké stanici zaznamenáno.

5.2.1.8.4 **PANS.** Čitelnost zkušebního vysílání se udává podle této stupnice:

- | | |
|---|--------------------------|
| 1 | Nečitelné; |
| 2 | Chvillemi nečitelné; |
| 3 | Čitelné, ale s obtížemi; |
| 4 | Čitelné; |
| 5 | Dokonale čitelné. |

5.2.1.9 Výměna zpráv

5.2.1.9.1 Spojení musí být stručné a srozumitelné, přičemž se vždy, když je to možné, používá standardní frazeologie.

5.2.1.9.1.1 **Doporučení.** Zkrácených postupů by se mělo používat jen až po navázání spojení a za předpokladu, že nemůže dojít k omylu.

5.2.1.9.2 **Potvrzení příjmu.** Operátor, jenž přijímá, se musí přesvědčit o správném přijetí zprávy dříve, než potvrdí příjem.

Poznámka: Potvrzování příjmu nesmí být zaměněno s potvrzením odposlouchané zprávy při provozu v radiotelefonní síti.

5.2.1.9.2.1 Vysílá-li potvrzení příjmu letadlová stanice, musí potvrzení obsahovat volací znak letadla.

5.2.1.9.2.2 **PANS.** Letadlová stanice potvrzuje příjem důležitých zpráv služby řízení letového provozu, nebo jejich částí jejich opakovaním ukončeným vlastním volacím znakem.

Poznámka 1: Povolení služby řízení letového provozu, příkazy a informace, které musí být opakovány, jsou stanoveny Předpisem L 4444.

Poznámka 2: Následující příklad uvádí použití tohoto postupu:

(Povolení služby řízení letového provozu předávané letadlu stanicí sítě).

Stanice:
TWA DEVĚT ŠEST TŘI MADRID

Letadlo:
MADRID TWA DEVĚT ŠEST TŘI

Stanice:
TWA DEVĚT ŠEST TŘI MADRID – ATC POVOLUJE
TWA DEVĚT ŠEST TŘI KLESAT DO DEVĚT TISÍC
STOP.

Letadlo (potvrzuje):
POVOLENO KLESÁNÍ DO DEVĚT TISÍC STOP –
TWA DEVĚT ŠEST TŘI

Stanice (pokud potvrzuje správnost přijaté zprávy):
MADRID

5.2.1.9.2.3 Potvrzování příjmu leteckou stanicí:

- letadlové stanici: vysílání musí obsahovat volací znak letadla, za kterým následuje, je-li to nutné, volací znak letecké stanice;
- jiné letecké stanici: vysílání musí obsahovat volací znak letecké stanice, která potvrzuje příjem.

5.2.1.9.2.3.1 **PANS.** Letecká stanice potvrzuje zprávy o poloze a další zprávy o průběhu letu opakováním zprávy, za kterým následuje vlastní volací znak. Aby se zabránilo přetížení spojovacích kanálů, může dočasně od opakování upustit.

5.2.1.9.2.4 **PANS.** Příjemci stanice může pro ověření opakovat doslova zprávu jako doplněk potvrzení příjmu. V tomto případě by měla stanice, která přijímá opakování zprávy, potvrdit správnost opakování vysíláním svého volacího znaku.

5.2.1.9.2.5 **PANS.** Jestliže hlášení o poloze a jiné informace (např. hlášení o počasí) jsou součástí jedné zprávy, provede se potvrzení opakováním hlášení o poloze, po kterém následují slova „POČASÍ PŘIJAL“, vyjma případů, kdy je příjem podobných informací požadován od jiných stanic sítě. Ostatní zprávy se potvrzují vysláním vlastního volacího znaku letecké stanici.

5.2.1.9.3 **Konec hovoru.** Radiotelefonní spojení ukončuje přijímající stanice použitím vlastního volacího znaku.

5.2.1.9.4 Opravy a opakování

5.2.1.9.4.1 Došlo-li k chybě ve vysílání, použije se slovo „OPRAVA“, potom se opakuje poslední správně vyslaná skupina nebo fráze, načež se vyšle správné znění textu.

5.2.1.9.4.2 Je-li opravu možno nejlépe provést opakováním celé zprávy, musí operátor před druhým vysláním zprávy použít frázi „OPRAVA, OPAKUJI“ – „CORRECTION, I SAY AGAIN“.

5.2.1.9.4.3 **Doporučení.** Předpokládá-li operátor vysílající zprávu, že příjem bude obtížný, měl by vyslat důležité části zprávy dvakrát.

5.2.1.9.4.4 Pochybuje-li přijímací operátor o správnosti přijaté zprávy, musí požádat o úplné nebo částečné opakování zprávy.

5.2.1.9.4.5 Je-li vyžadováno opakování celé zprávy, vyšle se slovo „OPAKUJTE“. Je-li vyžádáno opakování části zprávy, vyšle se „OPAKUJTE VŠE PŘED ... (první slovo správně přijaté)“, nebo „OPAKUJTE ... (slovo před chybějící částí) DO ... (slovo za chybějící částí)“, nebo „OPAKUJTE VŠE PO ... (poslední správně přijaté slovo)“.

5.2.1.9.4.6 **Doporučení.** *Opakování některých prvků zprávy by se mělo provádět podle potřeby jako např. „OPAKUJTE TLAK“, „OPAKUJTE VÍTR“.*

5.2.1.9.4.7 Zjistí-li operátor při kontrole správnosti opakování ve zprávě nesprávné prvky, musí vyslat po ukončení opakování slova „NEGATIV, OPAKUJI“, po nichž následuje správné znění příslušných prvků.

5.2.1.9.5 *Zprávy o normálním průběhu letu*

5.2.1.9.5.1 **PANS.** *Je-li letadlem vysílána zpráva o normálním průběhu letu, musí za voláním následovat slova „LET NORMÁLNÍ“.*

5.2.2 Navázání a zajištění spojení

5.2.2.1 *Bdění, služební hodiny*

5.2.2.1.1 Za letu musí letadlová stanice udržovat stále bdění podle požadavku příslušného úřadu a vyjma bezpečnostních důvodů nesmí bdění přerušit, aniž by o tom informovala příslušnou leteckou stanicí (stanice).

5.2.2.1.1.1 Letadla při dlouhotrvajících letech nad vodní hladinou nebo při letech nad určenými oblastmi, kde je předepsáno vybavení letadel polohovým majákem nehody (ELT), musí nepřetržitě udržovat bdění na VKV tísňovém kmitočtu 121,5 MHz, vyjma doby, kdy letadlo pracuje na jiných VKV kanálech nebo když palubní vybavení nebo činnost posádky nedovolí současný poslech na dvou kanálech.

5.2.2.1.1.2 Letadlo musí nepřetržitě bdít na VKV tísňovém kmitočtu 121,5 MHz v prostorech nebo na tratích, kde je možnost zároku proti letadlu nebo mohou vzniknout jiné nebezpečné situace, a tento požadavek je vydán příslušným úřadem.

5.2.2.1.1.3 **Doporučení.** *Letadla při letech jiných, než je uvedeno v ust. 5.2.2.1.1.1 a ust. 5.2.2.1.1.2, by měla, nakolik je to možné, udržovat bdění na VKV tísňovém kmitočtu 121,5 MHz.*

5.2.2.1.1.4 Uživatel VKV komunikačního kanálu pro spojení „letadlo – letadlo“ musí zajistit udržování přiměřeného bdění na určených kmitočtech letových provozních služeb, na tísňovém kmitočtu a na jiných povinných bdících kmitočtech.

5.2.2.1.2 Letecká stanice musí udržovat bdění podle požadavků příslušného úřadu.

5.2.2.1.3 Letecké stanice musí udržovat nepřetržitě bdění na VKV tísňovém kmitočtu

121,5 MHz během provozních hodin služby stanovišť, kde je instalován.

Poznámka: Viz Předpis L 10/V, ust. 4.1.3.1.1 vztahující se k užívání kmitočtu 121,5 MHz leteckými stanicemi.

5.2.2.1.4 Hodlá-li letadlová nebo letecká stanice z nějakého důvodu přerušit provoz, musí podle možnosti uvědomit o této skutečnosti ostatní zúčastněné stanice a udat čas, ve kterém předpokládá obnovení provozu. Rovněž tak musí uvědomit zúčastněné stanice o obnovení provozu.

5.2.2.1.4.1 Je-li zapotřebí přerušit provoz na dobu delší, než která byla původně oznámena, musí být opravený čas obnovení provozu vyslán pokud možno v původně oznámeném nebo blízkém čase.

5.2.2.1.5 **Doporučení.** *Pokud řídicí letového provozu obsluhuje dva nebo více kmitočtů letových provozních služeb, měl by používat zařízení, které umožňuje, aby se vysílání letových provozních služeb a letadel na kterémkoliv z těchto kmitočtů současně vysílalo i na ostatních používaných kmitočtech, čímž se letadlovým stanicím, které se nacházejí v prostoru působnosti, umožní slyšet jak všechna vysílání řídicího letového provozu, tak i jemu adresovaná vysílání.*

5.2.2.2 *Zásady provozu v síti (KV spojení)*

5.2.2.2.1 **PANS.** *Letecké stanice radiotelefonní sítě musí spolupracovat se všemi druhými stanicemi v souladu s následujícími zásadami, aby poskytl oboustranné spojení „letadlo – země“, požadované letícími letadly na tratích, za které síť odpovídá.*

5.2.2.2.2 **PANS.** *Má-li síť větší počet stanic, musí se v rámci sítě zabezpečit spojení s letadly na jednotlivých úsecích trati vybranými stanicemi, označenými pro tyto úseky jako „pravidelná stanice“.*

Poznámka 1: Výběr stanic, které mají pracovat jako „PRAVIDELNÉ STANICE“ pro určitý traťový úsek se provádí, je-li to třeba, oblastní nebo místní dohodou, a je-li to nutné, po poradě mezi státy odpovědnými za síť.

Poznámka 2: Pravidelnými stanicemi jsou v zásadě ty, které jsou v místech, kterými lety na traťovém úseku probíhají, tj. v místech vzletu a přistání, v místech letových informačních středisek a oblastních středisek řízení a v některých případech další vhodně umístěné stanice, potřebné k zajištění úplného krytí příslušného prostoru spojení nebo odposlouchávání.

Poznámka 3: Při výběru pravidelných stanic se musí brát v úvahu charakteristiky šíření elektromagnetických vln na použitých kmitočtech.

5.2.2.2.3 **PANS.** *V prostorech nebo na tratích, kde rádiové podmínky, délka letu nebo vzdálenost mezi leteckými stanicemi vyžadují další opatření k zajištění plynulosti spojení mezi letadly a zemí na celém traťovém úseku, rozdělí si pravidelné stanice odpovědnost za hlavní bdění tím, že každá pravidelná stanice převezme hlavní bdění na té části letu, ve které je schopna co nejúčinněji zvládnout spojení s letadly.*

5.2.2.2.4 **PANS.** Při hlavním bdění musí každá pravidelná stanice mezi jiným:

- odpovídat za stanovení vhodných hlavních a vedlejších kmitočtů pro své spojení s letadlem;
- přijímat hlášení poloh a zprostředkovávat jiné zprávy z letadla a do letadla nezbytné pro bezpečné provádění letů;
- odpovídat za provedení potřebných opatření při selhání spojení (viz ust. 5.2.2.7.2).

5.2.2.2.5 **PANS.** Předání hlavního bdění druhé stanici se provádí obvykle v době přeletu hranic řízené oblasti nebo letové informační oblasti. Toto bdění, pokud je to možné, má udržovat stanice, která obstarává službu pro oblastní středisko řízení letového provozu, nebo letové informační středisko toho prostoru, ve kterém letadlo letí. Vyžadují-li to podmínky spojení, může být stanice požádána, aby udržovala hlavní bdění i za hranicemi prostoru, nebo aby své bdění ukončila dříve, než letadlo dosáhne hranice prostoru, zlepšili-li se tím podstatně spojení mezi zemí a letadly.

5.2.2.3 Použití kmitočtů

5.2.2.3.1 Letadlové stanice musí pracovat na příslušných kmitočtech.

5.2.2.3.1.1 Řídící stanice spojení „letadlo – země“ musí stanovit kmitočty (kmitočty), který (které) mají letadlové stanice, pracující pod jejím řízením, za obvyklých podmínek používat.

5.2.2.3.1.2 **PANS.** Při provozu v síti určí hlavní a vedlejší kmitočty nejprve stanice sítě, se kterou letadlo provádí předletovou zkoušku nebo která jako první naváže s letadlem po vzletu spojení. Tato stanice také musí zajistit, aby ostatní stanice byly podle potřeby informovány o stanoveném kmitočtu (kmitočtech).

5.2.2.3.2 **Doporučení.** Letecká stanice by měla při určení kmitočtu podle ust. 5.2.2.3.1.1 nebo 5.2.2.3.1.2 brát v úvahu příslušné charakteristiky šíření signálu a vzdálenosti, na které je spojení požadováno.

5.2.2.3.3 **Doporučení.** Jestliže kmitočty určené leteckou stanicí není pro spojení vyhovující, měla by letadlová stanice navrhnout jiný kmitočty.

5.2.2.3.4 **PANS.** Pokud přes ust. 5.1.1 jsou kmitočty pro spojení „letadlo – země“ použity pro výměnu zpráv nezbytných pro koordinaci a spolupráci mezi stanicemi sítě, má se takové spojení pokud možno uskutečnit na kmitočtech sítě, kterých se právě pro převážnou část provozu „letadlo – země“ nepoužívá. Ve všech případech má spojení s letadly přednost před spojením mezi pozemními stanicemi.

5.2.2.4 Navázání spojení

5.2.2.4.1 Letadlové stanice mají, je-li to možné, udržovat přímé spojení s řídicí stanicí spojení „letadlo – země“ příslušnou prostoru, ve kterém letadlo letí. Není-li to možné, musí letadlové stanice použít jakýchkoliv vhodných prostředků zprostředkování,

které jsou k dispozici pro předání zpráv řídicí stanici spojení „letadlo – země“.

5.2.2.4.2 Nemůže-li letecká stanice navázat běžným způsobem spojení s letadlovou stanicí, musí použít jakýchkoliv vhodných prostředků zprostředkování, které jsou k dispozici pro předání zpráv letadlové stanici. Jsou-li tyto pokusy bezvýsledné, musí být vyrozuměn odesílatel v souladu s postupy nařízenými příslušným úřadem.

5.2.2.4.3 **PANS.** Nenaváže-li se při provozu v síti, po volání na hlavních a vedlejších kmitočtech, spojení mezi letadlovou stanicí a pravidelnou stanicí, musí letadlu poskytnout pomoc jedna z ostatních pravidelných stanic pro tento let buď tím, že upozorní na volání prvně volanou stanicí, nebo v případě, že volání provedla letadlová stanice, odpoví na volání a převezme zprávu.

5.2.2.4.3.1 **PANS.** Jiné stanice sítě poskytnou pomoc stejným způsobem tehdy, jsou-li opakované pokusy pravidelných stanic o navázání spojení bezvýsledné.

5.2.2.4.4 **PANS.** Ust. 5.2.2.4.3 a ust. 5.2.2.4.3.1 musí být rovněž použita:

- na žádost příslušného stanoviště letových provozních služeb;
- když očekávaná zpráva od letadla nedošla v určitém časovém rozmezí, takže vzniká podezření ztráty spojení.

Poznámka: Příslušný úřad letových provozních služeb může pro uvedené účely stanovit konkrétní časový interval.

5.2.2.5 Přejedání při KV spojení

5.2.2.5.1 **PANS.** Má-li letadlová stanice přejít z jednoho kmitočtu nebo sítě na druhý kmitočty nebo síť, musí jí toto oznámit příslušná letecká stanice. Neobdrží-li letadlová stanice takové sdělení, musí svůj úmysl oznámit příslušné letecké stanici dříve, než bude přechod proveden.

5.2.2.5.2 **PANS.** V případě přechodu z jedné sítě do druhé je pro zajištění nepřetržitého spojení nejvýhodnější jeho provedení v době, kdy je letadlo ve spojení se stanicí pracující v obou sítích. Jestliže změna sítě musí být provedena současně s přechodem na stanici jiné sítě, musí obě příslušné stanice sítě zkoordinovat přechod dříve, než je doporučena nebo povolena změna kmitočtu. Letadlu se sdělí hlavní a vedlejší kmitočty, kterých má po přechodu používat.

5.2.2.5.3 Letadlová stanice, která přechází z jednoho bděcího kmitočtu na jiný, musí, je-li tak požadováno příslušným úřadem letových provozních služeb, informovat příslušnou leteckou stanicí, že bdění bylo zahájeno na novém kmitočtu.

5.2.2.5.4 **PANS.** Vstoupí-li letadlo po vzletu do sítě, musí příslušné pravidelné stanici vyslat čas vzletu nebo čas přeletu posledního kontrolního bodu.

5.2.2.5.5 **PANS.** *Vstupuje-li letadlová stanice do nové sítě, musí vyslat příslušné pravidelné stanici čas přeletu posledního kontrolního bodu nebo poslední hlášenou polohu.*

5.2.2.5.6 **PANS.** *Dříve než letadlová stanice opustí síť, musí v každém případě uvědomit příslušnou pravidelnou stanici o svém úmyslu tím, že podle potřeby vyšle jednu z níže uvedených frází:*

a) *přechází-li letadlová stanice na kanál letových provozních služeb pro spojení „pilot – řídicí letového provozu“:*

Letadlo: „PŘECHÁZÍM NA ... (příslušné stanoviště letových provozních služeb)“;

b) *po přistání:*

Letadlo: „PŘISTÁNÍ ... (místo) ... (čas)“.

5.2.2.6 *Přechod při VKV spojení*

5.2.2.6.1 Letadlo přechází z jednoho radiového kmitočtu na druhý z příkazu letecké stanice v souladu s dohodnutými postupy. Pokud se takový příkaz nevydá, musí letadlo oznámit přechod příslušné letecké stanici dříve, než k přechodu dojde.

5.2.2.6.2 Po navázání počátečního spojení na VKV nebo při přechodu na jiný kmitočet letadlová stanice předává informace předepsané příslušným úřadem.

5.2.2.7 *Selhání hlasového spojení*

5.2.2.7.1 *Spojení „letadlo – země“*

5.2.2.7.1.1 Jestliže letadlová stanice není schopna navázat spojení s příslušnou leteckou stanicí na určeném kanálu, musí se pokusit o navázání spojení na předchozím kanálu, a nebude-li to úspěšné, na jiném kanálu příslušném pro danou trať. Jsou-li tyto pokusy neúspěšné, musí se letadlová stanice pokusit navázat spojení s příslušnou leteckou stanicí, jinými leteckými stanicemi nebo jinými letadly pomocí všech dostupných prostředků a musí letecké stanici oznámit, že spojení není na přiděleném kanálu možné navázat. Kromě toho má být letadlo operující v rámci sítě na poslech na příslušném VKV kanálu pro případ, že by jej volala letadla letící v blízkosti.

5.2.2.7.1.2 Jestliže pokusy uvedené v ust. 5.2.2.7.1.1 jsou neúspěšné, musí letadlová stanice vyslat svou zprávu dvakrát na určeném kanálu (kanálech) s předesláním fráze „VYSÍLÁM NA SLEPO“, a je-li to zapotřebí, včetně označení adresáta (adresátů), kterému (kterým) je zpráva určena.

5.2.2.7.1.2.1 **PANS.** *Při provozu v síti musí být zpráva předávaná naslepo vysílána dvakrát na hlavním i vedlejších kanálech. Před změnou kmitočtu musí letadlová stanice oznámit kanál, na který přechází.*

5.2.2.7.1.3 *Selhání přijímače*

5.2.2.7.1.3.1 Nemůže-li letadlová stanice navázat spojení pro poruchu přijímače, musí vysílat na příslušném kanálu hlášení ve stanovených časech nebo polohách. Před zprávou uvede frázi „VYSÍLÁM NASLEPO PRO PORUCHU PŘIJÍMAČE“ –

„TRANSMITTING BLIND DUE TO RECEIVER FAILURE“. Každou takovou zprávu stanice ihned opakuje. Při tomto postupu musí letadlová stanice vyslat také čas příštího zamýšleného vysílání.

5.2.2.7.1.3.2 Letadlo, kterému je poskytována služba řízení letového provozu nebo poradní služba, musí kromě dodržení ust. 5.2.2.7.1.3.1 vyslat informace o úmyslu velitele letadla, jak bude pokračovat v letu.

5.2.2.7.1.3.3 Pokud letadlo nemůže navázat spojení pro poruchu letadlové stanice, musí, je-li tak vybaveno, nastavit příslušný kód odpovídače SSR k označení poruchy rádia.

Poznámka: Všeobecná pravidla platná při ztrátě spojení jsou uvedena v Předpisu L 2.

5.2.2.7.2 *Jednostranné spojení ve směru „země – letadlo“*

5.2.2.7.2.1 Nemůže-li letecká stanice navázat spojení s letadlovou stanicí po volání na kmitočtech, o kterých předpokládá, že na nich letadlo udržuje poslech, musí:

- požádat ostatní letecké stanice o poskytnutí pomoci voláním letadla, a je-li to zapotřebí, zprostředkováním spojení;
- požádat letadlo na trati, aby se pokusilo navázat spojení s daným letadlem, a je-li to zapotřebí, zprostředkovalo spojení.

5.2.2.7.2.2 Ust. 5.2.2.7.2.1 musí být rovněž použito:

- na žádost příslušného stanoviště letových provozních služeb;
- když očekávaná zpráva od letadla nedošla v takovém časovém rozmezí, že lze předpokládat ztrátu spojení.

Poznámka: Příslušný úřad letových provozních služeb může pro uvedené účely stanovit konkrétní časový interval.

5.2.2.7.2.3 **Doporučení.** *Jsou-li postupy podle ust. 5.2.2.7.2.1 neúspěšné, měla by letecká stanice vyslat zprávy adresované letadlu, jiné než zprávy obsahující letové povolení, vysláním „naslepo“ na kmitočtu (kmitočtech), na němž (na nichž) se předpokládá, že letadlo udržuje poslech.*

5.2.2.7.2.4 Vysílání letových povolení letadlům „naslepo“ se smí uskutečnit jen na vlastní žádost odesílatele.

5.2.2.7.3 *Oznámení o selhání spojení.* Řídicí stanice spojení „letadlo – země“ musí o selhání tohoto spojení co nejdříve vyrozumět příslušné stanoviště letových provozních služeb a provozovatele letadla.

5.2.3 *Zpracování zpráv na KV*

5.2.3.1 *Všeobecná ustanovení*

5.2.3.1.1 **PANS.** *Při provozu v síti, vždy kdy to podmínky spojení dovolí, má letadlová stanice vysílat své zprávy zásadně těm stanicím sítě, ze kterých mohou být nejsnadněji doručeny do míst jejich*

konečného určení. Hlášení letadel požadovaná letovými provozními službami se mají vysílat té stanicí sítě, která slouží letovému informačnímu středisku nebo oblastnímu středisku řízení, v jehož oblasti letadlo letí. Naproti tomu zprávy letadlu za letu má vyslat, kdykoliv je to možné, přímo stanice vykonávající služby v místě odesílatele.

Poznámka: Výjimečně se může letadlo spojit s leteckou stanicí mimo síť, která je vyhrazena příslušnému traťovému úseku. Nesmí však přerušit plynulé bdění ve spojovací síti vyhrazené úseku trati, je-li to předepsáno příslušným úřadem letových provozních služeb, a nesmí rušit provoz jiných leteckých stanic.

5.2.3.1.2 PANS. Zprávy předávané z letadla do stanice sítě mají vždy podle možnosti odposlouchávat a potvrzovat i další stanice sítě, které poskytují služby místům, která informace obsažené ve zprávě potřebují.

Poznámka 1: Opatření pro rozšiřování zpráv „letadlo – země“ bez adresy se provádějí podle vícestranných nebo místních dohod.

Poznámka 2: V zásadě se počet stanic potřebných k odposlouchávání udržuje co nejmenší a ve shodě s provozními požadavky.

5.2.3.1.2.1 PANS. Potvrzení o odposlechu má být provedeno ihned po potvrzení příjmu stanicí, které byla zpráva předána.

5.2.3.1.2.2 PANS. Potvrzení odposlouchávané zprávy se provede vysláním volacího znaku stanice, která zprávu odposlechla, za kterou případně následuje slovo „ROZUMÍM“ a volací znak stanice, která zprávu vysílala.

5.2.3.1.2.3 PANS. Nedojde-li k potvrzení o odposlechu zprávy dalšími stanicemi během jedné minuty, musí stanice, která zprávu z letadla přijala, tuto předat (zpravidla po letecké pevné síti) stanicí nebo stanicím, které odposlech nepotvrdily.

5.2.3.1.2.3.1 PANS. Je-li za mimořádných okolností nutné použít pro předání zprávy kanály pro spojení „letadlo – země“, musí se dodržet ust. 5.2.2.3.4.

5.2.3.1.2.4 PANS. Předává-li se zpráva po kanálech letecké pevné telekomunikační sítě, musí se adresovat příslušné stanici (stanicím) sítě.

5.2.3.1.2.5 PANS. Stanici (stanicím), které (kterým) byly zprávy zaslány, musí být další doprava uskutečněna v takovém pořadí, jako byly zprávy přijaty z letadla po kanálu spojení „letadlo – země“.

5.2.3.1.2.6 Letecká stanice, která přijala zprávu nebo hlášení obsahující meteorologické informace vysílané z letadla za letu musí bez zdržení předat tyto zprávy:

- 1) stanovišti letových provozních služeb a příslušné meteorologické službě;
- 2) příslušnému provozovateli letadla nebo jeho zástupci, pokud si příjem těchto zpráv vyžádá.

5.2.3.1.3 PANS. Ustanovení 5.2.3.1.2 má být použito, je-li to prakticky možné, rovněž při provozu mimo síť.

5.2.3.1.4 Doporučení. Obdrží-li letecká stanice, která je uvedena v adrese, zprávu určenou letadlu za letu a není-li možno v danou dobu navázat spojení s tímto letadlem, měla by zaslat zprávu leteckým stanicím na trati, které mohou navázat spojení s daným letadlem.

Poznámka: To nebrání, aby letecká stanice, která zprávu postoupila jiné stanicí k doručení, tuto nevyslala letadlu, kterému je adresována, je-li později schopná s tímto letadlem navázat spojení.

5.2.3.1.4.1 Doporučení. Nemá-li letecká stanice, které je zpráva adresována, možnost zprávu postoupit podle ust. 5.2.3.1.4, měla by vyrozumět podací stanicí.

5.2.3.1.4.2 Letecká stanice, která zasílá zprávu dále, musí změnit její adresu tak, že nahradí vlastní zkratku místa zkratkou místa letecké stanice, které zprávu zasílá.

5.2.3.2 Předávání zpráv letových provozních služeb (ATS) letadlu

5.2.3.2.1 PANS. Nelze-li doručit zprávu letových provozních služeb (ATS) letadlu v čase stanoveném orgánem ATS, musí o tom letecká stanice zpravit odesílatele a další opatření provádět jen podle pokynů letových provozních služeb (ATS).

5.2.3.2.2 PANS. Není-li jisté, že zpráva ATS byla přijata, protože není potvrzení, předpokládá letecká stanice, že letadlo zprávu nepřijalo. Musí proto ihned vyrozumět odesílatele, že zpráva byla vyslána, ale nebyla potvrzena.

5.2.3.2.3 PANS. Letecká stanice, která přijme zprávu od ATS nesmí přenést odpovědnost za doručení zprávy letadlu na jinou stanicí. Vyskytnou-li se však obtíže při spojení, mají jiné stanice poskytnout pomoc při zprostředkování zprávy letadlu. V takovém případě musí prvá stanice obdržet ujištění, že letadlo zprávu správně potvrdilo.

5.2.3.3 Záznam spojení „letadlo – země“ pomocí dálkopisu

5.2.3.3.1 PANS. Postup provádění záznamu pomocí dálkopisu:

- a) každá řádka musí začínat na levém okraji;
- b) každé vysílání musí být zahájeno na nové řádce;
- c) každá zpráva musí v uvedeném pořadí obsahovat některé nebo všechny následující body:
 - 1) volací znak volající stanice;
 - 2) text zprávy;
 - 3) volací znak volané nebo přijímací stanice, následovaný příslušnou zkratkou označující „přijal“, „opakujte zprávu“ nebo „bez odpovědi“;
 - 4) volací znak stanice (znaky stanic) potvrzující odposlechnutí zprávy, následovaný (následované) příslušnou zkratkou potvrzující přijetí;
 - 5) označení použitého kmitočtu;
 - 6) čas spojení v UTC;
- d) chybějící část textu zprávy musí být vyznačena napsáním tří teček (mezera . mezera . mezera .

mezera) nebo tří písmen „M“ (mezera M mezera M mezera M mezera);

- e) překlepy se musí opravit napsáním tří „E“ (mezera E mezera E mezera E mezera) následovanými přesným zněním informace. Chyby zjištěné po ukončení zprávy se musí opravit po ukončení zprávy použitím zkratky COR následované správným zněním.

5.2.4 Postupy pro výběrové volání (SELCAL)

Poznámka: Postupy obsažené v této části se používají při výběrovém volání (SELCAL) a nahrazují některá volání obsažená v ust. 5.2.1.

5.2.4.1 Všeobecná ustanovení

5.2.4.1.1 PANS. Výběrovým volacím systémem (SELCAL) se hlasové volání nahrazuje vysíláním kódových tónů letadlu na radiotelefonních kanálech. Výběrové volání se skládá z kombinace čtyř předem volených slyšitelných tónů, jejichž vysílání trvá asi dvě vteřiny. Tóny jsou buzeny v kódovacích zařízeních letecké stanice a přijímány jsou dekódovacím zařízením, které je připojeno k výstupu palubního přijímače. Příjem příslušného tónového kódu (kódu SELCAL) se uvede v činnost světelný nebo zvukový systém, umístěný v pilotní kabině.

Poznámka: Vzhledem k omezenému počtu kódů SELCAL je možno očekávat přidělení analogických kódů několika letadlům. Z tohoto hlediska je důležité použití odpovídajících postupů radiotelefonního spojení (RTF), které jsou uvedeny v tomto ustanovení, při vytváření spojení pomocí systému SELCAL.

5.2.4.1.2 PANS. Systému SELCAL by se mělo používat ve vhodně vybavených stanicích pro výběrové volání ze země do letadla na traťových KV a VKV kanálech.

5.2.4.1.3 PANS. V letadlech vybavených systémem SELCAL může pilot, je-li to nutné, udržovat obvyklý poslech.

5.2.4.2 Oznamování kódů SELCAL letadel leteckým stanicím

5.2.4.2.1 PANS. Provozovatel a velitel letadla jsou zodpovědní za informování všech leteckých stanic, s nimiž se v průběhu letu obvykle navazuje spojení, o kódech SELCAL patřících k volací značce letadla.

5.2.4.2.2 PANS. Když je to možné, má provozovatel letadel v pravidelných intervalech rozesílat všem příslušným leteckým stanicím seznam kódů SELCAL přidělených jeho letadlům nebo letům.

5.2.4.2.3 PANS. Letadlo musí:

- uvést kód SELCAL v letovém plánu, podávaném příslušnému stanovišti ATS; a
- dále zajistit, aby KV letecká stanice měla správnou informaci o kódu SELCAL tím, že naváže dočasně spojení s KV leteckou stanicí, dokud je ještě uvnitř VKV krytí.

Poznámka: Ustanovení o vyplňování letového plánu jsou uvedena v Předpisu L 4444.

5.2.4.3 Předletová zkouška

5.2.4.3.1 PANS. Letadlová stanice zavolá leteckou stanicí a požádá o předletové vyzkoušení systému SELCAL, a je-li třeba, sdělí přítom letecké stanici svůj kód SELCAL.

5.2.4.3.2 PANS. Jsou-li stanoveny hlavní a vedlejší kmitočty, provede se zkouška systému SELCAL obvykle nejprve na vedlejších, a potom na hlavním kmitočtu. Letadlová stanice je tak připravena pokračovat ve spojení na hlavním kmitočtu.

5.2.4.3.3 PANS. Ukáže-li předletová zkouška, že pozemní nebo palubní zařízení systému SELCAL není schopno provozu, musí letadlo udržovat trvalý poslech během dalšího letu, dokud systém SELCAL nebude v pořádku.

5.2.4.4 Navazování spojení

5.2.4.4.1 PANS. Zahajuje-li letecká stanice volání SELCAL, odpoví letadlo tím, že vyšle svůj rádiový volací znak, za kterým následuje výraz „DÁVEJTE“.

5.2.4.5 Traťové postupy

5.2.4.5.1 PANS. Letadlová stanice musí uvědomit příslušnou leteckou stanicí (stanice) o zahájení nebo udržování bdění na systému SELCAL.

5.2.4.5.2 PANS. Je-li tak na základě oblastní dohody stanoveno, mohou letecké stanice zahájit volání pro pravidelná hlášení z letadel pomocí systému SELCAL.

5.2.4.5.3 PANS. Jakmile některá letadlová stanice zahájí bdění na systému SELCAL, musí letecké stanice použít tohoto zařízení při volání letadla.

5.2.4.5.4 PANS. Zůstane-li vyslání kódu SELCAL po dvou voláních na hlavním kmitočtu a po dvou voláních na vedleším kmitočtu bez odpovědi, přejde letecká stanice k hlasovému volání.

5.2.4.5.5 PANS. Stanice sítě zpraví ihned jedna druhou, projeví-li se nesprávná činnost zařízení pro výběrové volání (SELCAL) na zemi nebo ve vzduchu. Letadlo také zajistí, aby letecké stanice, kterých se jeho let týká, byly ihned zpraveny o jakékoli nesprávné činnosti svého zařízení pro výběrové volání, a že je třeba hlasového volání.

5.2.4.5.6 PANS. Je-li systém SELCAL opět v normální činnosti, musí se to oznámit všem stanicím.

5.2.4.6 Přidělování kódů SELCAL letadlům

5.2.4.6.1 PANS. V zásadě se kód pro výběrové volání spojuje s radiotelefonním volacím znakem, tzn. že používá-li se čísla označujícího let (letový spoj) ve volacím znaku, zapíše se kód SELCAL pro výběrové

volání letadla vedle čísla letu. Ve všech jiných případech se kód pro výběrové volání letadla zaznamenává vedle rejstříkové značky letadla.

Poznámka: Používání volacích znaků letadlových stanic skládajících se ze zkratky leteckého provozovatele, následované číslem letu (letového spoje) se rozšiřuje mezi leteckými dopravci na celém světě. Palubní systém SELCAL má být proto takového typu, který dovolí, aby se příslušný kód mohl spojit s příslušným číslem letu, tj. zařízení, u kterého se mohou nastavovat různé kombinace kódů. V současné době mají mnohá letadla zařízení typu o jednom kódu, a nemohou proto s takovými zařízeními uspokojit zásady stanovené výše. Nesmí to však bránit letadlu, aby používalo čísel letů jako radiových volacích znaků, je-li tak vybaveno a přeje-li si používat volací znaky takového druhu. Je však důležité, použije-li se zařízení o jednom kódu pro volací znak letecké stanice s číslem letu, aby pozemním stanicím bylo oznámeno u každého letu, jaký kód SELCAL je na palubě letadla k dispozici.

5.3 Postupy při tísňové a pilnostní radiotelefonní korespondenci

5.3.1 Všeobecná ustanovení

Poznámka: Tísňové a pilnostní postupy, uvedené v ust. 5.3 se týkají radiotelefonního vysílání. S výjimkou Článku 30.9, který dovoluje jiné postupy tam, kde existuje speciální dohoda mezi státy, všeobecně platí ustanovení Článku 30 a Radiokomunikačního řádu ITU, vydání 2008 a platí rovněž pro radiotelefonní spojení mezi letadlovými stanicemi a stanicemi námořní pohyblivé služby.

5.3.1.1 Tísňový a pilnostní provoz zahrnuje všechny radiotelefonické zprávy týkající se tísňových a pilnostních podmínek. Tísňové a pilnostní podmínky jsou definovány takto:

- Tíseň:* podmínky hroící vážným nebo bezprostředním nebezpečím, vyžadující okamžitou pomoc.
- Pilnost:* podmínky týkající se bezpečnosti letadla nebo jiného dopravního prostředku, nebo bezpečnosti některých osob na jeho palubě nebo v dohledu, které ale nevyžadují okamžitou pomoc.

5.3.1.2 Na začátku první tísňové nebo pilnostní korespondence musí být použit radiotelefonní tísňový signál MAYDAY, anebo radiotelefonní pilnostní signál PAN PAN.

5.3.1.2.1 Na začátku kterékoliv další korespondence v tísňovém a pilnostním provozu se smí použít radiotelefonních tísňových a pilnostních signálů.

5.3.1.3 Odesílatel zpráv adresovaných letadlu v podmínkách tísně nebo pilnosti musí podle těchto podmínek omezit počet, obsah a rozsah zpráv na minimum.

5.3.1.4 Jestliže stanice, které je tísňová nebo pilnostní zpráva letadla adresována, tuto zprávu nepotvrdí, musí ostatní stanice poskytnout pomoc v souladu s ust. 5.3.2.2 a ust. 5.3.3.2.

Poznámka: Termín „ostatní stanice“ se vztahuje na kterékoliv jiné stanice, které přijaly tísňovou nebo

pilnostní zprávu a nejsou přesvědčeny, že stanice, které je zpráva adresována, ji potvrdila.

5.3.1.5 Tísňový a pilnostní provoz musí být veden na kmitočtu, na němž byl zahájen, až do doby, kdy se usoudí, že bude výhodnější přenést tento provoz na jiný kmitočet.

Poznámka: Pro tyto účely může být použit kmitočet 121,5 MHz nebo jiné vhodné VKV nebo KV kmitočty.

5.3.1.6 Pro usnadnění přepisu se radiotelefonní vysílání při tísňovém a pilnostním provozu provádí nízkým tempem a zřetelně, s pečlivým vyslovováním každého slova.

5.3.2 Tísňová radiotelefonní korespondence

5.3.2.1 Činnost letadla v tísni

5.3.2.1.1 Kromě toho, že před tísňovou zprávou vysílanou letadlem v tísni předchází třikrát opakovaný tísňový radiotelefonní signál MAYDAY (viz ust. 5.3.1.2), musí být tísňová zpráva:

- vysílaná na kmitočtu „letadlo – země“, který je v dané době používán;
- sestavena z nejvyššího možného počtu následujících částí, zřetelně vyslovovaných, a pokud možno v následujícím pořadí:
 - volací znak stanice, které je zpráva adresována (jestliže to časové a ostatní okolnosti umožní);
 - volací znak letadla (identifikace letadla);
 - povaha tísňového stavu;
 - úmysl velitele letadla;
 - současná poloha, hladina (tzn. letová hladina, nadmožská výška, atd. podle potřeby) a kurz letadla.

Poznámka 1: Předcházející ustanovení mohou být doplněna následujícími opatřeními, aby:

- je-li to potřebné a žádoucí, byla tísňová zpráva letadla v tísni předána na tísňovém kmitočtu 121,5 MHz nebo jiném kmitočtu letecké pohyblivé služby. Ne všechny letecké stanice udržují nepřetržité bdění na tísňovém kmitočtu;
- vyžadují-li to časové a ostatní podmínky, byla tísňová zpráva letadla v tísni předávána rozhlasovým vysíláním;
- letadlo vysílalo na radiotelefonních kmitočtech námořní pohyblivé služby;
- letadlo využilo kteréhokoli způsobu, který má k dispozici pro upoutání pozornosti a oznámení podmínek, ve kterých se nachází (včetně využití příslušného módu a kódu SSR);
- jakákoliv stanice poskytla pomoc letadlu v tísni jakýmkoliv prostředky, jež má k dispozici;
- v případě, že vysílající stanice sama není v tísni, a za předpokladu, že tato okolnost je v tísňové zprávě zřetelně vyjádřena, jednotlivé části zprávy uvedené v ust. 5.3.2.1.1 b) mohly být libovolně pozměněny.

Poznámka 2: Stanice, které je zpráva adresována, bude obvykle stanice mající s letadlem spojení, nebo

stanice, v jejíž oblasti zodpovědnosti se letadlo nachází.

5.3.2.2 Činnost stanice, které je tísňová zpráva adresována nebo první stanice, která tísňovou zprávu potvrdila

5.3.2.2.1 Stanice, které je zpráva letadla v tísni adresována, nebo první stanice, která tísňovou zprávu potvrdila, musí:

- a) okamžitě potvrdit tísňovou zprávu;
- b) převzít řízení spojení nebo přesně a zřetelně předat tuto odpovědnost a oznámit letadlu, zda je předání odpovědnosti provedeno;
- c) okamžitě učinit opatření, aby v době co nejdříve byly všechny potřebné informace k dispozici:
 - 1) příslušnému stanovišti ATS;
 - 2) příslušnému provozovateli letadla nebo jeho zástupci, pokud bylo předem dohodnuto;

Poznámka: Požadované předání informace příslušnému provozovateli letadla nemá přednost před jakoukoli jinou činností týkající se bezpečnosti letadla v tísňových podmínkách nebo kteréhokoliv jiného letadla v daném prostoru nebo před činností, která může ovlivnit další předpokládané lety v tomto prostoru.
- d) podle potřeby upozornit ostatní stanice, aby na kmitočtu, na kterém probíhá tísňová korespondence, nebyl přenášén ostatní telekomunikační provoz.

5.3.2.3 Uložení ticha

5.3.2.3.1 Stanice v tísni, nebo stanice, která řídí tísňový provoz, má právo uložit ticho buď všem stanicím pohyblivé služby v daném prostoru, nebo kterékoliv stanici, která tísňový provoz ruší. Podle okolností adresuje tyto příkazy buď „všem stanicím“, nebo pouze jedné stanici. V obou případech použije:
- výrazu „ZASTAVTE VYSÍLÁNÍ“ – „STOP TRANSMITTING“;
- radiotelefonního tísňového signálu „MAYDAY“.

5.3.2.3.2 Použití signálů uvedených v ust. 5.3.2.3.1 je vyhrazeno letadlové stanici v tísni a stanici řídící tísňový provoz.

5.3.2.4 Činnost všech ostatních stanic

5.3.2.4.1 Tísňová korespondence má absolutní přednost před všemi ostatními druhy spojení. Stanice, která ví o tísňovém provozu, nesmí vysílat na kmitočtu, na němž tento provoz probíhá, POKUD:

- a) tiseň není zrušena nebo tísňový provoz není ukončen;
- b) veškerý tísňový provoz nebyl přenesen na jiné kmitočty;
- c) stanice řídící spojení neudělila souhlas;
- d) vysílání není za účelem poskytnutí pomoci.

5.3.2.4.2 Každá stanice, která ví o tísňovém provozu a sama nemůže stanici v tísni pomoci, musí přesto tento provoz sledovat až do doby, kdy je zřejmé, že pomoc je poskytována.

5.3.2.5 Ukončení tísňové korespondence a zrušení ticha

5.3.2.5.1 Nenachází-li se již letadlo v tísni, vyšle zprávu o zrušení stavu tísně.

5.3.2.5.2 Po obdržení zprávy o zrušení tísně se musí stanice, která řídila tísňový provoz, ujistit o tom, že letadlo již není v tísni, a musí zajistit předání této informace:

- 1) příslušnému stanovišti ATS;
- 2) příslušnému provozovateli letadla nebo jeho zástupci, pokud bylo předem dohodnuto.

5.3.2.5.3 Tísňová korespondence a uložení ticha musí být zrušeny vysláním zprávy obsahující frázi „TÍSŇOVÝ PROVOZ UKONČEN“ na kmitočtu nebo kmitočtech, který byl (které byly) pro tísňový provoz použit (použity). Tuto zprávu může vyslat pouze stanice řídící spojení, která je po přijetí zprávy podle ust. 5.3.2.5.1 k tomu zmocněna příslušným úřadem.

5.3.3 Pilnostní radiotelefonní korespondence

5.3.3.1 Činnost letadla oznamujícího pilnostní podmínky, s výjimkou uvedenou v ust. 5.3.3.4 (sanitní lety)

5.3.3.1.1 Kromě toho, že před pilnostní zprávou vysílanou letadlem v pilnostních podmínkách předchází třikrát opakovaný pilnostní radiotelefonický signál PAN PAN, se tato zpráva:

- a) vysílá na kmitočtu „letadlo – země“, který je v dané době používán;
- b) sestavuje z nejvyššího možného počtu následujících částí, zřetelně vyslovovaných, a pokud možno vysílaných v tomto pořadí:
 - 1) volací znak stanice (název stanice), které je zpráva adresována;
 - 2) volací znak letadlové stanice – identifikace letadla;
 - 3) povaha pilnostního stavu;
 - 4) úmysl velitele letadla;
 - 5) současná poloha, hladina (tzn. letová hladina, nadmořská výška, atd. podle potřeby) a kurz letadla;
 - 6) jakékoliv další vhodné informace.

Poznámka 1: Ust. 5.3.3.1.1 nemá účel zabránit, aby v případě vhodných časových a ostatních podmínek byla pilnostní zpráva od letadla předávána rozhlasovým vysíláním.

Poznámka 2: Stanice, které je zpráva adresována, bude obvykle stanice mající s letadlem spojení, nebo stanice, v jejíž oblasti zodpovědnosti se letadlo nachází.

5.3.3.2 *Činnost stanice, které je pilnostní zpráva adresována, nebo stanice, která pilnostní zprávu potvrdila*

5.3.3.2.1 Stanice, které je zpráva letadla v pilnostních podmínkách adresována, nebo první stanice, která pilnostní zprávu potvrdila, musí:

- a) potvrdit pilnostní zprávu;
- b) okamžitě učinit opatření, aby v době co nejkratší byly všechny potřebné informace k dispozici:
 - 1) příslušnému stanovišti ATS;
 - 2) příslušnému provozovateli letadla nebo jeho zástupci, pokud bylo předem dohodnuto;

Poznámka: Požadované předání informace příslušnému provozovateli letadla nemá přednost před jakoukoli jinou činností týkající se bezpečnosti letadla v pilnostních podmínkách nebo kteréhokoliv jiného letadla v daném prostoru nebo před činností, která může ovlivnit další předpokládané lety v tomto prostoru.
- c) je-li zapotřebí, provádět řízení spojení.

5.3.3.3 *Činnost všech ostatních stanic*

5.3.3.3.1 Pilnostní korespondence má přednost, s výjimkou tísňových zpráv, před veškerou ostatní korespondencí a všechny stanice musí zajistit, aby vysílání pilnostního provozu nebylo rušeno.

5.3.3.4 *Činnost letadla používaného pro sanitní lety*

5.3.3.4.1 Použití signálu popsaného v ust. 5.3.3.4.2 naznačuje, že po něm následující zpráva se týká sanitního letu chráněného ve shodě s Ženevskou konvencí z roku 1949 a Dodatkovými protokoly konvence.

5.3.3.4.2 Pro účely hlášení a identifikace letadla použitého pro sanitní let se vysílá, nejlépe třikrát, radiotelefonní pilnostní signál PAN PAN, přičemž musí následovat radiotelefonní signál pro sanitní let MAY-DEE-CAL, vyslovený jako francouzské slovo „médical“, tj. v české transkripci jako „médikal“. Použití výše popsaných signálů naznačuje, že po nich následující zpráva se týká sanitního letu. Zpráva musí obsahovat následující údaje:

- a) volací znak nebo jiný uznávaný způsob identifikace sanitního letu (sanitních letů);
- b) polohu letadla (letadel) provádějícího (provádějících) sanitní let;
- c) počet a typ letadel sanitních letů;
- d) zamýšlenou trať;
- e) vypočítaný čas letu po trati a podle potřeby očekávaný čas vzletu a přistání;
- f) jakékoliv další informace, jako jsou výška letu, bděcí kmitočty, používané jazyky, módy, kódy SSR.

5.3.3.5 *Činnost stanice adresáta nebo jiných stanic, které přijaly zprávu o sanitních letech*

5.3.3.5.1 Stanice, která přijala zprávu o sanitních letech, postupuje dle vhodnosti v souladu s ust. 5.3.3.2 a ust. 5.3.3.3.

5.4 Korespondence vztahující se k činům nezákonného vměšování

5.4.1 Stanice volaná letadlem, které je předmětem nezákonného vměšování, nebo stanice, která přijala volání z takového letadla, musí učinit všechny možné kroky k zabezpečení tohoto letu, včetně oznámení příslušným střediskům letových provozních služeb, ostatním stanicím, úřadům a osobám, které mohou usnadnit tento let.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

HLAVA 6 - LETECKÁ RADIONAVIGAČNÍ SLUŽBA

6.1 Všeobecná ustanovení

6.1.1 Letecká radionavigační služba musí zahrnovat všechny typy a soustavy radionavigačních zařízení v mezinárodní letecké službě.

6.1.2 Letecké radionavigační zařízení, které není stále v provozu, se musí uvést do provozu pokud možno ihned, jakmile se přijme žádost letadla nebo kteréhokoli pozemního řídicího orgánu nebo oprávněného zástupce leteckého provozovatele.

6.1.2.1 **Doporučení.** *Žádosti z letadla by se měly adresovat příslušné letecké stanici na obvykle používaných kmitočtech "letadlo - země".*

6.1.3 Na místních pracovištích Letecké informační služby musí být provedena opatření, aby mohly být bez zpoždění přijímány důležité informace o změnách provozního stavu radionavigačních zařízení v rozsahu, potřebném pro předletovou přípravu a rozšiřování těchto informací v souladu s ustanoveními Předpisu L 15.

6.2 Zaměřování*Úvodní poznámky*

- 1) *Zaměřovací stanice pracují buď samostatně nebo ve skupinách po dvou nebo několika stanicích, za vedení jedné řídicí zaměřovací stanice.*
- 2) *Samostatně pracující zaměřovací stanice může určit pouze směr letadla vzhledem ke své stanici.*

6.2.1 **Doporučení.** *Samostatně pracující zaměřovací stanice by měla na požádání poskytnout:*

- 1) *zeměpisné zaměření letadla, použitím příslušné fráze,*
- 2) *zeměpisný kurz, kterým má letadlo za bezvětrí letět, aby směřovalo k zaměřovací stanici, použitím příslušné fráze,*
- 3) *magnetické zaměření letadla, použitím příslušné fráze,*
- 4) *magnetický kurz, kterým má letadlo letět za bezvětrí, aby směřovalo k zaměřovací stanici, použitím příslušné fráze.*

6.2.2 **Doporučení.** *Zaměřuje-li několik stanic ve skupině polohu letadla, měly by získaná měření okamžitě předat řídicí stanici zaměřovací skupiny, aby mohla určit polohu letadla.*

6.2.2.1 **Doporučení.** *Řídicí stanice zaměřovací skupiny by měla předat na požádání letadlu jeho polohu některým z těchto způsobů:*

- 1) *polohu vzhledem k nějakému zeměpisnému bodu nebo v souřadnicích zeměpisné šířky a délky, použitím příslušné fráze,*

- 2) *zeměpisným zaměřením letadla vzhledem k zaměřovací stanici nebo vzhledem k jinému konkrétnímu bodu, použitím příslušné fráze a rovněž vzdáleností od zaměřovací stanice nebo tohoto bodu, použitím příslušné fráze,*
- 3) *magnetickým kurzem, kterým má letadlo za bezvětrí letět, aby směřovalo k zaměřovací stanici nebo k jinému konkrétnímu bodu, použitím příslušné fráze a rovněž vzdáleností od zaměřovací stanice nebo tohoto bodu, použitím příslušné fráze.*

6.2.3 Letadlová stanice zpravidla adresuje žádost o zaměření, kurz nebo určení polohy příslušné letecké stanici nebo řídicí stanici zaměřovací skupiny.

6.2.4 Chce-li letadlová stanice požádat o zaměření, kurz nebo určení polohy, zavolá leteckou stanici nebo řídicí zaměřovací stanici na bděícím kmitočtu. Letadlo blíže určí druh služby, o kterou žádá použitím vhodné fráze.

6.2.5 Jakmile je zaměřovací stanice nebo skupina zaměřovacích stanic připravena, stanice původně volaná letadlovou stanicí má, pokud je to třeba, požádat o vysílání potřebné k zaměření a v případě nutnosti uvede kmitočet, který má letadlová stanice použít. Dále uvede, kolikrát má být signál na zaměření opakován, délku vysílání a jakékoli jiné pokyny pro vysílání.

6.2.5.1 V radiotelefonním provozu letadlová stanice, žádající zaměření ukončí vysílání opakováním svého volacího znaku. Pokud vysílání bylo natolik krátké, že zaměřovací stanice nemohla provést zaměření, letadlová stanice prodlouží vysílání o dva přibližně desetisekundové signály nebo vyšle jiné signály, požadované zaměřovací stanicí.

Poznámka: Některé zaměřovací stanice, které pracují na velmi vysokých kmitočtech, vyžadují modulovaný signál (mluvené vysílání), aby mohly provést zaměření polohy letadla.

6.2.6 Není-li výsledek zaměření uspokojivý, požádá zaměřovací stanice letadlovou stanici o opakování vysílání.

6.2.7 Byla-li zaměřovací stanice požádána o sdělení kurzu nebo zaměření, vyšle letadlové stanici žádané údaje v této formě:

- 1) *příslušná fráze,*
- 2) *zaměření nebo kurz ve stupních vzhledem k zaměřovací stanici, udaný jako skupina tří číslic,*
- 3) *třída zaměření,*
- 4) *podle potřeby čas zaměření.*

6.2.8 Bylo-li žádáno zaměření polohy, určí řídicí zaměřovací stanice polohu letadla po

vyhodnocení všech současných zaměření na mapě a vyše ji letadlu v této formě:

- 1) příslušná fráze,
- 2) poloha,
- 3) třída polohy,
- 4) čas zjištění polohy.

6.2.9 Jakmile letadlová stanice přijme zaměření, kurz nebo polohu letadla, opakuje zprávu pro potvrzení nebo opravu.

6.2.10 Jsou-li polohy udány zaměřením nebo kurzem a vzdáleností od nějakého známého bodu, a tento není sám stanicí podávající hlášení, musí takovým zeměpisným bodem být buď letiště nebo význačnější město nebo zeměpisný útvar. Letištěm se dává přednost před jinými místy. Použije-li se jako opěrného bodu velkého města, počítá se udané zaměření, kurz nebo vzdálenost od jeho středu.

6.2.11 Je-li poloha vyjádřena souřadnicemi zeměpisné šířky a délky, použije se pro stupně a minuty skupiny čísel. Za skupinou následuje písmeno N (sever) nebo S (jih) pro zeměpisnou šířku a písmeno E (východ) nebo W (západ) pro zeměpisnou délku. V radiotelefonii se musí používat slova SEVER

(NORTH), JIH (SOUTH), VÝCHOD (EAST) nebo ZÁPAD (WEST).

6.2.12 Zaměřovací stanice třídí zaměření a polohy takto:

Zaměření:

Třída A - s přesností plus nebo minus 2 stupně,

Třída B - s přesností plus nebo minus 5 stupňů,

Třída C - s přesností plus nebo minus 10 stupňů,

Třída D - přesnost menší než třída C.

Polohy:

Třída A - s přesností do 9,3 km (5NM),

Třída B - s přesností do 37 km (20NM),

Třída C - s přesností do 92 km (50NM),

Třída D - s přesností menší než třída C.

6.2.13 Zaměřovací stanice mají právo odmítnout určení zaměření, kurzu nebo polohy, jsou-li podmínky neuspokojivé nebo nejsou-li zaměření v kalibrovaném pásmu stanice, současně oznámí důvod odmítnutí.

HLAVA 7 - LETECKÁ ROZHLASOVÁ SLUŽBA

7.1 Všeobecná ustanovení

7.1.1 Zprávy určené k rozhlasovému vysílání

7.1.1.1 Text zpráv určených k rozhlasovému vysílání sestaví odesílatel v požadované formě.

7.1.2 Kmitočty a doba vysílání

7.1.2.1 Rozhlasové vysílání se provádí na určených kmitočtech a v pevně stanovených dobách.

7.1.2.2 Doby a kmitočty všech rozhlasových vysílání se zveřejňují v příslušných dokumentech. Jakékoli změny kmitočtů nebo stanovených dob vysílání se musí oznámit NOTAMem nejméně dva týdny předem. * Navíc se musí jakákoliv změna podle možnosti oznámit 48 hodin předem v každém pravidelném rozhlasovém vysílání, a to vždy jednou na začátku a jednou na konci relace.

** Poznámka: Toto ustanovení nebrání provést naléhavou změnu kmitočtu, vyžadují-li to okolnosti i když nelze vydat NOTAM alespoň dva týdny před zamýšlenou změnou.*

7.1.2.3 Plánovaná rozhlasová vysílání (jiná než kolektivní výzva v určitém pořadí) se musí zahájit ve stanoveném čase všeobecným voláním. Předpokládá-li se zpoždění rozhlasového vysílání, musí se ve stanoveném čase vyslat krátká zpráva, kterou se příjemcům sdělí, aby zůstali na poslechu a uvede se v minutách pravděpodobná doba zpoždění vysílání.

7.1.2.3.1 Bylo-li oznámeno zpoždění rozhlasového vysílání o určitou dobu, nesmí být zahájeno před uplynutím oznámené doby.

7.1.2.4 Jsou-li rozhlasová vysílání prováděna ve stanovených relacích s omezenou dobou vysílání, musí každá stanice ukončit vysílání přesně na konci přidělené doby, bez ohledu na to, zda byly všechny zprávy vyslány.

7.1.2.4.1 Při kolektivním rozhlasovém vysílání v určitém pořadí musí být každá stanice připravena k vysílání ve stanoveném čase. Nemůže-li stanice z jakýchkoli důvodů zahájit vysílání ve stanoveném čase, následující stanice v pořadí vyčká do svého stanoveného času a pak zahájí své rozhlasové vysílání.

7.1.3 Přerušování služby

7.1.3.1 Při přerušování služby stanice, odpovědné za rozhlasové vysílání, musí se vysílání zajistit podle možností jinou stanicí až do obnovení služby první stanice. Není-li to možné a je-li rozhlas určen pro odposlech pevnými stanicemi, jsou stanice, od kterých se požaduje zaznamenávat rozhlasová vysílání, povinné poslouchat na určených kmitočtech až do obnovení pravidelné služby.

7.2 Postup při radiotelefonním rozhlasovém vysílání

7.2.1 Technika rozhlasového vysílání.

7.2.1.1 Radiotelefonní vysílání musí být pokud možno přirozená, krátká a stručná, jak to srozumitelnost dovolí.

7.2.1.2 Rychlost mluvy rozhlasového radiotelefonního vysílání nemá překročit 100 slov za minutu.

7.2.2 Záhlaví všeobecného vysílání

7.2.2.1 Záhlaví každého rozhlasového radiotelefonního vysílání musí obsahovat všeobecné volání, jméno stanice a popřípadě čas vysílání UTC.

Poznámka: Následující příklad znázorňuje použití tohoto postupu:

<i>(všeobecné volání)</i>	VŠEM STANICÍM
<i>(slovo ZDE)</i>	ZDE
<i>(volací znak stanice)</i>	NEW YORK RADIO
<i>(čas vysílání)</i>	ČAS, NULA NULA ČTYŘI PĚT

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

HLAVA 8 - LETECKÁ POHYBLIVÁ SLUŽBA – KOMUNIKACE DATOVÝM SPOJEM

8.1 Všeobecná ustanovení

Poznámka 1: Zatímco ustanovení Hlavy 8 jsou přednostně založena na použití komunikace datovým spojem mezi řídicím a pilotem (CPDLC), ustanovení v 8.1 by se měla hodit pro další datové aplikace včetně datového spoje pro Letovou informační službu (např. D-ATIS, D-VOLMET apod.).

Poznámka 2: Ustanovení pro spojovací postupy v letecké pohyblivé službě jsou platná také pro leteckou družicovou pohyblivou službu.

8.1.1 Složení zpráv datového spoje

8.1.1.1 Text zpráv musí být ve standardním formátu zpráv (např. seznam zpráv CPDLC) v otevřeném jazyku nebo ve zkratkách a kódech, jak je uvedeno v 3.7. Jazyku je nutno se vyhnout, když délka textu může být zkrácena použitím odpovídajících zkratk a kódů. Nesmí se používat nepřesná slova, jako např. zdvořilostní vyjadřování.

8.1.1.2 Následující znaky jsou dovoleny při vytváření zpráv:

Písmena: A B C D E F G H I J K L M N O P Q R S T U V W X Y Z (pouze velká písmena)

Číslice: 1 2 3 4 5 6 7 8 9 0

Jiné znaky:

-	(pomlčka)
?	(otazník)
:	(dvojtečka)
()	(závorky)
.	(tečka)
,	(čárka, desetinná čárka)
'	(apostrofov)
=	(rovnítko)
/	(zlomková čára, lomítko)
+	(plus)

a znak mezery.

Kromě výše uvedených znaků se ve zprávách nesmí používat žádné jiné znaky.

8.1.1.3 Římské číslice se nesmí používat. Přeje-li si odesílatel zprávy oznámit adresátovi, že jde o číslice římské, musí vypsát číslice arabské, před kterými uvede slovo ROMAN.

8.1.2 Zobrazení zpráv datového spoje

8.1.2.1 Pozemní a palubní systémy musí umožňovat, aby zprávy byly vhodně zobrazeny, tištěny, je-li to požadováno, a uchovávány způsobem, který dovolí včasné a snadné vyhledání.

8.1.2.2 Kdykoli je zpráva požadována ve formě textu, musí být používán jako minimum anglický jazyk.

8.2 Postupy CPDLC

Poznámka: Soubor zpráv CPDLC vztahující se k této části může být nalezen v Předpisu L 4444, Dodatek 5.

8.2.1 Při každé komunikaci musí být po celý čas dodržovány nejvyšší standardy.

8.2.1.1 **Doporučení.** Význam lidské výkonnosti, která by mohla ovlivnit přesnost přijetí a pochopení zpráv, by měl být brán v úvahu při vytváření zpráv.

Poznámka: Podkladový materiál k lidské výkonnosti je možné nalézt v Human Factors Training Manual (ICAO Doc 9683) a Human Factors Guidelines for Air Traffic Management (ATM) Systems (ICAO Doc 9758).

8.2.2 Pozemní a palubní systémy musí poskytnout řídicím a pilotům možnost kontrolovat a ověřit jakékoliv provozní zprávy, které vyslali.

8.2.3 Pozemní a palubní systémy musí poskytnout řídicím a pilotům možnost kontrolovat, ověřit a, když požadují, potvrdit jakékoliv provozní zprávy, které přijali.

8.2.4 Řídicí musí mít možnost odpovídat na zprávy včetně nouzových, vydávat povolení, instrukce a rady a žádat a poskytovat odpovídající informace.

8.2.5 Pilot musí mít možnost odpovídat na zprávy, vyžadovat povolení a informace, hlásit informace a vyhledávat nebo rušit nouzi.

8.2.6 Pilot a řídicí musí mít možnost vyměňovat zprávy ve „volném textu“, který neodpovídá stanovenému formátu.

8.2.7 Jestliže tak nestanovil odpovídající úřad ATS, nesmí být požadováno předávání zpráv CPDLC hlasovou komunikací.

8.2.8 Ustavení CPDLC

8.2.8.1 Řídicí a pilot musí být informováni, když CPDLC bylo úspěšně ustaveno.

8.2.8.2 **PANS.** CPDLC musí být ustaveno v dostačující čas, aby zajistilo, že letadlo má spojení s odpovídajícím stanovištěm ATC.

8.2.8.3 Po počátečním ustavení nebo po obnovení po poruše musí být řídicí letového provozu a pilot informováni, že CPDLC je dostupné pro provozní použití.

8.2.8.4 Pilot musí být kdykoliv schopen identifikovat, že stanoviště řízení letového provozu poskytující služby řízení letového provozu tyto služby poskytuje.

8.2.8.5 Když palubní systém detekuje, že CPDLC je dostupné pro provozní použití, musí vyslat sestupným spojem CPDLC prvek zprávy CURRENT DATA AUTHORITY.

8.2.8.6 CPDLC zahájené letadlem

8.2.8.6.1 **PANS.** Když stanoviště ATC obdrží od letadla neočekávaný požadavek na CPDLC, musí od něho dostat informaci o okolnostech, které k takovému požadavku vedly, aby mohlo rozhodnout o dalších krocích.

8.2.8.6.2 **PANS.** Když stanoviště ATC odmítne požadavek na CPDLC, musí prostřednictvím příslušné CPDLC zprávy sdělit pilotovi důvod odmítnutí.

8.2.8.7 CPDLC zahájené stanovištěm ATC

8.2.8.7.1 Stanoviště ATC může navázat CPDLC s letadlem pouze v případě, když letadlo nemá navázáno žádné jiné CPDLC spojení nebo když získalo povolení od stanoviště ATC, které má s letadlem navázáno CPDLC.

8.2.8.7.2 Když je žádost o CPDLC letadlem odmítnuta, musí být sestupným spojem prostřednictvím prvku ve zprávě CPDLC „NOT CURRENT DATA AUTHORITY“ nebo „NOT AUTHORIZED NEXT DATA AUTHORITY“ oznámen důvod odmítnutí podle vhodnosti. Místní postupy musí určit, zda se důvod odmítnutí prezentuje řídicímu. Žádné jiné důvody pro odmítnutí zahájení CPDLC ze strany letadla stanovištěm ATC nejsou povoleny.

8.2.9 Výměna provozních zpráv CPDLC

8.2.9.1 Řídicí nebo pilot musí vytvářet CPDLC zprávy s použitím definovaného souboru zpráv, zprávou s volným textem nebo kombinací obojího.

8.2.9.1.1 **PANS.** Když se využívá CPDLC a účel zprávy je obsažen v souboru zpráv CPDLC uvedených v Předpisu L 4444, Dodatek 5, musí se používat příslušná zpráva.

8.2.9.1.2 **PANS.** S výjimkou uvedenou v ust. 8.2.12.1, když řídicí nebo pilot komunikuje prostřednictvím CPDLC, odpověď by měla přijít cestou CPDLC. Když řídicí nebo pilot využívá hlasové komunikace, odpověď by měla přijít hlasovou komunikací.

8.2.9.1.3 **PANS.** Kdykoliv je považováno za nutné opravit zprávu odeslanou přes CPDLC nebo je obsah zprávy zapotřebí vyjasnit, řídicí nebo pilot musí použít nejvhodnější dostupné prostředky k opravě detailů nebo pro objasnění.

Poznámka. – Následující postupy mohou být používány řídicím k opravě povolení, instrukcí nebo informací, nebo pilotem, k opravě odpovědi na zprávu v sestupným spojem nebo opravám předtím oznámených žádostí nebo informací.

8.2.9.1.3.1 **PANS.** Když je k opravě zprávy CPDLC, pro kterou dosud nebyla přijata provozní odpověď, použita hlasová komunikace, vysílání řídicího nebo pilota musí předcházet fráze: „NEBERTE V ÚVAHU ZPRÁVU CPDLC (typ zprávy) MEZERA“ - následovaná správným povolením, instrukcí, informací nebo žádostí.

Poznámka. – Je možné, že v čase, kdy je objasnění vysíláno hlasovou komunikací, je uvedená zpráva CPDLC označená jako doposud nedoručená příjemci, nebo jako doručena příjemci, ale nebylo na ní reagováno, nebo jako doručena příjemci a bylo na ní reagováno.

8.2.9.1.3.2 **PANS.** Když uvedená a identifikovaná zpráva CPDLC nemá být brána v úvahu, měla by být věnována pozornost jejímu frázování tak, aby se zabránilo jakékoliv nejednoznačnosti s vydáním s tím spojeného opraveného povolení, instrukce, informace nebo žádosti.

Poznámka. – Např. jestliže SAS445, udržující FL290, dostal přes CPDLC instrukci stoupat do FL350 a řídicí potřebuje opravit povolení s využitím hlasové komunikace, může být použita následující fráze:

SAS445 DISREGARD CPDLC CLIMB CLEARANCE MESSAGE, BREAK, CLIMB TO FL310

(SAS445 NEBERTE V ÚVAHU CPDLC ZPRÁVU S POVOLENÍM KE STOUPÁNÍ, MEZERA, STOUPEJTE DO FL310)

8.2.9.1.3.3 **PANS.** Jestliže zpráva CPDLC, na kterou se požaduje provozní odpověď, je následně projednávána hlasovou komunikací, musí být pro zajištění správné synchronizace CPDLC dialogu vyslána příslušná odpověď ve formě CPDLC uzavírací zprávy. To je možné zajistit buď výslovnou instrukcí příjemci zprávy cestou hlasové komunikace, aby ukončil dialog, nebo tím, že se systému umožní automaticky dialog ukončit.

8.2.9.2 Vytvářená zpráva CPDLC nesmí překročit pět prvků zprávy, pouze dva z nich mohou obsahovat variabilní traťové povolení.

8.2.9.2.1 **PANS.** Kde je to možné, neměly by se používat dlouhé zprávy nebo zprávy obsahující povolení složené z více částí, zprávy obsahující žádost o povolení složené z více částí nebo zprávy s kombinací povolení a informací.

Poznámka: Návod na vytvoření místních provozních postupů a na správné provozní využívání CPDLC lze nalézt v Human Factors Guidelines for Air Traffic Management (ATM) Systems (ICAO Doc 9758).

8.2.9.3 Pozemní CPDLC systém a palubní CPDLC systém musí mít schopnost zpracovat zprávy s příznaky naléhavosti a pohotovosti a změnit pořadí při vyšší prioritě zpráv.

Poznámka: Příznaky zpráv diktují určité požadavky na zacházení se zprávami pro uživatele CPDLC, který zprávu přijímá. Každá zpráva CPDLC

má tři příznaky: naléhavost, pohotovost a odpověď. Když zpráva obsahuje více prvků zpráv, nejvyšší priorita prvku zprávy se stává příznakem celé zprávy.

8.2.9.3.1 Příznak naléhavosti určuje požadavky na řazení do fronty pro přijaté zprávy, které jsou zobrazovány koncovému uživateli. Druhy naléhavosti jsou uvedeny v tabulce 1.

Tabulka 1. Příznak naléhavosti (vzestupný a sestupný spoj)

Druh	Popis	Priorita
D	Nouze	1
U	Naléhavost	2
N	Normální	3
L	Malá	4

8.2.9.3.2 Příznak pohotovosti určuje druh pohotovosti požadované po přijetí zprávy. Druhy pohotovosti jsou vedeny v tabulce 2.

Tabulka 2. Příznak pohotovosti (vzestupný a sestupný spoj)

Druh	Popis	Priorita
H	Vysoká	1
M	Střední	2
L	Nízká	3
N	Není požadována pohotovost	4

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

8.2.9.3.3 Příznak odpovědi vymezuje platné odpovědi pro daný prvek zprávy. Druhy odpovědí jsou uvedeny v tabulce 3 pro zprávy vzestupným spojem a v tabulce 4 pro zprávy sestupným spojem.

Tabulka 3. Charakteristika odpovědi (vzestupný spoj)

Druh	Odpověď požadována	Platné odpovědi	České znění	Priorita
W/U	Ano	WILCO, UNABLE, STANDBY, NOT CURRENT DATA AUTHORITY, NOT AUTHORIZED NEXT DATA AUTHORITY, LOGICAL ACKNOWLEDGMENT (only if required), ERROR	PROVEDU, NEJSEM SCHOPEN, ČEKEJTE, SYSTÉM, KTERÝ V DANÉM OKAMŽIKU NENÍ OPRÁVNĚN K PŘENOSU ÚDAJŮ, NEOPRÁVNĚNÝ SYSTÉM K PŘENOSU ÚDAJŮ, LOGICKÉ POTVRZENÍ (jen když se požaduje), CHYBA	1
A/N	Ano	AFFIRM, NEGATIVE, STANDBY, NOT CURRENT DATA AUTHORITY, NOT AUTHORIZED NEXT DATA AUTHORITY, LOGICAL ACKNOWLEDGMENT (only if required), ERROR	POTVRZUJI, NEGATIVE, ČEKEJTE, SYSTÉM, KTERÝ V DANÉM OKAMŽIKU NENÍ OPRÁVNĚN K PŘENOSU ÚDAJŮ, NEOPRÁVNĚNÝ SYSTÉM K PŘENOSU ÚDAJŮ, LOGICKÉ POTVRZENÍ (jen když se požaduje), CHYBA	2
R	Ano	ROGER, UNABLE, STANDBY, NOT CURRENT DATA AUTHORITY, NOT AUTHORIZED NEXT DATA AUTHORITY, LOGICAL ACKNOWLEDGMENT (only if required), ERROR	ROZUMÍM, NEJSEM SCHOPEN, ČEKEJTE, SYSTÉM, KTERÝ V DANÉM OKAMŽIKU NENÍ OPRÁVNĚN K PŘENOSU ÚDAJŮ, NEOPRÁVNĚNÝ SYSTÉM K PŘENOSU ÚDAJŮ, LOGICKÉ POTVRZENÍ (jen když se požaduje), CHYBA	3
Y	Ano	Any CPDLC downlink message, LOGICAL ACKNOWLEDGEMENT (only if required)	Jakákoli CPDLC zpráva sestupným spojem, LOGICKÉ POTVRZENÍ (jen když se požaduje)	4
N	Ne, pokud není požadováno logické potvrzení	LOGICAL ACKNOWLEDGMENT (only if required), NOT CURRENT DATA AUTHORITY, NOT AUTHORIZED NEXT DATA AUTHORITY, ERROR	LOGICKÉ POTVRZENÍ (jen když se požaduje), SYSTÉM, KTERÝ V DANÉM OKAMŽIKU NENÍ OPRÁVNĚN K PŘENOSU ÚDAJŮ, NEOPRÁVNĚNÝ SYSTÉM K PŘENOSU ÚDAJŮ, CHYBA	5

Tabulka 4. Příznak odpovědi (sestupný spoj)

Druh	Odpověď požadována	Platné odpovědi	České znění	Priorita
Y	Ano	Any CPDLC uplink message, LOGICAL ACKNOWLEDGEMENT (only if required)	Jakákoli CPDLC zpráva vzestupným spojem, LOGICKÉ POTVRZENÍ (jen když se požaduje)	1
N	Ne, pokud není požadováno logické potvrzení	LOGICAL ACKNOWLEDGMENT (only if required), SERVICE UNAVAILABLE, FLIGHT PLAN NOT HELD, ERROR	LOGICKÉ POTVRZENÍ (jen když se požaduje), SLUŽBA NENÍ K DISPOZICI, LETOVÝ PLÁN NENÍ K DISPOZICI, CHYBA	2

8.2.9.3.3.1 **PANS.** Když se požaduje odpověď na víceprvkovou zprávu a odpověď obsahuje jen jeden prvek, musí se tato odpověď vztahovat na všechny prvky zprávy.

Poznámka. – Např. odpověď „PROVEDU“ na víceprvkovou zprávu obsahující „STOUPEJTE DO FL 310 a UDRŽUJTE MACH .84“, je platná a vztahuje se na obě části zprávy.

8.2.9.3.3.2 **PANS.** Když pilot nemůže postupovat v souladu se zprávou o povolení, která sestává z jediného prvku, nebo s kteroukoli částí víceprvkové zprávy, musí vyslat odpověď „NEJSEM SCHOPEN“ pro celou zprávu.

8.2.9.3.3.3 **PANS.** Řídicí musí odpovědět zprávou „NEJSEM SCHOPEN“, která platí pro všechny prvky žádosti, jestliže nemůže vydat povolení pro žádný prvek jedno nebo víceprvkové žádosti o povolení. Platné (platná) povolení se neopakují.

8.2.9.3.3.4 **PANS.** Jestliže žádosti o povolení obsahující více prvků může být vyhověno pouze částečně, řídicí musí odpovědět zprávou „NEJSEM SCHOPEN“ aplikovanou na všechny prvky zprávy žádosti, a jestliže je to vhodné, uvést důvod a/nebo informaci, kdy může být povolení očekáváno.

Poznámka: Následně je možné vyslat samostatnou CPDLC zprávu (nebo zprávy) jako odpověď na ty prvky, kterým je možné vyhovět.

8.2.9.3.3.5 **PANS.** Když může být vyhověno všem prvkům jedno nebo víceprvkové žádosti o povolení, řídicí musí odpovědět povoleními odpovídajícími každému prvku žádosti. Tato odpověď by měla být zahrnuta do jediné zprávy vzestupným spojem.

Poznámka: Například, protože je třeba se vyhnout zpráвам obsahujícím víceprvkovou žádost o povolení, víceprvková zpráva sestupným spojem, obsahující uvedené prvky:

REQUEST CLEARANCE YQM YYG YYT YQX TRACK
X EINN EDDF
REQUEST CLIMB TO FL350
REQUEST MACH 0.84

by mohla být zodpovězena:

CLEARED YQM YYG YYT YQX TRACK X EINN EDDF
CLIMB TO FL350
REPORT MAINTAINING
CROSS YYG AT OR AFTER 1150
NO SPEED RESTRICTION

8.2.9.3.3.6 **PANS.** Když zpráva CPDLC obsahuje více než jeden prvek a příznak odpovědi na zprávu je Y, je-li použit, musí tato jediná zpráva odpovědi obsahovat odpovídající počet odpovědí ve stejném pořadí.

Poznámka: Například víceprvková zpráva vzestupným spojem, obsahující:

CONFIRM SQUAWK

WHEN CAN YOU ACCEPT FL410

by mohla být zodpovězena:

SQUAWKING 5525
WE CAN ACCEPT FL410 AT 1636Z.

8.2.9.4 Když pozemní nebo palubní systém generuje zprávu ERROR, důvod chyby musí být zahrnut do zprávy.

8.2.9.5 Příslušný úřad ATS musí vybrat ty prvky zpráv obsažených v Předpise L 4444, Dodatek 5, které se uplatňují v jeho vzdušném prostoru. ATS úřad by měl vybrat podsoubor takových prvků zpráv a na přijaté zprávy nepatřící do tohoto podsouboru stanoviště ATC musí odpovědět prvkem zprávy vzestupným spojem SERVICE UNAVAILABLE.

Poznámka: Další zpracování přijaté zprávy není požadováno.

8.2.9.5.1 **Doporučení.** Pouze zpráva vzestupným spojem odpovídající konkrétním činnostem řídicího sektoru by měla být poskytnuta řídicímu.

Poznámka: Soubor zpráv CPDLC obsažený v Předpise L 4444, Dodatek 5, byl vyvinut tak, aby zahrnoval různá prostředí organizace letového provozu.

8.2.9.5.2 Když příslušný úřad ATS považuje za nezbytné dodatečně formátovat zprávy s volným textem v případě, kdy soubor zpráv CPDLC obsažený v Předpise L 4444 nevyhovuje specifickým požadavkům, potom to musí oznámit řídicím. V takových případech seznam formátovaných zpráv s volným textem musí být uplatněn příslušným úřadem ATS a konzultován s provozovateli a jinými úřady ATS, kterých se to může týkat.

8.2.9.5.3 Informace týkající se používaného podsouboru prvků zpráv CPDLC a, je-li to použitelné, jakýchkoliv formátů zpráv s volným textem musí být publikovány v Letecké informační příručce.

8.2.9.6 Předání CPDLC

Poznámka: Podrobnosti o předávání CPDLC jsou uvedeny v Manual of Air Traffic Services Data Link Applications (ICAO Doc 9694).

8.2.9.6.1 **PANS.** Při předávání CPDLC musí být spolu s CPDLC současně předáno i hlasové spojení.

8.2.9.6.2 **PANS.** Když je letadlo předáváno stanovištěm ATC, které může využívat CPDLC na stanoviště ATC, které CPDLC nemá k dispozici, ukončení CPDLC musí být provedeno současně s předáním hlasového spojení.

8.2.9.6.3 Je-li výsledkem předávání CPDLC změna oprávněného systému pro přenos údajů a stále existují zprávy, pro které nebyla přijata zpráva o ukončení (např. nevyřízené zprávy), řídicí předávající CPDLC musí být informován.

8.2.9.6.3.1 Jestliže řídicí potřebuje předat letadlo bez odpovědi na kteroukoli nevyřízenou zprávu (zprávy) sestupným spojem, systém musí mít schopnost vyslat automaticky jako odpověď příslušnou

ukončující zprávu (zprávy). V takových případech obsah kterékoli automaticky ukončující zprávy (zpráv) vysílané jako odpověď, musí být uveden v místních směrnících.

8.2.9.6.3.2 Když se řídicí rozhodne předat letadlo bez odpovědi pilota na kteroukoli(kterékoliv) nevyřízenou(é) zprávu(y) vzestupným spojem, potom pozemní systém musí mít schopnost automaticky ukončit dialog pro každou předešlou zprávu do předání.

8.2.9.6.3.2.1 **PANS.** Řídicí by měl přejít zpět na hlasovou komunikaci, aby zabránil jakékoliv nejednoznačnosti související s nevyřízenou(ými) zprávou(ami).

8.2.9.6.4 Když předání CPDLC nemá za následek změnu oprávněného systému pro přenos údajů a ještě existují nevyřízené zprávy, potom tyto zprávy musí být buď předány odpovídajícímu řídicímu nebo musí být ukončeny v souladu s místními instrukcemi a v případě nezbytnosti v souladu s oblastními dohodami.

8.2.10 Zobrazení zpráv CPDLC

Doporučení. Stanoviště ATC používající CPDLC zprávy obsažené v Předpisu L 4444 by mělo zobrazovat odpovídající text týkající se zprávy tak, jak je uveden v Předpisu L 4444, Dodatek 5.

8.2.11 Zprávy s volným textem

PANS. Řídicí nebo piloti by neměli používat zprávy s volným textem jiné než formátované zprávy s volným textem, popsané v ustanovení 8.2.9.5.2.

Poznámka: Přestože je zřejmé, že nestandardní a nouzové situace mohou vyžadovat použití volného textu, zvláště kdy dojde k selhání hlasové komunikace, považuje se za vhodné vyhnout se zprávám s volným textem, aby se omezila možnost nesprávné interpretace nebo nejednoznačného významu.

8.2.12 Postupy pro nouzi, nebezpečí a poruchy vybavení

8.2.12.1 **PANS.** Když je přijata CPDLC zpráva o nouzi, řídicí musí potvrdit příjem takové zprávy nejefektivnějším dostupným způsobem.

8.2.12.2 **PANS.** V odpovědi CPDLC na hlášení o protiprávním činu se musí použít zpráva vzestupným spojem ROGER 7500 (ROZUMÍM 7500).

8.2.12.3 **PANS.** V odpovědi CPDLC na ostatní nouzové a pilnostní zprávy se musí použít zpráva vzestupným spojem ROGER (ROZUMÍM).

8.2.12.4 Když zpráva CPDLC požaduje logické potvrzení a/nebo provozní odpověď a taková odpověď není přijata, pilot nebo řídicí musí být upozorněn, podle vhodnosti.

8.2.12.5 Porucha CPDLC

Poznámka: Postup pro případ selhání jednotlivé zprávy CPDLC je popsán v ust. 8.2.12.7.

8.2.12.5.1 **Doporučení.** Porucha CPDLC by měla být detekována vhodným způsobem.

8.2.12.5.2 Řídicí a pilot musí obdržet výstrahu o poruše CPDLC, jakmile je porucha detekována.

8.2.12.5.3 **PANS.** Jakmile řídicí nebo pilot obdrží výstrahu, že má CPDLC poruchu a řídicí nebo pilot potřebují komunikovat dříve, než bude CPDLC obnoveno, potom by řídicí nebo pilot měli přejít zpět ke hlasové komunikaci, pokud je to možné, a uvést informaci frází CPDLC FAILURE (PORUCHA CPDLC).

8.2.12.5.4 **PANS.** Řídicí, kteří požadují vyslat informaci týkající se kompletní poruchy pozemního systému CPDLC všem stanicím, které ji mohou zachytit, by měli takové vysílání uvést všeobecným voláním ALL STATIONS CPDLC FAILURE (VŠEM STANICÍM PORUCHA CPDLC), následovaným identifikací volající stanice.

Poznámka: Na takové všeobecné volání se neočekává odpověď, ledaže jednotlivé stanice jsou následně vyzvány, aby potvrdily příjem.

8.2.12.5.5 **PANS.** Když dojde k poruše CPDLC a komunikace přejde na hlasovou, všechny nevyřízené CPDLC zprávy by se měly považovat za neodeslané a celková výměna těchto nevyřízených zpráv by se měla znovu zahájit pomocí hlasové komunikace.

8.2.12.5.6 **PANS.** Když dojde k poruše CPDLC, ale je obnovena ještě před tím, než nastane potřeba hlasové komunikace, všechny nevyřízené CPDLC zprávy by se měly považovat za neodeslané a celková výměna těchto nevyřízených zpráv by se měla znovu zahájit cestou CPDLC.

8.2.12.6 Plánované vypnutí CPDLC

8.2.12.6.1 Když je plánováno vypnutí komunikační sítě nebo pozemního systému CPDLC, musí být publikován NOTAM, který bude informovat všechny dotčené strany o době vypnutí a je-li nutné, o kmitočtech, které mají být použity pro hlasovou komunikaci.

8.2.12.6.2 Letadla udržující spojení se stanovištěm ATC musí být upozorněna hlasovou komunikací nebo cestou CPDLC na jakékoli zamýšlené vypnutí CPDLC.

8.2.12.6.3 Řídicí a pilot musí mít možnost přerušit CPDLC.

8.2.12.7 Porucha jednotlivé zprávy CPDLC

PANS. Jakmile řídicí nebo pilot obdrží výstrahu, že došlo k selhání jednotlivé zprávy CPDLC, musí řídicí nebo pilot použít jeden z následujících postupů dle vhodnosti:

a) hlasovou komunikací potvrdit postupy, které budou použity s ohledem na související dialog a informaci uvést frází:

CPDLC MESSAGE FAILURE

(PORUCHA CPDLC ZPRÁVY)

b) pomocí CPDLC obnovit CPDLC zprávu, která selhala.

8.2.12.8 Přerušování používání CPDLC žádostí pilota

8.2.12.8.1 **PANS.** Když řídicí požaduje, aby všechny stanice nebo určitý let neposílaly CPDLC žádosti po omezený časový úsek, musí být použita následující fráze:

((call sign) or ALL STATIONS) STOP SENDING CPDLC REQUESTS [UNTIL ADVISED] [(reason)]

((volací značka) nebo VŠEM STANICÍM) ZASTAVTE ZASÍLÁNÍ CPDLC ŽÁDOSTÍ [DO ODVOLÁNÍ] [(důvod)]

Poznámka: Za těchto okolností zůstává CPDLC pilotovi k dispozici pro případ potřeby k odpovězení na zprávy, hlášení informací a vyhlášení či zrušení nouze.

8.2.12.8.2 **PANS.** Opětovné zahájení normálního provozu CPDLC musí být oznámeno použitím následující fráze:

((call sign) or ALL STATIONS) RESUME NORMAL CPDLC OPERATIONS

((volací značka) nebo VŠEM STANICÍM) POKRAČUJTE V BĚŽNÉM PROVOZU CPDLC

8.2.13 Tam, kde by testování CPDLC s letadlem mohlo ovlivnit poskytování letových provozních služeb tomuto letadlu, musí být takové testování předem zkoordinováno.

8.2.14 Služba poskytování následných povolení

8.2.14.1 Odpovídající úřad ATS musí stanovit, zda stanoviště ATC podpoří službu poskytování následných povolení.

8.2.14.2 Zřízení služby poskytování následných povolení

8.2.14.2.1 Službu poskytování následných povolení zahajuje výhradně palubní systém. Zahájení znamená, že účelem komunikace je pouze získání následného povolení.

8.2.14.2.2 Pokud stanoviště ATC odmítne požadavek na službu poskytování následných povolení, musí pilotovi poskytnout důvod odmítnutí s využitím CPDLC zprávy SERVICE UNAVAILABLE.

8.2.14.3 Provoz služby poskytování následných povolení

8.2.14.3.1 Řídicí a pilot musí být informováni, když je služba poskytování následných povolení k dispozici pro provozní komunikaci.

8.2.14.3.2 Řídicí a pilot musí být informováni o poruše služby poskytování následných povolení.

8.2.14.3.3 Prvky zprávy CPDLC, které jsou určeny pro službu poskytování následných povolení musí být stanoveny regionálními postupy ICAO.

8.2.14.3.4 Žádost o povolení vydaná jako žádost o následné povolení musí být jako taková jasně identifikovatelná pro řídicího.

8.2.14.3.5 Povolení vydané jako následné povolení musí být jako takové jasně identifikovatelné pro pilota.

8.2.14.4 Ukončení služby poskytování následných povolení

8.2.14.4.1 Službu poskytování následných povolení ukončuje výhradně palubní systém.

8.2.14.4.2 Služba poskytování následných povolení při stanovišti ATC musí být ukončena, když se následný systém k přenosu dat stane oprávněným systémem k přenosu dat.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

DODATKY K PŘÍLOZE 10 - SVAZEK II

DODATEK A - KE SVAZKU II

SEZNAM SPECIÁLNÍCH VÝRAZŮ A JEJICH DEFINIC,
KTERÉ SE VZTAHUJÍ K PLÁNOVÁNÍ LETECKÝCH TELEKOMUNIKACÍ.

Rada ICAO na svém 11. zasedání dne 25. března 1964 schválila seznam vybraných spojovacích výrazů a jejich významů pro všeobecné použití v ICAO. Rada ICAO žádá, aby státy používaly tyto výrazy schváleným způsobem, zejména v korespondenci s organizací ICAO, v písemných materiálech, které předkládají ICAO nebo v jiných příslušných písemnostech.

Výrazy označené " * " se již používají a jsou definovány v podstatné části Přílohy 10, zatímco ostatní byly vybrány jako výrazy pro všeobecné používání personálem letecké telekomunikační služby. Způsobují zatím potíže na některých zasedáních ICAO nebo mají za následek vznik sporných definicí.

1. Definice k všeobecnému použití

* **Duplex.** Způsob, při kterém se výměna zpráv mezi dvěma stanicemi provádí najednou v obou směrech.

* **Dvoukanálový simplex.** (Double channel simplex). Simplex užívající dvou kmitočtových kanálů (pro každý směr jeden).

Poznámka: Tento způsob je někdy nazýván "Střídavý duplex".

* **Jednokanálový simplex.** (Single channel simplex). Simplex, užívající stejný kmitočtový kanál v obou směrech.

* **Kmitočtový kanál.** (Frequency channel). Souvislá část kmitočtového spektra určená k přenosu určitým druhem vysílání.

Poznámka: Klasifikace vysílání a další informace, týkající se části kmitočtového spektra, určeného k danému druhu přenosu (šířky pásma), jsou obsaženy v Radiokomunikačním řádu ITU (článek 4, RR 264 - RR 273 včetně).

* **Letecký telekomunikační orgán.** (Aeronautical telecommunication agency). Orgán, který odpovídá za provoz stanice nebo stanic letecké telekomunikační služby.

* **Letecká telekomunikační služba.** (Aeronautical telecommunication service). Telekomunikační služba určená pro jakékoli letecké účely.

* **Letecká telekomunikační stanice.** (Aeronautical telecommunication station). Stanice letecké telekomunikační služby.

* **Mezinárodní telekomunikační služba.** (International telecommunication service).

Telekomunikační služba mezi orgány nebo stanicemi různých států nebo mezi stanicemi pohyblivé služby, které nejsou umístěny ve stejném státě nebo patří různým státům.

* **Provozovatel.** (Aircraft operating agency). Právnícká nebo fyzická osoba, která odpovídá za organizování a provádění letů letadly, která má ve správě nebo vlastnictví.

* **Simplex.** Způsob, při kterém se výměna zpráv mezi dvěma stanicemi provádí střídavě v jednom směru.

Poznámka: Při uplatnění v letecké pohyblivé službě se tento způsob může dále dělit na:

a) *jednokanálový simplex*

b) *dvoukanálový simplex*

c) *simplex s posunutými kmitočty.*

* **Simplex s posunutými kmitočty.** (Offset frequency simplex). Druh jednokanálového simplexu, při kterém dvě nebo několik leteckých radiotelegrafních stanic používá záměrně nepatrně odlišných kmitočtů, avšak spadajících do části spektra, určeného pro spojení.

2. Definice pro použití v plánování letecké pevné služby

* **Automatizované přenosové zařízení.** (Automatic relay installation). Dálnopisné zařízení pro automatické předávání zpráv ze vstupních do výstupních okruhů.

Poznámka: Tento výraz zahrnuje automatická i poloautomatická zařízení.

* **Doba přenosu.** (Relay time). Časový interval mezi přijetím celé zprávy spojovacím střediskem a jejím novým vysláním na výstupním okruhu spojovacího střediska.

Kanál. (Channel). Jednotlivá cesta přímého spojení mezi dvěma body pevné služby.

* **Letecká pevná služba.** (Aeronautical fixed service AFS). Telekomunikační služba mezi stanovenými pevnými body, poskytovaná zvláště pro bezpečnost leteckého provozu a pro pravidelný, účinný a hospodárný provoz leteckých služeb.

* **Letecká pevná telekomunikační síť AFTN.** (Aeronautical fixed telecommunication network). Celosvětový systém leteckých pevných okruhů zřízených jako součást letecké pevné služby pro výměnu zpráv a/nebo přenos informací v digitální formě mezi stanicemi letecké pevné služby se

stejnými nebo slučitelnými přenosovými charakteristikami.

Okruh. (Circuit). Spojovací systém, který obsahuje všechny přímé kanály mezi dvěma body letecké pevné telekomunikační sítě.

* **Okruhová stanice.** (Tributary station). Letecká pevná stanice, která může přijímat (nebo vysílat) zprávy, které však sama nezprostředkovává, s výjimkou, kdy slouží stejným stanicím, zapojeným jejím prostřednictvím na spojovací středisko.

* **Plně automatické přenosové zařízení.** (Fully automatic relay installation). Dálnopisné zařízení, ve kterém přenos došlé zprávy, tj. z toho vyplývající zapojení požadované pro uskutečnění dalšího předání zprávy a ostatní obvyklé přenosové úkony jsou prováděny automaticky, čímž odpadá potřeba zásahu obsluhy, vyjma při dozoru.

* **Podací stanice AFTN.** (AFTN origin station). Stanice AFTN, u které jsou podávány zprávy pro přenos po AFTN.

* **Poloautomatické přenosové zařízení.** (Semi automatic relay installation). Dálnopisné zařízení, ve kterém zprostředkování došlé zprávy, tj. z toho vyplývající zapojení požadované pro uskutečnění dalšího předání zprávy vyžaduje zásahu obsluhy, avšak všechny ostatní úkony jsou prováděny automaticky.

Průchozí čas. (Transit time). Čas, který uplyne mezi okamžikem podání zprávy u stanice AFTN a okamžikem, kdy je zpráva přijata adresátem.

* **Přenos pomocí "trhané pásky".** ("Torn - tape" relay installation). Přenos, při kterém jsou zprávy přijímány a předávány na dálnopisné pásce a kde všechny operace přenosu provádí obsluha.

* **Seznam odpovědnosti.** (Incoming Circuit Responsibility List). Seznam směrovacích značek každého vstupního okruhu spojovacího střediska, pro které přejímá odpovědnost za předání všech zpráv, přicházejících na tomto okruhu.

* **Skupina stanic AFTN.** (AFTN group). Tři nebo více rádiových stanic letecké pevné telekomunikační sítě, které provádějí spojení na stejném kmitočtu.

Směr. (Route AFTN). Cesta, kterou je určitý kanál okruhu veden.

Směrovací kniha. (Routing directory). Skládá se ze seznamu odpovědnosti a směrovacího seznamu daného spojovacího střediska.

Směrovací seznam. (Routing List). Seznam na spojovacím středisku uvádějící, který výstupní okruh má být použit pro každého adresáta.

* **Směrovací značka.** (Location Indicator). 4-písmenná kódová skupina, utvořená v souladu s pravidly ICAO a přidělená místu letecké pevné stanice.

Směrování. (Routing AFTN). Zvolená cesta, kterou zprávy po AFTN sledují mezi místem příjmu a místem podání.

* **Spojovací středisko.** (Communication centre). Letecká pevná stanice, zajišťující přenos nebo zprostředkování spojení od nebo do leteckých pevných stanic, které jsou na ni připojeny.

* **Spojovací středisko AFTN.** (AFTN communication centre). Stanice AFTN, jejíž základní funkcí je přenos nebo zprostředkování provozu AFTN od nebo do ostatních stanic AFTN, které jsou na ni připojeny.

* **Stanice AFTN.** (AFTN station). Stanice, která je součástí letecké pevné telekomunikační sítě (AFTN) a jako taková je řízená a provozována pod správou některého státu.

* **Stanice určení AFTN.** (AFTN destination station). Stanice AFTN, které jsou adresovány zprávy pro místní doručení adresátům.

Vstupní - výstupní body letecké AFTN. (AFTN entry - exit points). Střediska, kterými probíhá provoz pevné letecké sítě při vstupu nebo při opuštění sítě letecké oblasti ICAO.

3. Definice pro použití v plánování letecké pohyblivé služby

* **Letadlová stanice.** (Aircraft station). Pohyblivá stanice letecké pohyblivé služby umístěná na palubě letadla, jiná než stanice záchranného prostředku.

* **Letecká pohyblivá služba.** (Aeronautical mobile service). Pohyblivá služba mezi leteckými a letadlovými stanicemi nebo mezi letadlovými stanicemi navzájem.

* **Letecká stanice.** (Aeronautical station). Pozemní stanice letecké pohyblivé služby. V některých případech může být letecká stanice umístěna na palubě lodi nebo družice.

* **Letištní řídicí rádiová stanice.** (Aerodrome control radio station). Stanice zajišťující radiové spojení letištní řídicí věže s letadly nebo pohyblivými leteckými stanicemi.

* **Náhradní prostředky spojení.** (Alternative means of communication). Prostředky spojení mající rovnocenné postavení jako základní prostředky, ale jsou používány jen jako náhradní.

* **Pravidelná stanice.** (Regular station). Stanice, zvolená z těch, které tvoří traťovou radiotelefonní síť "letadlo - země" pro spojení s letadly nebo k zachycení zpráv z letadel za obvyklých podmínek.

* **Základní prostředky spojení.** (Primary means of communication). Prostředky spojení normálně používané letadlem a pozemními stanicemi jako první volba tam, kde jsou pro spojení náhradní prostředky.

* **Radiotelefonní síť.** (Radiotelephony network). Skupina radiotelefonních leteckých stanic, které udržují provoz a bdí na kmitočtech stejné skupiny, které stanoveným způsobem vzájemně spolupracují, aby zajistily maximální spolehlivost spojení „letadlo - země“.

* **Řídicí rádiová stanice „letadlo - země“.** (Air - ground control radio station). Letecká telekomunikační stanice, odpovídající především za výměnu zpráv týkajících se provádění a řízení letů v daném prostoru.

* **Spojení jen ve směru „letadlo - země“.** (Air-to-ground communication). Jednosměrné spojení letadel se stanicemi nebo místy na povrchu země.

* **Spojení jen ve směru „země - letadlo“.** (Ground - to - air communication). Jednosměrné spojení stanic nebo míst na povrchu země s letadly.

* **Spojení „letadlo - země“.** (Air-ground communication). Obousměrné spojení mezi letadly a stanicemi nebo místy na povrchu země.

* **Spojení mimo síť.** (Non-network communications). Radiotelefonní spojení prováděné stanicí letecké pohyblivé služby, která není součástí radiotelefonní sítě.

* **Spojení pro operační kontrolu.** (Operational control communications). Spojení požadované pro výkon pravomoci nad zahájením, pokračováním, přesměrováním a/nebo ukončením letu v zájmu bezpečnosti letadla a pravidelnosti a hospodárnosti letu.

Poznámka: Toto spojení se obvykle požaduje pro výměnu zpráv mezi letadly a provozovateli letadel.

Spojovací systém "pilot - řídicí letového provozu". ("Pilot - controller" system). Radiotelefonní spojovací zařízení „letadlo - země“, určené pro přímé spojení mezi piloty a řídicími letového provozu.

Systém pro všeobecné použití. (General purpose system - GP). Prostředky pro radiotelefonní spojení „letadlo - země“ pro přenos všech druhů zpráv, uvedených v ust. 5.1.8 této Přílohy.

Poznámka: V tomto systému je obvykle spojení nepřímé - např. prostřednictvím třetí osoby.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

DODATEK B - KE SVAZKU II

PODKLADOVÝ MATERIÁL PRO PŘENOS DLOUHÝCH ZPRÁV PO AFTN

1. Úvod

Požadavky, týkající se přenosu jednotlivých zpráv po síti AFTN, v těch případech, kdy délka textu převyšuje 1 800 znaků, se uvádí v ust. 4.4.5.7 a ust. 4.4.15.3.11. Níže se uvádí metodika, kterou je nutno dodržovat v těch případech, když zprávy musí být rozděleny na několik částí.

2. Metodika

2.1 Každá část zprávy musí mít stejnou adresu a označení odesílatele, v posledním řádku textu se musí uvést pořadové číslo každé části následujícím způsobem:

(Konec první zprávy) //END PART 01//

(Konec druhé zprávy) //END PART 02//

atd.

(Konec poslední zprávy) //END PART XX/XX//

Poznámka: Níže se uvádí příklad, ilustrující použití výše uvedené metodiky u zprávy, skládající se ze tří částí. Počet znaků, použitých pro přenos informace o pořadovém čísle části zprávy, se započítává do celkové délky textu.

a) První zpráva

(Adresa) GG EGLLYMYX
 (Zdroj) 102030 KWBCYMYX
 (Text) text
 //END PART 01//
 (Zakončení) NNNN

b) Druhá zpráva

(Adresa) GG EGLLYMYX
 (Zdroj) 102030 KWBCYMYX
 (Text) text
 //END PART 02//
 (Zakončení) NNNN

c) Třetí a poslední zpráva

(Adresa) GG EGLLYMYX
 (Zdroj) 102030 KWBCYMYX
 (Text) zbytek textu
 //END PART 03/03//
 (Zakončení) NNNN

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO