

HLAVA 9 – LETOVÁ INFORMAČNÍ SLUŽBA A POHOTOVOSTNÍ SLUŽBA

9.1 Letová informační služba**9.1.1 Zaznamenávání a vysílání informací o průběhu letů**

Informace o aktuálním průběhu letů, včetně těžkých nebo středních volných balónů bez pilota na palubě, jimž není poskytována ani služba řízení letového provozu, ani letová poradní služba, musí být:

- a) zaznamenávány stanovištěm letových provozních služeb, které slouží letové informační oblasti, v níž letadlo letí, takovým způsobem, aby byly k dispozici v případě potřeby a v případě, že jsou požadovány pro účely pátrání a záchrany;
- b) vysílány stanovištěm letových provozních služeb, které takové informace přijalo, jiným stanovištěm letových provozních služeb, kterých se to týká, když se tak požaduje v souladu s Hlavou 10, ust. 10.2.2.

9.1.2 Předání odpovědnosti za poskytování letové informační služby

Odpovědnost za poskytování letové informační služby letu obvykle přechází z příslušného stanoviště ATS letové informační oblasti na příslušné stanoviště ATS sousední letové informační oblasti v čase přeletu společné hranice letových informačních oblastí. Je-li však požadována koordinace podle Hlavy 10, ust. 10.2, ale není k dispozici adekvátní spojovací zařízení, předchozí stanoviště ATS, pokud je to proveditelné, musí pokračovat v poskytování letové informační služby, dokud let nenaváže obousměrné spojení s příslušným stanovištěm ATS letové informační oblasti, do které vstupuje.

9.1.3 Vysílání informací**9.1.3.1 Způsoby vysílání**

9.1.3.1.1 S výjimkou stanovenou v ust. 9.1.3.2.1 musí být informace letadlům rozšiřovány jedním nebo více z následujících způsobů určených příslušným úřadem ATS:

- a) přednostně způsobem přímého vysílání letadlu z iniciativy příslušného stanoviště ATS, při kterém je zajištěno potvrzení příjmu; nebo
- b) všeobecným voláním všem dotčeným letadlům, které se nepotvrzuje; nebo
- c) rozhlasovým vysíláním; nebo
- d) datovou linkou.

Poznámka: Mělo by se vzít v úvahu, že za určitých okolností, např. během posledních fází konečného přiblížení, může být pro letadlo neproveditelné, aby potvrdilo přímé vysílání.

9.1.3.1.2 Používání všeobecného volání musí být omezeno na případy, kdy je nezbytné rozšířit význačné informace několika letadlům bez zdržení, např. náhlý výskyt nebezpečí, změnu dráhy v používání nebo poruchu klíčového přibližovacího a přistávacího prostředku.

9.1.3.2 Vysílání mimořádných hlášení z letadel a informací SIGMET a AIRMET

9.1.3.2.1 Příslušné informace SIGMET a AIRMET, stejně jako mimořádná hlášení z letadel, která nebyla použita pro přípravu informace SIGMET, se musí rozšiřovat letadlům jedním nebo více ze způsobů stanovených v ust. 9.1.3.1.1, jak je stanoveno na základě regionálních postupů ICAO. Mimořádná hlášení z letadel musí být předávána letadlům po dobu 60 minut po jejich vydání.

9.1.3.2.2 Mimořádná hlášení z letadel a informace SIGMET a AIRMET předávané letadlům z iniciativy země by měla pokrýt část trati až hodinu letového času před letadlem, vyjma, když byla na základě regionálních postupů ICAO stanovena jiná doba.

9.1.3.3 Vysílání informací týkajících se vulkanické aktivity

Informace týkající se vulkanické přederupční aktivity, vulkanické erupce a oblaků vulkanického popela (poloha oblaků a zasažené letové hladiny) musí být vysílány letadlům jedním nebo více ze způsobů stanovených v ust. 9.1.3.1.1, jak je stanoveno na základě regionálních postupů ICAO.

9.1.3.4 Vysílání informací týkajících se radioaktivních látek a toxických chemikálií

Informace o radioaktivních látkách nebo toxických chemikáliích, které unikly do atmosféry a které by mohly působit na vzdušný prostor v prostoru odpovědnosti stanoviště ATS, musí být vysílány letadlům jedním nebo více ze způsobů stanovených v ust. 9.1.3.1.1.

9.1.3.5 Vysílání SPECI a oprav předpovědí TAF

9.1.3.5.1 Zvláštní letecké meteorologické zprávy ve tvaru kódu SPECI a opravy předpovědí TAF se musí vysílat na požádání a musí být doplněny:

- a) přímým vysíláním příslušným stanovištěm letových provozních služeb zvláštních leteckých meteorologických zpráv a oprav předpovědí TAF pro letiště odletu a cílové a náhradní letiště, jak jsou uvedena v letovém plánu; nebo
- b) všeobecným voláním dotčených letadel na příslušných kmitočtech. Takové vysílání se týká

zvláštních leteckých meteorologických zpráv a oprav předpovědí TAF a nepotvrzuje se; nebo

- c) nepřetržitým nebo častým rozhlasovým vysíláním nebo použitím datového spoje, aby byly zpřístupněny aktuální zprávy METAR a předpovědi TAF v prostorech stanovených na základě regionálních postupů ICAO, kde to vyžaduje hustota provozu. Ke splnění tohoto účelu (viz Předpis L 11, ust. 4.4) by měla být používána rozhlasová vysílání VOLMET a/nebo D-VOLMET.

9.1.3.5.2 Předávání oprav letištních předpovědí letadlům z iniciativy příslušného stanoviště letových provozních služeb by mělo být omezeno na tu část letu, kde se letadlo nachází ve stanoveném čase od cílového letiště nebo čase stanoveném na základě regionálních postupů ICAO.

9.1.3.6 Vysílání informací o těžkých nebo středních volných balónech bez pilota na palubě

Příslušné informace o těžkých nebo středních volných balónech bez pilota na palubě musí být předávány letadlům jedním nebo více ze způsobů stanovených v ust. 9.1.3.1.1.

9.1.3.7 Vysílání informací nadzvukovým letadlům

Následující informace musí být k dispozici na příslušných oblastních střediscích řízení nebo letových informačních střediscích pro letiště stanovená na základě regionálních postupů ICAO a musí být vysílány na žádost nadzvukových letadel před zahájením snižování rychlosti z nadzvukové cestovní rychlosti při klesání:

- a) aktuální meteorologické zprávy a předpovědi, s výjimkou, kdy dochází ke spojovacím těžkostem, které jsou způsobeny podmínkami špatného šíření radiových vln; tehdy se vysílané prvky smí omezit na:
- i) průměrný přízemní vítr, směr a rychlost (včetně nárazů);
 - ii) dohlednost nebo dráhovou dohlednost;
 - iii) množství a výšku základny nízké oblačnosti;
 - iv) další významné informace;
 - v) je-li to vhodné, informace týkající se očekávaných změn;
- b) důležité provozní informace o stavu zařízení týkajících se dráhy v používání, včetně kategorie přesného přiblížení v případě, že nejnižší vyhlášená kategorie přiblížení pro danou dráhu není k dispozici;
- c) dostatečné informace o podmínkách na povrchu dráhy umožňující odhad brzdícího účinku.

9.1.4 Letová poradní služba

9.1.4.1 Cíl a základní principy

9.1.4.1.1 Cílem letové poradní služby je zvýšit účinnost informací o nebezpečí srážky ve srovnání se stavem, kdy se poskytuje pouze letová informační služba. Letová poradní služba se může poskytovat letadlům provádějícím lety IFR v poradním vzdušném prostoru nebo na poradních tratích (vzdušný prostor

třídy F). Takové prostory nebo tratě stanoví stát, kterého se to týká.

9.1.4.1.2 Z důvodů podrobně uvedených v ust. 2.4 Předpisu L 11 by se měla letová poradní služba zavádět pouze tam, kde letové provozní služby nejsou dostačující pro poskytování řízení letového provozu a omezené informace o nebezpečí srážky, jinak poskytované letovou informační službou, neodpovídají danému požadavku. Kde je zavedena letová poradní služba, mělo by se to běžně považovat za dočasné opatření až do takové doby, než ji bude možné nahradit službou řízení letového provozu.

9.1.4.1.3 Letová poradní služba neposkytuje takový stupeň bezpečnosti a nemůže převzít stejné odpovědnosti jako služba řízení letového provozu, pokud se týká vyhnutí se srážkám, protože informace o uspořádání letového provozu v daném prostoru, které má k dispozici stanoviště poskytující letovou poradní službu, mohou být neúplné. Z toho vyplývá, že letová poradní služba nevydává „povolení“, ale jen „poradní informaci“ a používá slovo „doporučuji“ nebo „navrhují“, když se letadlu navrhuje provést určitou činnost.

Poznámka: Viz ust. 9.1.4.2.2.

9.1.4.2 Letadla

9.1.4.2.1 Letadla využívající letovou poradní službu

Od letů IFR, které se rozhodly použít nebo byly žádány příslušným úřadem ATS na základě regionálních postupů ICAO využívat letovou poradní službu, letí-li ve vzdušném prostoru třídy F, se očekává, že budou dodržovat stejné postupy, jako jsou ty, které se uplatňují pro řízené lety, s výjimkou, že:

- a) letový plán a jeho změny nejsou předmětem povolení, protože stanoviště, které poskytuje letovou poradní službu, bude poskytovat pouze upozornění na výskyt význačného provozu nebo návrhy jako možné opatření;

Poznámka 1: Předpokládá se, že pilot neprovede změnu platného letového plánu, pokud neohlásí zamýšlenou změnu příslušnému stanovišti ATS a, jestliže je to proveditelné, pokud nepřijme potvrzení nebo příslušné doporučení.

Poznámka 2: Probíhá-li let v řízené oblasti s možným pokračováním v poradní oblasti nebo po poradní trati, smí se vydat povolení pro celou trať, avšak toto povolení jako takové včetně změn se týká pouze těch částí letu, které jsou prováděny v řízených oblastech a řízených okřscích (viz ust. 3.7.4.4 Předpisu L 11). Pro zbývající část tratě by se měla poskytnout nezbytná doporučení nebo návrhy.

- b) je na letadle, aby se rozhodlo, zda bude nebo nebude postupovat v souladu s přijatým doporučením nebo návrhem, a aby bez zdržení informovalo stanoviště poskytující letovou poradní službu o svém rozhodnutí;

- c) spojení letadlo-země se musí udržovat se stanovištěm letových provozních služeb určeným k poskytování letové poradní služby v daném poradním vzdušném prostoru nebo jeho části.

Poznámka: Viz Hlavu 4, ust. 4.4.2 pro postupy, kterými se řídí předkládání letového plánu.

9.1.4.2.2 Letadla, která nevyužívají letovou poradní službu

9.1.4.2.2.1 Letadla, která chtějí provést lety IFR v poradním vzdušném prostoru, ale nechtějí využívat letovou poradní službu, musí přesto předložit letový plán a oznamovat jeho změny stanovišti poskytujícímu tuto službu.

Poznámka: Viz Hlavu 4, ust. 4.4.2 pro postupy, kterými se řídí předkládání letového plánu.

9.1.4.2.2.2 Lety IFR provozované mimo řízení vzdušný prostor, které zamýšlejí křížovat poradní trať, by to měly provést pod úhlem co nejbližším 90 stupňům ke směru poradní trati a v hladině, která přísluší jejich letěné trati a je vybrána z tabulky cestovních hladin předepsaných pro používání lety IFR.

9.1.4.3 Stanoviště letových provozních služeb

Poznámka: Účinnost letové poradní služby závisí do značné míry na používaných postupech a předpisech. Její zavádění musí být v souladu s organizací, postupy a vybavením oblastní služby řízení, přičemž se berou v úvahu základní rozdíly mezi těmito dvěma službami, jak je uvedeno v ust. 9.1.4.2.1. To napomůže zajistit vysoký stupeň účinnosti a dosažení jednotnosti při všestranném poskytování letové poradní služby. Například výměna informací mezi dotýcnými stanovišti o pokračování letu letadla z jedné poradní oblasti do sousední řízené oblasti nebo koncové řízené oblasti a naopak pomůže oprostít piloty od opakování podrobností jejich již vyplněných letových plánů; dále užívání standardní frazeologie řízení letového provozu, při které předchází slovo „navrhují“ nebo „doporučují“, usnadní pilotovi porozumět zprávám letové poradní služby.

9.1.4.3.1 Stanoviště letových provozních služeb, které poskytují letovou poradní službu, musí:

- doporučit letadlu odletět v určitém čase a letět v hladinách uvedených v letovém plánu, jestliže není předvídan žádný konflikt s jiným známým provozem;
- navrhnout letadlu činnost, kterou se bude možno vyhnout potencionálnímu nebezpečí, při zachování přednosti letadlu, které je již v poradním vzdušném prostoru, před letadlem rozhodujícím se do takového poradního vzdušného prostoru vstoupit;
- předat letadlu informaci o provozu obsahující stejné informace, jako jsou předepsány pro oblastní službu řízení.

9.1.4.3.2 Kritéria, která se používají jako základ pro činnost podle ust. 9.1.4.3.1 b) a c) výše, by měla být alespoň ta, která jsou stanovena pro letadla letící v řízeném vzdušném prostoru, a měla by brát v úvahu omezení uplatňovaná při poskytování letové poradní služby, navigační zařízení a spojení letadlo-země převládající v daném regionu.

9.2 Pohotovostní služba

9.2.1 Letadlo

Poznámka: Kdykoliv se uplatňují postupy pro poskytování služby řízení letového provozu nebo letové poradní služby, dodržují se následující postupy, vyjma, když příslušné postupy nevyžadují častější hlášení o poloze než jednou za hodinu, přičemž v takovém případě se používá postup pro „Provoz normální“.

9.2.1.1 Když se tak požaduje příslušným úřadem ATS, aby se usnadnilo poskytování pohotovostních a pátracích a záchranných služeb, letadlo před vzletem a za letu v nebo do stanovených prostorů nebo po stanovených tratích musí postupovat v souladu s ustanoveními podrobně uvedenými v Předpisu L 2, Hlavě 3, která se týká předkládání, vyplňování, změn a ukončení letového plánu.

9.2.1.2 Kromě výše uvedeného musí letadlo vybavené vhodným obousměrným rádiovým spojením v období dvaceti až čtyřiceti minut po posledním spojení, bez ohledu na účel takového spojení, hlásit pouze k ověření, že let pokračuje v souladu s letovým plánem. Takové hlášení obsahuje identifikaci letadla a slova „Provoz normální“ nebo signál QRU.

9.2.1.3 Zpráva „Provoz normální“ se musí vyslat příslušnému stanovišti letových provozních služeb (např. obvykle letecké spojovací stanici sloužící stanovišti letových provozních služeb, které je odpovědné za letovou informační oblast, ve které letadlo letí, nebo jiné letecké spojovací stanici k převysílání, jak je požadováno, stanovišti letových provozních služeb odpovědnému za danou letovou informační oblast).

9.2.1.4 V případě déle trvající činnosti SAR může být vhodné vyhlásit formou NOTAM vodorovné a vertikální hranice prostoru činnosti SAR a varovat tak letadla, aby nevstupovala do probíhajícího provozu SAR a nemusela být řízena řízením letového provozu a vyhnula se takovému prostoru, dokud nebude příslušným stanovištěm ATS schváleno jinak.

9.2.2 Stanoviště letových provozních služeb

9.2.2.1 Jestliže nebylo přijato žádné hlášení z letadla v přiměřeném období (které může být stanoveno intervalem předepsaným na základě regionálních postupů ICAO) po pravidelném nebo očekávaném čase hlášení, stanoviště ATS se musí ve stanoveném časovém období třiceti minut pokusit takové hlášení získat, aby mohlo v případě, kdy by to okolnosti vyžadovaly, uplatnit postupy příslušející „Údobí nejistoty“ (podle Předpisu L 11, ust. 5.2.1).

9.2.2.2 Jestliže je pohotovostní služba vyžadována pro let prolétávající více než jednou letovou informační oblastí nebo řízenou oblastí a je-li pochybnost o poloze letadla, odpovědnost za koordinaci takové služby musí spočívat na stanovišti ATS letové informační oblasti nebo řízené oblasti:

- ve které letadlo letělo v čase posledního rádiového spojení letadlo-země;

- b) do níž letadlo mělo vstoupit, když v čase posledního spojení letadlo-země bylo spojení navázáno na hranicích nebo v blízkosti hranic dvou letových informačních nebo řízených oblastí;
- c) ve které se nachází místo mezipřistání letadla nebo místo jeho konečného určení:
 - i) jestliže letadlo nebylo vybaveno vhodným zařízením pro obousměrné rádiové spojení; nebo
 - ii) nebylo povinno vysílat hlášení poloh.
- b) požadovat na těchto stanovištích pomoc při získávání užitečných informací týkajících se letadla, o kterém se předpokládá, že je v nouzi, všemi dostupnými prostředky a zvláště těmi uvedenými v ust. 5.3 Předpisu L 11 (Použití spojovacích zařízení);
- c) shromažďovat informace obdržené v průběhu každého stavu nouze a po ověření jejich nezbytnosti je předat záchrannému koordináčnímu středisku;
- d) oznámit ukončení stavu nouze, jak to okolnosti vyžadují.

9.2.2.3 Stanoviště odpovědné za poskytování pohotovostní služby v souladu s ust. 9.2.2.2 musí:

- a) oznámit stanovištím poskytujícím pohotovostní službu v jiných dotčených letových informačních oblastech nebo řízených oblastech stav nebo stavy nouze a navíc uvědomit přidružené záchranné koordináční středisko;

9.2.2.4 Při obdržení nezbytných informací, jak je požadováno podle ust. 5.2.2.1 Předpisu L 11, se musí věnovat zvláštní pozornost informování příslušného záchranného koordináčního střediska o tísňových kmitočtech, které jsou přeživším k dispozici, jak jsou uvedeny v poli 19 letového plánu, ale normálně se nevysílají.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO