MINISTERSTVO DOPRAVY ČESKÉ REPUBLIKY
Zpracovatel: Úřad pro civilní letectví

LETECKÝ PŘEDPIS

POSTUPY PRO LETOVÉ NAVIGAČNÍ SLUŽBY

USPOŘÁDÁNÍ LETOVÉHO PROVOZU

L 4444

Uveřejněno pod číslem jednacím: 439/2011-220-SP/1.

KONTROLNÍ SEZNAM STRAN
PŘEDPIS POSTUPY PRO LETOVÉ NAVIGAČNÍ SLUŽBY (L 4444)

Strana	Datum	Strana	Datum
i / ii	12.8.2021 Změna č. 10 a 5/ČR	6 - 3	22.6.2017 Změna č. 7-A
iii	12.10.2017 Změna č. 2/ČR a Oprava č. 4/ČR	6 - 4	29.3.2018 Oprava č. 5/ČR
v až vii	5.11.2020 Změna č. 9	6 - 5 / 6 - 6	22.6.2017 Změna č. 7-A
viii	12.8.2021 Změna č. 10	6 - 7	29.3.2018 Změna č. 3/ČR
ix	12.10.2017 Změna č. 2/ČR a Oprava č. 4/ČR	6 - 8	8.11.2018 Změna č. 8
1 - 1 / 1 - 2	11.12.2014 Změna č. 5 a 6	6 - 9 až 6 - 11	5.11.2020 Změna č. 9
1 - 3 až 1 - 5	22.6.2017 Změna č. 7-A	6 - 12 až 6 - 16	8.11.2018 Změna č. 8
1 - 6 až 1 - 8	8.11.2018 Změna č. 8	7 - 1	8.11.2018 Změna č. 8
1 - 9	12.10.2017 Změna č. 2/ČR	7 - 2	5.11.2020 Změna č. 9
1 - 10 až 1 - 11	12.8.2021 Změna č. 10	7 - 3	8.11.2018 Změna č. 8
1 - 12	12.10.2017 Změna č. 2/ČR	7 - 4	12.8.2021 Změna č. 10
1 - 13 / 1 - 14	8.11.2018 Změna č. 8	7 - 5 / 7 - 6	8.11.2018 Změna č. 8
2 -1 až 2 - 3	5.11.2020 Změna č. 9	7 - 7	29.8.2011
3 - 1 až 3 - 3	29.8.2011	7 - 8 až 7 - 9	5.11.2020 Změna č. 9
4 - 1	29.8.2011	7 - 10	19.5.2022 Změna č. 7/ČR
4 - 2	22.6.2017 Změna č. 7-A	7 - 11 až 7 - 14	8.11.2018 Změna č. 8
4 - 3	12.10.2017 Změna č. 2/ČR	8 - 1	15.11.2012 Změna č. 4
4 - 4 až 4 - 5	22.6.2017 Změna č. 7-A	8 - 2	8.11.2018 Změna č. 8
4 - 6	12.10.2017 Změna č. 2/ČR	8 - 3	15.11.2012 Změna č. 4
4 - 7 až 4 - 10	5.11.2020 Změna č. 9	8 - 4	21.6.2018 Oprava č. 6/ČR
4 - 11 / 4 - 12	12.8.2021 Změna č. 10	8 - 5 až 8 - 6	15.11.2012 Změna č. 4
4 - 13	5.11.2020 Změna č. 9	8 - 7 / 8 - 8	8.11.2018 Změna č. 8
5 - 1	22.6.2017 Změna č. 7-A	8 - 9 až 8 - 13	5.11.2020 Změna č. 9
5 - 2	8.10.2020 Oprava č. 7/ČR	8 - 14 až 8 - 19	12.10.2017 Změna č. 2/ČR
5 - 3 / 5 - 4	8.11.2018 Změna č. 8	9 - 1	29.8.2011
5 - 5 až 5 - 16	5.11.2020 Změna č. 9	9 - 2 až 9 - 4	8.11.2018 Změna č. 8
5 - 17 až 5 - 37	8.11.2018 Změna č. 8	10 - 1 až 10 - 3	29.8.2011
5 - 38 až 5 - 40	5.11.2020 Změna č. 9	10 - 4	15.11.2012 Změna č. 4
6 - 1	22.6.2017 Změna č. 7-A	11 - 1 až 11 - 4	29.8.2011
6 - 2	29.3.2018 Oprava č. 5/ČR	11 - 5	11.12.2014 Oprava č. 1/ČR

Strana	Datum	Strana	Datum
11 - 6	11.12.2014 Změna č. 6	15 - 3 až 15 - 13	5.11.2020 Změna č. 9
11 - 7	11.12.2014 Oprava č. 1/ČR	16 - 1 až 16 - 3	29.8.2011
11 - 8	11.12.2014 Změna č. 6	16 - 4	5.11.2020 Změna č. 9
11 - 9	11.12.2014 Oprava č. 1/ČR	16 - 5	11.12.2014 Změna č. 6
11 - 10	11.12.2014 Změna č. 6	Dopl. 1 - 1	29.8.2011
11 - 11	11.12.2014 Oprava č. 1/ČR	Dopl. 1 - 2	12.8.2021 Změna č. 10
11 - 12	11.12.2014 Změna č. 6	Dopl. 1 - 3	12.10.2017 Změna č. 2/ČR
11 - 13	11.12.2014 Oprava č. 1/ČR	Dopl. 1 - 4 až 1 - 5	12.8.2021 Změna č. 10
11 - 14	11.12.2014 Změna č. 6	Dopl. 1 - 6 až Dopl. 1 - 8	29.8.2011
11 - 15	8.11.2018 Změna č. 8	Dopl. 2 - 1 až Dopl. 2 - 3	11.12.2014 Oprava č. 1/ČR
11 - 16	12.8.2021 Změna č. 10	Dopl. 2 - 4	5.11.2020 Změna č. 9
12 - 1	8.11.2018 Změna č. 8	Dopl. 2 - 5 až Dopl. 2 - 6	22.6.2017 Změna č. 7-A
12 - 2	15.11.2012 Změna č. 4	Dopl. 2 - 7 / Dopl. 2 - 8	12.8.2021 Změna č. 5/ČR
12 - 3 / 12 - 4	21.6.2018 Oprava č. 6/ČR	Dopl. 2 - 9 / Dopl. 2 - 10	21.6.2018 Změna č. 4/ČR
12 - 5	22.6.2017 Změna č. 7-A	Dopl. 2 - 11 až Dopl. 2 - 13	11.12.2014 Oprava č. 1/ČR
12 - 6	24.3.2022 Změna č. 6/ČR	Dopl. 2 - 14	5.11.2020 Změna č. 9
12 - 7 až 12 - 10	12.8.2021 Změna č. 10	Dopl. 2 - 15	11.12.2014 Oprava č. 1/ČR
12 - 11	3.11.2022 Změna č. 11	Dopl. 3 - 1 až Dopl. 3 - 7	11.12.2014 Oprava č. 1/ČR
12 - 12 až 12 - 14	12.8.2021 Změna č. 10	Dopl. 3 - 8	5.11.2020 Změna č. 9
12 - 15 až 12 - 18	24.3.2022 Změna č. 6/ČR	Dopl. 3 - 9	12.10.2017 Oprava č. 4/ČR
12 - 19 až 12 - 21	12.8.2021 Změna č. 10	Dopl. 3 - 10	22.6.2017 Změna č. 7-A
12 - 22 až 12 - 23	3.11.2022 Změna č. 11	Dopl. 3 - 11 až Dopl. 3 - 17	11.12.2014 Oprava č. 1/ČR
12 - 24 až 12 - 28	12.8.2021 Změna č. 10	Dopl. 3 - 18 až Dopl. 3 - 19	22.6.2017 Změna č. 7-A
13 - 1 až 13 - 6	22.6.2017 Změna č. 7-A	Dopl. 3 - 20 až Dopl. 3 - 37	11.12.2014 Oprava č. 1/ČR
14 - 1 až 14 - 5	22.6.2017 Změna č. 7-A	Dopl. 4 - 1 až Dopl. 4 - 7	29.8.2011
15 - 1	15.11.2012 Změna č. 4	Dopl. 5 - 1 až Dopl. 5 - 22	22.6.2017 Změna č. 7-A
15 - 2	22.6.2017 Změna č. 7-A	Dopl. 6 - 1 až Dopl. 6 - 6	29.8.2011

ÚVODNÍ USTANOVENÍ

Ministerstvo dopravy, jako příslušný správní orgán, uveřejňuje dle ustanovení § 102 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, ve znění pozdějších předpisů letecký předpis:

POSTUPY PRO LETOVÉ NAVIGAČNÍ SLUŽBY

USPOŘÁDÁNÍ LETOVÉHO PROVOZU

L 4444

1. Účelem tohoto předpisu je stanovit úplnou a přehlednou formou požadavky v oblasti postupů pro letové navigační služby, a to na základě standardů a doporučených postupů (SARPs) Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO) a v souladu s přímo použitelnými předpisy EU.

2. V tomto leteckém předpisu je použito textu dvou dokumentů, a to:

   Doc 4444, Procedures for Air Navigation Services – Air Traffic Management

   prováděcí nařízení Komise (EU) č. 923/2012 ze dne 26. září 2012, kterým se stanoví společná pravidla létání a provozní předpisy týkající se služeb a postupů v oblasti letecké navigace a kterým se mění prováděcí nařízení (ES) č. 1035/2011 a nařízení (ES) č. 1265/2007, (ES) č. 1794/2006, (ES) č. 730/2006, (ES) č. 1033/2006 a (EU) č. 255/2010 (EU standardy), ve znění pozdějších předpisů.

3. Tam, kde dokument neobsahuje určení adresátů jednotlivých pravidel (práv a povinností) a nositelů pravomocí, jsou tito adresáti a nositelé pravomocí uvedeni ve vlastním textu leteckého předpisu. Rovněž v případech, kdy se to jeví žádoucím, je vlastní text leteckého předpisu opatřen dalším textem.

4. Tento předpis byl upraven tak, aby uváděné měřicí jednotky byly v souladu s používanou praxí v České republice tak, jak je uvedeno v Letecké informační příručce a předpisu L5 – Předpis pro používání měřicích jednotek v letovém a pozemním provozu.

5. Pro řešení případných sporů o pravomoc nebo příslušnost je třeba využít příslušných ustanovení platných právních předpisů České republiky, zejména pak 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, ve znění pozdějších předpisů a zákona České národní rady č. 2/1969 Sb., o zřízení ministerstev a jiných ústředních orgánů státní správy České socialistické republiky, ve znění pozdějších předpisů.

6. Podle teritoriální použitelnosti jsou požadavky tohoto předpisu z praktických důvodů rozlišeny následovně:

   a) označením „**EU:**“ jsou uvozeny a šedým podbarvením zvýrazněny požadavky stanovené příslušnými právními předpisy EU odlišně od regulačního rámce SARPs ICAO;

   b) označením „**ICAO:**“ jsou uvozeny a šedým podbarvením zvýrazněny ty části předpisu, které vychází ze SARPs ICAO, které je z hlediska bezpečnosti a mezinárodní harmonizace žádoucí respektovat při letech ve vzdušném prostoru, kde se pravidla pro jednotné evropské nebe neuplatňují a byly v ČR přijaty po vstupu příslušných pravidel EU v platnost.

   c) označením „**ČR:**“ jsou uvozeny a šedým podbarvením zvýrazněny dodatečné národní požadavky doplňující SARPs ICAO v těch oblastech, které nejsou předmětem úpravy příslušnými právními předpisy EU, nebo požadavky stanovené odlišně od regulačního rámce SARPs ICAO.

   Poznámka: Ty části předpisu, které vychází ze SARPs ICAO, a byly v ČR přijaty před vstupem v platnost příslušných pravidel EU, nejsou žádným z uvedených způsobů zvýrazněny.

   Upozornění: V případě přímého rozporu tohoto předpisu a příslušného přímo použitelného předpisu Evropské unie má komunitární úprava aplikační přednost, nejedná-li se o využití ustanovení o pružnosti dle čl. 14 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Evropské agentury pro

bezpečnost letectví, kterým se ruší směrnice Rady 91/670 EHS, nařízení (ES) č. 1592/2002 a směrnice 2004/36/ES, ve znění pozdějších předpisů.

7. Pokud se v tomto předpisu vyskytuje slovo „mezinárodní“, platí příslušná ustanovení rovněž pro vnitrostátní podmínky, není-li uvedeno jinak.

Datum účinnosti tohoto předpisu je: **29.8.2011**

Datem účinnosti tohoto předpisu se zrušuje, včetně pozdějších změn a oprav, předpis L 4444 Postupy pro letové navigační služby – uspořádání letového provozu, který byl schválen opatřením Ministerstva dopravy č.j. 184/2002-220-SP.

ÚČINNOST PŘEDPISU, ZMĚN A OPRAV

Změny			**Opravy**		
Číslo změny	Datum účinnosti	Datum záznamu a podpis	Číslo opravy	Datum účinnosti	Datum záznamu a podpis
1 - 3	**zapracováno**		**1/ČR**	**11.12.2014**	**zapracováno**
4	**15.11.2012**	**zapracováno**	**1**	**8.1.2015**	**zapracováno**
5 a 6	**11.12.2014**	**zapracováno**	**2/ČR**	**4.2.2016**	**zapracováno**
1/ČR	**15.10.2015**	**zapracováno**	**3/ČR**	**22.6.2017**	**zapracováno**
7-A	**22.6.2017**	**zapracováno**	**4/ČR**	**12.10.2017**	
2/ČR	**12.10.2017**		**5/ČR**	**29.3.2018**	
3/ČR	**29.3.2018**		**6/ČR**	**21.6.2018**	
4/ČR	**21.6.2018**		**7/ČR**	**8.10.2020**	
8	**8.11.2018**				
9	**5.11.2020**				
7-B	**5.11.2020**	**zapracováno**			
10 a 5/ČR	**12.8.2021**				
6/ČR	**24.3.2022**				
7/ČR	**19.5.2022**				
11	**3.11.2022**				

OBSAH

KONTROLNÍ SEZNAM STRAN

ÚVODNÍ USTANOVENÍ i

ÚČINNOST PŘEDPISU, ZMĚN A OPRAV ii

OBSAH iii

HLAVA 1 DEFINICE **1 - 1**

HLAVA 2 ŘÍZENÍ BEZPEČNOSTI ATS **2 - 1**

2.1 Všeobecně 2 - 1

2.2 Cíle 2 - 1

2.3 Činnosti související s řízením bezpečnosti ATS 2 - 1

2.4 Sledování úrovně bezpečnosti 2 - 1

2.5 Bezpečnostní přehledy 2 - 1

2.6 Vyhodnocení bezpečnostních rizik 2 - 2

2.7 Opatření pro zvýšení bezpečnosti 2 - 3

HLAVA 3 KAPACITA SYSTÉMU ATS A USPOŘÁDÁNÍ TOKU LETOVÉHO PROVOZU **3 - 1**

3.1 Spravování kapacit 3 - 1

3.2 Uspořádání toku letového provozu 3 - 2

HLAVA 4 VŠEOBECNÁ USTANOVENÍ O LETOVÝCH PROVOZNÍCH SLUŽBÁCH **4 - 1**

4.1 Odpovědnost za poskytování služby řízení letového provozu 4 - 1

4.2 Odpovědnost za poskytování letové informační služby a pohotovostní služby 4 - 1

4.3 Rozdělení odpovědnosti za řízení mezi stanovišti řízení letového provozu 4 - 1

4.4 Letový plán 4 - 2

4.5 Letová povolení 4 - 3

4.6 Pokyny pro řízení dopředné rychlosti 4 - 5

4.7 Pokyny pro řízení vertikální rychlosti 4 - 6

4.8 Změna letu IFR na let VFR 4 - 6

4.9 Turbulence v úplavu 4 - 7

4.10 Postupy pro nastavení výškoměru 4 - 7

4.11 Hlášení poloh 4 - 9

4.12 Hlášení provozních a meteorologických informací 4 - 10

4.13 Prezentace a aktualizace údajů letových plánů a údajů o řízení 4 - 12

	4.14	Poruchy nebo nepravidelnosti systémů a zařízení	4 - 13
	4.15	Postupy pro zahájení komunikace datovým spojem	4 - 13
HLAVA 5	**DRUHY A MINIMA ROZSTUPŮ**		**5 - 1**
	5.1	Úvod	5 - 1
	5.2	Obecná ustanovení pro zajišťování rozstupů řízeného provozu	5 - 1
	5.3	Vertikální rozstupy	5 - 1
	5.4	Horizontální rozstupy	5 - 2
	5.5	Rozstupy letadel vyčkávajících za letu	5 - 12
	5.6	Minima rozstupů mezi odlétávajícími letadly	5 - 12
	5.7	Rozstupy mezi odlétávajícími a přilétávajícími letadly	5 - 12
	5.8	Minima časových podélných rozstupů při turbulenci v úplavu	5 - 13
	5.9	Povolení letět s dodržením vlastních rozstupů v meteorologických podmínkách pro let za viditelnosti	5 - 15
	5.10	Informace o význačném provozu	5 - 16
	5.11	Snížení minim rozstupů	5 - 16
HLAVA 6	**ROZSTUPY V BLÍZKOSTI LETIŠŤ**		**6 - 1**
	6.1	Snížení minim rozstupů v blízkosti letišť	6 - 1
	6.2	Význačný místní provoz	6 - 1
	6.3	Postupy pro odlétávající letadla	6 - 1
	6.4	Informace odlétávajícím letadlům	6 - 3
	6.5	Postupy pro přilétávající letadla	6 - 3
	6.6	Informace přilétávajícím letadlům	6 - 7
	6.7	Provoz na paralelních nebo téměř paralelních drahách	6 - 8
HLAVA 7	**POSTUPY PRO LETIŠTNÍ SLUŽBU ŘÍZENÍ**		**7 - 1**
	7.1	Činnosti letištních řídících věží	7 - 1
	7.2	Volba dráhy v používání	7 - 2
	7.3	Počáteční volání na letištní řídící věž	7 - 2
	7.4	Informace předávané letadlům letištními řídícími věžemi	7 - 2
	7.5	Význačné informace o letištních podmínkách	7 - 4
	7.6	Řízení letištního provozu	7 - 5
	7.7	Řízení provozu na letištním okruhu	7 - 8
	7.8	Pořadí přednosti přilétávajících a odlétávajících letadel	7 - 8
	7.9	Řízení odlétávajících letadel	7 - 8
	7.10	Řízení přilétávajících letadel	7 - 9

	7.11	Snížené minimum rozstupu mezi letadly využívající stejnou dráhu	7 - 10
	7.12	Použití vizuálního přehledového systému pro letištní službu řízení	7 - 11
	7.13	Postupy za nízké dohlednosti	7 - 11
	7.14	Přerušení letů podle pravidel letu za viditelnosti	7 - 12
	7.15	Povolování zvláštních letů VFR	7 - 12
	7.16	Letecká pozemní světla	7 - 12
	7.17	Určení kritického bodu	7 - 14
HLAVA 8	**PŘEHLEDOVÉ SLUŽBY ATS**		**8 - 1**
	8.1	Schopnosti přehledových systémů ATS	8 - 1
	8.2	Situační zobrazení	8 - 2
	8.3	Spojení	8 - 2
	8.4	Poskytování přehledových služeb ATS	8 - 2
	8.5	Používání odpovídačů SSR a vysílačů ADS-B	8 - 3
	8.6	Všeobecné postupy	8 - 5
	8.7	Používání přehledového systému ATS ve službě řízení letového provozu	8 - 8
	8.8	Nouze, nebezpečí a poruchy zařízení	8 - 13
	8.9	Používání přehledových systémů ATS v přibližovací službě řízení	8 - 15
	8.10	Používání přehledových systémů ATS pro řízení pohybu po zemi	8 - 18
	8.11	Používání přehledového systému ATS v letové informační službě	8 - 19
HLAVA 9	**LETOVÁ INFORMAČNÍ SLUŽBA A POHOTOVOSTNÍ SLUŽBA**		**9 - 1**
	9.1	Letová informační služba	9 - 1
	9.2	Pohotovostní služba	9 - 3
HLAVA 10	**KOORDINACE**		**10 - 1**
	10.1	Koordinace při poskytování služby řízení letového provozu	10 - 1
	10.2	Koordinace při poskytování letové informační služby a pohotovostní služby	10 - 4
	10.3	Koordinace při poskytování letové poradní služby	10 - 4
	10.4	Koordinace mezi stanovišti letových provozních služeb a leteckými telekomunikačními stanicemi	10 - 4
HLAVA 11	**ZPRÁVY LETOVÝCH PROVOZNÍCH SLUŽEB**		**11 - 1**
	11.1	Kategorie zpráv	11 - 1
	11.2	Všeobecná ustanovení	11 - 1
	11.3	Způsoby výměny zpráv	11 - 3
	11.4	Druhy zpráv a jejich používání	11 - 5

HLAVA 12	**FRAZEOLOGIE**		**12 - 1**
	12.1	Spojovací postupy	12 - 1
	12.2	Všeobecně	12 - 1
	12.3	Frazeologie ATC	12 - 2
	12.4	Frazeologie pro přehledovou službu ATS	12 - 20
	12.5	Frazeologie pro automatický závislý přehledový systém – kontrakt (ADS-C)	12 - 26
	12.6	Frazeologie pro předávání výstrah	12 - 26
	12.7	Frazeologie pro pozemní personál / letovou posádku	12 - 26
HLAVA 13	**SLUŽBY PRO AUTOMATICKÝ ZÁVISLÝ PŘEHLEDOVÝ SYSTÉM – KONTRAKT (ADS-C)**		**13 - 1**
	13.1	Všeobecně	13 - 1
	13.2	Schopnost pozemního systému ADS-C	13 - 1
	13.3	Letecké informace vztahující se k ADS-C	13 - 2
	13.4	Používání ADS-C při poskytování služby řízení letového provozu	13 - 2
	13.5	Použití ADS-C při zajištění minima rozstupu	13 - 5
HLAVA 14	**KOMUNIKACE DATOVÝM SPOJEM MEZI ŘÍDÍCÍM A PILOTEM (CPDLC)**		**14 - 1**
	14.1	Všeobecně	14 - 1
	14.2	Navázání CPDLC	14 - 1
	14.3	Výměna provozních zpráv CPDLC	14 - 1
HLAVA 15	**POSTUPY PRO NOUZOVÉ SITUACE, ZTRÁTU SPOJENÍ A NENADÁLÉ SITUACE**		**15 - 1**
	15.1	Nouzové postupy	15 - 1
	15.2	Zvláštní postupy pro nenadálé situace za letu v letovém prostoru nad oceánem	15 - 3
	15.3	Postupy pro ztrátu spojení letadlo-země	15 - 5
	15.4	Asistence letům VFR	15 - 7
	15.5	Postupy pro nenadálé situace za letu	15 - 7
	15.6	Postupy pro nenadálé situace ATC	15 - 9
	15.7	Postupy pro jiné nenadálé situace ATC	15 - 10
	15.8	Postupy pro stanoviště ATS, když je hlášen nebo předpovídán oblak vulkanického popela	15 - 12
HLAVA 16	**RŮZNÉ POSTUPY**		**16 - 1**
	16.1	Odpovědnost vzhledem k vojenskému letovému provozu	16 - 1
	16.2	Odpovědnost vzhledem k volným balónům bez pilota na palubě	16 - 1

	16.3	Hlášení incidentu v letovém provozu	16 - 1
	16.4	Používání stálých letových plánů (RPL)	16 - 2
	16.5	Postupy pro strategické lety OFFSET (SLOP)	16 - 4
	16.6	Oznámení o podezření na nakažlivou chorobu na palubě letadla nebo jiné ohrožení veřejného zdraví	16 - 4
DOPLNĚK 1	**POKYNY PRO HLÁŠENÍ Z LETADLA HLASOVÝM SPOJENÍM**		**Dopl. 1 - 1**
	1.	Pokyny pro hlášení	Dopl. 1 - 2
	2.	Formulář pro mimořádné hlášení z letadla o vulkanické aktivitě (vzor VAR)	Dopl. 1 - 6
	3.	Příklady	Dopl. 1 - 8
DOPLNĚK 2	**LETOVÝ PLÁN**		**Dopl. 2 - 1**
	1.	ICAO vzor formuláře letového plánu	Dopl. 2 - 2
	2.	Pokyny pro vyplňování formuláře letového plánu	Dopl. 2 - 3
	3.	Pokyny pro vysílání zprávy podaného letového plánu (FPL)	Dopl. 2 - 10
	4.	Pokyny pro vysílání zprávy doplňku letového plánu (SPL)	Dopl. 2 - 10
	5.	Příklad vyplněného formuláře letového plánu	Dopl. 2 - 11
	6.	ICAO vzor formuláře seznamu stálých letových plánů (RPL)	Dopl. 2 - 12
	7.	Pokyny pro vyplňování formuláře seznamu stálých letových plánů (RPL)	Dopl. 2 - 13
	8.	Příklad vyplněného formuláře seznamu stálých letových plánů (RPL)	Dopl. 2 - 15
DOPLNĚK 3	**ZPRÁVY LETOVÝCH PROVOZNÍCH SLUŽEB**		**Dopl. 3 - 1**
	1.	Obsah zpráv, formáty a pravidla uvádění údajů	Dopl. 3 - 2
	2.	Příklady zpráv ATS	Dopl. 3 - 27
DOPLNĚK 4	**HLÁŠENÍ UDÁLOSTI V LETOVÉM PROVOZU**		**Dopl. 4 - 1**
	1.	Vzor formuláře hlášení události v letovém provozu ICAO	Dopl. 4 - 2
	2.	Pokyny pro vyplňování formuláře hlášení události v letovém provozu	Dopl. 4 - 7
DOPLNĚK 5	**SOUBOR ZPRÁV PRO KOMUNIKACI DATOVÝM SPOJEM MEZI ŘÍDÍCÍM A PILOTEM (CPDLC)**		**Dopl. 5 - 1**
DOPLNĚK 6	**DATOVÁ KOMUNIKACE MEZI ZAŘÍZENÍMI ATS**		**Dopl. 6 - 1**
	1.	Úvod	Dopl. 6 - 1
	2.	Účel a použití zprávy	Dopl. 6 - 2
	3.	Obsah zprávy AIDC	Dopl. 6 - 4

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

POSTUPY PRO LETOVÉ NAVIGAČNÍ SLUŽBY
HLAVA 1 – DEFINICE

Poznámka 1: V celém textu tohoto dokumentu se výrazu „služba“ používá jako abstraktního pojmu k označení činností nebo vykonávaných služeb; výrazu „stanoviště“ se používá k označení pracovišť vykonávajících službu.

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 radiovými systémy jsou v Handbook on Radio Frequency Spectrum Requirements for Civil Aviation (Manuálu požadavků na radiové kmitočtové spektrum civilního letectví) (ICAO Doc 9718) včetně stanoviska odpovědných orgánů ICAO.

Když jsou následující výrazy použity v tomto předpisu, mají následující význam:

Adresa letadla (Aircraft address)
Jediná možná kombinace 24 bitů, použitelná pro přidělení letadlu za účelem spojení letadlo - země, navigace a přehledu o provozu.

ADS-C dohoda (ADS-C agreement)
Plán hlášení, který stanoví podmínky hlášení údajů ADS-C (tj. údaje požadované stanovištěm letových provozních služeb a četnost hlášení ADS-C, která musí být dohodnuta před použitím ADS-C při poskytování letových provozních služeb).

Poznámka: Položky dohody budou vyměňovány mezi pozemním systémem a letadly prostřednictvím kontraktu nebo sérií kontraktů.

AIRPROX
Kódový výraz používaný při hlášení událostí v letovém provozu a k označení blízkosti letadel.

ALERFA
Kódový výraz používaný k označení údobí pohotovosti.

Alfanumerické znaky (Alphanumeric characters - alphanumerics)
Společný výraz pro písmena a číslice (znaky).

ATIS
Symbol používaný k označení automatického rozhlasového vysílání informací o letišti.

Automatická informační služba v koncové řízené oblasti (ATIS) (Automatic terminal information service)
Automatické poskytování platných pravidelných informací přilétávajícím a odlétávajícím letadlům nepřetržitě nebo v určeném časovém intervalu:

Automatická informační služba v koncové řízené oblasti datovým spojem (D-ATIS) (Data link-automatic terminal information service)
Poskytování ATIS prostřednictvím datového spoje.

Automatická hlasová informační služba v koncové řízené oblasti (Hlasový ATIS) (Voice-automatic terminal information service) (Voice-ATIS)
Poskytování ATIS prostřednictvím nepřetržitého a opakovaného hlasového rozhlasového vysílání.

Automatický závislý přehledový systém - kontrakt (ADS-C) (Automatic dependent surveillance – contract)
Prostředek, kterým budou pomocí datového spoje vyměňovány položky ADS-C dohody mezi pozemním systémem a letadlem, určující, za jakých podmínek by měla být zahájena hlášení ADS-C a jaké údaje by tato hlášení měla obsahovat.

Poznámka: Zkrácený výraz „ADS kontrakt“ je běžně užíván při odkazu na ADS kontrakt událost, ADS kontrakt požadavek, ADS periodický kontrakt nebo na nouzový mód.

Automatický závislý přehledový systém – vysílání (ADS-B) (Automatic dependent surveillance – broadcast)
Prostředek, kterým letadla, letištní mobilní prostředky a další objekty mohou automaticky vysílat a/nebo přijímat údaje, jako jsou identifikace, poloha a další, podle vhodnosti, ve vysílacím módu pomocí datového spoje.

Bezpečná nadmořská výška nad překážkami (OCA) (Obstacle clearance altitude) nebo bezpečná výška nad překážkami (OCH) (Obstacle clearance height)
Nejnižší výška nad mořem nebo nejnižší výška nad úrovní příslušného prahu dráhy nebo nad úrovní letiště stanovená k tomu, aby byla splněna kritéria bezpečné výšky nad překážkami.

Poznámka 1: Bezpečná nadmořská výška nad překážkami se vztahuje ke střední hladině moře a bezpečná výška nad překážkami se vztahuje k výšce prahu dráhy nad mořem nebo v případě postupů pro nepřesné přístrojové přiblížení k výšce letiště nad mořem nebo výšce prahu dráhy nad mořem, jestliže je více než 2 m (7 ft) níže než výška letiště nad mořem.

Bezpečná výška nad překážkami pro postup pro přiblížení okruhem se vztahuje k nadmořské výšce letiště.

Poznámka 2: Jsou-li použity oba pojmy, lze je s výhodou psát ve tvaru bezpečná nadmořská výška/výška nad překážkami a zkracovat „OCA/H“.

Blízkost letadel (Aircraft proximity)

Situace, ve které podle názoru pilota nebo personálu letových provozních služeb vzdálenost mezi letadly, stejně jako jejich vzájemné polohy a rychlosti byly takové, že bezpečnost letadel, kterých se to týká, mohla být ohrožena. Blízkost letadla se klasifikuje takto:

Nebezpečí srážky (Risk of collision)

Klasifikace blízkosti letadel, při níž bylo vážné nebezpečí srážky.

Bezpečnost nezajištěna (Safety not assured)

Klasifikace blízkosti letadel, při níž bezpečnost letadel mohla být ohrožena.

Žádné nebezpečí srážky (No risk of collision)

Klasifikace blízkosti letadel, při níž nebylo nebezpečí srážky.

Nebezpečí neurčeno (Risk not determined)

Klasifikace blízkosti letadel, při níž nebyla k dispozici dostatečná informace k určení nebezpečí s ní spojeného nebo neprůkazné nebo rozporné důkazy zabránily takovému určení.

Bod dotyku (Touchdown)

Bod, ve kterém nominální sestupová dráha protíná dráhu.

Poznámka: „Bod dotyku“, jak je shora definován, je pouze základní údaj a nemusí být skutečným bodem, ve kterém se letadlo dotkne dráhy.

Bod předání řízení (Transfer of control point)

Určený bod, umístěný na letové dráze letadla, ve kterém se předává odpovědnost za poskytování služby řízení letového provozu letadlu z jednoho stanoviště nebo pracoviště na druhé.

Celková vypočítaná doba letu (Total estimated elapsed time)

Pro lety podle IFR vypočítaná doba letu od vzletu do příletu nad stanovený bod, vymezený ve vztahu k radionavigačnímu prostředku, z něhož se předpokládá zahájení postupu přiblížení podle přístrojů, nebo není-li bod vyznačen radionavigačním prostředkem na letišti určení, doba příletu nad letiště určení. Pro lety podle VFR vypočítaná doba od vzletu do příletu nad letiště určení.

Cestovní hladina (Cruising level)

Hladina dodržovaná letadlem během značné části letu.

Cestovní stoupání (Cruise climb)

Postup cestovního letu letounu, vedoucí k čistému přírůstku nadmořské výšky s úbytkem hmotnosti letounu.

Časový rozdíl příjmu (TDOA) (Time Difference of Arrival)

Relativní časový rozdíl přijetí signálu odpovídače, který byl vyslán ze stejného letadla (nebo pozemního prostředku), v různých přijímačích.

Člen letové posádky (Flight crew member)

Člen posádky s průkazem způsobilosti, pověřený povinnostmi nezbytnými v době letu pro provoz letadla během doby letové služby.

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.

DETRESFA

Kódový výraz používaný k označení údobí tísně.

Dohlednost (Visibility)

Pro letecké účely je dohlednost považována větší z:

a) největší vzdálenosti, na kterou je možno spolehlivě vidět a rozeznat na světlém pozadí černý předmět vhodných rozměrů, umístěný u země; a

b) největší vzdálenosti, na kterou je možno spolehlivě rozeznat na neosvětleném pozadí světla o svítivosti přibližně 1000 cd.

Poznámka 1: Tyto dvě vzdálenosti jsou odlišné v atmosférických podmínkách charakterizovaných stejným koeficientem zeslabení (extinction coefficient). Vzdálenost b) kolísá v závislosti na intenzitě osvětlení pozadí. Vzdálenost a) objektivizuje meteorologický optický dosah (meteorological optical range) (MOR).

Poznámka 2: Definice se aplikuje na pozorování dohlednosti v místních pravidelných a mimořádných meteorologických zprávách, na pozorování převládající a minimální dohlednosti uváděné ve zprávách METAR a SPECI a na pozorování přízemní dohlednosti.

Dohodnuté vyjadřování údajů (Data convention)

Dohodnutý soubor pravidel, kterými se řídí způsob nebo sled, jakým mají být údaje vyjadřovány a sdružovány do srozumitelného spojení.

Dojezdová dráha (Stopway)

Vymezená pravoúhlá plocha na zemi navazující na konec použitelné délky rozjezdu, upravená tak, aby na ní mohlo letadlo zastavit při přerušeném vzletu.

Dráha (Runway)

Vymezená pravoúhlá plocha na pozemním letišti, upravená pro přistání a vzlety letadel.

Dráhová dohlednost (RVR) (Runway visual range)

Vzdálenost, na kterou může pilot letadla nacházejícího se na ose RWY vidět denní dráhové značení nebo návěstidla ohraničující RWY nebo vyznačující její osu.

Hladina (Level)
Všeobecný výraz používaný k vyjádření vertikální polohy letadla, znamenající buď výšku, nadmořskou výšku nebo letovou hladinu.

Hlásný bod (Reporting point)
Stanovené zeměpisné místo, vzhledem k němuž se může hlásit poloha letadla.

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

Identifikace (Identification)
Situace, která nastane, jestliže je indikace polohy určitého letadla na situačním zobrazení viditelná a spolehlivě identifikována.

Identifikace letadla (Aircraft identification)
Skupina písmen, číslic nebo jejich kombinace, totožná buď s radiovou volací značkou letadla nebo jejím kódovaným ekvivalentem, který se používá při spojení letadlo - země a která se používá k označení letadla při spojeních země - země letových provozních služeb.

IFR
Symbol používaný k označení pravidel letu podle přístrojů.

IMC
Symbol používaný k označení meteorologických podmínek pro let podle přístrojů.

INCERFA
Kódový výraz používaný k označení údobí nejistoty.

Incident (Incident)
Událost jiná než letecká nehoda, spojená s provozem letadla, která ovlivňuje nebo by mohla ovlivnit bezpečnost provozu.

Poznámka: Druhy incidentů, které mají z hlediska ICAO zvláštní význam pro zpracování rozborů směřujících k preventivním opatřením, jsou obsaženy v Accident/Incident Reporting Manual (ADREP) (ICAO Doc 9156).

Indikace polohy (Position indication)
Vizuální označení polohy letadla, letištního mobilního prostředku nebo jiného objektu ve formě symbolu nebo v jiné formě než symbolu na situačním zobrazení.

Individuální kód (Discrete code)
Čtyřmístný SSR kód s posledními dvěma číslicemi, jinými než ”00”.

Informace AIRMET (AIRMET information)
Informace vydaná meteorologickou výstražnou službou, týkající se výskytu nebo očekávaného výskytu určitých meteorologických jevů na trati, které mohou ovlivnit bezpečnost letového provozu v nízkých hladinách a které nebyly již uvedeny v předpovědi vydané pro lety v nízkých hladinách v dané letové informační oblasti nebo její části.

Informace o provozu (Traffic information)
Informace vydaná stanovištěm letových provozních služeb, kterou se pilot upozorňuje na jiný známý nebo pozorovaný letový provoz, který se může nacházet v blízkosti polohy letadla nebo jeho zamýšlené trati, a která má pilotovi pomoci vyhnout se srážce.

Informace SIGMET (SIGMET information)
Informace vydaná meteorologickou výstražnou službou, týkající se výskytu nebo očekávaného výskytu určitých meteorologických jevů na trati a jiných jevů v atmosféře, které mohou ovlivnit bezpečnost letového provozu.

Instrukce řízení letového provozu (Air traffic control instruction)
Příkazy vydávané řízením letového provozu za účelem požádání pilota, aby provedl určitou činnost.

Kód (SSR) (Code (SSR))
Číslo přidělené konkrétnímu signálu odpovědi tvořenému více impulsy, vysílaném odpovídačem v Módu A nebo v Módu C.

Komunikace datovým spojem mezi řídícím a pilotem (CPDLC) (Controller-pilot data link communications)
Způsob spojení mezi řídícím a pilotem, používající datový spoj pro ATC komunikaci.

Komunikace založená na výkonnosti (PBC) (Performance-based communication) (PBC)
Komunikace založená na výkonnostních specifikacích vztahujících se na poskytování letových provozních služeb.
Poznámka: Specifikace RCP obsahují požadavky na komunikační výkonnost, která je přidělena systémovým složkám z pohledu zajišťovaného spojení a související přenosové doby, spojitosti, dostupnosti, integrity, bezpečnosti a funkčnosti nezbytných pro navrhovaný provoz v souvislosti s příslušným konceptem vzdušného prostoru.

Koncová řízená oblast (TMA) (Terminal control area)
Řízená oblast ustanovená obvykle v místech, kde se tratě letových provozních služeb sbíhají v blízkosti jednoho nebo více hlavních letišť.

Konečné přiblížení (Final approach)
Ta část postupu přiblížení podle přístrojů, které začíná ve stanoveném fixu nebo bodu konečného přiblížení, nebo, kde takový fix nebo bod není stanoven,

a) na konci poslední předpisové zatáčky, základní zatáčky nebo v příletové zatáčce postupu racetrack, je-li stanoven; nebo

b) v bodě nalétnutí na poslední trať stanovenou pro postup přiblížení; a končí v bodě v blízkosti letiště, ze kterého letadlo:

   1) může přistát; nebo

   2) zahájí postup nezdařeného přiblížení.

Kritický bod (Hot Spot)
Místo na pohybové ploše letiště, na kterém v minulosti došlo nebo u kterého existuje potenciální riziko srážky nebo narušení dráhy, a kde je nutná zvýšená pozornost pilotů/řidičů.

Kurz (Heading)
Směr, do něhož směřuje podélná osa letadla, vyjádřený ve stupních od severu (zeměpisného, magnetického, kompasového nebo síťového).

Letadlo (Aircraft)
Zařízení schopné vyvozovat sílu nesoucí jej v atmosféře z reakcí vzduchu, které nejsou reakcemi vůči zemskému povrchu.

ČR:

Pro účely tohoto předpisu se za letadlo považuje i sportovní létající zařízení, vyjma sportovního padáku. Výraz „letadlo“ používán v kontextu tohoto předpisu může mít také význam pilot, velitel letadla, letadlo nebo let.

Letadlo ITP (ITP aircraft)
Letadlo schválené státem provozovatele k provádění postupu „in-trail“ (ITP).

Letecká informační příručka (AIP) (Aeronautical Information Publication)
Příručka, vydaná státem nebo pověřenou organizací, obsahující letecké informace trvalého charakteru, důležité pro letectví.

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 stanice (Aeronautical fixed station)
Stanice letecké pevné služby.

Letecká pohyblivá služba (RR S1.32) (Aeronautical mobile service)
Pohyblivá služba mezi leteckými a letadlovými stanicemi nebo mezi letadlovými stanicemi navzájem, jíž se mohou účastnit i stanice záchranných prostředků. Do této služby se mohou zahrnout palubní nouzové majáky polohy na stanovených tísňových a nouzových kmitočtech.

Letecká stanice (RR S1.81) (Aeronautical station)
Pozemní stanice letecké pohyblivé služby. V některých případech může být letecká stanice umístěna například na palubě lodi nebo na umělé plošině na moři.

Letecká telekomunikační stanice (Aeronautical telecommunication station)
Stanice letecké telekomunikační služby.

Letecké pozemní světlo (Aeronautical ground light)
Jakékoliv světlo, zvlášť zřízené jako prostředek letecké navigace, jiné než světlo umístěné na letadle.

Let IFR (IFR flight)
Let prováděný v souladu s pravidly pro let podle přístrojů.

Let VFR (VFR flight)
Let prováděný v souladu s pravidly pro let za viditelnosti.

Letiště (Aerodrome)
Vymezená plocha na zemi nebo na vodě (včetně budov, zařízení a vybavení) určená, buď zcela nebo z části, pro přílety, odlety a pozemní pohyby letadel.

Poznámka: Výraz „letiště“, je-li použit v ustanoveních vztahujících se k letovým plánům a zprávám ATS, je určen také k zahrnutí jiných ploch než letišť, které smí použít určité druhy letadel, na příklad vrtulníky a balóny.

Letištní okruh (Aerodrome traffic circuit)
Vymezená dráha, kterou má letadlo letící v blízkosti letiště dodržovat.

Letištní provoz (Aerodrome traffic)
Veškerý provoz na provozní ploše letiště a všechna letadla letící v blízkosti letiště.
Poznámka: Letadlo je v blízkosti letiště, když je na letištním okruhu, vstupuje do něj nebo jej opouští.

Letištní řídící věž (Aerodrome control tower)
Stanoviště ustanovené k poskytování služby řízení letového provozu letištnímu provozu.

Letištní služba řízení (Aerodrome control service)
Služba řízení letového provozu pro letištní provoz.

Letová cesta (Airway)
Řízená oblast nebo její část, zřízená ve formě koridoru, vybavená radionavigačními zařízeními.

Letová dohlednost (Flight visibility)
Dohlednost dopředu z kabiny letadla za letu.

Letová hladina (Flight level)
Hladina konstantního atmosférického tlaku, vztažená ke stanovenému základnímu údaji tlaku 1013,2 hektopascalů (hPa) a oddělená od ostatních takových hladin stanovenými tlakovými intervaly.

Poznámka 1: Tlakoměrný výškoměr je kalibrován podle standardní atmosféry:

a) když je nastaven na QNH, ukazuje nadmořskou výšku;

b) když je nastaven na QFE, ukazuje výšku nad referenčním bodem QFE;

c) 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.

Letová informační oblast (FIR) (Flight information region)
Vzdušný prostor stanovených rozměrů, v němž se poskytuje letová informační služba a pohotovostní služba.

Letová informační služba (Flight information service)
Služba poskytovaná za účelem podávání rad a informací k bezpečnému a účinnému provádění letů.

Letová poradní služba (Air traffic advisory service)
Služba poskytovaná v letovém poradním vzdušném prostoru k zajištění rozstupů, pokud je to proveditelné, mezi letadly, která letí podle letových plánů IFR.

Letová provozní služba (ATS) (Air traffic service)
Výraz zahrnující letovou informační službu, pohotovostní službu, letovou poradní službu a službu řízení letového provozu (oblastní službu řízení, přibližovací službu řízení nebo letištní službu řízení).

Letové informační středisko (Flight information centre)
Stanoviště zřízené pro poskytování letové informační služby a pohotovostní služby.

Letové povolení (Air traffic control clearance)
Oprávnění, vydané veliteli letadla provést let nebo v letu pokračovat za podmínek určených stanovištěm řízení letového provozu.

Poznámka 1: Výraz „letové povolení“ se obvykle zkracuje na „povolení“, použije-li se v příslušných souvislostech.

Poznámka 2: Zkrácenému výrazu „povolení“ může předcházet „pojíždění“, „vzletu“, „odletu“, „traťové“, „přiblížení“ nebo „přistání“, k označení příslušné části letu, ke které se povolení vztahuje.

Letový plán (Flight plan)
Předepsané informace vztahující se k zamýšlenému letu letadla nebo jeho části, poskytované stanovištím řízení letového provozu.

Poznámka: Podrobnosti o letových plánech jsou uvedeny v Předpisu L 2. Použije-li se pojmu „Formulář letového plánu“, znamená vzor formuláře letového plánu v Doplňku 2 tohoto předpisu.

Letový provoz (Air traffic)
Všechna letadla za letu nebo pohybující se na provozní ploše letiště.

Lidská výkonnost (Human performance)
Schopnosti a omezení člověka, které mají vliv na bezpečnost a účinnost leteckého provozu.

Meteorologická služebna (Meteorological office)
Služebna určená k poskytování meteorologické služby pro mezinárodní letectví.

Meteorologická zpráva (Meteorological report)
Informace o pozorovaných meteorologických podmínkách vztažených k určitému místu a času.

Meteorologické informace (Meteorological information)
Meteorologické zprávy, analýza, předpověď nebo jiná informace o stávajících nebo očekávaných meteorologických podmínkách.

Meteorologické podmínky pro let podle přístrojů (IMC) (Instrument meteorological conditions).
Meteorologické podmínky vyjádřené dohledností, vzdáleností od oblačnosti a výškou základny nejnižší význačné oblačné vrstvy, které jsou horší než předepsaná minima meteorologických podmínek pro let za viditelnosti.

Poznámka 1: Stanovená minima pro meteorologické podmínky pro let za viditelnosti jsou obsažena v Hlavě 3 Předpisu L 2.

Poznámka 2: V řízeném okrsku může být let VFR prováděn podle meteorologických podmínek pro let podle přístrojů, jestliže a tak, jak povolí řízení letového provozu.

Meteorologické podmínky pro let za viditelnosti (VMC) (Visual meteorological conditions)
Meteorologické podmínky vyjádřené dohledností, vzdáleností od oblačnosti a výškou základny nejnižší význačné oblačné vrstvy, které jsou stejné nebo lepší než předepsaná minima.

Poznámka: Stanovená minima pro meteorologické podmínky pro let za viditelnosti jsou obsažena v Předpisu L 2, Hlavě 4.

Mez povolení (Clearance limit)
Bod, ke kterému bylo letadlu uděleno letové povolení.

Minimum paliva (Minimum fuel)
Výraz používaný k popsání situace, když zásoba paliva letadla dosáhla stavu, kdy let vyžaduje přistání na určeném letišti a žádné další zdržení není přijatelné.

Mód SSR (Mode (SSR))
Smluvený rozpoznávací znak vztažený k vymezeným funkcím dotazovacích signálů, vysílaných dotazovačem SSR. Předpis L 10 stanovuje 4 módy: A, C, S a intermód.

Monitorování dráhy letu (Flight path monitoring)
Použití přehledových systémů ATS za účelem poskytování informací a rad letadlu, týkajících se význačných odchylek od nominální dráhy letu, včetně odchylek od podmínek jejich letových povolení.

Poznámka: Některé aplikace mohou vyžadovat určité technologie, např. radar k podpoře funkce monitorování dráhy letu.

Multilaterační (MLAT) systém (Multilateration (MLAT) System)
Skupina zařízení, která jsou uspořádaná tak, aby umožňovala stanovení polohy odvozené ze signálů odpovídače sekundárního přehledového radaru (SSR) (odpovědi nebo dotazovací signály), především použitím metody časového rozdílu příjmu (TDOA). Z přijatých signálů je možné získat doplňkové informace, včetně identifikace.

Nadmořská výška (Altitude)
Vertikální vzdálenost hladiny, bodu nebo předmětu považovaného za bod, měřená od střední hladiny moře (MSL).

Nadmořská výška rozhodnutí (DA) (Decision altitude) nebo výška rozhodnutí (DH) (Decision height)
Stanovená nadmořská výška nebo výška při 3D přiblížení podle přístrojů, ve které musí být zahájen postup nezdařeného přiblížení, nebylo-li dosaženo požadované vizuální reference pro pokračování v přiblížení.

Poznámka 1: Nadmořská výška rozhodnutí (DA) je vztažena ke střední hladině moře a výška rozhodnutí (DH) je vztažena k výšce prahu dráhy nad mořem.

Poznámka 2: Požadovanou vizuální referencí se rozumí, že by pilot měl vidět po dostatečnou dobu tu část vizuálních prostředků nebo přibližovacího prostoru, aby vyhodnotil polohu letadla a rychlost její změny ve vztahu k požadované dráze letu. Při provozu III. kategorie, při výšce rozhodnutí je požadovaná vizuální reference ta, která se stanovuje pro příslušný postup a provoz.

Poznámka 3: V případech, kdy se používají oba výrazy, mohou být popisovány ve formě nadmořská výška rozhodnutí/výška rozhodnutí a zkracovány „DA/H“.

Náhradní letiště (Alternate aerodrome)
Letiště, na které letadlo může pokračovat, když přistání na letišti zamýšleného přistání nebo pokračování v letu na toto letiště není možné nebo žádoucí, na kterém jsou k dispozici potřebné služby a zařízení, na kterém mohou být splněny požadavky na výkonnost letadla a které je v provozu v předpokládané době použití. Mezi náhradní letiště patří následující:

Náhradní letiště při vzletu (Take-off alternate)
Náhradní letiště, na kterém může letadlo přistát, je-li to nezbytné krátce po vzletu, kdy není možné použít letiště vzletu.

Náhradní letiště na trati (En-route alternate)
Náhradní letiště, na kterém letadlo bude moci přistát, jestliže je na trati potřeba provést diverzi letu.

Náhradní letiště určení (Destination alternate)
Náhradní letiště, na kterém bude letadlo moci přistát, jestliže přistání na letišti určení není možné nebo žádoucí.

Poznámka: Letiště odletu může být pro daný let i náhradním letištěm na trati nebo náhradním letištěm určení.

Narušení dráhy (Runway incursion)
Jakákoliv událost na letišti zahrnující nesprávnou přítomnost letadla, mobilního prostředku nebo osoby v ochranné zóně plochy určené k přistávání nebo vzletům letadel.

Navigace založená na výkonnosti (PBN) (Performance-based navigation)
Prostorová navigace založená na výkonnostních požadavcích pro letadla provozovaná na tratích ATS, na postupech přiblížení podle přístrojů nebo ve stanoveném vzdušném prostoru.

Poznámka: Výkonnostní požadavky jsou vyjádřeny navigačními specifikacemi (specifikace RNAV, specifikace RNP) ve vztahu k přesnosti, integritě, spojitosti, dostupnosti a funkčnosti, nezbytné pro navrhovaný provoz v souvislosti s příslušným konceptem vzdušného prostoru.

Nepřekročitelná zóna (NTZ) (No transgression zone)
Koridor vzdušného prostoru vymezených rozměrů, umístěný ve středu mezi dvěma prodlouženými osami drah, jehož narušení letadlem v souvislosti s nezávislými paralelními přiblíženími vyžaduje zákrok řídícího k odchýlení ohroženého letadla na přilehlém přiblížení

Nezávislá paralelní přiblížení (Independent parallel approaches)
Současná přiblížení na paralelní nebo téměř paralelní přístrojové dráhy, kde nejsou předepsána minima rozstupů přehledového systému ATS mezi letadly na sousedních prodloužených osách přilehlých drah.

Nezávislé paralelní odlety (Independent parallel departures)
Současné odlety z paralelních nebo téměř paralelních přístrojových drah.

Noc (Night)
Doba mezi koncem občanského soumraku a začátkem občanského svítání nebo jiný podobný časový úsek mezi západem a východem slunce, který může stanovit příslušný úřad.

Poznámka: Občanský soumrak končí večer, když střed slunečního disku je 6 stupňů pod horizontem, a občanské svítání začíná ráno, když je střed slunečního disku 6 stupňů pod horizontem.

Normální provozní zóna (NOZ) (Normal operating zone)
Vzdušný prostor stanovených rozměrů, rozkládající se po obou stranách tratě nebo kurzu konečného přiblížení publikovaného postupu přiblížení podle přístrojů. Při nezávislých paralelních přiblíženích se bere v úvahu pouze ta polovina normální provozní zóny, která sousedí s nepřekročitelnou zónou (NTZ).

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.

Oblastní služba řízení (Area control service)
Služba řízení letového provozu pro řízené lety v řízených oblastech.

Oblastní středisko řízení (ACC) (Area control centre)
Stanoviště, ustavené k poskytování služby řízení letového provozu řízeným letům v řízených oblastech pod jeho pravomocí.

Odbavovací plocha (Apron)
Vymezená plocha na pozemním letišti, určená k umístění letadel pro nastupování a vystupování cestujících, pro nakládání nebo vykládání pošty nebo zboží, pro jejich plnění pohonnými hmotami, parkování nebo údržbu.

Oddělený paralelní letový provoz (Segregated parallel operations)
Současný provoz na paralelních nebo téměř paralelních přístrojových drahách, při němž je jedna dráha využívána výhradně pro přiblížení a druhá výhradně pro odlety.

Odesílající stanoviště/řídící (Sending unit/controller)
Stanoviště letových provozních služeb/řídící letového provozu, které/který vysílá zprávu.

Poznámka: Viz definice „Přijímající stanoviště/řídící“.

Ohlašovna letových provozních služeb (Air traffic services reporting office)
Stanoviště zřízené k přijímání hlášení týkajících se letových provozních služeb a letových plánů předkládaných před odletem.

Poznámka: Ohlašovna letových provozních služeb může být zřízena jako samostatné stanoviště nebo ve spojení s jiným stanovištěm, jako např. se stanovištěm řízení letového provozu nebo se stanovištěm letecké informační služby.

Oprávněný systém k přenosu dat (Current data authority)
Stanovený pozemní systém, jehož prostřednictvím se smí provádět CPDLC dialog mezi pilotem a řídícím v daném okamžiku odpovědným za let.

Označení místa (Location indicator)
Kódová skupina o čtyřech písmenech, sestavená podle pravidel předepsaných ICAO a přidělená místu letecké pevné stanice.

Palubní protisrážkový systém (ACAS) (Airborne collision avoidance system)
Palubní systém založený na signálech odpovídače sekundárního přehledového radaru (SSR), který pracuje nezávisle na pozemním zařízení a poskytuje pilotovi upozornění na možné nebezpečí srážky letadel, která jsou vybavena odpovídačem SSR.

Platný letový plán (Current flight plan)
Letový plán zahrnující změny, pokud k nim došlo později vydanými povoleními.

Poznámka: Použije-li se výrazu „zpráva“ před tímto výrazem, znamená to obsah a formát údajů platného letového plánu, předávaný jedním stanovištěm druhému.

Pobřežní čára (Shoreline)
Čára sledující obrys pobřeží, s výjimkou zátok a zálivů, které jsou méně než 30 NM široké, kdy se tato čára musí vést přímo přes zátoku nebo záliv tak, aby protínala obrys na protější straně.

Počítač (Computer)
Zařízení provádějící řady aritmetických a logických kroků s údaji bez lidského zásahu.

Poznámka: Použije-li se slova „počítač“ v tomto dokumentu, může označovat počítačový komplex, který zahrnuje jeden nebo více počítačů a periferní zařízení.

Podaný letový plán (Filed flight plan)
Letový plán, tak jak je podán stanovišti ATS pilotem nebo určeným zástupcem bez následných změn.

Poznámka: Použije-li se výrazu „zpráva“ před tímto výrazem, znamená to obsah a formát údajů podaného letového plánu tak, jak byly vysílány.

Pohotovostní služba (Alerting service)
Služba poskytovaná za účelem vyrozumívání příslušných organizací o letadlech, kterým se má poskytnout pátrací a záchranná služba a asistence těmto organizacím podle potřeby.

Pohybová plocha (Movement area)
Část letiště určená pro vzlety, přistání a pojíždění letadel, sestávající z provozní plochy a odbavovací plochy (ploch).

Pojezdová dráha (Taxiway)
Vymezený pás na pozemním letišti, zřízený pro pojíždění letadel a určený ke spojení jedné části letiště s druhou, zahrnující:

a) Pojezdový pruh
   Část odbavovací plochy stání letadel, určená jako pojezdová dráha a umožňující přístup letadel pouze ke stáním.
b) Pojezdová dráha na odbavovací ploše
   Část systému pojezdových drah, umístěná na odbavovací ploše, umožňující průjezd odbavovací plochou.
c) Pojezdová dráha pro rychlé odbočení
   Pojezdová dráha připojená k RWY v ostrém úhlu a projektovaná tak, aby umožnila přistávajícím letadlům odbočit při vyšších rychlostech, než jaké dosahují na jiných výjezdech na pojezdové dráhy, a tím snížit na minimum dobu obsazení RWY.

Pojíždění (Taxiing)
Pohyby letadla na povrchu letiště s použitím vlastní síly, s výjimkou vzletu a přistání.

Pojíždění za letu (Air-taxiing)
Pohyby vrtulníků/VTOL nad povrchem letiště s přízemním účinkem při rychlostech obvykle nižších než 37 km/hod (20 kt).

Poznámka: Skutečná výška může být různá a některé vrtulníky mohou požadovat pojíždění za letu nad 8 m (25 ft) AGL, aby snížily turbulenci způsobenou přízemním účinkem nebo umožnily vydání povolení s podvěšeným nákladem.

Poradní trať (Advisory route)
Stanovená trať, kde je dostupná letová poradní služba.

V ČR se neaplikuje.

Poznámka: Služba řízení letového provozu poskytuje mnohem kompletnější službu než letová poradní služba, a proto poradní prostory a tratě se nezřizují v řízeném vzdušném prostoru, ale letová poradní služba může být poskytována pod a nad řízenými oblastmi.

Poradní vzdušný prostor (Advisory airspace)
Vzdušný prostor stanovených rozměrů nebo označená trať, kde je dostupná letová poradní služba.
V ČR se neaplikuje.

Postup nezdařeného přiblížení (Missed approach procedure)
Postup, který se má dodržet, nelze-li pokračovat v přiblížení.

Postup přiblížení podle přístrojů (IAP) (Instrument approach procedure)
Řada předem stanovených manévrů s orientací podle letových přístrojů, které zajišťují výškovou ochranu od překážek při letu od fixu počátečního přiblížení, nebo kde je to použitelné, od počátku stanovené příletové tratě k bodu, ze kterého může být provedeno přistání, nebo jestliže není možné dokončit přistání, do polohy, ve které se aplikují kritéria bezpečných výšek nad překážkami pro vyčkávání nebo při letu na trati. Postupy přiblížení podle přístrojů jsou klasifikovány takto:

Postup nepřesného přístrojového přiblížení (Non precision approach (NPA) procedure)
Postup přiblížení podle přístrojů navržený pro 2D přiblížení podle přístrojů typu A.

Poznámka: Postup nepřesného přístrojového přiblížení může používat techniku konečného přiblížení stálým klesáním (CDFA). CDFA s poradním vedením VNAV vypočítaným palubním vybavením je považováno za 3D přiblížení podle přístrojů. CDFA s manuálním výpočtem požadované rychlosti klesání je považováno za 2D přiblížení podle přístrojů. Pro více informací o CDFA viz Předpis L 8168 Část II, Díl 5.

Postup přesného přiblížení (Precision approach (PA) procedure)
Postup přiblížení podle přístrojů založený na navigačních systémech (ILS, MLS, GLS a SBAS Kategorie I), navržený pro 3D přiblížení podle přístrojů typu A nebo B.

Postup přiblížení s vertikálním vedením (Approach procedure with vertical guidance (APV))

Postup přiblížení podle přístrojů, vycházející z navigace založené na výkonnosti (PBN), navržený pro 3D přiblížení podle přístrojů typu A.

Poznámka: Typy přiblížení podle přístrojů viz Předpis L 6.

Pozorování z letadla (Aircraft observation)
Vyhodnocení jednoho nebo více meteorologických prvků provedené z letadla za letu.

Požadovaná navigační výkonnost (RNP) (Required navigation performance)
Vyhlášená navigační přesnost, nezbytná pro provoz ve stanoveném vzdušném prostoru.

Poznámka: Navigační výkonnost a požadavky jsou definovány pro konkrétní typ RNP a/nebo použití.

Práh dráhy (Threshold)
Začátek té části RWY, která je použitelná pro přistání.

Primární přehledový radar (PSR) (Primary surveillance radar)
Systém přehledového radaru, využívající odražené radiové signály.

Primární radar (Primary radar)
Radarový systém, využívající odražené radiové signály.

Procedurální rozstup (Procedural separation)
Rozstup používaný při poskytování procedurálního řízení.

Procedurální řízení (Procedural control)
Výraz, který označuje, že informace odvozená z přehledového systému ATS není pro poskytování letových provozních služeb požadována.

Profil (Profile)
Pravoúhlý průmět dráhy letu nebo její části na svislou rovinu obsahující nominální trať.

Prostorová navigace (RNAV) (Area navigation)
Způsob navigace, který umožňuje letadlu provést let po jakékoliv požadované letové dráze v dosahu pozemního nebo kosmického navigačního zařízení nebo v rozsahu možnosti vlastního vybavení letadla nebo kombinací obojího.

Provozní dozor – Operační kontrola (Operational control)
Uplatňování pravomoci na zahájení, pokračování, odklonění nebo ukončení letu v zájmu bezpečnosti letadla, pravidelnosti a účinnosti letu.

Provozní plocha (Manoeuvring area)
Část letiště určená pro vzlety, přistání a pojíždění letadel, s výjimkou odbavovacích ploch.

Poznámka: Rozsah provozní plochy je tvořen vnější hranicí dráhových pásů a pásů pojezdových drah na daném letišti.

Provozovatel (Operator)
Právnická nebo fyzická osoba, která provozuje letadlo nebo zaměstnává osoby k jeho provozu.

Prvek standardní zprávy (Standard message element)
Část zprávy definované v Předpisu L 4444, pokud jde o formát zobrazení, zamýšlené použití a vlastnosti.

Prvek zprávy ve volném textu (Free text message element)

Část zprávy, která nevyhovuje žádné standardní zprávě uvedené v Předpisu L 4444.

Přebírající stanoviště/řídící (Accepting unit/controller)

Stanoviště řízení letového provozu/řídící letového provozu, které/který jako další převezme řízení letu letadla.

Poznámka: Viz definici „předávající stanoviště/řídící“.

Předávající stanoviště/řídící (Transferring unit/controller)

Stanoviště řízení letového provozu/řídící letového provozu v procesu předávání odpovědnosti za poskytování služby řízení letového provozu letadlu dalšímu stanovišti řízení letového provozu/řídícímu letového provozu na trati letu.

Poznámka: Viz definici „Přebírající stanoviště/řídící“.

Předpisová zatáčka (Procedure turn)

Manévr, při kterém se provádí zatáčka s odklonem od stanovené tratě, následovaná zatáčkou v opačném směru, umožňující letadlu nalétnout a pokračovat v letu po stanovené trati opačným směrem.

Poznámka 1: Předpisové zatáčky se označují „levá“ nebo „pravá“, podle směru první zatáčky.

Poznámka 2: Předpisové zatáčky mohou být označovány jako prováděné buď v horizontálním letu nebo v klesání, podle okolností každého jednotlivého postupu.

Předpokládaná doba letu (Estimated elapsed time)

Předpokládaná doba potřebná pro přelet od jednoho význačného bodu k druhému.

Předpokládaný čas přiblížení (Expected approach time)

Čas, ve kterém ATC očekává, že přilétávající letadlo po zdržení opustí vyčkávací fix k dokončení svého přiblížení na přistání.

Poznámka: Skutečný čas opuštění vyčkávacího fixu závisí na povolení přiblížení.

Předpokládaný čas příletu (Estimated time of arrival)

Pro lety IFR čas, ve kterém se předpokládá, že letadlo přiletí nad stanovený bod, který je vymezen ve vztahu k radionavigačním prostředkům a z kterého se předpokládá zahájení přiblížení podle přístrojů nebo není-li bod vyznačen radionavigačním prostředkem pro dané letiště, čas příletu letadla nad letiště. Pro lety VFR čas, ve kterém se předpokládá, že letadlo přiletí nad letiště.

Předpokládaný čas zahájení pojíždění (Estimated off-block time)

Předpokládaný čas, ve kterém letadlo zahájí pohyb související s odletem.

Předpověď (Forecast)

Zpráva o očekávaných meteorologických podmínkách pro určitý čas nebo časový interval a pro určitý prostor nebo část vzdušného prostoru.

Přehled založený na výkonnosti (PBS) (Performance-based surveillance) (PBS)

Přehled založený na výkonnostních specifikacích vztahujících se na poskytování letových provozních služeb.

Poznámka: Specifikace RSP obsahují požadavky na přehledovou výkonnost, která je přidělena systémovým složkám z pohledu zajišťovaného přehledu a související doby doručení dat, spojitosti, dostupnosti, integrity, přesnosti přehledových dat, bezpečnosti a funkčnosti nezbytných pro navrhovaný provoz v souvislosti s příslušným konceptem vzdušného prostoru.

Přehledový radar (Surveillance radar)

Radarové zařízení používané k určování polohy letadla vzdáleností a azimutem.

Přehledová služba ATS (ATS surveillance service)

Výraz používaný k označení služby poskytované prostřednictvím přehledového systému ATS.

Přehledový systém ATS (ATS surveillance system)

Všeobecný výraz s různým významem, buď ADS-B, PSR, SSR nebo jiný srovnatelný pozemní systém, který umožňuje identifikaci letadel.

Poznámka: Srovnatelný pozemní systém je takový systém, u kterého bylo srovnávacím posudkem nebo jinou metodikou prokázáno, že vykazuje stejnou nebo vyšší úroveň bezpečnosti a výkonnosti než monopulzní SSR.

Přesný přibližovací radar (PAR) (Precision approach radar)

Primární radarové zařízení používané k určování polohy letadla při konečném přiblížení v horizontálních a vertikálních odchylkách od nominální dráhy přiblížení a ve vzdálenosti od bodu dotyku.

Poznámka: Přesné přibližovací radary jsou určeny k umožnění poskytovat pilotům letadel vedení během konečného přiblížení na přistání pomocí radiového spojení.

Převodní hladina (Transition level)

Nejnižší použitelná letová hladina nad převodní nadmořskou výškou.

Převodní nadmořská výška (Transition altitude)

Nadmořská výška, ve které nebo pod níž se vertikální poloha letadla řídí nadmořskými výškami.

Převodní vrstva (Transition layer)

Vzdušný prostor mezi převodní nadmořskou výškou a převodní hladinou.

Přiblížení podle přístrojů (Instrument approach operations)

Přiblížení a přistání využívající přístroje pro navigační vedení letadla založené na postupu přiblížení podle přístrojů. Pro provedení přiblížení podle přístrojů existují dvě metody:

a) dvojrozměrné (2D) přiblížení podle přístrojů s využitím pouze směrového navigačního vedení; a

b) trojrozměrné (3D) přiblížení podle přístrojů s využitím směrového a vertikálního navigačního vedení.

Poznámka: Směrové a vertikální vedení se vztahuje k vedení zajišťovanému buď:

a) pozemními radionavigačními prostředky; nebo

b) počítačem generovanými navigačními daty z pozemních navigačních zařízení, z kosmických navigačních zařízení nebo z vlastního vybavení letadla nebo jejich kombinací.

Přibližovací služba řízení (Approach control service)

Služba řízení letového provozu pro řízené lety přilétávajících a odlétávajících letadel.

Přibližovací stanoviště řízení (Approach control unit)

Stanoviště ustanovené k poskytování služby řízení letového provozu řízeným letům letadel, přilétávajících na jedno nebo na více letišť nebo odlétávajících z nich.

Přidělení, přidělit (Assignment, assign)

Rozdělení kmitočtů stanicím. Rozdělení kódů SSR nebo 24bitových letadlových adres letadlům.

Přihlašovací adresa (Logon address)

Specifický kód používaný pro přihlášení datového spoje ke stanovišti ATS.

Přijímající stanoviště/řídící (Receiving unit/controller)

Stanoviště řízení letového provozu/řídící letového provozu, kterému je zasílána zpráva.

Poznámka: Viz definici „Odesílající stanoviště/řídící“.

Příslušný úřad (Appropriate authority)

a) pokud jde o let nad volným mořem, příslušný úřad státu zápisu do rejstříku,

b) pokud jde o let jiný než nad volným mořem, příslušný úřad státu se svrchovaností nad přelétávaným územím.

Příslušný úřad ATS (Appropriate ATS authority)

Příslušný úřad určený (pověřený) státem, odpovědný za poskytování letových provozních služeb v příslušném vzdušném prostoru.

Přistávací plocha (Landing area)

Část pohybové plochy, určená pro přistání nebo vzlety letadel.

Přízemní dohlednost (Ground visibility)

Dohlednost na letišti, hlášená oprávněným pozorovatelem nebo automatickými systémy.

Přízemní účinek (Ground effect)

Podmínky zlepšené výkonnosti (vztlaku) vlivem vzájemného působení povrchu země se vzdušným proudem rotorového systému, když vrtulník nebo jiné VTOL letadlo letí v blízkosti země.

Poznámka: Účinnost se zvětšuje přízemním účinkem pro většinu vrtulníků do výšky zhruba průměru rotoru.

PSR odraz (PSR blip)

Vizuální označení polohy letadla na situačním zobrazení v jiném než symbolickém tvaru, získané z primárního radaru.

Rada k vyhnutí se provozu (Traffic avoidance advice)

Rada poskytnutá stanovištěm letových provozních služeb, určující manévry, pomáhající pilotovi vyhnout se srážce.

Radar (Radar)

Radiové detekční zařízení, poskytující informace o vzdálenosti, azimutu a/nebo výšce objektů.

Radarové přiblížení (Radar approach)

Přiblížení, při němž fáze konečného přiblížení je řízena řídícím s použitím radaru.

Radarové rušení (Radar clutter)

Viditelný výskyt nežádoucích signálů na situačním zobrazení.

Radarový kontakt (Radar contact)

Situace, která nastane, když radarová poloha určitého letadla je na situačním zobrazení viditelná a identifikovaná.

Radarový rozstup (Radar separation)

Rozstup, při kterém se informace o poloze letadla získává z radarových zdrojů.

Rozhlasové vysílání (Broadcast)

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

Řízená oblast (Control area)

Řízený vzdušný prostor sahající nahoru od stanovené výšky nad zemí.

Řízené letiště (Controlled aerodrome)

Letiště, na kterém je letištnímu provozu poskytována služba řízení letového provozu.

Poznámka: Výraz „řízené letiště“ naznačuje, že letištnímu provozu se poskytuje služba řízení letového provozu. To však nemusí nutně znamenat existenci řízeného okrsku.

Řízení toku (Flow control)

Opatření navržená k úpravě toku provozu do daného vzdušného prostoru, na dané trati nebo směřujícího na dané letiště tak, aby se zajistilo nejefektnější využití vzdušného prostoru.

Řízený let (Controlled flight)

Jakýkoliv let, který je předmětem letového povolení.

Řízený okrsek (Control zone)
Řízený vzdušný prostor, sahající od povrchu země do stanovené výšky.

Řízený vzdušný prostor (Controlled airspace)
Vymezený vzdušný prostor, ve kterém se poskytuje služba řízení letového provozu v souladu s klasifikací vzdušného prostoru.

Poznámka: Řízený vzdušný prostor je všeobecný výraz, který zahrnuje vzdušné prostory letových provozních služeb tříd A, B, C, D a E, jak je uvedeno v Předpisu L 11, ust. 2.6.

Sekundární přehledový radar (SSR) (Secondary surveillance radar)
Systém přehledového radaru, který využívá vysílačů/přijímačů (dotazovačů) a odpovídačů.

Sekundární radar (Secondary radar)
Radarový systém, v němž radiový signál vyslaný z radarové stanice spouští vysílání radiového signálu z jiné stanice.

Sestupová dráha (Glide path)
Profil klesání, určený k vertikálnímu vedení při konečném přiblížení.

Schopnost zahájení přenosu dat datovým spojem (Data link initiation capability – DLIC)
Způsob přenosu dat, který zajišťuje schopnost výměny adres, názvů a sérií, nezbytných k zahájení provozu na datovém spoji.

Situační zobrazení (Situation display)
Elektronické zobrazení, na kterém je znázorněna poloha a pohyb letadel, včetně dalších požadovaných informací.

Sled přiblížení (Approach sequence)
Pořadí, ve kterém se dvěma nebo více letadlům povolilo provést přiblížení na přistání na letišti.

Služba řízení letového provozu (Air traffic control service)
Služba poskytovaná za účelem:
a) zabraňovat srážkám
   1. mezi letadly a
   2. na provozní ploše mezi letadly a překážkami
b) udržovat rychlý a spořádaný tok letového provozu.

Soubor zpráv CPDLC (CPDLC message set)
Seznam prvků standardních zpráv a prvků zpráv ve volném textu.

Specifikace požadované komunikační výkonnosti RCP (Required communication performance (RCP) specification)
Soubor požadavků na poskytování letové provozní služby a na související pozemní zařízení, schopnost letadla a operace potřebné pro podporu komunikace založené na výkonnosti.

Specifikace požadované přehledové výkonnosti RSP (Required surveillance performance (RSP) specification)
Soubor požadavků na poskytování letové provozní služby a na související pozemní zařízení, schopnost letadla a operace potřebné pro podporu přehledu založeného na výkonnosti.

Spojení jen ve směru „letadlo – země“ (Air-to-ground communication)
Jednosměrné spojení letadel se stanicemi nebo místy na povrchu země.

Spojení „letadlo – země“ (Air-ground communication)
Obousměrné spojení mezi letadly a stanicemi nebo místy na povrchu země.

Společný bod (Common Point)
Bod na povrchu země, který je společný pro tratě letu dvou letadel, používaný jako základ k zajištění rozstupů (např. význačný bod, traťový bod, navigační zařízení, fix).

SSR odpověď (SSR response)
Vizuální indikace odezvy SSR odpovídače na situačním zobrazení v jiném než symbolickém tvaru jako odpověď na dotaz.

Stálý letový plán (RPL) (Repetitive flight plan)
Letový plán, vztahující se k sérii často se opakujících, pravidelně prováděných jednotlivých letů s totožnými základními charakteristikami, předávaný provozovatelem pro uchování a opakované použití stanovišti ATS.

Standardní přístrojový odlet (SID) (Standard instrument departure)
Stanovená odletová trať pro lety IFR spojující letiště, nebo danou dráhu na letišti, s určeným význačným bodem, obvykle na stanovené trati ATS, od kterého začíná traťová fáze letu.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

Standardní přístrojový přílet (STAR) (Standard instrument arrival)
Stanovená příletová trať pro lety IFR spojující určitý význačný bod, který je obvykle na trati ATS, s bodem, ze kterého je možné zahájit publikovaný postup přiblížení podle přístrojů.

EU:
Stanoviště letových provozních služeb (Air traffic services unit)
Výraz zahrnující stanoviště řízení letového provozu, letové informační středisko, stanoviště poskytující letištní letovou informační službu nebo ohlašovnu letových provozních služeb.

Stanoviště řízení letového provozu (Air traffic control unit)
Výraz, zahrnující oblastní středisko řízení, přibližovací stanoviště řízení a letištní řídící věž.

Stoupání v cestovním režimu (Cruise climb)
Postup cestovního letu letounu, vedoucí k čistému přírůstku nadmořské výšky s úbytkem hmotnosti letounu.

Symbol polohy (Position symbol)
Vizuální indikace polohy letadla, mobilního prostředku nebo jiného objektu, na přehledovém zobrazení ve formě symbolu, získaná po automatickém zpracování polohových údajů z jakéhokoliv zdroje.

Systém řízení bezpečnosti (SMS) (Safety management system – SMS)
Systematický přístup k řízení bezpečnosti zahrnující nezbytné organizační struktury, odpovědnost, bezpečnostní politiku a postupy.

Systém uspořádání letového provozu (Air Traffic Management System)
Systém, který zajišťuje ATM prostřednictvím integrace a výsledné spolupráce osob, informací, technologií, zařízení a služeb, za podpory leteckých, pozemních a/nebo satelitních komunikačních, navigačních a přehledových prostředků.

Téměř paralelní dráhy (Near-parallel runways)
Neprotínající se dráhy, jejichž prodloužené osy se sbíhají/rozbíhají v úhlu 15 stupňů nebo menším.

Tlaková nadmořská výška (Pressure-altitude)
Atmosférický tlak vyjádřený nadmořskou výškou, která odpovídá tomuto tlaku ve standardní atmosféře*.

Poznámka: **Dle definice v Předpisu L 8.*

Trať (Track)
Průmět dráhy letu na povrch země, jehož směr se v kterémkoliv bodě obvykle vyjadřuje ve stupních měřených od severu (zeměpisného, magnetického nebo síťového).

Trať ATS (ATS route)
Stanovená trať určená k usměrňování toku letového provozu pro potřeby poskytování letových provozních služeb.

Poznámka 1: Výraz „trať ATS“ zahrnuje letovou cestu, poradní trať v řízeném nebo neřízeném prostoru, příletovou nebo odletovou trať apod.

Poznámka 2: ATS trať je specifikace trati, která zahrnuje označení ATS tratě, trať k nebo od význačných bodů (bodů na trati), vzdálenost mezi význačnými body, požadavky na hlášení a nejnižší bezpečnou nadmořskou výšku jak je stanoveno příslušným úřadem ATS.

Trať prostorové navigace (Area navigation route)
Trať ATS, zřízená pro používání letadly, která jsou schopná používat prostorovou navigaci.

Traťový bod (Waypoint)
Specifikovaná zeměpisná poloha, používaná ke stanovení tratě prostorové navigace nebo dráhy letu letadla používajícího prostorovou navigaci. Traťové body jsou stanoveny pro let jako:

Traťový bod se zatáčkou s předstihem (Fly-by Waypoint)
Traťový bod, který vyžaduje zahájení zatáčky s předstihem, umožňující tangenciálně nalétnout další část tratě nebo postupu, nebo jako

Traťový bod se zatáčkou po přeletu (Flyover waypoint)
Traťový bod, ve kterém je zahájena zatáčka za účelem vstupu do dalšího úseku tratě nebo postupu.

Typ RNP (RNP type)
Hodnota, vyjádřená vzdáleností v námořních mílích od plánované polohy, v jejíž mezi se lety udrží nejméně po 95 procent celkové doby letu.

Příklad: RNP 4 vyjadřuje horizontální přesnost navigace plus/minus 7,4 km (4 NM) dosahovanou s pravděpodobností 95 procent.

Údobí nejistoty (Uncertainty phase)
Situace, kdy je nejistota o bezpečnost letadla a osob na jeho palubě.

Údobí nouze (Emergency phase)
Obecný pojem, znamenající buď údobí nejistoty, údobí pohotovosti nebo údobí tísně.

Údobí pohotovosti (Alert phase)
Situace, kdy je důvodná obava o bezpečnost letadla a osob na jeho palubě.

Údobí tísně (Distress phase)
Situace, kdy je určitá jistota, že letadlu a osobám na jeho palubě hrozí vážné bezprostřední nebezpečí, nebo že potřebují okamžitou pomoc.

Určování, určovat (Allocation, allocate)
Rozdělení kmitočtů, kódů SSR atd. státu, stanovišti nebo službě. Rozdělení 24bit letadlových adres státu nebo úřadu zápisu společné značky.

Úsek počátečního přiblížení (Initial approach segment)
Úsek postupu přiblížení podle přístrojů mezi fixem počátečního přiblížení a fixem středního přiblížení,

nebo kde je to použitelné, fixem nebo bodem konečného přiblížení.

Uspořádání letového provozu (ATM) (Air traffic management)

Dynamické, integrované uspořádání letového provozu a vzdušného prostoru (zahrnující letové provozní služby, uspořádání vzdušného prostoru a uspořádání toku letového provozu) – bezpečným, hospodárným a účinným způsobem – prostřednictvím zajištění zařízení a plynulých služeb, ve spolupráci se všemi zúčastněnými stranami a zahrnující palubní a pozemní činnosti.

Uspořádání toku letového provozu (ATFM) (Air traffic flow management)

Služba zřízená za účelem přispívat k bezpečnému, spořádanému a rychlému toku letového provozu, tím že zajistí, aby byla ATC kapacita využita v maximální možné míře, a aby objem provozu byl srovnatelný s kapacitami vyhlášenými příslušným úřadem ATS.

Vektorování (Vectoring)

Poskytování navigačního vedení letadlům formou určených kurzů, založené na používání přehledového systému ATS.

Velitel letadla (Pilot-in-command)

Pilot určený provozovatelem nebo v případě všeobecného letectví, vlastníkem, k velení a pověřený provedením bezpečného letu.

VFR

symbol používaný k označení pravidel letu za viditelnosti.

Vizuální přehledový systém (Visual surveillance system)

Elektro-optický systém zajišťující elektronickou vizuální prezentaci a jakékoli další informace nezbytné pro udržení přehledu o situaci na letišti a v jeho okolí.

Vizuální přiblížení (Visual approach)

Přiblížení za letu podle IFR, při kterém se buď část nebo celý postup přiblížení podle přístrojů nedokončí a přiblížení se provede s vizuální orientací podle terénu.

VMC

Symbol používaný k označení meteorologických podmínek pro let za viditelnosti.

Volný balón bez pilota na palubě (Unmanned free balloon)

Nepoháněné neobsazené letadlo, lehčí než vzduch, ve volném letu.

Poznámka: Volné balóny bez pilota na palubě se klasifikují v souladu se specifikacemi uvedenými v Předpisu L 2.

Vyčkávací fix (Holding fix)

Zeměpisná poloha, která slouží jako vztažný bod k postupu pro vyčkávání.

Vyčkávací místo dráhy (Runway-holding position)

Stanovené místo určené k ochraně dráhy, překážkové plochy nebo kritického/citlivého ILS/MLS prostoru, ve kterém pojíždějící letadla a mobilní prostředky musí zastavit a vyčkávat, pokud jim není letištní řídící věží povoleno jinak.

*Poznámka: V radiotelefonní frazeologii výraz „*vyčkávací *místo“ obvykle označuje vyčkávací místo dráhy.*

Vyčkávací postup (Holding procedure)

Předem stanovený manévr, kterým se letadlo udržuje v určeném vzdušném prostoru po dobu, kdy očekává další povolení.

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.

Výška (Height)

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

Výška letiště nad mořem (Aerodrome elevation)

Výška nejvyššího bodu přistávací plochy nad mořem.

Výška nad mořem (Elevation)

Vertikální vzdálenost bodu na zemském povrchu nebo hladiny splývající se zemským povrchem měřená od střední hladiny moře.

Výška základny nejnižší význačné oblačné vrstvy (Ceiling)

Výška základny nejnižší vrstvy oblačnosti nad zemí nebo nad vodou pod 6 000 m (20 000 ft), pokrývající více než polovinu oblohy.

Význačný bod (Significant point)

Stanovené zeměpisné místo, používané k vyznačení tratě ATS nebo dráhy letu letadla a pro jiné navigační účely a účely ATS.

Poznámka: Existují tři kategorie význačných bodů: pozemní navigační prostředek, průsečík a traťový bod. V kontextu této definice je průsečík význačný bod vyjádřený radiálem, směrníky a/nebo vzdálenostmi od pozemních navigačních prostředků.

Vzdálenost ITP (ITP distance)

Vzdálenost mezi letadlem ITP a referenčním letadlem definovaná:

a) pro letadla na stejné trati rozdílem jejich vzdáleností k vypočtenému společnému bodu průmětu jejich tratí; nebo

b) pro letadla na souběžných tratích vzdáleností měřenou podél tratě jednoho z letadel, použitím jeho vypočítané polohy a bodu na úrovni vypočítané polohy druhého letadla.

Poznámka: Výraz referenční letadlo se vztahuje na jedno nebo dvě letadla využívající data ADS-B, která splňují kritéria ITP popsané v ust. 5.4.2.7 tohoto předpisu a která jsou indikována službě ATC letadlem ITP jako součást jeho žádosti o ITP povolení.

Vzdušné prostory letových provozních služeb (Air traffic services airspaces)

Abecedně označené vzdušné prostory stanovených rozměrů, uvnitř kterých mohou být prováděny určité druhy letů a pro které jsou vymezeny letové provozní služby a pravidla provozu.

Poznámka: Vzdušné prostory ATS se klasifikují jako třídy A až G, jak je uvedeno v Předpisu L 11, Doplňku 4.

Záchranná jednotka (Rescue unit)

Jednotka tvořená vycvičeným personálem a vybavená vhodnou výstrojí pro rychlé provádění pátrání a záchrany.

Záchranné koordinační středisko (Rescue coordination centre)

Stanoviště odpovědné za zajištění účinné organizace pátrací a záchranné služby a za koordinaci vedení pátracích a záchranných akcí v oblasti pátrání a záchrany.

Základní zatáčka (Base turn)

Zatáčka prováděná letadlem při počátečním přiblížení mezi koncem odletové tratě a začátkem tratě středního nebo konečného přiblížení. Tratě nejsou protisměrné.

Poznámka: Základní zatáčky mohou být označovány jako prováděné buď v horizontálním letu nebo v klesání, podle okolností každého jednotlivého postupu.

Zásady lidských činitelů (Human factors principles)

Zásady, které platí pro letecký projekt/konstrukci, osvědčování, výcvik, provoz a údržbu, a které se snaží nalézt bezpečné rozhraní mezi člověkem a ostatními systémovými složkami správným zvážením lidské výkonnosti.

Závislá paralelní přiblížení (Dependent parallel approaches)

Současná přiblížení na paralelních nebo téměř paralelních přístrojových drahách, kde jsou předepsána minima rozstupů přehledového systému ATS mezi letadly na přilehlých prodloužených osách drah.

Zpráva CPDLC (CPDLC message)

Informace vyměňovaná mezi palubním systémem a jeho pozemním protějškem. Zpráva CPDLC sestává z jediného prvku zprávy nebo z kombinace prvků zprávy přenášených iniciátorem v jediném přenosu.

Zpracování údajů (Data processing)

Systematická posloupnost úkonů prováděných s údaji.

Poznámka: Příklady úkonů jsou slučování, třídění, výpočet nebo každá jiná transformace nebo nové uspořádání s cílem extrahovat nebo revidovat nebo změnit vyjádřené informace.

Zvláštní let VFR (Special VFR flight)

Let VFR, kterému vydala služba řízení letového provozu povolení k letu v řízeném okrsku v meteorologických podmínkách horších než VMC.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

HLAVA 2 – ŘÍZENÍ BEZPEČNOSTI ATS

2.1 Všeobecně

2.1.1 Státy musí zajistit, aby úroveň letových provozních služeb (ATS), komunikací, navigace, získávání přehledových informací a používaných postupů ATS, byla v daném vzdušném prostoru nebo na daném letišti adekvátní pro udržení přijatelné úrovně bezpečnosti v procesu poskytování ATS.

2.1.2 Požadavky na služby, systémy a postupy aplikované ve vzdušných prostorech nebo na letištích, by měly být založeny na regionálních postupech ICAO tak, aby byla zajištěna harmonizace poskytování ATS v sousedních vzdušných prostorech.

2.1.3 Pro zajištění udržení bezpečnosti při poskytování ATS, musí příslušný úřad ATS zavést systém řízení bezpečnosti (SMS) pro letové provozní služby v jeho pravomoci. Pokud je to vhodné, měl by být ATS SMS zaveden na základě regionálních postupů ICAO.

2.2 Cíle

Cílem řízení bezpečnosti ATS je zajistit, aby:

a) bylo dosaženo stanovené úrovně bezpečnosti při poskytování ATS ve vzdušném prostoru nebo na letišti; a

b) byla přijata opatření pro zvýšení bezpečnosti, kdykoliv je to nutné.

2.3 Činnosti související s řízením bezpečnosti ATS

2.3.1 Systém řízení bezpečnosti (SMS) ATS by měl zahrnovat mezi jiným následující činnosti ve vztahu k poskytování letových provozních služeb:

a) sledování celkové úrovně bezpečnosti a zjištění nepříznivých trendů;

b) tvorbu bezpečnostních přehledů ATS stanovišť;

c) vyhodnocení bezpečnostních rizik v souvislosti s plánovanými změnami v rozdělení vzdušného prostoru, zaváděním nových vybavení nebo zařízení a nových nebo pozměněných ATS postupů; a

d) tvorbu mechanismu pro zjištění potřeby zvýšení bezpečnostních opatření.

2.3.2 Veškeré činnosti provedené v ATS SMS musí být plně dokumentovány. Veškerá dokumentace musí být archivována po takovou dobu, která je stanovena příslušným úřadem (ÚCL).

2.4 Sledování úrovně bezpečnosti

2.4.1 Sběr a vyhodnocování dat vztahujících se k bezpečnosti

2.4.1.1 Data využívaná v programech sledování bezpečnosti by měla být shromažďována z nejširšího okruhu zdrojů, protože bezpečnostní důsledky plynoucí z jednotlivých postupů, činností nebo systémů nemusí být zjevné až do výskytu incidentu.

2.4.1.2 Příslušný úřad ATS by měl pro ATS personál stanovit metodický postup hlášení incidentů, umožňující shromažďování informací o skutečných nebo potenciálních nebezpečích a nedostatcích v procesu poskytování ATS. Tento postup by měl zahrnovat strukturu tratí, postupy, spojení, navigační systémy a systémy přehledových informací a další z bezpečnostního hlediska významné systémy a zařízení a pracovní zátěž řídícího.

Poznámka: Návod pro povinný a dobrovolný státní systém hlášení incidentů je obsažen v Safety Management Manual (ICAO Doc 9859).

2.4.2 Přehled incidentů a jiných hlášení vztahujících se k bezpečnosti

2.4.2.1 Hlášení vztahující se k bezpečnosti týkající se letových provozních služeb, včetně hlášení o incidentech v letovém provozu musí být systematicky analyzována příslušným úřadem ATS za účelem odhalení jakýchkoli nepříznivých trendů co do počtu a druhu, pokud jde o výskyt incidentů.

2.4.2.2 Hlášení týkající se provozuschopnosti ATS zařízení a systémů, jako jsou poruchy a degradace komunikací, získávání přehledu a jiných, z bezpečnostního hlediska významných systémů a zařízení, musí být systematicky analyzována příslušným úřadem ATS za účelem odhalení jakýchkoli negativních trendů v činnosti takových systémů, které mohou mít nepříznivý vliv na bezpečnost.

2.5 Bezpečnostní přehledy

2.5.1 Všeobecné požadavky

Bezpečnostní přehledy stanovišť ATS musí být zpracovávány pravidelně a systematicky kvalifikovaným personálem s příslušným výcvikem. Tento personál musí plně rozumět ustanovením SARPs, PANS, bezpečným provozním postupům a zásadám lidských činitelů.

2.5.2 Rozsah

Bezpečnostní přehledy ATS by měly zahrnovat následující:

Problematiku postupů k zajištění, že:

a) provozní ATS manuály, instrukce stanovišť ATS a ATC koordinační postupy jsou úplné, výstižné a aktuální;

b) struktura tratí ATS, kde je to proveditelné, bere v úvahu:

1) vzdálenost mezi tratěmi; a

2) body křižování na tratích ATS umístěné tak, aby snížily potřebu zásahů ze strany řídícího a potřebu koordinace uvnitř a vně daného stanoviště;

c) minima rozstupů používaná v daném vzdušném prostoru nebo na daném letišti jsou vhodná a všechna ustanovení k zajištění těchto minim jsou dodržována;

d) kdekoli je to proveditelné, jsou učiněna opatření k přiměřenému sledování provozní plochy a jsou zavedeny postupy a opatření, jejichž cílem je minimalizovat možnost narušení dráhy. Toto sledování může být prováděno vizuálně nebo prostřednictvím přehledového systému ATS;

e) existují příslušné postupy pro provoz za nízké dohlednosti;

f) objem provozu a související pracovní zátěž řídícího nepřesahuje stanovenou bezpečnou úroveň a jsou vytvořeny postupy pro regulaci objemu provozu pro případy, kdy je to nutné;

g) postupy pro případy poruch a degradace ATS systémů, včetně poruch komunikačních a navigačních systémů a přehledových systémů, jsou použitelné a jsou schopny zajistit přijatelnou úroveň bezpečnosti; a

h) jsou zavedeny postupy pro hlášení incidentů a jiných událostí vztahujících se k bezpečnosti, že hlášení incidentů je podporováno a podaná hlášení jsou analyzována za účelem zjištění potřeby nápravných opatření.

Provozní a technickou problematiku k zajištění, že:

a) pracovní prostředí splňuje požadavky na teplotu, vlhkost, ventilaci, hluk a osvětlení a nemá negativní dopad na pracovní výkonnost řídících;

b) automatické systémy generují a zobrazují údaje letových plánů, data potřebná k řízení a koordinaci včas, přesně a srozumitelným způsobem v souladu se „Zásadami lidských činitelů“;

c) zařízení, včetně zařízení pro vkládání a výstup dat, jsou navržena a umístěna na pracovních místech v souladu s ergonomickými zásadami;,

d) komunikační, navigační a přehledové systémy a další z hlediska bezpečnosti významné systémy a zařízení:

1) jsou testovány pro normální rutinní provoz;
2) splňují požadavky na spolehlivost a použitelnost stanovenou příslušným úřadem (ÚCL);
3) umožňují včasnou a správnou detekci a výstrahu při poruchách či degradaci systémů;
4) obsahují dokumentaci o důsledcích poruch nebo degradací a poruch jejich subsystémů nebo jednotlivých zařízení;
5) obsahují opatření ke kontrole pravděpodobnosti výpadků nebo degradací; a
6) obsahují odpovídající náhradní zařízení a/nebo postupy pro případ poruchy nebo degradace systému; a,

e) jsou vedeny podrobné záznamy o provozuschopnosti systémů a zařízení a jsou periodicky analyzovány.

Poznámka: V souvislosti s výše uvedeným mají výrazy „spolehlivost“ a „provozuschopnost“ následující význam:

1) Spolehlivost: Pravděpodobnost, že systém nebo zařízení bude fungovat bez poruchy po specifikované časové údobí nebo v rámci stanoveného počtu využití; a.

2) Provozuschopnost: Procentuálně vyjádřený poměr mezi časem, po který systém funguje bez závad, a celkovým časem využívání.

Problematiku výcviku a licencování, aby bylo zajištěno, že:

a) řídící jsou adekvátně vycvičeni a příslušným způsobem licencováni s platnou kvalifikací;

b) schopnosti řídících jsou udržovány prostřednictvím odpovídajícího udržovacího výcviku, včetně zvládání nouzových stavů letadel a provozu v podmínkách poruch a degradací zařízení a systémů;

c) v případech, kdy je stanoviště ATC/řídící pracoviště obsazováno týmem řídících, je řídícím poskytnut odpovídající adekvátní výcvik zajišťující týmovou práci;

d) před zavedením nových nebo změněných postupů, nových nebo aktualizovaných komunikačních systémů, systémů získávání přehledových informací nebo jiných, z bezpečnostního hlediska významných systémů a zařízení, bude řídícím poskytnut příslušný výcvik a instrukce;

e) jazykové schopnosti řídících v angličtině jsou dostatečné vzhledem k poskytování ATS mezinárodnímu letovému provozu; a

f) je používána standardní frazeologie.

2.6 Vyhodnocení bezpečnostních rizik

2.6.1 Potřeba vyhodnocení bezpečnostních rizik

2.6.1.1 Vyhodnocení bezpečnostních rizik musí být provedeno v případech zamýšlených významných změn v rozdělení vzdušného prostoru, významných změn postupů při poskytování ATS ve vzdušném prostoru a na letištích a v případě zavádění nového vybavení, systémů nebo zařízení, jako jsou:

a) snížené minimum rozstupu, které má být uplatněno ve vzdušném prostoru nebo na letišti;

b) nový provozní postup, včetně odletových a příletových postupů, které mají být uplatněny ve vzdušném prostoru nebo na letišti;

c) reorganizace struktury tratí ATS;

d) změna sektorizace vzdušného prostoru;

e) změny v rozmístění RWZ a/nebo TWZ na letišti; a

f) zavádění nových komunikačních, přehledových nebo jiných, z bezpečnostního hlediska důležitých, systémů a zařízení, včetně těch, které poskytují nové funkce a/nebo schopnosti.

Poznámka 1: Snížené minimum rozstupu se může vztahovat ke snížení horizontálního minima, včetně minima založeného na požadované navigační přesnosti (RNP), ke snížení vertikálního minima rozstupu na 300 m (1 000 ft) mezi FL 290 a FL 410 včetně (RVSM), ke snížení minima rozstupu založeného na přehledovém systému ATS, minima rozstupu v turbulenci v úplavu nebo snížení rozstupu mezi přilétávajícími a/nebo odlétávajícími letadly.

Poznámka 2: Jestliže, vzhledem k povaze změny, nemůže být přijatelná úroveň bezpečnosti kvantifikována, vyhodnocení bezpečnostních rizik může spočívat na provozním posouzení.

2.6.1.2 Navrhovaná změna se zavede pouze v případě, že vyhodnocení ukázalo, že bude dosaženo přijatelné úrovně bezpečnosti.

2.6.2 Faktory významné z hlediska bezpečnosti

Vyhodnocení bezpečnostních rizik musí vzít v úvahu všechny faktory vyhodnocené z hlediska bezpečnosti jako významné, zahrnující zejména uvedené:

a) typy letadel a jejich výkonnostní charakteristiky, včetně navigačních schopností a navigační přesnosti;

b) hustota a rozložení provozu;

c) složitost vzdušného prostoru, strukturu tratí ATS a klasifikaci vzdušného prostoru;

d) rozvržení letiště včetně konfigurace RWY, jejich délky a konfigurace TWY;

e) typ komunikace mezi letadlem a zemí a časové parametry pro komunikační dialogy, včetně možnosti zásahu řídícího;

f) typ a schopnosti systému pro získávání přehledových dat a použitelnost systémů poskytujících řídícímu podpůrné a varovací funkce. Kde implementace ADS-B předpokládá závislost na společném zdroji pro přehled a/nebo navigaci, vyhodnocení bezpečnostních rizik musí vzít v úvahu adekvátní opatření pro případ nepředvídaných událostí, aby se zmírnilo riziko buď degradace, nebo ztráty tohoto společného zdroje (tj. společný mód poruchy); a

g) jakékoli význačné místní nebo regionální jevy počasí.

Poznámka 1: Viz rovněž Hlava 5, ust. 5.11 týkající se snížení minim rozstupů.

Poznámka 2: Návod pro vyhodnocování a vyjadřování úrovně bezpečnosti a pro programy sledování bezpečnosti je obsažen v Předpisu L 11, Dodatku B, Air Traffic Services Planning Manual (ICAO Doc 9426), Manual on Implementation of a 300m (1 000 ft) Vertical Separation Minimum Between FL 290 and FL 410 Inclusive (ICAO Doc 9574), Manual on Required Navigation Performance (RNP) (ICAO Doc 9613) a Manual on Airspace Planning Methodology for the Determination of Separation Minima (ICAO Doc 9689).

2.7 Opatření pro zvýšení bezpečnosti

2.7.1 Jakékoli skutečné nebo potenciální riziko v souvislosti s poskytováním ATS ve vzdušném prostoru nebo na letišti, ať již je zjištěno prostřednictvím řízení bezpečnosti ATS nebo jinými prostředky, musí být vyhodnoceno a kvalifikováno příslušným úřadem ATS z hlediska akceptovatelnosti rizika.

2.7.2 S výjimkou případů, kdy je riziko kvalifikováno jako přijatelné, musí dotyčný úřad ATS přednostně a do maximální možné míry provést příslušná opatření k vyloučení rizika nebo jeho snížení na přijatelnou úroveň.

2.7.3 Je-li zřejmé, že úrovně bezpečnosti uplatňované ve vzdušném prostoru nebo na letišti není nebo nemusí být dosaženo, musí příslušný úřad ATS přednostně a do maximální možné míry provést příslušná nápravná opatření.

2.7.4 Po zavedení jakéhokoli nápravného opatření musí následovat vyhodnocení efektivnosti tohoto opatření pro vyloučení nebo zmírnění rizika.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

HLAVA 3 – KAPACITA SYSTÉMU ATS A USPOŘÁDÁNÍ TOKU LETOVÉHO PROVOZU

3.1 Spravování kapacit

3.1.1 Všeobecně

3.1.1.1 Kapacita systému ATS závisí na mnoha faktorech. Těmito faktory jsou struktura tratí ATS, navigační přesnost letadel užívajících daný vzdušný prostor, faktor počasí a pracovní zátěž řídícího. K zajištění dostatečné kapacity, která by uspokojila nároky provozu v průběhu normálních i špičkových údobí, by mělo být vynaloženo veškeré úsilí. Nicméně, při zavádění opatření pro zvýšení kapacity musí odpovědný úřad ATS zajistit, že v souladu s postupy uvedenými v Hlavě 2, nebude úroveň bezpečnosti ohrožena.

3.1.1.2 Počet letadel, kterým je poskytována služba ATC, nesmí překročit počet, který může být za převládajících okolností daným stanovištěm ATC bezpečně zvládnut. Za účelem stanovení maximálního počtu letů, které lze bezpečně zvládnout, by měl příslušný úřad ATS vyhodnotit a deklarovat kapacitu řízené oblasti, řízených sektorů řízené oblasti a pro letiště.

3.1.1.3. Kapacita ATC by měla být vyjádřena jako maximální počet letadel, která mohou být do daného prostoru nebo daným letištěm akceptována v průběhu daného časového intervalu.

Poznámka: Nejvhodnější mírou kapacity je pravděpodobně hodnota hodinového trvale udržitelného toku provozu. Z těchto hodinových hodnot mohou být odvozeny hodnoty denní, měsíční a roční.

3.1.2 Vyhodnocení kapacit

Při vyhodnocování kapacity by měly být mezi jinými brány v úvahu následující faktory:

a) úroveň a druh poskytovaných ATS;

b) strukturální složitost řízené oblasti, řízeného sektoru nebo uvažovaného letiště;

c) pracovní zátěž řídícího, zahrnující úkony řízení a koordinace;

d) typ komunikačních a navigačních systémů a systémů pro získávání přehledových informací, úroveň jejich technické spolehlivosti a využitelnosti a využitelnost náhradních systémů a/nebo postupů;

e) použitelnost ATC systémů poskytujících řídícímu podpůrné a varovné funkce; a

f) jakékoli jiné faktory nebo prvky, které mohou ovlivnit pracovní zátěž řídícího.

Poznámka: Souhrn metod, které mohou být použity při odhadu kapacity sektorů/pracovních míst je uveden v Air Traffic Services Planning Manual (ICAO Doc 9426).

3.1.3 Úpravy kapacity ATC a objemů provozu

3.1.3.1 Kde se hustota provozu významně mění během dne nebo v pravidelných intervalech, měly by se použít takové postupy a zařízení, které umožní změnu počtu řídících pracovišť a pracovních míst tak, aby byla uspokojena převládající nebo předpokládaná poptávka po kapacitě. Uplatňované postupy by měly být obsaženy v místních směrnicích.

3.1.3.2 V případě zvláštních událostí s negativním dopadem na deklarovanou kapacitu vzdušného prostoru nebo letiště, musí být kapacita vzdušného prostoru nebo letiště na dané časové období příslušným způsobem snížena. Kdykoli je to možné, měly by být kapacity pro takové události určeny předem.

3.1.3.3 V případě, kdy se předpovídá, že poptávka přesáhne nabízenou kapacitu ATC ve vzdušném prostoru nebo na letišti, musí být přijata opatření k regulaci objemu provozu tak, aby nedošlo ke snížení úrovně bezpečnosti.

3.1.4 Zvyšování kapacit ATC

3.1.4.1 Příslušný úřad ATS by měl:

a) periodicky revidovat kapacity ATS ve vztahu k požadavkům provozu; a

b) zajistit pružné využívání vzdušného prostoru tak, aby byla zvýšena efektivnost provozu a zvýšena kapacita.

3.1.4.2 V případě, že požadavky provozu pravidelně přesahují kapacitu ATC s následkem trvalých nebo častých zdržení nebo je zřejmé, že požadavky provozu přesáhnou hodnoty kapacit, příslušný úřad ATS by měl, pokud je to proveditelné:

a) učinit kroky k maximálnímu využití kapacity stávajícího systému; a

b) vytvořit plán na zvýšení kapacity, který by pokryl existující a předpokládané požadavky.

3.1.5 Pružné využívání vzdušného prostoru

3.1.5.1 Příslušný úřad (MD) by měl prostřednictvím dojednaných dohod a postupů zajistit pružné využívání vzdušného prostoru tak, aby byla zvýšena kapacita vzdušného prostoru a zlepšena efektivnost a pružnost letového provozu. Kde je to možné, by takové dohody a postupy měly být stanoveny na základě regionálních postupů ICAO.

3.1.5.2 Dohody a postupy zajišťující pružné využívání vzdušného prostoru by měly, mimo jiné, specifikovat:

a) horizontální a vertikální hranice příslušného vzdušného prostoru;

b) klasifikaci kteréhokoli vzdušného prostoru, který byl zpřístupněn civilnímu provozu;

c) stanoviště a úřady odpovědné za předání vzdušného prostoru;

d) podmínky pro předání vzdušného prostoru příslušnému stanovišti ATC;

e) podmínky pro převzetí vzdušného prostoru od příslušného stanoviště ATC;

f) časová období, ve kterých je vzdušný prostor k dispozici;

g) jakákoli omezení ve využívání daného vzdušného prostoru; a

h) jakékoli další důležité postupy nebo informace.

3.2 Uspořádání toku letového provozu

3.2.1 Všeobecně

3.2.1.1 Služba uspořádání toku letového provozu (ATFM) musí být pro vzdušný prostor zavedena tam, kde dochází k překračování stanovených ATC kapacit.

3.2.1.2 Kde je to vhodné, měla by být ATFM zavedena na základě regionálních postupů ICAO nebo, kde je to vhodné, na základě multilaterální dohody.

3.2.1.3 Služba ATFM uvnitř daného regionu nebo jiného stanoveného prostoru by měla být vyvíjena a zaváděna jako centralizovaná ATFM organizace podporovaná pracovišti pro uspořádání toku zřízenými na každém oblastním středisku řízení (ACC) v regionu nebo v prostoru působnosti ATFM.

3.2.1.4 Určité lety mohou být vyňaty z opatření ATFM nebo jim může být poskytnuta přednost před ostatními lety.

3.2.1.5 Podrobné postupy, jimiž se řídí poskytování ATFM a služby uvnitř regionu nebo prostoru, by měly být předepsány v regionálním ATFM manuálu nebo příručce.

3.2.2 Postupy pro uspořádání toku

ATFM by mělo být prováděno ve třech fázích:

a) strategické plánování, jestliže je činnost prováděná více než jeden den před vstupem v platnost. Strategické plánování se normálně provádí s dostatečným předstihem, zpravidla dva až šest měsíců předem;

b) předtaktické plánování, jestliže činnost má být prováděna den před vstupem v platnost;

c) taktické činnosti, jestliže činnost je prováděna v den vstupu v platnost.

3.2.3 Strategické plánování

3.2.3.1 Strategické plánování by mělo být prováděno ve spolupráci s ATC a provozovateli letadel. Mělo by sestávat z prověření požadavků pro nadcházející sezónu, vyhodnocení kde a kdy tyto požadavky pravděpodobně přesáhnou možnou kapacitu ATC a přijetí opatření k řešení této nerovnováhy:

a) zajištěním adekvátní kapacity ve spolupráci se stanovištěm ATC v požadovaném místě a čase;

b) přesměrováním určitých provozních toků (směrování provozu);

c) tvorbou a vhodnými změnami letových řádů; a

d) označením potřeby uplatnění taktických ATFM opatření.

3.2.3.2 Tam, kde má být zavedeno schéma pro směrování provozu (TOS), by tratě, pokud je to možné, měly minimalizovat nárůst letových vzdáleností a celkové doby letu letadel, kterých se schéma týká, a umožňovat určitý stupeň flexibility při výběru tratě, zejména pro lety na dlouhou vzdálenost.

3.2.3.3 Po schválení TOS by měly všechny dotyčné státy publikovat jeho podrobnosti ve vzájemně dohodnuté formě.

3.2.4 Předtaktické plánování

Předtaktické plánování by mělo zahrnovat doladění strategického plánu na základě aktualizovaných požadavků. V průběhu této fáze:

a) mohou být přesměrovány některé provozní toky;

b) mohou být koordinovány tratě s volnou kapacitou (off-load routes);

c) bude rozhodnuto o taktických opatřeních; a

d) měly by být pro všechny zainteresované publikovány podrobnosti ATFM plánu na následující den.

3.2.5 Taktické činnosti

3.2.5.1 Taktické ATFM činnosti by měly sestávat z:

a) provádění dohodnutých taktických opatření tak, aby bylo dosaženo redukovaného a rovnoměrného toku provozu tam, kde by jinak požadavek přesáhl kapacitu;

b) monitorování vývoje situace v letovém provozu s cílem zajistit, aby uplatňovaná ATFM opatření měla žádoucí dopad, a přijmout nebo iniciovat nápravná opatření v případě, že jsou hlášena velká zdržení, včetně přesměrování letového provozu a přidělování letových hladin tak, aby kapacita ATC, která je k dispozici, byla využita do maximální možné míry.

3.2.5.2 Jestliže požadavky provozu překračují nebo se předpokládá, že překročí kapacitu určitého sektoru nebo letiště, odpovědné stanoviště ATC musí uvědomit odpovědné stanoviště ATFM, kde je takové stanoviště zřízeno, a ostatní stanoviště ATC, kterých se to týká. Letové posádky letadel, která plánují let do dotčeného prostoru, by měly být informovány co nejdříve o očekávaných zdrženích a omezeních, která budou uplatňována.

Poznámka: Provozovatelé, o kterých se ví nebo se předpokládá, že se jich to týká, budou za normálních okolností upozorněni regionální službou uspořádání toku letového provozu, pokud je zřízena.

3.2.6 Spolupráce

V průběhu všech fází ATFM by odpovědná stanoviště měla úzce spolupracovat s ATC a provozovateli letadel tak, aby byla zajištěna efektivní služba na principu rovnosti.

Poznámka: Pozornost je třeba věnovat návodu obsaženém v Air Traffic Services Planning Manual (ICAO Doc 9426), který se týká řízení toku, a postupům obsaženým v Regional Supplementary Procedures (ICAO Doc 7030) a regionální „ATFM Handbook“.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

HLAVA 4 – VŠEOBECNÁ USTANOVENÍ O LETOVÝCH PROVOZNÍCH SLUŽBÁCH

4.1 Odpovědnost za poskytování služby řízení letového provozu

4.1.1 Oblastní služba řízení

Oblastní službu řízení musí poskytovat:

a) oblastní středisko řízení (ACC); nebo

b) stanoviště poskytující přibližovací službu řízení v řízeném okrsku nebo v řízené oblasti omezeného rozsahu, která je určena především k poskytování přibližovací služby řízení, není-li zřízeno oblastní středisko řízení.

4.1.2 Přibližovací služba řízení

Přibližovací službu řízení musí poskytovat:

a) letištní řídící věž nebo ACC, je-li nezbytné nebo žádoucí sloučit pod odpovědnost jednoho stanoviště činnosti přibližovací služby řízení s činnostmi letištní nebo oblastní služby řízení; nebo

b) přibližovací stanoviště řízení, je-li nezbytné nebo žádoucí zřídit samostatné stanoviště.

Poznámka: Přibližovací služba řízení může být poskytována stanovištěm umístěném společně s ACC nebo řídícím sektorem umístěným na ACC.

4.1.3 Letištní služba řízení

Letištní službu řízení musí poskytovat letištní řídící věž.

4.2 Odpovědnost za poskytování letové informační služby a pohotovostní služby

Letovou informační službu a pohotovostní službu musí poskytovat:

a) *v letové informační oblasti:* letové informační středisko, pokud odpovědnost za poskytování těchto služeb není přidělena stanovišti řízení letového provozu, které má přiměřené vybavení pro výkon takových povinností;

b) *v řízeném vzdušném prostoru a na řízených letištích:* příslušná stanoviště řízení letového provozu.

4.3 Rozdělení odpovědnosti za řízení mezi stanovišti řízení letového provozu

4.3.1 Všeobecně

Příslušný úřad ATS musí určit prostor odpovědnosti pro každé stanoviště řízení letového provozu (ATC) a, kde se uplatňuje, pro jednotlivé řídící sektory na stanovišti ATC. Tam, kde je na stanovišti nebo sektoru více než jedno pracovní místo ATC, musí být stanoveny povinnosti a odpovědnosti jednotlivých pracovních míst.

4.3.2 Mezi stanovištěm poskytujícím letištní službu řízení a stanovištěm poskytujícím přibližovací službu řízení

4.3.2.1 Řízení přilétávajících a odlétávajících letů, s výjimkou těch, kterým je poskytována výhradně letištní služba řízení, se musí rozdělit mezi stanoviště poskytující letištní službu řízení a stanoviště poskytující přibližovací službu řízení takto:

4.3.2.1.1 Přilétávající letadla:

Řízení přilétávajícího letadla musí předat stanoviště poskytující přibližovací službu řízení stanovišti poskytujícímu letištní službu řízení, když toto letadlo:

a) je v blízkosti letiště, a

   1) předpokládá se, že přiblížení a přistání dokončí za viditelnosti země, nebo

   2) dosáhlo nepřerušovaných meteorologických podmínek pro let za viditelnosti, nebo

b) je v předepsaném bodě nebo hladině, nebo

c) přistálo,

jak je uvedeno v dohodách o spolupráci nebo ve směrnicích pro výkon služby na stanovištích ATS.

4.3.2.1.2 Předání letadla na spojení letištnímu řídícímu by mělo být provedeno v takovém bodě, hladině nebo čase, aby mohlo být včas vydáno povolení k přistání nebo náhradní instrukce, jakož i informace o význačném místním provozu.

Poznámka: Řízení určitých letů může ACC předat přímo letištní řídící věži a naopak, i když je zřízeno přibližovací stanoviště řízení, je-li mezi dotyčnými stanovišti předem dohodnuto, že příslušnou část přibližovací služby řízení poskytne ACC nebo letištní řídící věž, je-li to vhodné.

4.3.2.1.3 Odlétávající letadla:

Řízení odlétávajícího letadla musí předat stanoviště poskytující letištní službu řízení stanovišti poskytujícímu přibližovací službu řízení:

a) převládají-li v blízkosti letiště meteorologické podmínky pro let za viditelnosti:

   1) dříve, než se toto letadlo vzdálí z blízkosti letiště,

   2) dříve, než toto letadlo vstoupí do meteorologických podmínek pro let podle přístrojů, nebo

   3) nachází-li se letadlo v předepsaném bodě nebo hladině, jak je uvedeno v dohodách

o spolupráci nebo ve směrnici pro výkon služby na stanovištích ATS;

b) převládají-li na letišti meteorologické podmínky pro let podle přístrojů:

1) ihned po vzletu, nebo

2) když je letadlo v předepsaném bodě nebo hladině,

jak je uvedeno v dohodách o spolupráci nebo stanoveno místními postupy.

Poznámka: Viz Poznámka za ust. 4.3.2.1.2 tohoto předpisu.

4.3.3 Mezi stanovištěm poskytujícím přibližovací službu řízení a stanovištěm poskytujícím oblastní službu řízení

4.3.3.1 Neposkytuje-li oblastní službu řízení a přibližovací službu řízení totéž stanoviště řízení letového provozu, odpovědnost za řízené lety musí nést stanoviště poskytující oblastní službu řízení s výjimkou, že stanoviště poskytující přibližovací službu řízení musí odpovídat za řízení:

a) přilétávajících letadel, která mu předalo ACC;

b) odlétávajících letadel až do jejich předání ACC.

4.3.3.2 Stanoviště poskytující přibližovací službu řízení musí převzít řízení přilétávajících letadel za předpokladu, že mu byla předána po dosažení dohodnutého bodu, hladiny nebo času pro předání řízení a musí je řídit po celou dobu přiblížení k letišti.

4.3.4 Mezi dvěma stanovišti poskytujícími oblastní službu řízení

Odpovědnost za řízení letadla musí být předána stanovištěm poskytujícím oblastní službu řízení v řízené oblasti stanovišti poskytujícímu oblastní službu řízení v sousední řízené oblasti v předpokládaném čase jeho přeletu společné hranice řízených oblastí stanoveném oblastním střediskem řízení, které letadlo řídí, nebo v takovém bodě, hladině nebo čase, jak bylo dohodnuto mezi těmito dvěma stanovišti.

4.3.5 Mezi dvěma řídícími pracovišti/pracovními místy na stejném stanovišti řízení letového provozu

Odpovědnost za řízení letadla musí být předána jedním řídícím pracovištěm/pracovním místem jinému řídícímu pracovišti/pracovnímu místu na stejném stanovišti ATC v bodě, hladině nebo čase, jak je stanoveno místními postupy.

4.4 Letový plán

4.4.1 Formulář letového plánu

Poznámka: Postupy pro využívání stálých letových plánů jsou uvedeny v Hlavě 16, ust. 16.4 tohoto předpisu.

4.4.1.1 Provozovatelé a stanoviště letových provozních služeb by měli mít k dispozici a pro účely vyplňování letových plánů používat formulář letového plánu podle vzoru uvedeného v Doplňku 2 tohoto předpisu.

Poznámka: Odlišná forma smí být použita při sestavování seznamů stálých letových plánů.

4.4.1.2 Formulář letového plánu by měl být tištěný a měl by obsahovat kromě jazyka (jazyků) dotyčného státu text v anglickém jazyce.

Poznámka: Vzor formuláře letového plánu podle Doplňku 2 je pro ilustrační účely vytištěn v anglickém jazyce a v jazyce českém.

4.4.1.3 Provozovatelé a stanoviště letových provozních služeb by měli respektovat:

a) pokyny pro vyplňování formuláře letového plánu a formuláře seznamu stálých letových plánů, které jsou uvedeny v Doplňku 2; a

b) jakákoliv omezení uvedená v příslušných Leteckých informačních příručkách (AIP).

Poznámka 1: Nedodržení opatření uvedených v Doplňku 2 nebo jakýchkoliv omezení uvedených v příslušných AIP může mít za následek odmítnutí, chybné zpracování nebo ztrátu dat.

Poznámka 2: Pokyny pro vyplňování formuláře letového plánu uvedené v Doplňku 2 mohou být vytištěny na zadní straně tohoto formuláře nebo vyvěšeny v místnostech pro předletovou přípravu.

4.4.1.4 Provozovatel musí před odletem zajistit, že:

a) má schválení pro příslušné RNP v případě zamýšleného letu po tratích nebo v prostoru, kde je předepsána navigační specifikace a že budou splněny všechny podmínky platné pro schválení RNP;

b) v případě plánovaného letu ve vzdušném prostoru RVSM má požadované schválení pro RVSM; a

c) v případě zamýšleného letu tam, kde je předepsána specifikace RCP, má příslušné schválení a že budou splněny všechny podmínky platné pro takové schválení; a

d) v případě zamýšleného letu tam, kde je předepsána specifikace RSP, má příslušné schválení RSP a že budou splněny všechny podmínky platné pro takové schválení.

4.4.2 Předkládání letového plánu

4.4.2.1 Před odletem

4.4.2.1.1 Letové plány nesmí být předkládány více než 120 hodin před předpokládaným časem zahájení pojíždění letadla.

4.4.2.1.2 Letový plán by měl být před odletem předložen ohlašovně letových provozních služeb na letišti odletu, s výjimkou, kdy byly pro předkládání stálých letových plánů stanoveny jiné postupy. Není-li na letišti odletu takové stanoviště, musí se letový plán

podat telefonicky nebo dálnopisem nejbližší ohlašovně letových provozních služeb nebo nejbližšímu stanovišti řízení letového provozu.

4.4.2.1.3 Přesáhne-li zdržení předpokládaného času zahájení pojíždění 30 minut u řízeného letu nebo 60 minut u neřízeného letu, pro které byl předložen letový plán, měl by být tento letový plán opraven nebo podle vhodnosti předložen nový letový plán a starý letový plán zrušen.

4.4.2.2 Za letu

4.4.2.2.1 Letový plán předložený za letu by měl být zpravidla vyslán stanovišti ATS, které odpovídá za letovou informační oblast, řízenou oblast, poradní prostor nebo poradní trať, v nichž letadlo letí nebo přes které zamýšlí letět, nebo letecké telekomunikační stanici, která slouží příslušnému stanovišti letových provozních služeb. Není-li to proveditelné, měl by být vyslán jinému stanovišti ATS nebo telekomunikační stanici k předání příslušnému stanovišti letových provozních služeb, jak je požadováno.

4.4.2.2.2 Kde je to vhodné, např. s ohledem na stanoviště ATC, které poskytuje služby s vysokou nebo střední hustotou letového provozu, by měl příslušný úřad ATS stanovit podmínky a/nebo omezení pro předkládání letových plánů za letu stanovištím ATC.

Poznámka: Jestliže se letový plán předkládá za účelem poskytování služby řízení letového provozu, požaduje se, aby letadlo získalo letové povolení dříve, než bude pokračovat v podmínkách, které vyžadují vyhovění postupům řízení letového provozu. Jestliže je letový plán předložen za účelem poskytování letové poradní služby, požaduje se, aby letadlo vyčkalo na potvrzení jeho přijetí stanovištěm, které toto službu poskytuje.

4.4.3 Příjem letového plánu

První stanoviště ATS přijímající letový plán nebo jeho změnu musí:

a) ověřit, zda formát a údaje vyhovují stanoveným zásadám;

b) ověřit úplnost a v možné míře jeho přesnost;

c) je-li to nutné, přijmout opatření, aby byl přijatelný pro letové provozní služby; a

d) potvrdit předkladateli příjem letového plánu nebo jeho změnu.

4.5 Letová povolení

4.5.1 Účel a rozsah

4.5.1.1 Povolení jsou vydávána výhradně pro urychlení toku a zajištění rozstupů letového provozu a zakládají se na známých provozních podmínkách, které ovlivňují bezpečnost provozu letadel. Takové provozní podmínky zahrnují nejen letadla ve vzduchu a na provozní ploše, kde se poskytuje řízení, ale též jakýkoli provoz dopravních prostředků nebo ostatních překážek, které nejsou trvale instalovány na provozní ploše v používání.

4.5.1.2 Není-li letové povolení pro velitele letadla vhodné, letová posádka může žádat a, je-li to proveditelné, obdržet opravené povolení.

4.5.1.3 Letová povolení vydaná stanovištěm řízení letového provozu opravňují letadlo pokračovat jen vzhledem ke známému letovému provozu. Letová povolení neopravňují pilota porušit žádný předpis k zajištění bezpečnosti létání nebo k jakémukoli jinému účelu, stejně tak povolení nezbavují velitele letadla jakékoli odpovědnosti v souvislosti s možným porušením používaných pravidel a předpisů.

4.5.1.4 Stanoviště ATC musí vydávat taková letová povolení, která jsou nezbytná pro zabránění srážek a udržení rychlého a spořádaného toku letového provozu.

4.5.1.5 Letová povolení se musí vydávat dostatečně včas, aby se zajistilo, že budou letadlu předána v čase postačujícím k jejich splnění.

4.5.2 Letadla, která jsou po část letu předmětem ATC

4.5.2.1 Je-li v letovém plánu uvedeno, že počáteční část letu bude neřízený let a že následující část tohoto letu bude předmětem ATC, musí se letadlu oznámit, aby si vyžádalo povolení od toho stanoviště ATC, v jehož prostoru bude řízený let zahájen.

4.5.2.2 Je-li v letovém plánu uvedeno, že první část letu bude předmětem ATC a že následující část bude neřízeným letem, musí se za normálních okolností letadlu vydat povolení k bodu, nad nímž řízený let skončí.

4.5.3 Lety s mezipřistáním

4.5.3.1 Jsou-li na letišti odletu podány letadlem letové plány pro různé úseky letu s mezipřistáním, počáteční mezí povolení bude první letiště určení a pro každou následující část letu musí být vydáno nové povolení.

4.5.3.2 Letový plán pro druhý a každý následující úsek letu s mezipřistáním bude aktivován pro účely ATS a SAR teprve tehdy, když bylo příslušnému stanovišti ATS oznámeno, že letadlo odletělo z příslušného letiště odletu, s výjimkou uvedenou v ust. 4.5.3.3 tohoto předpisu.

4.5.3.3 Po předchozí dohodě mezi stanovišti ATC a provozovateli se může pravidelným letům, prochází-li plánovaná trať letu více než jednou řízenou oblastí, vydat povolení na celý let včetně mezipřistání, avšak pouze po vzájemné koordinaci mezi dotčenými oblastními středisky řízení.

4.5.4 Obsah povolení

4.5.4.1 Povolení musí obsahovat jednoznačné a stručné údaje a musí se, pokud možno, formulovat standardním způsobem.

4.5.4.2 Povolení týkající se standardních odletových povolení musí, s výjimkou uvedenou v Hlavě 6, ust. 6.3.2 tohoto předpisu, obsahovat

položky stanovené v Hlavě 11, ust. 11.4.2.6.2.1 tohoto předpisu.

4.5.5 Odlétávající letadla

ACC musí, s výjimkou, kdy byly zavedeny postupy pro používání standardních odletových povolení, předávat povolení přibližovacím stanovištím řízení nebo letištním řídícím věžím co možná nejdříve poté, co o ně požádají, nebo, je-li to proveditelné, před takovým požadavkem.

4.5.6 Letadla na trati

4.5.6.1 Všeobecně

4.5.6.1.1 Stanoviště ATC může požádat sousední stanoviště ATC, aby po vymezenou dobu povolovalo lety ke stanovenému bodu.

4.5.6.1.2 Jakmile bylo letadlu vydáno počáteční povolení v místě odletu, odpovídá příslušné stanoviště ATC za vydání opraveného povolení, kdykoli je to nutné, a za předání informací o provozu, jsou-li požadovány.

4.5.6.1.3 Požaduje-li tak letová posádka, musí se povolit cestovní stoupání, kdykoliv to provozní podmínky a koordinační postupy dovolují. Takové povolení se musí vydat pro cestovní stoupání nad stanovenou hladinou nebo mezi stanovenými hladinami.

4.5.6.2 Povolení pro supersonické lety

4.5.6.2.1 Letadlu, které zamýšlí provést supersonický let, musí být, kdykoli je to proveditelné, vydáno povolení pro transsonickou fázi zrychlení před jeho odletem.

4.5.6.2.2 Během transsonických a supersonických fází letu by se měly omezit opravy povolení na minimum, přičemž se musí zohlednit provozní omezení letadel v těchto fázích letu.

4.5.7 Popis letových povolení

4.5.7.1 Mez povolení

4.5.7.1.1 Mez povolení se musí vyjádřit názvem příslušného význačného bodu nebo letiště nebo hranicí řízeného prostoru.

4.5.7.1.2 Byla-li uskutečněna předběžná koordinace se stanovišti, jež budou letadlo následně řídit, nebo je-li odůvodněná jistota, že koordinaci bude možno provést přiměřenou dobu před převzetím řízení letu těmito stanovišti, musí být mezí povolení letiště určení nebo, není-li to proveditelné, příslušný mezilehlý bod. Koordinace se pak musí urychlit tak, aby se mohlo vydat povolení na letiště určení co nejdříve.

4.5.7.1.3 Jestliže bylo letadlu vydáno povolení letět na mezilehlý bod v sousedním řízeném vzdušném prostoru, za vydání opraveného povolení na cílové letiště pak odpovídá, jakmile to bude proveditelné, příslušné stanoviště ATC.

4.5.7.1.4 Je-li letiště určení vně řízeného vzdušného prostoru, musí stanoviště ATC odpovědné za poslední řízený vzdušný prostor, kterým letadlo prolétává, vydat příslušné povolení pro let na hranici tohoto řízeného vzdušného prostoru.

4.5.7.2 Trať letu

4.5.7.2.1 Trať letu se musí podrobně uvést v každém povolení, považuje-li se to za nezbytné. Fráze „povolena trať letového plánu“ se smí použít k vyjádření kterékoli tratě nebo její části za předpokladu, že trať nebo její část je totožná s tou, která je uvedena v letovém plánu, a jsou udány dostatečné podrobnosti o směrování, aby bylo zaručeno, že letadlo poletí po takto stanovené trati. Jestliže příslušný úřad ATS zavedl a v letecké informační příručce publikoval standardní odletové nebo příletové tratě, smí se používat frází „povolen odlet (označení)“ nebo „povolen přílet (označení)“.

Poznámka: Viz ust. 6.3.2.3 tohoto předpisu týkající se standardního povolení pro odlétávající letadla a ust. 6.5.2.3 tohoto předpisu týkající se standardního povolení pro přilétávající letadla.

4.5.7.2.2 Fráze „povolena trať letového plánu“ se nesmí použít, když se vydává „znovu- povolení“.

4.5.7.2.3 S ohledem na omezení ve vzdušném prostoru, zátěž ATC a hustotu letového provozu a za předpokladu, že lze provést včasnou koordinaci, by měla být letadlu, kdykoli je to možné, nabídnuta co nejkratší trať.

4.5.7.3 Hladiny

S výjimkou uvedenou v Hlavě 6, ust. 6.3.2 a 6.5.1.5 tohoto předpisu, povolení pro standardní odlety a přílety a instrukce zahrnuté v povoleních vztahující se k hladinám musí sestávat z bodů uvedených v Hlavě 11, ust. 11.4.2.6.2.2 tohoto předpisu.

4.5.7.4 Povolování požadované změny letového plánu

4.5.7.4.1 Při vydávání povolení požadované změny tratě nebo hladiny, musí toto povolení obsahovat přesnou povahu změny.

4.5.7.4.2 Jestliže provozní podmínky nedovolují povolit požadovanou změnu, musí se použít slova „NEJSEM SCHOPEN“ („UNABLE“). Jestliže to okolnosti dovolují, měla by se nabídnout alternativa tratě nebo hladiny.

4.5.7.4.3 Je-li letové posádce podle postupů uvedených v ust. 4.5.7.4.2 tohoto předpisu nabídnuta náhradní trať a je-li přijata, vydané opravené povolení musí popisovat část tratě do bodu, kde dojde k připojení na původně povolenou trať, nebo na letiště určení, jestliže se letadlo nepřipojí na původní trať.

4.5.7.5 Opakování povolení

4.5.7.5.1 Letová posádka musí zopakovat řídícímu letového provozu části letového povolení a příkazů související s bezpečností, která jsou vyjadřována hlasovou komunikací. Následující položky musí být vždy zopakovány:

a) traťová povolení;

b) povolení a příkazy pro vstup, přistání, vzlet z/od, vyčkávání v blízkosti křižování a zpětné pojíždění po kterékoli dráze; a

c) dráha v používání, nastavení výškoměru, kódy SSR, příkazy o hladině, kurzu, rychlosti a převodní hladině bez ohledu na to, zda jsou vydány řídícím nebo obsažené ve vysíláních ATIS.

Poznámka: Je-li hladina letadla hlášena vzhledem ke standardnímu tlaku 1013,2 hPa, číslům hladin předcházejí slova „LETOVÁ HLADINA“. Jestliže je hladina letadla hlášena vzhledem ke QNH/QFE, za číslicemi následuje slovo „METRŮ“ nebo „STOP“, jak je to vhodné.

4.5.7.5.1.1 Jiná povolení nebo příkazy, včetně podmínkových povolení, musí být příjemcem zopakována nebo potvrzena způsobem jasně naznačujícím, že jim rozuměl a že podle nich bude postupovat.

4.5.7.5.2 Řídící musí poslouchat opakování, aby se ujistil, že povolení nebo příkazy byly letovou posádkou správně potvrzeny a musí okamžitě opravit jakékoli chyby, které se při opakování objeví.

4.5.7.5.2.1 Není-li tak stanoveno příslušným úřadem ATS, hlasové opakování zprávy CPDLC se nepožaduje.

Poznámka: Postupy a ustanovení vztahující se k výměně a potvrzování zpráv CPDLC jsou obsaženy v Předpisech L 10/II a L 4444, Hlavě 14.

4.6 Pokyny pro řízení dopředné rychlosti

4.6.1 Všeobecně

4.6.1.1 Pro usnadnění bezpečného a spořádaného toku letového provozu, v závislosti na podmínkách stanovených příslušným úřadem (ÚCL), může být letadlu stanoveným způsobem nařízena úprava rychlosti. Letová posádka by měla být o plánovaném řízení rychlosti patřičně informována.

Poznámka 1: Provádění řízení rychlosti po delší časový úsek může ovlivnit zásobu paliva letadla.

Poznámka 2: Postupy, které se týkají podélných rozstupů při použití techniky Machova čísla, jsou obsaženy v Hlavě 5, Druhy a minima rozstupů.

4.6.1.2 Pokyny pro řízení rychlosti musí zůstat v platnosti, pokud nebyly řídícím výslovně zrušeny nebo změněny.

Poznámka: Zrušení jakýchkoliv pokynů pro řízení rychlosti nezbavuje letovou posádku povinnosti dodržovat omezení rychlosti uvedená v klasifikaci vzdušného prostoru v Doplňku 4, Předpisu L 11 – Letové provozní služby.

4.6.1.3 Řízení rychlosti se nesmí provádět u letadel vstupujících do nebo usazených ve vyčkávacím obrazci.

4.6.1.4 Úprava rychlosti by měla být uplatňována pouze v nezbytném rozsahu pro zajištění a/nebo udržování požadovaného minima rozstupu. Měly by být vynechány příkazy obsahující časté změny rychlosti, včetně střídajícího se zvyšování a snižování rychlosti.

4.6.1.5 Letová posádka musí informovat příslušné stanoviště ATC, kdykoli není schopna řídit se příkazy ohledně rychlosti. V takových případech musí řídící použít náhradní způsob k dosažení požadovaného rozstupu mezi letadly, jichž se to týká.

4.6.1.6 V hladinách 7 600 m (FL 250) nebo výše, by měly být úpravy rychlosti vyjádřeny v násobcích hodnoty 0,01 Mach a v hladinách pod 7 600 m (FL 250) by měly být úpravy rychlosti vyjádřeny v násobcích hodnoty 20 km/h (10 uzlů) na základě indikované vzdušné rychlosti (IAS).

Poznámka 1: Hodnota Mach 0,01 je rovna přibližně 11 km/h (6 kt) IAS ve vyšších letových hladinách.

Poznámka 2: Když je letadlo plně zatížené a ve vysoké hladině, jeho schopnost změnit rychlost může být v určitých případech velice omezená.

4.6.1.7 Letadlu musí být oznámeno, když omezení rychlosti již dále není nepožadováno.

4.6.2 Uplatňované metody

4.6.2.1 Pro docílení požadovaného rozstupu mezi dvěma nebo více za sebou letícími letadly by měl řídící nejdříve buď snížit rychlost posledního letadla, nebo zvýšit rychlost prvního letadla a potom upravit rychlost (rychlosti) ostatních letadel ve sledu.

4.6.2.2 Pro udržení požadovaného rozstupu při použití techniky řízení rychlosti je potřeba přidělit každému z dotyčných letadel přesně určené rychlosti.

Poznámka 1: Pravá vzdušná rychlost (TAS) letadla se bude během klesání, při udržování stálé IAS, snižovat. Jestliže dvě klesající letadla udržují stejnou IAS a první letadlo je v nižší hladině, TAS prvního letadla bude nižší, než TAS následujícího letadla. Vzdálenost mezi těmito dvěma letadly se tudíž sníží, pokud se neuplatní dostatečný rozdíl rychlostí. Pro účely výpočtu potřebného rozdílu rychlostí mezi dvěma následujícími letadly lze obecně používat rozdíl 11 km/h (6 kt) IAS na 300 m (1 000 ft) výšky. V hladinách pod 2 450 m (FL 80) je pro účely řízení rychlosti rozdíl mezi IAS a TAS zanedbatelný.

Poznámka 2: Čas a vzdálenost pro dosažení požadovaného rozstupu se bude zvyšovat se zvyšovanými hladinami, zvyšujícími se rychlostmi a když je letadlo v čisté konfiguraci.

4.6.3 Klesající a přilétávající letadla

4.6.3.1 Pokud je to proveditelné, má být letadlu umožněno vyloučit stanovenou dobu oznámeného zdržení v závěru letu omezením cestovní rychlosti během dalšího úseku letu.

4.6.3.2 Přilétávajícímu letadlu může být nařízeno, aby udržovalo „maximální rychlost“,

„minimální rychlost v čisté konfiguraci“, „minimální rychlost“ nebo stanovenou rychlost.

Poznámka: „Minimální rychlost v čisté konfiguraci“ znamená minimální rychlost, při které letadlo letí v čisté konfiguraci, např. bez použití zařízení na zvýšení vztlaku, aerodynamických brzd nebo bez vysunutého podvozku.

4.6.3.3 Snížení rychlosti na méně než 460 km/h (250 uzlů) IAS u proudových letadel během počátečního klesání z cestovní hladiny by mělo být uskutečněno pouze se souhlasem letové posádky.

4.6.3.4 Příkazy letadlu, aby současně udržovalo vysokou rychlost klesání a snížilo rychlost, by neměly být vydávány, protože takovéto manévry jsou za normálních okolností neslučitelné. Jakékoli významné snížení rychlosti během klesání může způsobit, že letadlo dočasně poletí v hladině, aby snížilo rychlost před tím, než bude pokračovat v klesání.

4.6.3.5 Přilétávajícímu letadlu by mělo být povoleno letět v čisté konfiguraci tak dlouho, jak je jen možné. Pod 4 550 m (FL 150) je možné snížit rychlost u proudových letadel na ne méně než 410 km/h (220 uzlů) IAS, což u proudových letadel v čisté konfiguraci bude za normálních okolností rychlost velmi blízká jejich minimální rychlosti.

4.6.3.6 U letadel na středním a konečném přiblížení by se měly používat pouze minimální úpravy rychlosti nepřesahující plus/mínus 40 km/h (20 uzlů) IAS.

4.6.3.7 Řízení rychlosti by se nemělo provádět u letadel na konečném přiblížení, která minula bod ve vzdálenosti 7 km (4 NM) od prahu dráhy.

Poznámka: Po letové posádce je požadováno letět stabilizované přiblížení (rychlost a konfigurace) obvykle 5 km (3 NM) od prahu dráhy (upravuje Předpis L 8168, Část III, Díl 4, Hlava 3, ust. 3.3).

4.6.4 Standardní přístrojový přílet (STAR) a standardní přístrojový odlet (SID)

Letová posádka musí dodržet publikovaná omezení rychlosti pro SID a STAR, pokud nebyla řídícím výslovně zrušena nebo změněna.

Poznámka 1: Některá omezení rychlosti pro SID a STAR zajišťují kontrolu postupu odletu nebo příletu RNAV (např. maximální rychlost na části úseku po oblouku s konstantním poloměrem do fixu (RF).

Poznámka 2: Viz ust. 6.3.2.4 tohoto předpisu pro povolení týkající se SID a ust. 6.5.2.4 tohoto předpisu pro povolení týkající se STAR.

4.7 Pokyny pro řízení vertikální rychlosti

4.7.1 Všeobecně

4.7.1.1 Pro zajištění bezpečného a spořádaného toku letového provozu může být letadlu nařízena úprava rychlosti stoupání nebo klesání. Řízení vertikální rychlosti může být prováděno mezi dvěma stoupajícími letadly nebo dvěma klesajícími letadly pro zajištění nebo udržení určitého vertikálního minima rozstupu.

4.7.1.2 Úpravy vertikální rychlosti by měly být omezeny na nezbytně nutné k zajištění a/nebo udržení požadovaného minima rozstupu. Příkazy obsahující časté změny rychlostí stoupání/klesání by se neměly uplatňovat.

4.7.1.3 Letová posádka musí informovat příslušné stanoviště ATC, kdykoli není schopna dodržet stanovenou rychlost stoupání nebo klesání. V takových případech musí řídící neprodleně použít náhradní způsob k docílení příslušného minima rozstupu mezi letadly.

4.7.1.4 Letadlu musí být oznámeno, když omezení rychlosti stoupání/klesání již dále není požadováno.

4.7.2 Uplatňované metody

4.7.2.1 Letadlu může být podle okolností nařízeno, aby urychlilo stoupání nebo klesání do nebo přes určitou hladinu, nebo mu může být nařízeno, aby snížilo rychlost stoupání nebo klesání.

4.7.2.2 Stoupajícímu letadlu může být nařízeno, aby udržovalo určitou rychlost stoupání, rychlost stoupání, která je stejná nebo vyšší než určitá hodnota, nebo rychlost stoupání, která je stejná nebo nižší než určitá hodnota.

4.7.2.3 Klesajícímu letadlu může být nařízeno, aby udržovalo určitou rychlost klesání, rychlost klesání, která je stejná nebo vyšší než určitá hodnota, nebo rychlost klesání, která je stejná nebo nižší než určitá hodnota.

4.7.2.4 Při řízení vertikální rychlosti by se měl řídící ujistit, do které hladiny (hladin) může stoupající letadlo při stoupání udržovat stanovenou rychlost stoupání nebo klesající letadlo stanovenou rychlost klesání, a musí zajistit, bude-li to třeba, že včas použije náhradní způsob pro udržení rozstupu.

Poznámka: Řídící potřebují znát výkonové charakteristiky letadel a omezení s ohledem na současné uplatňování horizontálních a vertikálních omezení rychlostí.

4.8 Změna letu IFR na let VFR

4.8.1 Změna letu IFR na let VFR je akceptovatelná, pouze pokud zpráva stanovišti ATS iniciovaná velitelem letadla obsahuje specifickou frázi: „RUŠÍM LET IFR“ („CANCELLING MY IFR FLIGHT„) spolu s případnými změnami, které se mají provést v jeho platném letovém plánu. Žádná výzva ke změně letu IFR na let VFR nesmí být učiněna ATS, ať již přímo, nebo nepřímo.

4.8.2 Stanoviště letových provozních služeb by obvykle nemělo odpovědět jinak, než potvrzením „IFR LET ZRUŠEN V .. (čas)“ („IFR FLIGHT CANCELLED AT ... (time)“.

4.8.3 Má-li stanoviště ATS informace, že se na trati letu mohou vyskytnout meteorologické podmínky pro let podle přístrojů, uvědomí o tom, je-li to proveditelné, velitele letadla měnícího let IFR na let VFR.

Poznámka: Viz Hlava 11, ust. 11.4.3.2.1 tohoto předpisu.

4.8.4 Stanoviště ATS přijímající oznámení letadla o úmyslu změnit let IFR na let VFR musí o této skutečnosti co nejdříve informovat všechna ostatní stanoviště ATS, kterým byl letový plán IFR adresován, s výjimkou těch stanovišť, jejichž prostory nebo oblastmi letadlo již proletělo.

4.9 Turbulence v úplavu

Poznámka: Výrazu „turbulence v úplavu“ se v této souvislosti užívá k popisu efektu rotující vzduchové hmoty vytvářené za koncem křídel velkých proudových letadel a upřednostňuje se před výrazem vír v úplavu, který popisuje přirozené vlastnosti vzduchových hmot. Podrobnosti o vírech v úplavu a jejich vlivu na letadlo obsahuje ICAO dokument „Air Traffic Services Planning Manual“ *(ICAO Doc 9426), Part II, Section 5.*

4.9.1 Kategorie letadel a skupiny letadel podle turbulence v úplavu

4.9.1.1 S výjimkou danou ust. 4.9.1.2, musí být minima rozstupů podle turbulence v úplavu založena na rozdělení typů letadel do čtyř kategorií podle maximální schválené vzletové hmotnosti takto:

a) SUPER (J) – typy letadel takto stanovené v dokumentu ICAO *„Aircraft Type Designators“* (Doc 8643);

b) TĚŽKÁ (H) – typy letadel o hmotnosti 136 000 kg nebo větší, s výjimkou typů letadel uvedených v Doc 8643 v kategorii SUPER (J);

c) STŘEDNÍ (M) – typy letadel o hmotnosti menší než 136 000 kg, ale větší než 7 000 kg; a

d) LEHKÁ (L) – typy letadel o hmotnosti 7 000 kg nebo menší.

Poznámka: Kategorie podle turbulence v úplavu každého typu letadla je uvedena v dokumentu ICAO „Aircraft Type Designators“ (Doc 8643).

4.9.1.2 Se schválením příslušného úřadu ATS mohou být uplatňována minima rozstupů podle turbulence v úplavu s využitím skupin letadel podle turbulence v úplavu, které musí být založeny na vlastnostech letadel týkajících se vytváření úplavu a odolnosti vůči němu. Ty primárně závisí na maximální schválené vzletové hmotnosti, charakteristikách křídel a rychlostech; označení skupin jsou popsána následovně:

a) SKUPINA A – typy letadel o hmotnosti 136 000 kg nebo větší a s rozpětím křídel menším 80 m včetně, ale větším než 74,68 m;

b) SKUPINA B – typy letadel o hmotnosti 136 000 kg nebo větší a s rozpětím křídel menším 74,68 m včetně, ale větším než 53,34 m;

c) SKUPINA C – typy letadel o hmotnosti 136 000 kg nebo větší a s rozpětím křídel menším 53,34 m včetně, ale větším než 38,1 m;

d) SKUPINA D – typy letadel o hmotnosti menší než 136 000 kg, ale větší než 18 600 kg, a s rozpětím křídel větším než 32 m;

e) SKUPINA E – typy letadel o hmotnosti menší než 136 000 kg, ale větší než 18 600 kg, a s rozpětím křídel menším 32 m včetně, ale větším než 27,43 m;

f) SKUPINA F – typy letadel o hmotnosti menší než 136 000 kg, ale větší než 18 600 kg, a s rozpětím křídel menším 27,43 m včetně;

g) SKUPINA G – typy letadel o hmotnosti 18 600 kg nebo menší (bez kritéria pro rozpětí křídel).

Poznámka 1: Informace týkající se skupiny každého typu letadla podle turbulence v úplavu jsou obsaženy v dokumentu „Aircraft Type Designators“ *(Doc 8643).*

Poznámka 2: Poradenský materiál týkající se zavádění rozstupů podle turbulence v úplavu mezi skupinami letadel podle turbulence v úplavu je uveden v dokumentu „Manual on Implementation of Wake Turbulence Separation Minima“ *(Doc 10122).*

4.9.1.2.1 Pokud mají být uplatňovány rozstupy na základě skupin letadel podle turbulence v úplavu, musí mít řídící podle potřeby k dispozici základní informace, včetně označení skupiny letadel podle turbulence v úplavu.

4.9.1.3 Při vznášení vrtulníků nebo pojíždění za letu by mezi nimi a lehkými letadly měla být zajištěna dostatečná vzdálenost.

Poznámka 1: Vrtulníky vytvářejí za letu víry, o nichž je prokázáno, že na kilogram hmotnosti jsou intenzivnější než víry za letadly s pevnými křídly. Při visení s využitím přízemního účinku nebo pojíždění ve vzduchu vyvolávají vrtulníky dolů směřující proud vzduchu vytvářející ven směřující víry vysoké rychlosti sahající do vzdálenosti přibližně trojnásobku průměru rotoru.

Poznámka 2: Ustanovení, která určují minima rozstupů při turbulenci v úplavu jsou v Hlavě 5, ust. 5.8 a v Hlavě 8, ust. 8.7.3 tohoto předpisu.

4.9.2 Označení letadel kategorie podle turbulence v úplavu „super“ nebo „těžká“

Letadla kategorií turbulence v úplavu „super“ nebo „těžká“ musí při prvním radiotelefonním spojení se stanovišti ATS použít podle vhodnosti slovo „super“ nebo „těžká“ („heavy“), a to bezprostředně za volacím znakem letadla.

Poznámka 1: Kategorie podle turbulence v úplavu jsou specifikovány v Doplňku 2 v pokynech pro vyplňování pole 9 letového plánu.

Poznámka 2: Skupina A letadel podle turbulence v úplavu odpovídá kategorii „super“ a skupiny B a C odpovídají kategorii „těžká“.

4.10 Postupy pro nastavení výškoměru

4.10.1 Vyjádření vertikální polohy letadla

4.10.1.1 Při letech v blízkosti letišť a uvnitř koncových řízených oblastí se s výjimkou případů uvedených v ust. 4.10.1.2 tohoto předpisu musí

vertikální poloha letadel vyjadřovat nadmořskými výškami v převodní výšce nebo pod ní a letovými hladinami v převodní hladině nebo nad ní. Při průletu převodní vrstvou se vertikální polohy letadel vyjadřují při stoupání letovými hladinami a při klesání nadmořskými výškami.

4.10.1.2 Když letadlo, kterému bylo vydáno povolení na přistání, dokončuje své přiblížení s použitím QFE, musí se vertikální poloha tohoto letadla vyjadřovat výškou nad výškou tohoto letiště nad mořem během té části letu, pro níž se může používat QFE, vyjma, že musí být vyjadřována výškou nad výškou prahu dráhy nad mořem:

a) pro dráhy s přiblížením podle přístrojů, je-li práh o 2 m (7 ft) nebo více pod výškou letiště nad mořem; a

b) pro dráhy s přesným přístrojovým přiblížením.

4.10.1.3 Při letech na trati se musí vertikální poloha letadel vyjadřovat:

a) letovými hladinami v nejnižší použitelné letové hladině nebo nad ní;

b) nadmořskými výškami pod nejnižší použitelnou letovou hladinou,

s výjimkou, kde na základě regionálních postupů ICAO byla stanovena převodní výška pro určenou oblast, kdy se musí uplatnit ust. 4.10.1.1 tohoto předpisu.

4.10.2 Určování převodní hladiny

4.10.2.1 Příslušné stanoviště ATS musí stanovit převodní hladinu, která se má použít v blízkosti daného letiště (letišť) a když je potřeba, pro příslušnou koncovou řízenou oblast (TMA), na příslušné časové období na základě hlášení QNH a předpovědi tlaku na střední hladině moře, je-li tak požadováno.

4.10.2.2 Převodní hladina musí být nejnižší použitelná letová hladina nad převodní nadmořskou výškou stanovenou pro letiště, kterého (kterých) se to týká. Tam, kde byla stanovena společná převodní nadmořská výška pro dvě nebo více letišť ležících tak blízko vedle sebe, že vyžadují koordinované postupy, musí příslušná stanoviště ATS stanovit společnou převodní hladinu, která se má používat v daném čase v blízkosti dotčeného letiště, případně v TMA.

Poznámka: Viz ust. 4.10.3.2 níže týkající se určování nejnižší použitelné letové hladiny (hladin) v řízených oblastech.

4.10.3 Minimální cestovní hladina pro lety IFR

4.10.3.1 Cestovní hladiny pod minimálními letovými nadmořskými výškami stanovenými státem se nesmí přidělit bez výslovného souhlasu příslušného úřadu (MD ČR).

4.10.3.2 Pokud to okolnosti dovolují, stanoviště ATC musí určovat nejnižší použitelnou letovou hladinu nebo hladiny pro celou nebo části řízené oblasti, za niž zodpovídají, používat ji při přidělování letových hladin a na požádání ji předávat pilotům.

Poznámka 1: Pokud stát, kterého se to týká, nepředepsal jinak, nejnižší použitelnou letovou hladinou je ta letová hladina, která odpovídá stanovené minimální letové nadmořské výšce nebo letové hladině nejblíže nad ní.

Poznámka 2: Část řízené oblasti, ve které se uplatňuje nejnižší použitelná letová hladina, se stanovuje v souladu s požadavky letových provozních služeb.

Poznámka 3: Jak je stanoveno Předpisem L 11, úkolem služby řízení letového provozu není zabraňování srážce s terénem. Postupy uvedené v tomto dokumentu nezbavují pilota povinnosti se ujistit, že jakékoli povolení vydané stanovišti řízení letového provozu je v tomto ohledu bezpečné. Pokud je let IFR vektorován nebo je mu vydáno letové povolení k přímému letu vedoucímu letadlo mimo tratě ATS, jsou aplikovány postupy uvedené v Hlavě 8, ust. 8.6.5.2 tohoto předpisu.

4.10.4 Poskytování informací pro nastavení výškoměru

4.10.4.1 Příslušná stanoviště ATS musí mít na vyžádání pro vysílání letadlům za letu vždy k dispozici informace požadované k určení nejnižší letové hladiny, která zajistí přiměřenou výšku nad terénem na tratích nebo úsecích tratí, pro něž je tato informace požadována.

Poznámka: Je-li tak předepsáno na základě regionálních postupů ICAO, může tato informace sestávat z klimatologických údajů.

4.10.4.2 Letová informační střediska a oblastní střediska řízení musí mít na vyžádání pro vysílání letadlům k dispozici příslušný počet hlášení QNH nebo předpovídaných tlaků pro letové informační oblasti a řízené oblasti, za které zodpovídají, a pro ty, se kterými sousedí.

4.10.4.3 Převodní hladina musí být poskytnuta letové posádce dostatečně včas před jejím dosažením během klesání. Může se předávat hlasovou komunikací, vysíláním ATIS nebo datovým spojem.

4.10.4.4 Je-li tak předepsáno příslušným úřadem (ÚCL) nebo požadováno pilotem, musí být převodní hladina zahrnuta v povoleních pro přiblížení.

4.10.4.5 Povolení ke klesání, kdy je letadlo poprvé povoleno do nadmořské výšky pod převodní hladinou, povolení k přiblížení nebo ke vstupu do letištního okruhu a povolení k pojíždění odlétávajícím letadlům musí zahrnovat QNH pro nastavení výškoměru, s výjimkou, kdy je známo, že letadlo již tuto informaci obdrželo.

4.10.4.6 Na vyžádání nebo pravidelně v souladu s místními dohodami se musí letadlům poskytovat QFE pro nastavení výškoměru; musí to být QFE pro výšku letiště nad mořem, s výjimkou pro:

a) dráhy s přístrojovým přiblížením, je-li práh o 2 m (7 ft) nebo více pod výškou letiště nad mořem; a

b) dráhy s přesným přístrojovým přiblížením;

c) kdy se musí poskytnout QFE pro příslušný práh dráhy.

4.10.4.7 Údaje pro nastavení výškoměrů poskytované letadlům se musí zaokrouhlovat na nejbližší nižší celý hektopascal.

Poznámka 1: Pokud příslušný Stát (v ČR MD) nestanoví jinak, nejnižší použitelná letová hladina je ta letová hladina, která je stejná nebo nejbližší vyšší stanovená minimální letová výška.

Poznámka 2: Ta část řízené oblasti, ve které se uplatňuje určitá nejnižší použitelná letová hladina, se stanovuje v souladu s požadavky letových provozních služeb.

Poznámka 3: Viz Předmluva, Poznámka 2 k ust. 2.1 tohoto předpisu.

4.11 Hlášení poloh

4.11.1 Vysílání hlášení poloh

4.11.1.1 Na tratích vymezených určenými význačnými body se musí hlášení poloh předávat při přeletu nebo co nejdříve po přeletu každého povinného hlásného bodu, s výjimkou ustanovenou v ust. 4.11.1.3 a 4.11.3 tohoto předpisu. Příslušné stanoviště ATS může vyžadovat další hlášení přeletu jiných bodů.

4.11.1.2 Na tratích nevymezených určenými význačnými body se musí hlášení o poloze předávat co nejdříve po první půlhodině letu, potom v hodinových intervalech, s výjimkou ustanovenou v ust. 4.11.1.3 tohoto předpisu. Příslušné stanoviště ATS může vyžadovat další hlášení v kratších časových intervalech.

4.11.1.3 Za podmínek stanovených příslušným úřadem ATS mohou být lety osvobozeny od požadavku předávat hlášení poloh v každém povinném hlásném bodě nebo intervalu. Při této aplikaci by se mělo přihlédnout k meteorologickému požadavku na provádění hlášení pravidelných pozorování z letadel.

Poznámka: Předpokládá se, že toto se uplatňuje v případech, kdy jsou k dispozici přiměřené údaje o postupu letu z jiných pramenů, jako např. z radaru nebo ADS-B (viz Hlava 8, ust. 8.6.4.4 tohoto předpisu) nebo ADS-C (viz Hlava 13 tohoto předpisu), a za jiných okolností, kdy se vynechání běžných hlášení u vybraných letů považuje za přijatelné.

4.11.1.4 Hlášení poloh požadovaná podle ust. 4.11.1.1 a 4.11.1.2 tohoto předpisu se musí předávat stanovišti ATS poskytujícímu služby ve vzdušném prostoru, ve kterém letadlo letí. Navíc, je-li tak předepsáno příslušným úřadem ATS v leteckých informačních příručkách nebo požadováno příslušným stanovištěm ATS, musí se poslední hlášení polohy před přeletem z jedné letové informační oblasti nebo řízené oblasti do sousední předat též stanovišti ATS poskytujícímu služby ve vzdušném prostoru, do něhož letadlo zamýšlí vstoupit.

4.11.1.5 Není-li hlášení polohy přijato v očekávaném čase, následné řízení se nesmí zakládat na předpokladu, že vypočítaný čas je přesný. Musí se ihned učinit kroky k získání hlášení, jestliže by to mohlo mít jakýkoliv vliv na řízení ostatních letadel.

4.11.2 Obsah hlasového hlášení poloh

4.11.2.1 Hlášení poloh požadovaná podle ust. 4.11.1.1 a 4.11.1.2 tohoto předpisu musí obsahovat následující prvky informace, s výjimkou, kdy prvky 4), 5) a 6) mohou být vynechány z hlášení poloh předávaných radiotelefonicky, když je tak předepsáno na základě regionálních postupů ICAO:

1) identifikaci letadla;
2) polohu;
3) čas;
4) letovou hladinu nebo nadmořskou výšku včetně prolétávané hladiny a povolené hladiny, jestliže povolená hladina není udržována;
5) příští polohu a čas jejího přeletu; a
6) následující význačný bod.

4.11.2.1.1 Při počátečním volání po změně komunikačního kanálu letadlo-země se musí uvést prvek (4) – letová hladina nebo nadmořská výška.

4.11.2.2 Je-li letadlu určena rychlost, kterou má udržovat, letová posádka ji musí uvést při hlášení poloh. Určená rychlost musí být rovněž obsažena v počátečním volání po změně komunikačního kanálu letadlo-země bez ohledu na to, zda se požaduje nebo nepožaduje úplné hlášení o poloze.

Poznámka: Prvek (4) se může vynechat, když letová hladina, popřípadě nadmořská výška odvozená z informace o tlakové nadmořské výšce může být řídícím trvale zobrazena ve formulářích přidružených k polohám letadel, a když byly zpracovány příslušné postupy, které zaručují bezpečné a efektivní používání této výškové informace.

4.11.3 Radiotelefonní postupy pro změnu hlasového komunikačního kanálu letadlo-země

Pokud není poskytovatelem leteckých navigačních služeb odpovědným za poskytování služeb předepsáno jinak a schváleno příslušným úřadem, počáteční volání na stanoviště ATS po změně hlasového komunikačního kanálu letadlo-země musí obsahovat následující prvky:

1) označení stanoviště ATS, které je voláno;
2) volací znak, a jde-li o letadlo kategorie turbulence v úplavu „SUPER“ nebo „TĚŽKÁ (HEAVY)“, slovo „SUPER“ respektive „TĚŽKÁ (HEAVY)“, ;
3) hladinu, včetně prolétávané a povolené hladiny, není-li povolená hladina udržována;
4) rychlost, jestliže byla přidělena ATC; a
5) doplňující údaje, jak jsou požadovány příslušným poskytovatelem letových navigačních služeb odpovědným za poskytování služeb a schváleny příslušným úřadem.

4.11.4 Vysílání hlášení ADS-C

Hlášení poloh se musí automaticky předávat stanovišti ATS poskytujícímu služby ve vzdušném prostoru, ve kterém letadlo letí. Požadavky na vysílání a obsah zpráv automatického závislého přehledového systému – kontrakt (ADS-C) musí být stanoveny řídícím stanovištěm ATC na základě aktuálních provozních podmínek a musí být předány letadlu a potvrzovány prostřednictvím ADS-C dohody.

4.11.5 Obsah hlášení ADS-C

4.11.5.1 Hlášení ADS-C musí sestávat z těchto vybraných bloků dat:

a) Identifikace letadla

b) Základní ADS-C

Zeměpisná šířka

Zeměpisná délka

Nadmořská výška

Čas

Ukazatel kvality

Poznámka: Základní ADS-C blok je povinný a je součástí všech hlášení ADS-C.

c) Traťový vektor

Trať

Traťová rychlost

Rychlost stoupání nebo klesání

d) Vzdušný vektor

Kurz

Machovo číslo nebo IAS

Rychlost stoupání nebo klesání

e) Plánovaný profil

Příští bod na trati

Předpokládaná nadmořská výška v příštím bodě na trati

Předpokládaný čas v příštím bodě na trati

Přespříští bod na trati

Předpokládaná nadmořská výška v přespříštím bodě na trati

Předpokládaný čas v přespříštím bodě na trati

f) Meteorologické informace

Rychlost větru

Směr větru

Indikátor jakosti údajů o větru (pokud je údaj dostupný)

Teplota

Turbulence (pokud je údaj dostupný)

Vlhkost (pokud je údaj dostupný)

Poznámka: Specifikace prvků v bloku dat meteorologických informací, včetně jejich rozsahů a přesnosti, jsou uvedeny v Doplňku 4 Předpisu L 3.

g) Krátkodobý záměr

Zeměpisná šířka bodu plánovaného záměru

Zeměpisná délka bodu plánovaného záměru

Nadmořská výška v bodě plánovaného záměru

Čas plánování

Pokud se předpokládá změna nadmořské výšky, tratě nebo rychlosti mezi okamžitou polohou letadla a bodem plánovaného záměru, měly by být poskytnuty následující dodatečné informace v bloku střednědobých záměrů:

Vzdálenost od aktuálního bodu k bodu změny

Trať od aktuálního bodu k bodu změny

Nadmořská výška v bodě změny

Předpokládaný čas do bodu změny

4.11.5.2 Datový blok základního ADS-C se musí požadovat od všech letadel vybavených ADS-C. Zbývající bloky dat ADS-C musí být zahrnuty, jsou-li nezbytné. Navíc k jakýmkoliv požadavkům týkajícím se jejich vysílání pro účely ATS se musí datový blok f) (meteorologické informace) vysílat v souladu s Předpisem L 3, ust. 5.3.1. Tísňové a/nebo pilnostní ADS-C hlášení musí navíc k příslušnému ADS-C hlášení obsahovat tísňový a/nebo pilnostní statut.

4.11.6 Datový formát zpráv ADS-B

Poznámka: Datový formát zpráv ADS-B je uveden v Předpisech o civilní letecké telekomunikační službě – L 10/III (Komunikační systémy, Část I – Systémy přenosu číslicových dat) a v L 10/IV – Přehledový a protisrážkový systém.

4.12 Hlášení provozních a meteorologických informací

4.12.1 Všeobecně

4.12.1.1 Když má letadlo na trati hlásit provozní a/nebo obvyklé meteorologické informace pomocí datového spoje v časech, v nichž se hlášení polohy požaduje v souladu s ust. 4.11.1.1 a 4.11.1.2 tohoto předpisu, hlášení polohy se musí předávat v souladu s ust. 4.11.5.2 tohoto předpisu (požadavky týkající se vysílání meteorologických informací z letadel vybavených ADS-C) nebo formou běžného hlášení z letadla. Mimořádná pozorování z letadla se musí předávat jako mimořádná hlášení z letadla. Všechna hlášení z letadla se musí předávat, jakmile je to proveditelné.

4.12.2 Obsah běžných hlášení z letadla

4.12.2.1 Běžná hlášení z letadla vysílaná datovým spojem, pokud se nepoužívá ADS-C, musí poskytovat informace k dále uvedeným jednotlivým prvkům tak, jak je nezbytné ke splnění požadavku ust. 4.12.2.2 tohoto předpisu:

Datový blok 1: Polohová informace:

1) Identifikace letadla

2) Poloha
3) Čas
4) Letová hladina nebo nadmořská výška
5) Příští poloha a čas jejího přeletu
6) Následující význačný bod

Datový blok 2: Provozní informace

7) Předpokládaný čas příletu
8) Vytrvalost

Datový blok 3: Meteorologické informace

9) Směr větru
10) Rychlost větru
11) Indikátor jakosti údajů o větru
12) Teplota vzduchu
13) Turbulence (pokud je údaj dostupný)
14) Vlhkost (pokud je údaj dostupný)

4.12.2.2 Datový blok 1 hlášení z letadla je povinná, s výjimkou prvků 5) a 6), které se mohou vynechat, je-li tak předepsáno na základě regionálních postupů ICAO. Datový blok 2 hlášení z letadla nebo její část se musí vysílat pouze, požaduje-li to provozovatel nebo jeho určený zástupce nebo když to považuje velitel letadla za nezbytné. Datový blok 3 hlášení z letadla se musí vysílat v souladu s Předpisem L 3, Hlavou 5.

Poznámka: Zatímco prvek 4), letová hladina nebo nadmořská výška může být v souladu s ust. 4.11.2.1 tohoto předpisu vynechán z obsahu hlášení polohy vysílaného radiotelefonicky, je-li tak předepsáno na základě regionálních postupů ICAO, tento prvek se nemůže vynechat v Datovém bloku 1 hlášení z letadla.

4.12.3 Obsah mimořádných hlášení z letadla

4.12.3.1 Všechna letadla musí předávat mimořádná hlášení, kdykoliv se setkají nebo pozorují následující podmínky:

a) mírná nebo silná turbulence; nebo
b) mírná nebo silná námraza; nebo
c) silná horská vlna; nebo
d) bouřky bez krup, zastřené, prorůstající vrstevnatou oblačností, pokrývající rozsáhlé oblasti nebo na čárách instability (squall lines); nebo
e) bouřky s kroupami, zastřené, prorůstající vrstevnatou oblačností, pokrývající rozsáhlé oblasti nebo na čárách instability (squall lines); nebo
f) silná prachová vichřice nebo silná písečná vichřice; nebo
g) oblak tvořený vulkanickým popelem; nebo
h) přederupční vulkanická aktivita nebo vulkanické erupce; nebo
i) brzdicí účinky RWY jsou horší, než bylo hlášeno.

Poznámka: Přederupční vulkanickou aktivitou se rozumí neobvyklá a/nebo zvyšující se vulkanická aktivita, která by mohla být předzvěstí vulkanické erupce.

V případě transsonického nebo supersonického letu navíc:

j) mírná turbulence; nebo
k) kroupy; nebo
l) oblačnost typu cumulonimbus.

4.12.3.2 Je-li používán datový spoj vzduch-země, musí mimořádná hlášení z letadel obsahovat následující prvky:

Označení druhu zprávy

Identifikaci letadla

Datový blok 1:

Zeměpisná šířka
Zeměpisná délka
Tlaková výška (nadmořská)
Čas

Datový blok 2:

Směr větru
Rychlost větru
Indikátor jakosti údajů o větru
Teplota vzduchu
Turbulence (pokud je údaj dostupný)
Vlhkost (pokud je údaj dostupný)

Datový blok 3:

Okolnost vyvolávající podání mimořádného hlášení z letadla vybraná ze seznamu a) až k) uvedeného v ust. 4.12.3.1 výše.

4.12.3.3 Je-li používáno radiotelefonní spojení, musí mimořádná hlášení z letadla obsahovat následující prvky:

Označení druhu zprávy

Sekce 1: Polohová informace:

1) Identifikace letadla
2) Poloha
3) Čas
4) Letová hladina nebo nadmořská výška

Sekce 3: Meteorologické informace

5) Okolnost vyvolávající podání mimořádného hlášení z letadla vybraná ze seznamu a) až k) uvedeného v ust. 4.12.3.1 výše.

4.12.4 Sestavování a vysílání hlášení z letadla hlasovým spojením

4.12.4.1 Forma sestavení hlášení posádkou letadla se zakládá na vzoru formuláře AIREP SPECIAL, který je uveden v Doplňku 1. Podrobné pokyny, jak se musí sestavovat hlášení, jsou uvedeny v Doplňku 1.

4.12.4.2 Při vysílání hlášení posádkou letadla a při převysílání takových hlášení stanovišti letových provozních služeb se musí dodržovat podrobné

pokyny včetně formátu zpráv a frazeologie tak, jak jsou uvedeny v Doplňku 1.

Poznámka: Při rostoucí tendenci používání hlášení z letadla v automatizovaných systémech je důležité, aby prvky takových hlášení byly vysílány v předepsaném pořadí a formě.

4.12.5 Zaznamenávání mimořádných zpráv z letadla o vulkanické aktivitě

Mimořádná hlášení z letadla obsahující pozorování o vulkanické aktivitě musí být zaznamenána na zvláštním formuláři pro mimořádná hlášení z letadla o vulkanické aktivitě. Posádkám letadel letících na tratích, které mohou být ovlivněny oblaky vulkanického popela, musí být k dispozici formulář mimořádného hlášení z letadla o vulkanické aktivitě podle Doplňku 1.

Poznámka: Pokyny pro zaznamenávání a hlášení mohou být uvedeny na zadní straně formuláře mimořádného hlášení z letadla o vulkanické aktivitě.

4.12.6 Rozesílání meteorologických informací

4.12.6.1 Po obdržení hlášení ADS-C, která obsahují blok meteorologických informací, musí stanoviště letových provozních služeb předat bez zdržení základní ADS-C a bloky meteorologických informací a poznávací značku letadla světovým oblastním předpovědním centrům (WAFC).

Poznámka: Specifikace týkající se formátu, který má být použit k předání meteorologických informací centrům WAFC, jsou obsaženy v Manual on Aeronautical Meteorological Practice (ICAO Doc 8896).

4.12.6.2 Po obdržení mimořádných hlášení z letadla datovým spojem je musí stanoviště letových provozních služeb předat bez zdržení jejich přidružené meteorologické výstražné službě, WAFC a centrům určeným regionálními postupy ICAO k provozování internetových služeb letecké pevné služby.

4.12.6.3 Po obdržení mimořádných hlášení z letadla hlasovým spojením je musí stanoviště letových provozních služeb předat bez zdržení jejich přidruženým meteorologickým výstražným službám, s výjimkou podmínek týkajících se brzdicích účinků.

4.12.7 Předávání informací o brzdicím účinku

Po obdržení mimořádných hlášení z letadla hlasovým spojením týkajících se brzdicího účinku, který je horší, než bylo hlášeno, stanoviště letových provozních služeb musí tuto informaci předat bez zdržení příslušnému provozovateli letiště.

4.13 Prezentace a aktualizace údajů letových plánů a údajů o řízení

4.13.1 Všeobecně

Příslušný úřad musí přijmout opatření a zavést postupy, aby řídícím byly předávány údaje letového plánu a údaje o řízení a jejich následná aktualizace pro všechny lety, kterým je stanovištěm ATS poskytována služba. Rovněž musí být k dispozici jakékoli jiné informace, které jsou požadovány nebo jsou pro poskytování ATS žádoucí.

4.13.2 Prezentované informace a údaje

4.13.2.1 Informace a údaje musí být řídícím prezentovány v takovém rozsahu a takovým způsobem, aby jim to umožnilo získat celkový přehled o stávající provozní situaci v prostoru jejich odpovědnosti, případně o pohybech na pohybové ploše letišť. Prezentované údaje musí být aktualizovány v souladu s postupem letu, aby se umožnilo včasné zjištění konfliktů a jejich řešení a umožnil se provést záznam o koordinaci se sousedními stanovišti ATS a řídícími sektory.

4.13.2.2 Musí být k dispozici příslušné zobrazení vzdušného prostoru, včetně význačných bodů a informací vztahujících se k těmto bodům. Prezentované údaje musí obsahovat důležitéinformace z letových plánů a hlášení o polohách a rovněž povolení a koordinační údaje. Zobrazení informací může být iniciováno a aktualizováno automaticky nebo mohou být data vkládána a aktualizována pověřenými pracovníky.

4.13.2.3 Požadavky na zobrazování jiných informací, případně aby tyto informace byly pro zobrazení k dispozici, musí určit příslušný úřad.

4.13.3 Prezentace informací a údajů

4.13.3.1 Požadované údaje letového plánu a údaje o řízení mohou být prezentovány s využitím papírových letových proužků nebo elektronických letových proužků, jinou formou elektronického znázornění nebo kombinací zobrazovacích metod.

4.13.3.2 Způsob(y) prezentace informací a údajů musí být v souladu s principy „Human Factors“. Všechny údaje, včetně údajů vztahujících se k jednotlivým letadlům, musí být prezentovány způsobem, který snižuje nebezpečí nesprávného výkladu nebo nedorozumění.

4.13.3.3 Prostředky a způsoby pro manuální vstup dat do automatizovaných ATC systémů musí být v souladu s principy „Human Factors“.

4.13.3.4 Když jsou využívány letové proužky (LP), pro každý jednotlivý let by měl být použit nejméně jeden LP. Pro jednotlivé lety musí být dostatečný počet LP, aby se vyhovělo požadavkům příslušného stanoviště ATS. Postupy pro vyznačování údajů a ustanovení určující druhy údajů, které mají být vyznačeny na LP, včetně používání symbolů, musí být stanoveny příslušným Úřadem ATS.

Poznámka: Návod na používání papírových LP je obsažen v Air Traffic Services Planning Manual (ICAO Doc 9426).

4.13.3.5 Údaje vytvářené automaticky musí být předkládány řídícím dostatečně včas. Prezentace informací a údajů o jednotlivých letech musí pokračovat do té doby, kdy tyto údaje již nejsou dále požadovány pro účely poskytování řízení, včetně zjišťování konfliktů a koordinaci letů, nebo až do okamžiku, kdy tok informací zastaví řídící.

4.13.4 Záznam a archivace dat pro účely vyšetřování

Papírové LP musí být archivovány po dobu nejméně 30 dní. Elektronická data o postupu letů a koordinační údaje musí být zaznamenávány a archivovány nejméně po stejnou dobu.

4.14 Poruchy nebo nestandardní stav systémů a zařízení

Stanoviště ATC musí v souladu s místními instrukcemi okamžitě ohlásit jakoukoli poruchu nebo nestandardní stav komunikačních, navigačních nebo přehledových systémů, jakož i ostatních, z hlediska bezpečnosti významných systémů nebo zařízení, které by mohly nepříznivě ovlivnit bezpečnost nebo hospodárnost při provádění letů a/nebo poskytování služby řízení letového provozu.

4.15 Postupy pro zahájení komunikace datovým spojem

4.15.1 Všeobecně

Poznámka 1: Ustanovení týkající se schopnosti zahájení přenosu dat datovým spojem (DLIC) jsou obsažena v Hlavě 8 Předpisu L 10/II.

Poznámka 2: Poradenský materiál týkající se implementace DLIC je uveden v ICAO dokumentu „Global Operational Data Link (GOLD) Manual“ (ICAO Doc 10037).

4.15.1.1 Před vstupem do vzdušného prostoru, kde je stanovištěm ATS využíváno datových spojů, musí být mezi letadlem a stanovištěm ATS zahájena komunikace datovým spojem za účelem registrace letadla a, je-li to potřebné, pro zahájení využívání datového spoje. Zahájení musí provést letadlo buď automaticky, nebo ho provede pilot nebo stanoviště ATS předáním adresy.

4.15.1.2 Přihlašovací adresa přidružená stanovišti ATS musí být publikována v Letecké informační příručce v souladu s Předpisem L 15.

Poznámka: Určitý FIR může mít několik přihlašovacích adres a několik FIR může sdílet stejnou přihlašovací adresu.

4.15.2 Zahájení letadlem

Při přijetí platné žádosti o zahájení přenosu datovým spojem od přibližujícího se letadla nebo v rámci provozní oblasti datového spoje, stanoviště ATS musí přijmout tuto žádost, a pokud koresponduje s letovým plánem, musí stanoviště ATS navázat spojení s letadlem.

4.15.3 Předání stanovištěm ATS

Tam, kde pozemní systém, který byl první kontaktován letadlem, je schopen předat potřebnou adresu letadla jinému stanovišti ATS, musí zaslat aktualizovanou informaci, kterou letadlo adresovalo zemi pro využití datového spoje a která byla předem koordinována, dostatečně včas, aby se umožnilo zajištění komunikace datovým spojem.

4.15.4 Porucha

4.15.4.1 V případě, že dojde k poruše při zahájení přenosu datovým spojem, systém datového spoje musí indikovat poruchu příslušnému(ým) stanovišti(ím) ATS. Systém datového spoje musí také indikovat poruchu letové posádce, když k poruše při zahájení přenosu datovým spojem dojde v důsledku přihlášení zahájeného letovou posádkou.

Poznámka: Pokud je žádost letadla o přihlášení reakcí na žádost o spojení předávajícího stanoviště ATS, obdrží indikaci obě stanoviště ATS.

4.15.4.2 Stanoviště ATS musí, jakmile je to možné, zahájit postupy k řešení poruch při zahájení přenosu datovým spojem. Postupy by měly zahrnovat alespoň potvrzení, že letadlo podává žádost o zahájení datového spojení s příslušným stanovištěm ATS (tj. od přibližujícího se letadla nebo v rámci provozní oblasti stanoviště ATS), a pokud ano:

a) pokud je podán letový plán, ověření, že identifikace letadla, poznávací značka letadla nebo letadlová adresa a další podrobnosti obsažené v požadavku na zahájení přenosu datovým spojem odpovídají podrobnostem v letovém plánu, a pokud jsou objeveny rozdíly, ověření správných informací a provedení nezbytných změn; nebo

b) pokud není letový plán dostupný, vytvořit letový plán v systému zpracování letových údajů (FDPS) s dostatečnými informacemi k dosažení úspěšného zahájení přenosu datovým spojem; poté

c) znovu zahájit přenos datovým spojem.

4.15.4.3 Provozovatel letadla musí, jakmile je to možné, zahájit postupy k řešení poruch při zahájení přenosu datovým spojem. Postupy by měly zahrnovat alespoň následující:

a) ověření správnosti a souladu údajů letového plánu dostupných v systému řízení a optimalizace letu (FMS) nebo vybavení, z kterého je zahájen přenos datovým spojem, a pokud jsou objeveny rozdíly, provedení nezbytných změn;

b) ověřit správnost adresy stanoviště ATS; poté

c) znovu zahájit přenos datovým spojem.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

HLAVA 5 – DRUHY A MINIMA ROZSTUPŮ

5.1 Úvod

Poznámka 1: S výjimkami uvedenými níže, Hlava 5 obsahuje postupy a minima procedurálních rozstupů jak při zajišťování rozstupů mezi letadly na trati, tak i během fází příletu a odletu.

Poznámka 2: Postupy a minima rozstupů uplatňované při přiblíženích na paralelní dráhy jsou obsaženy v Hlavě 6. Postupy a minima rozstupů uplatňované při poskytování letištní služby řízení jsou obsaženy v Hlavě 7 a postupy a minima rozstupů uplatňované při používání přehledových systémů ATS jsou obsaženy v Hlavě 8.

Poznámka 3: Pozornost by měla být věnována používání postupů pro strategické lety OFFSET (SLOP) popsaných v Hlavě 16, ust. 16.5.

Poznámka 4: Postupy vztahující se na schopnost zahájení přenosu dat datovým spojem (DLIC) jsou uvedeny v Hlavě 4. Postupy vztahující se na automatický závislý přehledový systém – kontrakt (ADS-C) jsou uvedeny v Hlavě 13. Postupy vztahující se na komunikaci datovým spojem mezi řídícím a pilotem (CPDLC) jsou uvedeny v Hlavě 14 tohoto předpisu.

5.2 Obecná ustanovení pro zajišťování rozstupů řízeného provozu

5.2.1 Všeobecně

5.2.1.1 Vertikální nebo horizontální rozstupy se musí zajistit:

a) mezi všemi lety ve vzdušném prostoru tříd A a B;
b) mezi lety IFR ve vzdušném prostoru tříd C, D, a E;
c) mezi lety IFR a lety VFR ve vzdušném prostoru třídy C;
d) mezi lety IFR a zvláštními lety VFR; a
e) mezi zvláštními lety VFR, kde je tak předepsáno příslušným úřadem ATS;

s výjimkou, kdy bylo v případech podle b) výše ve vzdušných prostorech tříd D a E za denního světla vydáno povolení ke stoupání nebo klesání podmíněné dodržováním vlastních rozstupů a meteorologickými podmínkami pro let za viditelnosti. Podmínky, za kterých se uplatňuje tento postup, jsou obsaženy v ust. 5.9.

5.2.1.2 Nesmí se vydat žádné povolení provést jakýkoliv manévr, který by snížil vzdálenost mezi dvěma letadly na méně, než je pro dané okolnosti použitelné minimum rozstupu.

5.2.1.3 Větší rozstupy než stanovená minima by se měly uplatňovat, kdykoli výjimečné okolnosti, jako protiprávní čin nebo potíže s navigací, vyžadují mimořádnou opatrnost. Toto by se mělo provádět s ohledem na všechny důležité faktory tak, aby se uplatňováním nadměrných rozstupů nezdržoval tok letového provozu.

Poznámka: Protiprávní čin vůči letadlu vytváří případ výjimečných okolností, který by mohl mezi letadlem vystaveným protiprávnímu činu a ostatními letadly vyžadovat uplatnění rozstupů větších, než stanovená minima.

5.2.1.4 Kde nelze druh rozstupu nebo minima použitého k zajištění rozstupu mezi dvěma letadly dodržet, musí se zajistit jiný druh rozstupu nebo jiné minimum před tím, než bude stávající minimum rozstupu porušeno.

5.2.2 Snížená výkonnost letadla

Kdykoli je v důsledku poruchy nebo degradace navigačních, komunikačních, výškoměrných nebo jiných systémů výkonnost letadla snížena pod úroveň požadovanou ve vzdušném prostoru, ve kterém letadlo letí, musí to letová posádka bez prodlení oznámit příslušnému stanovišti ATC. Jakmile porucha nebo degradace ovlivní právě uplatňované minimum rozstupu, musí řídící přijmout opatření pro zajištění jiného odpovídajícího druhu rozstupu nebo minima rozstupu.

5.3 Vertikální rozstupy

5.3.1 Uplatňování vertikálních rozstupů

Vertikální rozstup se zajišťuje požadavkem, aby letadla používající předepsané postupy pro nastavení výškoměru létala v různých hladinách vyjádřených jako letové hladiny nebo nadmořské výšky v souladu s Hlavou 4, ust. 4.10.

5.3.2 Minimum vertikálního rozstupu

Minimum vertikálního rozstupu (VSM) musí být:

a) 300 m (1000 ft) pod FL 290 a 600 m (2000 ft) v této letové hladině nebo nad ní, s výjimkou uvedenou v b) níže; a
b) ve stanoveném vzdušném prostoru, který je předmětem regionálních postupů ICAO: 300 m (1000 ft) pod FL 410 nebo vyšší hladinou, kde je tak předepsáno pro použití za stanovených podmínek, a 600 m (2000 ft) v této letové hladině nebo nad ní.

Poznámka: Pokyny týkající se vertikálních rozstupů obsahuje Manual on Implementation of a 300 m (1000ft) Vertical Separation Minimum Between FL 290 and FL 410 Inclusive (ICAO Doc 9574).

5.3.3 Přidělování cestovních hladin řízeným letům

5.3.3.1 S výjimkou, kdy provozní podmínky a koordinační postupy dovolí schválit cestovní stoupání, musí stanoviště ATC za normálních okolností povolit letadlu jen jednu hladinu za hranicí své řízené oblasti, tj. tu hladinu, v níž letadlo vstoupí do další řízené oblasti, ať sousedící, nebo nikoli. Je odpovědností přijímajícího stanoviště ATC vydat povolení pro následné stoupání podle vhodnosti. V případě potřeby se letadlu oznámí, aby si na trati vyžádalo jakékoli požadované změny cestovní hladiny.

5.3.3.2 Letadlu, kterému se umožní cestovní stoupání, se musí povolit, aby jej provedlo mezi dvěma hladinami nebo nad určitou hladinou.

5.3.3.3 Jestliže je nezbytné změnit cestovní hladinu letadlu letícímu na trati ATS, která vede částečně uvnitř a částečně vně řízeného vzdušného prostoru a kde odpovídající řady cestovních hladin nejsou totožné, taková změna se musí provést, kdykoli je to možné, v řízeném vzdušném prostoru.

5.3.3.4 Bylo-li letadlu povoleno vstoupit do řízené oblasti v cestovní hladině, která je pod stanovenou minimální cestovní hladinou pro následující část trati, mělo by stanoviště ATC odpovědné za tento prostor vydat opravené povolení letadlu, a to i přesto, že pilot tuto nezbytnou změnu cestovní hladiny nepožadoval.

5.3.3.5 Letadlu může být povolena změna cestovní hladiny ve stanoveném čase, místě nebo rychlostí stoupání (klesání).

Poznámka: Viz. Hlava 5, ust. 5.3.4.1.1 týkající se řízení vertikální rychlosti.

5.3.3.6 Pokud je to proveditelné, cestovní hladiny letadel letících na stejné cílové letiště musí být přidělovány způsobem odpovídajícím přibližovacímu sledu na cílovém letišti.

5.3.3.7 Letadlo letící v cestovní hladině musí mít za normálních okolností přednost před letadlem, jež o přidělení této cestovní hladiny žádá. Letí-li dvě nebo více letadel ve stejné cestovní hladině, musí mít za normálních okolností přednost letadlo vpředu.

5.3.3.8 Cestovní hladiny nebo, v případě cestovního stoupání, rozsah hladin, které mají být přiděleny řízeným letům, se musí vybírat z hladin určených pro lety IFR v:

a) tabulkách cestovních hladin Dodatku 3 Předpisu L 2; nebo
b) upravené tabulce cestovních hladin, je-li tak předepsáno Dodatkem 3 Předpisu L 2 pro lety nad FL 410;

s výjimkou, kdy se vztah hladin k trati, jak je předepsán ve výše uvedených dodatcích, nesmí uplatňovat, je-li jinak stanoveno v povoleních vydávaných službou řízení letového provozu nebo jinak určeno příslušným úřadem ATS v leteckých informačních příručkách.

5.3.4 Vertikální rozstup během stoupání nebo klesání

5.3.4.1 Letadlo může být povoleno do hladiny, která byla předtím obsazena jiným letadlem, jakmile toto letadlo oznámilo její opuštění, vyjma když:

a) je znám výskyt silné turbulence;
b) letadlo letící výše je v cestovním stoupání; nebo
c) rozdíl mezi výkony letadel je takový, že by mohl vyústit ve snížení použitelného minima rozstupu;

v tomto případě musí být vydání takového letového povolení pozdrženo, dokud letadlo opouštějící hladinu neohlásí dosažení nebo průlet další hladiny, která je separována požadovaným minimem rozstupu.

5.3.4.1.1 Pokud předmětná letadla vstupují nebo vyčkávají ve stejném vyčkávacím obrazci, musí být věnována pozornost letadlům klesajícím se značně rozdílnými rychlostmi klesání a, pokud je to nezbytné, měla by být přijata dodatečná opatření, jako je stanovení maximální rychlosti klesání pro letadlo letící výše a minimální rychlosti klesání pro letadlo letící níže, s cílem zajistit, že požadovaný rozstup bude zachován.

5.3.4.2 Pilotům letadel, kteří mají mezi sebou přímé spojení, může být s jejich souhlasem povoleno udržovat stanovený vertikální rozstup mezi jejich letadly během stoupání nebo klesání.

5.4 Horizontální rozstupy

Poznámka 1: Žádné z ustanovení podrobně popsaných v ust. 5.4.1 a 5.4.2 níže nebrání státu zavést:

a) jiná minima použitelná za okolností, které zde nejsou předepsány; nebo
b) dodatečné podmínky k těm, které jsou předepsány pro použití daných minim;

za předpokladu, že bude trvale zajištěna úroveň bezpečnosti odpovídající ustanovením podrobně popsaným v ust. 5.4.1 a 5.4.2 níže.

Poznámka 2: Podrobnosti o traťových rozstupech mezi paralelními tratěmi jsou uvedeny v Předpisu L 11, Dodatku A a B.

Poznámka 3: Je třeba věnovat pozornost pokynům obsaženým v následujícím:

a) Air Traffic Services Planning Manual (ICAO Doc 9426);
b) Manual on Airspace Planning Methodology for the Determination of Separation Minima (ICAO Doc 9689); a
c) Manual on Required Navigation Performance (RNP) (ICAO Doc 9613).

Poznámka 4: Ustanovení týkající se snížení minima rozstupu jsou obsažena v ust. 5.11 a v Hlavě 2, Řízení bezpečnosti ATS.

5.4.1 Příčné rozstupy

5.4.1.1 Uplatňování příčných rozstupů

5.4.1.1.1 Příčný rozstup musí být uplatňován tak, aby vzdálenost mezi uvažovanými částmi tratí zajišťující příčný rozstup mezi letadly nebyla nikdy menší než vzdálenost vypočítaná s ohledem na navigační nepřesnosti a zvětšená o příslušný nárazníkový prostor. Tento nárazníkový prostor musí stanovit příslušný úřad (MD ČR) a zahrnout jej do minim příčných rozstupů jako jejich nedílnou část.

Poznámka: Do minim stanovených v ust. 5.4.1.2 tohoto předpisu, je již příslušný nárazníkový prostor zahrnut.

5.4.1.1.2 Příčného rozstupu letadel se dosáhne požadavkem letět po různých tratích nebo nad různými zeměpisnými místy určovanými vizuálně nebo používáním navigačních prostředků nebo vybavení pro prostorovou navigaci (RNAV).

5.4.1.1.3 Je-li přijata informace o poruše navigačního vybavení nebo jeho zhoršení pod požadovanou navigační schopnost, ATC musí zajistit požadované náhradní druhy nebo minima rozstupů.

5.4.1.1.4 Pokud trať letěná letadlem zahrnuje předepsanou zatáčku, která bude mít za následek porušení minimálního příčného rozstupu, musí se před zahájením zatáčky zajistit jiný druh rozstupu nebo jiné minimum (viz obr. 5-1 a 5-2).

Poznámka 1: U traťových bodů se zatáčkou po přeletu je požadováno, aby letadlo před tím, než provede zatáčku, nejprve přelétlo traťový bod. Po provedení zatáčky může být letadlo směrováno přímo na trať nebo směrováno k dalšímu stanovenému traťovému bodu před tím, než se vrátí na trať. To může vyžadovat dodatečný příčný rozstup na přeletěné straně zatáčky (viz obr. 5-1).

Poznámka 2: Letadlo může zahájit zatáčku s předstihem až 37 km (20 NM) před traťovým bodem se zatáčkou a letět dráhu posunutou od tohoto traťového bodu až o 16,7 km (9,0 NM). Stanovený poloměr pro přechodovou zatáčku se stálým poloměrem (Fixed Radius Transition (FRT)) určuje, jak brzo letadlo zahajuje zatáčku, a odchylku od traťového bodu. Zatáčky s předstihem a FRT tak mohou ovlivnit omezený prostor nebo jinou trať na vnitřní straně zatáčky. U postupů letu podle přístrojů zajistí terminátor dráhy s obloukem s konstantním poloměrem do fixu (RF) konzistentní provedení zatáčky (viz obr. 5-1 a 5-2). Další podrobnosti k této problematice lze nalézt v Manual on the Use of Performance-based Navigation (PBN) in Airspace Design (ICAO Doc 9992).

Poznámka 3: Příklad předepsaného minima příčného rozstupu založeného na stanovené navigační výkonnosti lze nalézt v ust. 5.4.1.2.1.6 tohoto předpisu.

5.4.1.2 Kritéria a minima příčných rozstupů

5.4.1.2.1 Příčný rozstup lze uplatňovat následujícími způsoby:

5.4.1.2.1.1 *Použitím stejných nebo rozdílných zeměpisných míst*. Zajišťuje se hlášeními poloh, které bezpečně udávají, že jsou letadla nad různými zeměpisnými místy určovanými vizuálně nebo vzhledem k navigačnímu prostředku (viz Obr. 5-3*).

5.4.1.2.1.2 *Použitím NDB, VOR nebo GNSS na křižujících se tratích nebo tratích ATS.* Zajišťuje se požadavkem, aby letadla letěla na stanovených tratích, které jsou rozdílné o minimální hodnoty příslušné použitému navigačnímu prostředku nebo metodě. Příčný rozstup mezi dvěma letadly je zajištěn když:

a) VOR: obě letadla jsou usazena na radiálech rozbíhajících se nejméně o 15 stupňů a alespoň jedno letadlo je ve vzdálenosti 28 km (15 NM) nebo větší od zařízení (viz Obr. 5-4);
b) NDB: obě letadla jsou usazena na tratích k nebo od NDB rozbíhajících se nejméně o 30 stupňů a alespoň jedno letadlo je ve vzdálenosti 28 km (15 NM) nebo větší od zařízení (viz Obr. 5-5);
c) GNSS/GNSS: každému letadlu je potvrzeno usazení na trati mezi dvěma traťovými body s nulovým vyosením a alespoň jedno letadlo je v minimální vzdálenosti od společného bodu uvedeného v Tabulce 5-1; nebo
d) VOR/GNSS: letadlo využívající VOR je usazeno na radiálu k nebo z VOR a jinému letadlu využívajícímu GNSS je potvrzeno usazení na trati mezi dvěma traťovými body s nulovým vyosením a alespoň jedno letadlo je v minimální vzdálenosti od společného bodu uvedeného v Tabulce 5-1.

Tabulka 5-1

	Letadlo 1: VOR nebo GNSS Letadlo 2: GNSS	
Úhlový rozdíl mezi tratěmi naměřený ve společném bodě (ve stupních).	FL010 – FL190 Vzdálenost od společného bodu	FL200 – FL600 Vzdálenost od společného bodu
15 - 135	27,8 km (15 NM)	43 km (23 NM)
V tabulce jsou uvedeny pozemní vzdálenosti. Pokud je DME využíván k poskytování informace o vzdálenosti, musí státy zohlednit vzdálenost (šikmou vzdálenost) od zdroje signálu DME k přijímací anténě.		

* Všechny obrázky jsou na konci této hlavy.

*Poznámka 1: Hodnoty ve výše uvedené Tabulce 5-1 pocházejí z větší tabulky hodnot odvozených z analýzy nebezpečí srážky. Zdrojová tabulka pro rozstup letadel navigovaných pomocí GNSS a VOR pochází z ICAO oběžníku „*Circular 322 - Guidelines for the Implementation of GNSS Lateral Separation Minima Based on VOR Separation Minima*". V oběžníku „*Circular 322*" mohou státy nalézt více informací a další úhlové rozdíly a vzdálenosti rozstupů.*

*Poznámka 2: Hodnoty ve výše uvedené tabulce byly uvažovány pro vzdálenosti ze společného bodu obklopeného teoretickým prostorem zatáčení určeným pro zatáčky s předstihem, stanovené v ICAO dokumentu „*Minimum Aviation System Performance Standard: Required Navigation Performance For Air Navigation (ED-75B/DO-236B), section 3.2.5.4*" a pro přechodové zatáčky se stálým poloměrem (FRT) definované v ICAO dokumentu „*Performance-based Navigation (PBN) Manual (Doc 9613)*".*

*Poznámka 3: Poradenský materiál pro zavádění příčného rozstupu při použití GNSS je obsažen v ICAO oběžníku „*Circular 322 – Guidelines for the Implementation of GNSS Lateral Separation Minima Based on VOR Separation Minima*".*

5.4.1.2.1.2.1 Jestliže letadla letí po tratích, které jsou separovány o výrazně více, než je uvedeno v minimálních hodnotách uvedených v ust. 5.4.1.2.1.2 a) a b) tohoto předpisu, mohou státy snížit vzdálenost, v níž je dosaženo příčného rozstupu.

5.4.1.2.1.2.2 Před uplatněním rozstupu tratí založeného na GNSS, se musí řídící ujistit o následujícím:

a) letadlo je navigováno pomocí GNSS; a
b) ve vzdušném prostoru, kde jsou schváleny strategické lety offset, nebude uplatňován příčný offset.

5.4.1.2.1.2.3 Aby se minimalizovala možnost provozních chyb při uplatňování rozstupu tratě založeného na GNSS, měly by být místo ručně zadaných traťových bodů použity traťové body obsažené v navigační databázi nebo systému pro řízení a optimalizaci letu (FMS). V případě, kdy je využívání traťových bodů obsažených v navigační databázi provozně omezeno, použití traťových bodů ručně zadaných pilotem by mělo být omezeno na půl nebo celý stupeň zeměpisné šířky a délky.

5.4.1.2.1.2.4 Rozstup tratě založené na GNSS nesmí být aplikován v případě, kdy pilot oznámí výpadky autonomního monitorování integrity přijímače (RAIM).

Poznámka: Pro účely použití minimálních příčných rozstupů založených na GNSS, jsou informace o vzdálenosti a trati získané z integrovaného navigačního systému zahrnujícího vstup GNSS pokládány za rovnocenné ke vzdálenosti a trati GNSS.

5.4.1.2.1.2.5 Přijímače GNSS používané pro uplatňování rozstupu musí splňovat požadavky uvedené v Předpise L 10/I a využívání GNSS musí být uvedeno v letovém plánu.

5.4.1.2.1.3 *Použitím různých navigačních prostředků nebo metod*. Příčný rozstup se mezi letadly používajícími různé navigační prostředky nebo používá-li jedno letadlo RNAV vybavení musí zajistit tak, aby se stanovené ochranné prostory pro navigační prostředek (prostředky) nebo RNP nepřekrývaly.

5.4.1.2.1.4 *Příčnými rozstupy letadel při publikovaných postupech letu podle přístrojů pro přílety a odlety.*

5.4.1.2.1.4.1 Příčné rozstupy odlétajících a/nebo přilétajících letadel za použití postupů letu podle přístrojů budou zajištěny:

a) tam, kde vzdálenost mezi jakýmikoliv kombinacemi tratí RNAV 1 s RNAV 1 nebo, RNP 1, RNP APCH nebo RNP AR APCH není menší než 13 km (7 NM); nebo
b) tam, kde je vzdálenost mezi jakýmikoliv kombinacemi tratí RNP 1, RNP APCH nebo RNP AR APCH není menší než 9,3 km (5 NM); nebo
c) tam, kde se ochranné prostory tratí navržených za použití kritérií bezpečných výšek nad překážkami nepřekrývají, a je uvažována poskytovaná provozní chyba.

*Poznámka 1: Vzdálenosti obsažené v ust. 5.4.1.2.1.4.1 a) a b) tohoto předpisu byly stanoveny analýzou nebezpečí srážky za použití několika navigačních specifikací. Informace o této analýze je obsažena v ICAO oběžníku „*Circular 324 – Guidelines for lateral separation of arriving and departing aircraft on published adjacent instrument flight procedures*".*

Poznámka 2: ICAO Circular 324 rovněž obsahuje informace o vzdálenostech mezi příletovými a odletovými tratěmi používajícími nepřekrývající se ochranné prostory založené na kritériích bezpečných výšek nad překážkami, jak je uvedeno v Procedures for Air Navigation Services — Aircraft Operations, Volume II — Construction of Visual and Instrument Flight Procedures (PANS-OPS, Doc 8168).

Poznámka 3: Ustanovení týkající se snížení minima rozstupu jsou obsažena v Hlavě 2, Řízení bezpečnosti ATS a Hlavě 5, Druhy a minima rozstupů, ust. 5.11 tohoto předpisu.

*Poznámka 4: Návod týkající se navigačních specifikací je obsažen v ICAO dokumentu „*Performance-based Navigation (PBN) Manual*" (Doc 9613).*

5.4.1.2.1.5 *Provozem RNAV, kde je stanoveno RNP na paralelních tratích nebo tratích ATS*. V určeném vzdušném prostoru nebo na určených tratích, kde je stanoveno RNP, se příčného rozstupu mezi letadly vybavenými RNAV může dosáhnout požadavkem, aby se letadla usadila na osách paralelních tratí nebo ATS tratí separovaných ve vzdálenosti zajišťující, že se ochranné prostory těchto tratí nebo ATS tratí nepřekryjí.

Poznámka: Rozstup mezi paralelními tratěmi nebo mezi osami paralelních tratí ATS, pro které se požaduje určitý druh RNP, bude záviset na příslušném stanoveném druhu RNP. Pokyny týkající se rozstupu mezi tratěmi nebo ATS tratěmi, který závisí na druhu RNP, obsahuje Předpis L 11, Dodatek B.

5.4.1.2.1.6 *Příčnými rozstupy letadel na paralelních nebo neprotínajících se tratích nebo tratích ATS.* V určeném vzdušném prostoru nebo na určených tratích musí být příčné rozstupy mezi letadly letícími po paralelních nebo neprotínajících se tratích nebo tratích ATS stanoveny v souladu s Tabulkou 5-2:

Tabulka 5-2. Příčné rozstupy letadel na paralelních nebo neprotínajících se tratích nebo tratích ATS

Minimální rozstup mezi tratěmi		*Požadavky na výkonnost*			*Další požadavky*
Vzdušný prostor, kde není povolen SLOP, nebo je povolen pouze do 0,5 NM	*Vzdušný prostor, kde je povolen SLOP až do 2 NM*	*Navigační systém*	*Komunikační systém*	*Přehledový systém*	
93 km (50 NM)	93 km (50 NM)	RNAV 10 (RNP 10) RNP 4 RNP 2	Jiné typy komunikace než přímé VKV hlasové spojení mezi řídícím a pilotem		
37 km (20 NM)	42,6 km (23 NM)	RNP 4 RNP 2	RCP 240	RSP 180	Musí být zajištěno sledování shody zřízením ADS-C kontraktu události v případě změny příčné odchylky za maximální hranici 9,3 km (5 NM) a změně traťového bodu
37 km (20 NM)	42,6 km (23 NM)	RNP 2 nebo vybavení GNSS	Jiné typy komunikace než přímé VKV hlasové spojení mezi řídícím a pilotem		Zatímco jedno letadlo stoupá/klesá hladinou obsazenou jiným letadlem, které nadále udržuje vodorovný let
27,8 km (15 NM)	33,4 km (18 NM)	RNP 2 nebo vybavení GNSS	Přímé VKV hlasové spojení mezi řídícím a pilotem		
16,7 km (9 NM)	22,3 km (12 NM)	RNP 4 RNP2	RCP 240	RSP 180	Zatímco jedno letadlo stoupá/klesá hladinou obsazenou jiným letadlem, které nadále udržuje vodorovný let
13 km (7 NM)	19 km (10 NM)	RNP 2 nebo vybavení GNSS	Přímé VKV hlasové spojení mezi řídícím a pilotem		Zatímco jedno letadlo stoupá/klesá hladinou obsazenou jiným letadlem, které nadále udržuje vodorovný let

Poznámka 1: Poradenský materiál na zavedení navigační schopnosti podporující výše uvedená minima příčných rozstupů je obsažen v ICAO dokumentu „Performance-based Navigation (PBN) Manual“ (Doc 9613). *Informace týkající se implementace výše uvedených minim příčných rozstupů je obsažen v ICAO oběžníku* „Circular 349 – Guidelines for the Implementation of Lateral Separation Minima*“.*

Poznámka 2: Poradenský materiál na zavedení schopnosti spojení a přehledu podporující výše uvedená minima příčných rozstupů je obsažen v ICAO dokumentu „Performance-based Communication and Surveillance (PBCS) Manual“ (ICAO Doc 9869) *a ICAO dokumentu* „Global Operational Data Link (GOLD) Manual“ (ICAO Doc 10037).

Poznámka 3: Viz Doplněk 2, POLE 10 – VYBAVENÍ A SCHOPNOSTI v souvislosti s Tabulkou 5-2 výše.

Poznámka 4: Další podrobnosti týkající se uplatňování postupů pro strategické lety OFFSET (SLOP) viz ust. 16.5.

5.4.1.2.1.7 Pokud jsou uplatňována minima v ust. 5.4.1.2.1.6 tím, že se vyžaduje, aby jedno nebo obě letadla zajistila stanovený příčný offset, musí být řídícím udržován vertikální rozstup, dokud se letadlo provádějící obrat neusadí na příslušném příčném offsetu.

5.4.1.2.1.8 *Příčný rozstup letadel na křižujících se tratích nebo tratích ATS*. Příčný rozstup mezi letadlem letícím na křižujících se tratích nebo tratích ATS musí být stanoven v souladu s následujícím:

a) příčný rozstup letadla sbíhajícího se s tratí obsazenou jiným letadlem je zajištěn, až když letadlo dosáhne bodu příčného rozstupu, který je umístěn v dané vzdálenosti měřené svisle od tratě obsazené jiným letadlem (viz obr. 5-6); a
b) příčný rozstup letadla rozbíhajícího se s tratí obsazenou jiným letadlem je zajištěn až po proletění bodu příčného rozstupu, který je umístěn v dané vzdálenosti měřené svisle od tratě obsazené jiným letadlem (viz obr. 5-6).

Tento typ rozstupu může být použit pro tratě křižující se v různých úhlech vycházejících z hodnot pro body příčného rozstupu definovaných v následující tabulce:

Navigace	Rozstup
RNAV 10 (RNP 10)	93 km (50 NM)
RNP 4	42,6 km (23 NM)
RNP 2	27,8 km (15 NM)

5.4.1.2.1.9 Když je uplatňován minimální rozstup 27,8 km (15 NM) uvedený v tabulce výše, musí vybavení GNSS, je-li uvedeno v letovém plánu pod písmenem G, splňovat předepsanou navigační výkonnost.

*Poznámka: Poradenský materiál pro zavedení navigační schopnosti podporující minimální příčné rozstupy 93 km (50 NM), 42,6 km (23 NM), a 27,8 km (15 NM) je obsažen v ICAO dokumentu „*Performance-based Navigation (PBN) Manual*“* (Doc 9613). *Podpůrné informace pro implementaci minimálních příčných rozstupů 93 km (50 NM), 42,6 (23 NM) a 27,8 km (15 NM) jsou obsaženy v ICAO oběžníku „*Circular 349 – Guidelines for the Implementation of Lateral Separation Minima*“.*

5.4.1.2.1.10 *Při letech do vzdušného prostoru, kde se uplatňují vyšší minima příčných rozstupů.* Příčný rozstup bude zajištěn, když jsou letadla usazena na stanovených tratích, které:

a) jsou separovány příslušným minimem; a
b) rozbíhají se nejméně o 15 stupňů, dokud se nedosáhne minima příčného rozstupu;

za předpokladu, že je možné zajistit způsobem schváleným příslušným úřadem ATS, že letadla mají navigační schopnost nezbytnou k zajištění přesného vedení po trati.

5.4.2 Podélné rozstupy

5.4.2.1 Uplatňování podélných rozstupů

5.4.2.1.1 Podélné rozstupy se musí uplatňovat tak, aby vzdálenosti mezi předpokládanými polohami letadel, mezi kterými se takové rozstupy zajišťují, nebyly nikdy menší než předepsané minimum. Podélné rozstupy mezi letadly letícími po stejných nebo rozbíhajících se tratích mohou být udržovány uplatňováním řízení rychlostí včetně metody Machova čísla. Pokud se uplatňuje, musí být používání metody Machova čísla předepsáno na základě regionálního postupu ICAO.

Poznámka 1: Je třeba věnovat pozornost pokynům obsaženým v ICAO dokumentu „Air Traffic Services Planning Manual“ (ICAO Doc 9426) vztahujícím se k uplatňování metody Machova čísla pro rozstupy podzvukových letadel.

Poznámka 2: Technika Machova čísla je založena na pravém Machovu číslu.

5.4.2.1.2 Při uplatňování minim podélných rozstupů mezi letadly letícími po stejné trati založených na čase nebo vzdálenosti se musí zajistit, aby toto minimum rozstupu nebylo sníženo, kdykoli letadlo vzadu udržuje vyšší rychlost než letadlo vpředu. Pokud se očekává, že letadla dosáhnou minima rozstupu, musí být uplatněno řízení rychlostí s cílem zajistit, že požadované minimum rozstupu bude zachováno.

5.4.2.1.3 Podélné rozstupy se mohou zakládat na požadavku, aby letadla odletěla ve stanoveném čase, aby byla nad danou zeměpisnou polohou ve stanoveném čase nebo aby nad danou zeměpisnou polohou vyčkávala do stanoveného času.

5.4.2.1.4 Podélné rozstupy mezi nadzvukovými letadly během transsonických zrychlení a nadzvukových fází letu by měly být založeny na vhodném načasování začátku transsonického zrychlení spíše než na omezování rychlosti během nadzvukového letu.

5.4.2.1.5 Pro účely uplatňování podélných rozstupů musí mít výrazy stejná trať, protisměrné tratě a křižující se tratě následující významy:

a) Stejná trať (viz Obr. 5-7):
   tratě stejných směrů, protínající se tratě nebo jejich části, jejichž úhlový rozdíl je menší než 45 stupňů nebo větší než 315 stupňů a jejichž ochranné prostory se překrývají.
b) Protisměrné tratě (viz Obr. 5-8)
   tratě opačných směrů a protínající se tratě nebo jejich části, jejichž úhlový rozdíl je větší než 135 stupňů, avšak menší než 225 stupňů a jejichž ochranné prostory se překrývají.
c) Křižující se tratě (viz. Obr. 5-9)
   protínající se tratě nebo jejich části jiné než stanovené v a) a b) výše.

5.4.2.1.6 Časový rozstup aplikovaný dle ust. 5.4.2.2 a 5.4.2.4 může být založen na informacích o poloze a na výpočtech odvozených z hlasových hlášení, CPDLC nebo ADS-C.

5.4.2.2 Minima podélných časových rozstupů

5.4.2.2.1 Letadla udržující stejnou hladinu:

5.4.2.2.1.1 Letadla letící na stejné trati:

a) 15 minut (viz Obr. 5-10); nebo
b) 10 minut, dovolují-li navigační prostředky časté určení polohy a rychlosti (viz Obr. 5-11); nebo
c) 5 minut v následujících případech za předpokladu, že letadlo vpředu trvale udržuje pravou vzdušnou

rychlost větší nejméně o 37 km/h (20 kt) než letadlo vzadu (viz Obr. 5-12):

1) mezi letadly, která odletěla ze stejného letiště;
2) mezi letadly na trati, která se hlásila nad stejným přesně stanoveným význačným bodem;
3) mezi odlétávajícím letadlem a letadlem na trati, které se hlásilo nad fixem, jenž je v takové poloze vůči místu odletu, která zajišťuje, že pětiminutový rozstup bude dodržen, jakmile odlétávající letadlo nalétne stanovenou trať; nebo

d) 3 minuty v případech uvedených v písm. c) za předpokladu, že letadlo vpředu trvale udržuje pravou vzdušnou rychlost větší nejméně o 74 km/h (40 kt) než letadlo vzadu (viz Obr. 5-13).

5.4.2.2.1.2 Letadla letící na křižujících se tratích:

a) 15 minut v bodě křižování tratí (viz Obr. 5-14); nebo
b) 10 minut, dovolují-li navigační zařízení časté určení polohy a rychlosti (viz Obr. 5-15).

5.4.2.2.2 Letadla, která stoupají nebo klesají:

5.4.2.2.2.1 Letadla na stejné trati:

Pro průlet hladinou obsazenou jiným letadlem na stejné trati se musí zajistit následující minimum podélného rozstupu:

a) 15 minut po dobu, kdy není zajištěn vertikální rozstup (viz Obr. 5-16A a 5-16B); nebo
b) 10 minut po dobu, kdy není zajištěn vertikální rozstup, za předpokladu, že je takový rozstup schválen pouze tam, kde pozemní navigační prostředky nebo GNSS dovolují časté určení polohy a rychlosti (viz Obr. 5-17A a 5-17B); nebo
c) 5 minut po dobu, kdy není zajištěn vertikální rozstup, za předpokladu:
   1) že se změna hladiny zahájí do 10 minut od okamžiku, kdy druhé letadlo ohlásilo přelet společného bodu, který musí být odvozen od pozemních navigačních prostředků nebo GNSS; a
   2) pokud se jedná o povolení pomocí spojení přes třetí stranu nebo CPDLC, musí být k povolení přidáno takové omezení, které zajistí splnění 10minutové podmínky (viz Obr. 5-18A a 5-18B).

Poznámka: K usnadnění tohoto postupu, je-li spojen se značnou změnou hladiny, se klesajícímu letadlu povolí zaujmout vhodnou hladinu nad letadlem letícím níže nebo stoupajícímu letadlu vhodnou hladinu pod letadlem letícím výše. To umožní ověřit separaci, která bude uplatňována po dobu, kdy nebude zajištěn vertikální rozstup.

5.4.2.2.2.2 Letadla na křižujících se tratích:

a) 15 minut po dobu, kdy není zajištěn vertikální rozstup (viz Obr. 5-19A a 5-19B); nebo
b) 10 minut po dobu, kdy není zajištěn vertikální rozstup, dovolují-li navigační prostředky časté určení polohy a rychlosti letadel. (viz Obr. 5-20A a 5-20B).

5.4.2.2.3 Letadla na protisměrných tratích:

Kde není zajištěn příčný rozstup, musí se zajistit vertikální rozstup nejméně deset minut před a po vypočítaném čase, ve kterém se letadla minou nebo minula (viz Obr. 5-21). Bylo-li však zjištěno, že se již letadla minula, nemusí se toto minimum uplatňovat.

5.4.2.3 Minima podélných vzdálenostních rozstupů s použitím DME a/nebo GNSS

Poznámka: Kde se v ustanoveních vztahujících se k uplatňování podélných vzdálenostních rozstupů s použitím DME a/nebo GNSS používá výrazu „na trati“, znamená to, že letadlo letí buď přímo k nebo přímo od zařízení/traťového bodu.

5.4.2.3.1 Rozstup se musí zakládat na udržování ne menších, než stanovených vzdáleností mezi polohami letadel, hlášenými vzhledem k DME, které je ve spojení s ostatními vhodnými navigačními prostředky a/nebo GNSS. Tento typ rozstupu musí být aplikován mezi dvěma letadly používajícími DME nebo dvěma letadly používajícími GNSS nebo mezi jedním letadlem používajícím DME a jedním používajícím GNSS. Používá-li se takový rozstup, musí se udržovat přímé VKV hlasové spojení mezi řídícím a pilotem.

Poznámka: Pro účely aplikace minima rozstupu založeného na GNSS se vzdálenost odvozená z integrovaného navigačního systému, který začleňuje vstup GNSS, považuje za ekvivalentní vzdálenosti podle GNSS.

5.4.2.3.2 Při použití těchto minim rozstupů mezi jakýmikoliv letadly se schopností prostorové navigace musí řídící výslovně vyžádat vzdálenost odvozenou z GNSS.

Poznámka: Důvody neschopnosti pilota poskytnout informaci o vzdálenosti založené na GNSS mohou zahrnovat neadekvátní palubní zařízení, neexistující vstup GNSS do integrovaného navigačního systému nebo ztrátu integrity GNSS.

5.4.2.3.3 Letadla ve stejné cestovní hladině:

5.4.2.3.3.1 Letadla na stejné trati:

a) 37 km (20 NM) za předpokladu, že:
   1) každé letadlo používá:
      i) stejnou stanici DME „na trati“, když obě letadla využívají DME; nebo
      ii) stanici DME „na trati“ a traťový bod situovaný v poloze zařízení DME, když jedno z letadel využívá DME a druhé GNSS; nebo
      iii) stejný traťový bod, když obě letadla využívají GNSS; a
   2) rozstup je ověřován získáváním souběžných údajů DME a/nebo GNSS hlášených z letadel v krátkých intervalech, aby se zajistilo, že toto minimum nebude porušeno (viz Obr. 5-22);
b) 19 km (10 NM) za předpokladu, že:
   1) pravá vzdušná rychlost letadla vpředu je nejméně o 37 km/h (20 kt) vyšší než pravá vzdušná rychlost letadla vzadu;
   2) každé letadlo používá:
      i) stejnou stanici DME „na trati“, když obě letadla využívají DME; nebo
      ii) stanici DME „na trati“ a traťový bod situovaný v poloze zařízení DME, když jedno z letadel využívá DME a druhé GNSS; nebo

iii) stejný traťový bod, když obě letadla využívají GNSS; a

3) rozstup je ověřován získáváním souběžných údajů DME a/nebo GNSS hlášených z letadel v takových intervalech, které zajistí, že je toto minimum dosaženo a nebude porušeno (viz Obr. 5-23).

5.4.2.3.3.2 Letadla na křižujících se tratích:

Podélné rozstupy předepsané v ust. 5.4.2.3.3.1 se musí uplatňovat za předpokladu, že každé letadlo hlásí vzdálenost od stanice DME a/nebo traťového bodu situovaného v poloze zařízení DME nebo od stejného traťového bodu umístěného v průsečíku tratí a tyto tratě spolu svírají úhel menší než 90 stupňů (viz Obr. 5-24A a 5-24B).

5.4.2.3.4 Letadla, která stoupají nebo klesají

5.4.2.3.4.1 Letadla na stejné trati:

19 km (10 NM) po dobu, kdy není zajištěn vertikální rozstup, za předpokladu, že:

a) každé letadlo používá:
   i) stejnou stanici DME „na trati“, když obě letadla využívají DME; nebo
   ii) stanici DME „na trati“ a traťový bod situovaný v poloze zařízení DME, když jedno z letadel využívá DME a druhé GNSS; nebo
   iii) stejný traťový bod, když obě letadla využívají GNSS, a
b) jedno letadlo udržuje hladinu po dobu, kdy není zajištěn vertikální rozstup; a
c) rozstup je zajištěn získáváním souběžných údajů DME a/nebo GNSS hlášených z letadel (viz Obr. 5-25A a 5-25B).

Poznámka: K usnadnění tohoto postupu, je-li spojen se značnou změnou hladiny, se klesajícímu letadlu povolí zaujmout vhodnou hladinu nad letadlem letícím níže nebo stoupajícímu letadlu vhodnou hladinu pod letadlem letícím výše. To umožní ověřit separaci, která bude uplatňována po dobu, kdy nebude zajištěn vertikální rozstup.

5.4.2.3.4.2 Letadla na protisměrných tratích:

Letadlu používajícímu DME „na trati“ a/nebo traťový bod společně umístěný v poloze zařízení DME nebo stejný traťový bod se může povolit stoupání či klesání do hladin obsazených nebo hladinami obsazenými jinými letadly používajícími DME „na trati“ a/nebo traťový bod společně umístěný v poloze zařízení DME a/nebo stejný traťový bod, jen bylo-li s určitostí zjištěno, že se tato letadla minula a jsou od sebe vzdálena nejméně 10 NM nebo v takové vzdálenosti, kterou předepsal příslušný úřad ATS.

5.4.2.4 Minima podélných časových rozstupů založená na technice Machova čísla

5.4.2.4.1 Letadla, na něž se vztahuje technika Machova čísla, musí udržovat takové pravé Machovo číslo, které jim povolilo ATC, a před každou jeho změnou si musí vyžádat souhlas ATC. Je-li však nezbytné provést okamžitě dočasnou změnu Machova čísla (například z důvodu turbulence), musí se stanovišti ATC co nejdříve oznámit, že k takové změně došlo.

5.4.2.4.2 Není-li možné s ohledem na výkonnost letadel udržovat posledně přidělené Machovo číslo během stoupání a klesání na trati, musí piloti dotyčných letadel oznámit tuto skutečnost ATC při žádosti o stoupání/klesání.

5.4.2.4.3 Pokud je uplatňována technika Machova čísla a za předpokladu, že:

a) uvažovaná letadla ohlásila přelet téhož společného bodu, z něhož pokračují v letu po stejné trati nebo po plynule se rozbíhajících tratích, dokud nebude zajištěn jiný druh rozstupu; nebo
b) letadla neohlásila přelet téhož společného bodu, ale pomocí radaru, ADS-B nebo jiných prostředků lze zajistit, že příslušný časový interval bude nad společným bodem, ze kterého budou letadla pokračovat po stejné trati nebo po plynule se rozbíhajících tratích, existovat;

minimální podélný rozstup mezi letadly na stejné trati, ať už udržují hladinu, stoupají, nebo klesají, musí být:

1) 10 minut; nebo
2) mezi 9 a 5 minutami včetně, jestliže letadlo vpředu udržuje vyšší pravé Machovo číslo než letadlo vzadu, v souladu s následujícím:
   - 9 minut, je-li letadlo vpředu o 0,02 Machova čísla rychlejší než letadlo vzadu;
   - 8 minut, je-li letadlo vpředu o 0,03 Machova čísla rychlejší než letadlo vzadu;
   - 7 minut, je-li letadlo vpředu o 0,04 Machova čísla rychlejší než letadlo vzadu;
   - 6 minut, je-li letadlo vpředu o 0,05 Machova čísla rychlejší než letadlo vzadu;
   - 5 minut, je-li letadlo vpředu o 0,06 Machova čísla rychlejší než letadlo vzadu.

5.4.2.4.4 Uplatňuje-li se 10minutové minimum podélného rozstupu založené na metodě Machova čísla, musí letadlo vpředu udržovat pravé Machovo číslo stejné nebo vyšší než letadlo vzadu.

5.4.2.5 Minima podélných vzdálenostních rozstupů s použitím techniky Machova čísla a s použitím RNAV

Poznámka: Pokyny k provozu RNAV obsahuje Manual on Required Navigation Performance (RNP) (ICAO Doc 9613).

5.4.2.5.1 Letadla, na něž se vztahuje technika Machova čísla, musí udržovat takové pravé Machovo číslo, které jim povolilo ATC, a před každou změnou si musí vyžádat souhlas ATC. Je-li však nezbytné provést okamžitě dočasnou změnu Machova čísla (například z důvodu turbulence), musí se stanovišti ATC co nejdříve oznámit, že k takové změně došlo.

5.4.2.5.1.1 Není-li možné s ohledem na výkonnost letadel udržovat posledně přidělené Machovo číslo během stoupání a klesání na trati, musí piloti dotyčných letadel oznámit tuto skutečnost ATC při žádosti o stoupání/klesání.

5.4.2.5.2 Vzdálenostní rozstup s použitím RNAV nesmí být uplatňován, oznámil-li pilot stanovišti ATC zhoršení stavu navigačního vybavení nebo jeho poruchu.

5.4.2.5.3 Rozstupy se musí zajistit udržováním stanovené minimální vzdálenosti mezi polohami

letadel hlášenými na základě vybavení RNAV. Po dobu používání tohoto rozstupu by se mělo udržovat přímé spojení řídící-pilot. Kde se pro oblastní službu řízení využívá pásma krátkých vln nebo velmi krátkých vln s prodlouženým dosahem pro obecné účely a tato jsou obsluhována spojovateli letadlo-země, musí se učinit vhodná opatření, která umožní přímé spojení řídící-pilot, nebo se řídícímu umožní monitorovat veškeré spojení letadlo-země.

5.4.2.5.3.1 Aby se pilotům usnadnilo poskytování požadovaných RNAV informací o vzdálenosti, měla by se hlášení o poloze, kdykoli je to možné, vztahovat ke společnému bodu na trati před oběma letadly.

5.4.2.5.4 Vzdálenostní rozstup založený na RNAV smí být uplatňován mezi letadly s vybavením RNAV, letí-li po stanovených tratích RNAV nebo po tratích ATS určených VOR.

5.4.2.5.5 Minimum vzdálenostního rozstupu 150 km (80 NM) s použitím techniky Machova čísla a s použitím RNAV se smí uplatňovat na stejných tratích namísto podélného časového rozstupu 10 minut s použitím techniky Machova čísla za předpokladu, že:

a) každé letadlo hlásí svou vzdálenost k nebo od téhož společného bodu „na trati“;
b) rozstup mezi letadly ve stejné hladině je ověřován současným získáváním údajů o vzdálenostech podle RNAV, aby se zajistilo, že toto minimum nebude porušeno (viz Obr. 5-26);
c) rozstup mezi stoupajícími a klesajícími letadly je založen na získávání souběžných RNAV údajů letadel o vzdálenostech (viz Obr. 5-27A a 5-27B); a
d) v případě stoupajících nebo klesajících letadel jedno letadlo udržuje hladinu po dobu, kdy není zajištěn vertikální rozstup.

5.4.2.5.6 Pokud se uplatňuje minimum vzdálenostního rozstupu 150 km (80 NM) s použitím techniky Machova čísla, letadlo vpředu musí udržovat stejné pravé Machovo číslo nebo vyšší než je pravé Machovo číslo udržované letadlem vzadu.

Poznámka: K usnadnění aplikace tohoto postupu, je-li spojen se značnou změnou hladiny, se klesajícímu letadlu povolí zaujmout vhodnou hladinu nad letadlem letícím níže nebo stoupajícímu letadlu vhodnou hladinu pod letadlem letícím výše. To umožní ověřit separaci, která bude uplatňována po dobu, kdy nebude zajištěn vertikální rozstup.

5.4.2.5.7 Letadla na protisměrných tratích

Letadlu používajícímu RNAV se může povolit stoupání či klesání do hladin nebo průlet hladinami obsazenými jinými letadly používajícími RNAV za předpokladu, že na základě současně získaných údajů z letadel o vzdálenostech k nebo od téhož společného bodu „na trati“ bylo s určitostí zjištěno, že se tato letadla vzájemně minula a jsou od sebe vzdálena nejméně 150 km (80 NM) (viz Obr. 5-28).

5.4.2.6 Minima podélných vzdálenostních rozstupů s použitím RNAV, kde je stanoveno RNP

*Poznámka: Pokyny obsahuje Dodatek B Předpisu L 11, ICAO dokument „*Manual on Required Navigation Performance (RNP)*“ (ICAO Doc 9613), ICAO dokument „*Air Traffic Services Planning Manual*“ (ICAO Doc 9426) a ICAO dokument „*Manual on Airspace Planning Methodology for the Determination of Separation Minima*“ (ICAO Doc 9689).*

5.4.2.6.1 Ve stanoveném vzdušném prostoru nebo na stanovených tratích se mohou minima rozstupů uplatňovat v souladu s ustanoveními tohoto ustanovení (5.4.2.6) a podle regionálních postupů ICAO.

5.4.2.6.2 Rozstupy musí být založeny na udržování minimální stanovené vzdálenosti mezi polohami letadel hlášenými vzhledem k témuž společnému bodu „na trati“, který se nachází pokud možno před oběma letadly, nebo pomocí systému automatizovaného hlášení poloh.

Poznámka: Výraz „na trati“ znamená, že letadla letí buď přímo k, nebo přímo od stanice nebo bodu na trati.

5.4.2.6.2.1 Je-li přijata informace o poruše navigačního vybavení nebo jeho zhoršení pod požadovanou navigační schopnost, ATC musí zajistit požadovaná náhradní minima rozstupu.

5.4.2.6.2.2 Při uplatňování minim vzdálenostních rozstupů se musí udržovat přímé spojení řídící-pilot. Přímé spojení řídící-pilot se musí zajistit komunikací hlasem nebo datovým spojem (CPDLC). Kritéria spojení nezbytná k tomu, aby CPLDC uspokojilo požadavek na přímé spojení řídící-pilot, musí být stanovena na základě příslušného vyhodnocení bezpečnostních rizik.

Poznámka: Kritéria spojení, na základě kterých se v tomto článku odvozují minima rozstupů, jsou stanovena v Dodatku 5 v Manual on Airspace Planning Methodology for the Determination of Separation Minima (ICAO Doc 9689). Pokyny pro CPDLC obsahuje Manual of Air Traffic Services Data Link Applications (ICAO Doc 9694).

5.4.2.6.2.2.1 Před a během uplatňování minima vzdálenostního rozstupu by měl řídící určit vhodnost dostupného komunikačního spoje zvážením času požadovaného k přijetí odpovědí od dvou nebo více letadel a celkového objemu pracovní zátěže/provozu spojeného s uplatněním těchto minim.

5.4.2.6.2.3 Jsou-li letadla na minimu použitého rozstupu nebo se předpokládá, že daný rozstup bude snížen na minimum, musí se uplatnit techniky řízení rychlosti, včetně přidělování Machova čísla, aby se zajistila minimální vzdálenost po celou dobu uplatňování těchto minim.

5.4.2.6.3 Minima podélných vzdálenostních rozstupů v prostředí RNP RNAV bez použití ADS-C

5.4.2.6.3.1 Pro letadla udržující letovou hladinu, stoupající nebo klesající na stejné trati, se smí uplatňovat následující minimum rozstupu:

Minimum rozstupu	Typ RNP	Požadav-ky na spojení	Požadavek na přehled o provozu	Požadavky na ověřování vzdálenosti
93 km (50 NM)	10	Přímé spojení řídící-pilot	Procedurál-ní hlášení poloh	Nejméně každých 24 minut

Poznámka 1: Kde dochází při používání vzdálenostního rozstupu ke značné změně hladiny, povolí se klesajícímu letadlu zaujmout vhodnou hladinu nad letadlem letícím níže nebo stoupajícímu letadlu vhodnou hladinu pod letadlem letícím výše (např. 1200 m (4000 ft) nebo méně). To umožní ověřit separaci, která bude uplatňována po dobu, kdy nebude zajištěn vertikální rozstup.

Poznámka 2: Je třeba si uvědomit, že minimum rozstupu uvedené výše je založeno na hodnoceních bezpečnostních rizik provedených zvláště pro určitou síť tratí nebo cest. Jako taková, hodnocení bezpečnosti vyhodnotila provozní charakteristiky, které mohou být specifické pro hodnocenou síť.

Poznámka 3: Minimum rozstupu uvedené výše bylo stanoveno v souladu s analýzou nebezpečí srážky, která stanoví podmínky, za kterých se tento rozstup může uplatňovat.

Poznámka 4: Podrobné informace o analýze použité ke stanovení tohoto minima rozstupu a stanovení hodnocení bezpečnostních rizik jsou obsaženy v ICAO dokumentu „Manual on Airspace Planning Methodology for Determination of Separation Minima“ (ICAO Doc 9689).

5.4.2.6.3.2 Během uplatňování minima rozstupu 93 km (50 NM), když pilot opomene hlášení o poloze, musí řídící do 3 minut provést opatření, aby navázal spojení. Jestliže spojení nebylo navázáno do 8 minut od času, kdy mělo být hlášení přijato, musí řídící provést opatření, aby zajistil náhradní rozstup.

5.4.2.6.3.3 Kde se uplatňuje automatizované hlášení poloh, musí se používat jednotný čas.

5.4.2.7 Minima podélných rozstupů založená na vzdálenosti využívající postup ADS-B IN-TRAIL (ITP)

Poznámka 1: Viz ICAO oběžník „Circular 325, In-Trail Procedure (ITP) using Automatic Dependant Surveillance – Broadcast (ADS-B)*“.*

Poznámka 2: Poradenský materiál na vybavení ITP lze nalézt v dokumentu „RTCA-DO-312/EUROCAE ED-159 - Safety Performance and Interoperability Requirements Document for the In-Trail Procedure in Oceanic Airspace (ATSA-ITP) Application*“ a v jeho Doplňku a v dokumentu* „RTCA DO-317A/EUROCAE ED-194 – Minimum Operational Performance Standards (MOPS) for Aircraft Surveillance Application (ASA) System*“.*

5.4.2.7.1 Tratě nebo vzdušný prostor, kde je povoleno použití postupu ITP, a postupy, které musí dodržovat piloti v souladu s ust. 5.4.2.7 tohoto předpisu, musí být zveřejněny v leteckých informačních příručkách (AIP).

5.4.2.7.2 Požadavek a povolení ITP musí být zveřejněny prostřednictvím zprávy CPDLC vyměněné pouze v souladu s odpovídajícími prvky zpráv uvedenými v Doplňku 5 tohoto předpisu.

5.4.2.7.3 Podélný rozstup mezi stoupajícím nebo klesajícím letadlem ITP a referenčním letadlem musí být uplatňován v souladu s ust. 5.4.2.7.3.1, 5.4.2.7.3.2 a 5.4.2.7.3.3 tohoto předpisu. Současně nesmí být u letadla ITP zajištěn rozstup od více než dvou referenčních letadel využívajících minimální rozstup ITP.

5.4.2.7.3.1 Piloti mohou požadovat stoupání nebo klesání prostřednictvím ITP za předpokladu, že jsou splněna následující ITP kritéria:

a) vzdálenost ITP mezi letadlem ITP a referenčním letadlem nesmí být:
   1) menší než 28 km (15 NM) při maximální traťové rychlosti sbližování 37 km/h (20 kt); nebo
   2) menší než 37 km (20 NM) při maximální traťové rychlosti sbližování 56 km/h (30 kt);
b) palubní vybavení ITP musí ukazovat, že úhel mezi letěnou tratí letadla ITP a referenčního letadla je menší než 45 stupňů;
c) rozdíl nadmořské výšky mezi letadlem ITP a jakýmkoli referenčním letadlem musí být 600 m (2 000 ft) nebo menší;
d) stoupání nebo klesání musí být provedeno rychlostí ne menší než 1,5 m/s (300 ft/min), nebo jakoukoliv vyšší rychlostí, pokud je určena řídícím; a
e) stoupání nebo klesání musí být provedeno rychlostí vyjádřenou přiděleným Machovým číslem. Pokud ATC nepřidělilo rychlost vyjádřenou Machovým číslem, musí letadlo ITP během manévru ITP udržovat současnou cestovní rychlost vyjádřenou Machovým číslem.

Poznámka: Tato kritéria jsou stanovena k zajištění minimálního rozstupu 19 km (10 NM) mezi letadlem ITP a referenčním letadlem během stoupání a klesání.

5.4.2.7.3.2 Řídící může letadlu povolit stoupání nebo klesání ITP za předpokladu, že jsou splněny následující podmínky:

a) stoupání nebo klesání ITP bylo vyžádáno pilotem;
b) v požadavku ITP odpovídá identifikace každého referenčního letadla přesně POLI 7 - IDENTIFIKACE LETADLA vyplněného letového plánu;
c) hlášená vzdálenost ITP mezi letadlem ITP a jakýmkoli referenčním letadlem je 28 km (15 NM) nebo větší;
d) letadlo ITP a referenční letadlo jsou:
   1) na stejné trati a každá zatáčka v traťovém bodu musí být omezena na méně než 45 stupňů; nebo
   2) na paralelní trati nebo stejné trati s nepovolenými zatáčkami během manévru.

Poznámka: Stejné tratě jsou definované v ust. 5.4.2.1.5 a) tohoto předpisu, kde je úhlový rozdíl nula stupňů.

e) povolení týkající se změny rychlosti nebo tratě nesmí být letadlu ITP vydáno dokud není dokončeno stoupání nebo klesání letadla ITP;
f) rozdíl nadmořské výšky mezi letadlem ITP a jakýmkoli referenčním letadlem musí být 600 m (2 000 ft) nebo méně;
g) žádnému referenčnímu letadlu nesmí být vydány instrukce ke změně rychlosti, nadmořské výšky nebo trati, dokud není dokončeno stoupání nebo sestup letadla ITP;
h) maximální traťová rychlost sbližování mezi letadlem ITP a jakýmkoli referenčním letadlem musí být Mach 0,06; a
i) letadlo ITP nesmí být referenčním letadlem v jiném povolení ITP.

5.4.2.7.3.3 Po obdržení povolení ke stoupání nebo klesání ITP a před zahájením tohoto postupu, musí pilot letadla ITP rozhodnout, že kritéria ITP uvedená v ust. 5.4.2.7.3.1, písm. a) a b) tohoto předpisu jsou i nadále splněna s ohledem na referenční letadla identifikovaná v povolení a:

a) pokud jsou kritéria ITP dodržena, pilot musí potvrdit povolení a začít okamžitě stoupat nebo klesat; nebo

b) pokud nejsou dodržena kritéria ITP, pilot musí uvědomit řídícího a udržovat dříve předepsanou hladinu.

5.4.2.8 Minima podélných vzdálenostních rozstupů s použitím ADS-C postupu stoupání a klesání (CDP)

5.4.2.8.1 Pokud je letadlu na stejné trati povoleno stoupání nebo klesání přes letovou hladinu jiného letadla, mělo by být vydáno povolení za podmínky, že jsou splněny tyto požadavky:

a) podélná vzdálenost mezi letadly je stanovená automatickými pozemními systémy z téměř současných požadovaných hlášení ADS-C, která obsahují přesnou polohu s přesností na 0,46 km (0,25 NM) nebo vyšší (FOM (figure of merit) 6 nebo vyšší);

Poznámka: Viz ust. 5.4.2.9.5 pro výpočet vzdálenosti.

b) podélná vzdálenost mezi letadly, stanovená dle bodu a) výše, není menší než:

   1) 27,8 km (15 NM), když letadlo vpředu má stejnou rychlost nebo je rychlejší než letadlo vzadu; nebo

   2) 46,3 km (25 NM), když letadlo vzadu není buď o 18,5 km/h (10 kt), nebo o 0,02 Mach rychlejší než letadlo vpředu;

c) rozdíl nadmořské výšky mezi letadly není větší než 600 m (2 000 ft);

d) povolení je vydáno s omezením, zajišťujícím, že vertikální rozstup je obnovený během 15 minut od první žádosti o požadované hlášení; a

e) je udržováno přímé hlasové spojení mezi řídícím a pilotem nebo CPDLC.

5.4.2.8.2 Uplatňování ADS-C postupu stoupání a klesání musí být podpořeno průběžným procesem monitorování.

Poznámka: Podpůrné informace týkající se průběžného procesu monitorování jsou uvedeny v ICAO oběžníku „Automatic Dependent Surveillance – Contract (ADS-C) Climb and Descend Procedure (CDP)“ (ICAO Circular 342).

5.4.2.9 Minimální podélné rozstupy založené na výkonnosti

Poznámka: Poradenský materiál týkající se implementace a použití minimálních rozstupů v následujících ustanoveních je obsažen v ICAO dokumentech „Performance-based Communication and Surveillance (PBCS) Manual“ (ICAO Doc 9869), „Global Operational Data Link (GOLD) Manual“ (ICAO Doc 10037), „Satellite Voice Operations Manual (SVOM) (ICAO Doc 10038) a „Manual on the Implementation of Performance-based Longitudinal Separation Minima“ (ICAO Doc 10120) a „Manual on Monitoring the Application of Performance-Based Horizontal Separation Minima“ (Doc 10063).

5.4.2.9.1 Ve stanoveném vzdušném prostoru nebo na stanovených tratích se mohou uplatňovat minima rozstupů v souladu s ustanoveními této části (ust. 5.4.2.9).

5.4.2.9.2 Následující minima rozstupu mohou uplatňovat letadla udržující letovou hladinu, stoupající nebo klesající:

a) na stejné trati; nebo

b) na křižujících se tratích za předpokladu, že spolu tyto tratě svírají úhel menší než 90 stupňů.

Minima rozstupu	**RNP**	**RCP**	**RSP**	**Maximální doba mezi intervaly hlášení ADS-C**
93 km (50 NM)	10	240	180	27 minut
	4	240	180	32 minut
55,5 Km (30 NM)	2 nebo 4	240	180	12 minut
37 km (20 NM)	2 nebo 4	240	180	192 sekund (3,2 minut)
5 minut	2 nebo 4 nebo 10	240	180	14 minut

Poznámka: Maximální doba mezi intervaly hlášení ADS-C 192 sekund (3,2 minuty) je určena pro uplatňování minima rozstupu mezi konkrétními dvojicemi letadel 37 km (20 NM) a není určena jako defaultní doba mezi intervaly hlášení pro všechna letadla. Je potřeba věnovat pozornost pokynům týkajícím se dob mezi intervaly hlášení ADS-C v dokumentu „Global Operational Data Link (GOLD) Manual“ (Doc 10037).

5.4.2.9.3 Letadlům letícím na protisměrných tratích může být povoleno stoupat nebo klesat do nebo přes letové hladiny obsazené jinými letadly za předpokladu, že hlášení ADS-C dokazující, že se letadla již minula v příslušném minimu rozstupu v souladu s ust. 5.4.2.9.2 výše.

5.4.2.9.4 Pětiminutový rozstup musí být počítán s rozlišením na jednu vteřinu bez zaokrouhlení.

5.4.2.9.5 Rozstup musí být uplatňován, tak aby vzdálenost nebo čas mezi vypočítanými polohami letadel nebyly nikdy menší než předepsané minimum.

Tato vzdálenost nebo čas musí být zajištěny jedním z následujících postupů:

a) když jsou letadla na stejné identické trati, vzdálenost nebo čas mohou být měřeny mezi vypočítanými polohami letadel nebo může být vypočítány měřením vzdáleností nebo časů ke společnému bodu na trati (viz Obr. 5-29 a 5-30);

Poznámka: Stejné identické tratě jsou zvláštním případem stejných tratí definovaných v ust. 5.4.2.1.5 a), kde svíraný úhel je 0 stupňů, nebo protisměrných tratí definovaných v ust. 5.4.2.1.5 b), které svírají úhel 180 stupňů.

b) když jsou letadla na stejných nebo protisměrných nesouběžných tratích jiných než v písm. a) výše, nebo na křižujících se tratích, vzdálenost nebo čas musí být vypočítány měřením vzdáleností nebo časů ke společnému bodu křižování tratí nebo myšlených tratí (viz Obr. 5-31 až 5-33); a

c) když jsou letadla na souběžných tratích, jejichž ochranné prostory se překrývají, vzdálenost nebo čas musí být měřeny po trati jednoho z letadel jako v písm. a) výše použitím jeho vypočítané polohy a bodem na úrovni vypočítané polohy druhého letadla (viz Obr. 5-34).

Poznámka: Ve všech případech uvedených na Obr. 5-29 až 5-34 jsou „d“ a „t“ vypočítány odečtením vzdálenosti nebo času letadla bližšího k společnému bodu od vzdálenosti nebo času letadla vzdálenějšího od společného bodu, vyjma Obr. 5-33, kde jsou obě tyto vzdálenosti nebo časy sečteny a pořadí letadel při výpočtu není důležité.

5.4.2.9.6Aby se umožnila aplikace minima rozstupu dle ust. 5.4.2.9.2 tohoto předpisu, musí daný komunikační systém řídícímu dovolit do 4 minut zakročit a vyřešit možný konflikt spojením s letadlem pomocí běžných komunikačních prostředků. Pro případ, že by selhaly běžné komunikační prostředky, musí být k dispozici náhradní prostředky, aby měl řídící možnost zakročit a zabránit konfliktu celkem do 10,5 minut.

5.4.2.9.7 Není-li přijato pravidelné hlášení ADS-C o přeletu traťového bodu nebo změněného traťového bodu do 3 minut od času, kdy mělo být posláno, je hlášení považováno za zpožděné a řídící musí provést opatření, aby toto hlášení získal co nejrychleji, zpravidla prostřednictvím ADS-C nebo CPDLC. Jestliže hlášení není přijato do 6 minut od času, kdy mělo být původní hlášení posláno, a je nebezpečí snížení rozstupu s dalšími letadly, řídící musí provést co nejdříve taková opatření, aby zabránil případnému konfliktu. Zabezpečující komunikační prostředky musí umožnit zabránit konfliktu v dalších 7,5 minutách.

5.4.2.9.8 Je-li přijata informace o poruše pozemního vybavení nebo vybavení letadla nebo o zhoršení jeho schopností pod požadovanou komunikační, navigační a přehledovou výkonnost, ATC musí zajistit požadovaná náhradní minima rozstupu.

5.5 Rozstupy letadel vyčkávajících za letu

5.5.1 Mezi letadly vyčkávajícími v sousedních vyčkávacích obrazcích musí být zajištěno předepsané minimum vertikálního rozstupu s výjimkou, kdy je podle rozhodnutí příslušného úřadu ATS mezi vyčkávacími prostory zajištěn příčný rozstup.

5.5.2 S výjimkou, kdy je zajištěn příčný rozstup, musí být mezi letadly vyčkávajícími za letu a ostatními letadly přilétávajícími, odlétávajícími nebo na trati zajištěn vertikální rozstup, kdykoli jsou letadla, kterých se to týká, ve vzdálenosti do 5 minut letu od vyčkávacího prostoru nebo ve vzdálenosti předepsané příslušným úřadem (ÚCL) (viz Obr. 5-36).

5.6 Minima rozstupů mezi odlétávajícími letadly

Poznámka: Následující ustanovení doplňují minima podélných rozstupů stanovená v ust. 5.4.2 výše.

5.6.1 Rozstup jedna minuta, mají-li letadla letět po tratích rozbíhajících se nejméně o 45 stupňů ihned po vzletu tak, aby byl příčný rozstup zajištěn (viz Obr. 5-37). Toto minimum se smí snížit, používají-li letadla paralelní dráhy nebo je-li postup v Hlavě 6, ust. 6.3.3.1 tohoto předpisu zaveden na rozbíhajících se drahách, jež se nekřižují, za předpokladu, že instrukce pokrývající tento postup jsou schváleny příslušným úřadem ATS a příčný rozstup je zajištěn ihned po vzletu.

Poznámka 1: Kategorie a skupiny letadel podle turbulence v úplavu obsahuje Hlava 4, ust. 4.9.1 tohoto předpisu a minima podélných rozstupů jsou obsažena v ust. 5.8 Hlavy 5 a v Hlavě 8, ust. 8.7.3 tohoto předpisu.

Poznámka 2: Podrobné charakteristiky vírů v úplavu a jejich vliv na letadla obsahuje Air Traffic Services Planning Manual (ICAO Doc 9426), Část II, článek 5.

5.6.2 Dvě minuty mezi vzlety, když letadlo vpředu je nejméně o 74 km/h (40 kt) rychlejší než letadlo vzadu a obě letadla poletí po stejné trati (viz Obr. 5-38).

Poznámka: Viz Hlava 4, ust. 4.6 tohoto předpisu týkající se pokynů pro řízení rychlostí. Výpočty rozdílů rychlostí letadel během stoupání založené na TAS, nemusí být za všech okolností dostatečně přesné pro rozhodnutí, zda může být postup v ust. 5.6.2 tohoto předpisu použit. V takovém případě může být výhodnější výpočet založený na IAS.

5.6.3 Rozstup pět minut po dobu, kdy není zajištěn vertikální rozstup, jestliže odlétávající letadlo bude prolétávat hladinou letadla vpředu a obě letadla plánují letět po stejné trati (viz Obr. 5-39). Musí se provést opatření, aby se zajistilo, že rozstup pět minut bude udržován nebo zvětšován po dobu, kdy není zajištěn vertikální rozstup.

5.7 Rozstupy mezi odlétávajícími a přilétávajícími letadly

5.7.1 Pokud příslušný úřad ATS nestanoví jinak, následující rozstupy se musí uplatnit, jestliže povolení vzletu je založeno na poloze přilétávajícího letadla.

5.7.1.1 Provádí-li přilétávající letadlo úplné přístrojové přiblížení, odlétávající letadlo smí vzlétnout:

a) v kterémkoliv směru, dokud přilétávající letadlo nezahájilo předpisovou zatáčku nebo základní zatáčku vedoucí na konečné přiblížení;
b) ve směru odchýleném nejméně o 45 stupňů od obráceného směru přiblížení poté, co přilétávající letadlo zahájilo předpisovou nebo základní zatáčku vedoucí na konečné přiblížení, za předpokladu, že vzlet bude proveden nejméně tři minuty před vypočítaným příletem letadla nad začátek přístrojové dráhy (viz Obr. 5-40).

5.7.1.2 Provádí-li přilétávající letadlo přímé přiblížení, odlétávající letadlo smí vzletět:

a) v kterémkoli směru nejpozději pět minut před vypočítaným příletem letadla nad přístrojovou dráhu;
b) ve směru odchýleném nejméně o 45 stupňů od obráceného směru přiblížení přilétávajícího letadla:
   1) nejpozději tři minuty před vypočítaným příletem letadla nad začátek přístrojové dráhy (viz Obr. 5-40); nebo
   2) dříve, než přilétávající letadlo přeletí stanovený fix na trati přiblížení; umístění takového fixu stanoví příslušný úřad ATS po konzultaci s provozovateli.

5.7.1.3 Pokud přistávající letadlo využívá postup letu podle přístrojů RNAV nebo RNP, odlétávající letadlo může provést vzlet po trajektorii vzletu, která je mimo ochranný prostor příletu pro přistávající letadlo (viz Obr. 5-41), pokud:

a) je uplatňován vertikální rozstup až do nahlášení přeletu povinného hlásného bodu na trati postupu letu podle přístrojů přistávajícím letadlem. Poloha takového traťového bodu má být určena příslušným úřadem ATS;

b) vzlet proběhne dříve, než přistávající letadlo prolétne stanovený bod na trati postupu letu podle přístrojů. Poloha takového traťového bodu má být určena příslušným úřadem ATS; a

c) odlétávající letadlo zůstane mimo ochranný prostor příletu, dokud nebude zajištěn jiný druh rozstupu.

Poznámka: Ochranný prostor příletu je definován jako šedě zvýrazněný prostor sahající od přímky 45 stupňů od stanoveného povinného hlásného bodu na trati po přímku 45 stupňů od nejvzdálenějšího okraje zbývající části přistání a/nebo postupu přiblížení (Obr. 5-41).

5.8 Minima časových podélných rozstupů při turbulenci v úplavu

Poznámka: Minima vzdálenostních podélných rozstupů při turbulenci v úplavu jsou stanovena v Hlavě 8, ust. 8.7.3.

5.8.1 Použití

5.8.1.1 Od stanoviště ATC nesmí být požadováno uplatňovat minima rozstupů používaná při turbulenci v úplavu:

a) pro přilétávající lety VFR, které přistávají na stejnou dráhu jako vpředu letící letadlo kategorie SUPER, TĚŽKÁ nebo STŘEDNÍ; a
b) mezi přilétávajícími lety IFR, které provádějí vizuální přiblížení, když letadlo ohlásilo, že vidí letadlo vpředu, a byly mu vydány pokyny pokračovat s vlastním dodržením rozstupů od tohoto letadla.

5.8.1.2 Stanoviště ATC musí s ohledem na lety uvedené v ust. 5.8.1.1 a) a b) výše a kdykoli je to považováno za nezbytné vydat upozornění na možnost výskytu turbulence v úplavu. Velitel letadla, kterého se to týká, se musí přesvědčit, zda rozstup mezi ním a letadlem vpředu těžší kategorie turbulence v úplavu je přijatelný. Jestliže vyhodnotí, že je potřebný větší rozstup, musí o tom letová posádka informovat stanoviště ATC s uvedením svého požadavku.

5.8.2 Přilétávající letadla

5.8.2.1 S výjimkou, jak je uvedeno v 5.8.1.1, písm. a) a b) tohoto předpisu, se pro letadlo přistávající za SUPER, TĚŽKÝM nebo STŘEDNÍM letadlem musí uplatňovat následující minima:

a) TĚŽKÉ letadlo přistávající za SUPER letadlem – 2 minuty;
b) STŘEDNÍ letadlo přistávající za SUPER letadlem – 3 minuty
c) STŘEDNÍ letadlo přistávající za TĚŽKÝM letadlem – 2 minuty;
d) LEHKÉ letadlo přistávající za SUPER letadlem – 4 minuty;
e) LEHKÉ letadlo přistávající za TĚŽKÝM nebo STŘEDNÍM letadlem – 3 minuty.

5.8.3 Odlétávající letadla

5.8.3.1 Při použití kategorií letadel podle turbulence v úplavu uvedených v ust. 4.9.1.1 Hlavy 4, a když tato letadla používají:

a) stejnou dráhu (viz Obr. 5-42);
b) paralelní dráhy, které jsou od sebe vzdáleny méně než 760 m (2500 ft) (viz Obr. 5-42);
c) křižující se dráhy, jestliže plánovaná dráha letu druhého letadla protne plánovanou dráhu letu prvního letadla ve stejné nadmořské výšce nebo méně něž 300 m (1000 ft) pod ní (viz Obr. 5-43);
d) paralelní dráhy, které jsou od sebe vzdáleny 760 m (2500 ft) nebo více, jestliže plánovaná dráha letu druhého letadla protne plánovanou dráhu letu prvního letadla ve stejné nadmořské výšce nebo méně než 300 m (1000 ft) pod ní (viz Obr. 5-43);

se musí uplatňovat následující minima rozstupů:

1) TĚŽKÉ letadlo odlétávající za SUPER letadlem – 2 minuty;
2) LEHKÉ nebo STŘEDNÍ letadlo odlétávající za SUPER letadlem – 3 minuty;
3) LEHKÉ nebo STŘEDNÍ letadlo odlétávající za TĚŽKÝM letadlem – 2 minuty;
4) LEHKÉ letadlo odlétávající za STŘEDNÍM letadlem – 2 minuty.

5.8.3.2 Při použití skupin letadel podle turbulence v úplavu uvedených v ust. 4.9.1.2 Hlavy 4, a když tato letadla používají:

a) stejnou dráhu (viz Obr. 5-42);
b) paralelní dráhy, které jsou od sebe vzdáleny méně než 760 m (2500 ft) (viz Obr. 5-42);
c) křižující se dráhy, jestliže plánovaná dráha letu druhého letadla protne plánovanou dráhu letu

prvního letadla ve stejné nadmořské výšce nebo méně než 300 m (1000 ft) pod ní (viz Obr. 5-43);

d) paralelní dráhy, které jsou od sebe vzdáleny 760 m (2500 ft) nebo více, jestliže plánovaná dráha letu druhého letadla protne plánovanou dráhu letu prvního letadla ve stejné nadmořské výšce nebo méně než 300 m (1000 ft) pod ní (viz Obr. 5-43);

se musí uplatňovat následující rozstupy:

Skupina podle turbulence v úplavu letadla předchozího	*Skupina podle turbulence v úplavu letadla následujícího*	*Minima časových rozstupů při turbulenci v úplavu*
A	B C D E F G	100 sekund 120 sekund 140 sekund 160 sekund 160 sekund 180 sekund
B	D E F G	100 sekund 120 sekund 120 sekund 140 sekund
C	D E F G	80 sekund 100 sekund 100 sekund 120 sekund
D	G	120 sekund
E	G	100 sekund

5.8.3.3 Při použití kategorií letadel podle turbulence v úplavu uvedených v ust. 4.9.1.1 Hlavy 4 pro letadla odlétávající ze střední části stejné dráhy nebo střední části paralelní dráhy, která je vzdálená méně než 760 m (2 500 ft) (viz Obr. 5-44), se musí uplatňovat následující minima rozstupů:

a) TĚŽKÉ letadlo odlétávající za SUPER letadlem – 3 minuty;

b) LEHKÉ nebo STŘEDNÍ letadlo odlétávající za SUPER letadlem – 4 minuty;

c) LEHKÉ nebo STŘEDNÍ letadlo odlétávající za TĚŽKÝM letadlem – 3 minuty;

d) LEHKÉ letadlo odlétávající za STŘEDNÍM letadlem – 3 minuty.

5.8.3.4 Při použití skupin letadel podle turbulence v úplavu uvedených v ust. 4.9.1.2 Hlavy 4, pro letadla odlétávající ze střední části stejné dráhy nebo střední části paralelní dráhy, která je vzdálená méně než 760 m (2 500 ft) (viz Obr. 5-44), se musí uplatňovat následující minima rozstupů:

Skupina podle turbulence v úplavu letadla předchozího	*Skupina podle turbulence v úplavu letadla následujícího*	*Minima časových rozstupů při turbulenci v úplavu*
A	B C D E F G	160 sekund 180 sekund 200 sekund 220 sekund 220 sekund 240 sekund
B	D E F G	160 sekund 180 sekund 180 sekund 200 sekund
C	D E F G	140 sekund 160 sekund 160 sekund 180 sekund
D	G	180 sekund
E	G	160 sekund

5.8.4 Posunutý práh dráhy pro přistání

5.8.4.1 Při použití kategorií letadel podle turbulence v úplavu uvedených v ust. 4.9.1.1 Hlavy 4, jestliže používají dráhu s posunutým prahem pro přistání, se musí uplatňovat následující minima rozstupů, jestliže se předpokládá, že se plánované dráhy jejich letu protnou:

a) odlétávající TĚŽKÉ letadlo následuje za příletem SUPER letadla – 2 minuty;

b) odlétávající LEHKÉ nebo STŘEDNÍ letadlo následuje za příletem SUPER letadla – 3 minuty;

c) odlétávající LEHKÉ nebo STŘEDNÍ letadlo následuje za příletem TĚŽKÉHO letadla – 2 minuty;

d) odlétávající LEHKÉ následuje za příletem STŘEDNÍHO letadla – 2 minuty;

e) přilétávající TĚŽKÉ letadlo následuje za odletem SUPER letadla – 2 minuty;

f) přilétávající LEHKÉ nebo STŘEDNÍ letadlo následuje za odletem SUPER letadla – 3 minuty;

g) přilétávající LEHKÉ nebo STŘEDNÍ letadlo následuje za odletem TĚŽKÉHO letadla – 2 minuty;

h) přilétávající LEHKÉ následuje za odletem STŘEDNÍHO letadla – 2 minuty.

5.8.4.2 Při použití skupin letadel podle turbulence v úplavu uvedených v ust. 4.9.1.2 Hlavy 4, jestliže používají dráhu s posunutým prahem pro přistání, se musí uplatňovat následující minima rozstupů, když odlétávající letadlo následuje za příletem letadla, jestliže se předpokládá, že se plánované dráhy jejich letu protnou:

Skupina přilétávajícího letadla předchozího	*Skupina odlétajícího letadla následujícího*	*Minima časových rozstupů při turbulenci v úplavu*
A	B C D E F G	100 sekund 120 sekund 140 sekund 160 sekund 160 sekund 180 sekund
B	D E F G	100 sekund 120 sekund 120 sekund 140 sekund
C	D E F G	80 sekund 100 sekund 100 sekund 120 sekund
D	G	120 sekund
E	G	100 sekund

5.8.4.3 Při použití skupin letadel podle turbulence v úplavu uvedených v ust. 4.9.1.2 Hlavy 4, jestliže používají dráhu s posunutým prahem pro přistání, se musí uplatňovat následující minima rozstupů, když přilétávající letadlo následuje za odletem letadla, jestliže se předpokládá, že se plánované dráhy jejich letu protnou:

Skupina odlétajícího letadla předchozího	*Skupina přilétávajícího letadla následujícího*	*Minima časových rozstupů při turbulenci v úplavu*
A	B	100 sekund
	C	120 sekund
	D	140 sekund
	E	160 sekund
	F	160 sekund
	G	180 sekund
B	D	100 sekund
	E	120 sekund
	F	120 sekund
	G	140 sekund
C	D	80 sekund
	E	100 sekund
	F	100 sekund
	G	120 sekund
D	G	120 sekund
E	G	100 sekund

5.8.5 Opačný směr

5.8.5.1 Při použití kategorií letadel podle turbulence v úplavu uvedených v ust. 4.9.1.1 Hlavy 4, když těžší letadlo provádí nízké nebo nezdařené přiblížení a když lehčí letadlo:

a) používá pro vzlet opačný směr dráhy (viz Obr. 5-45); nebo

b) přistává na stejnou dráhu v opačném směru nebo na paralelní dráhu vzdálenou méně než 760 m (2 500 ft) v opačném směru (viz Obr. 5-46);

se musí uplatňovat následující minima rozstupů:

a) mezi TĚŽKÝM letadlem a SUPER letadlem – 3 minuty;

b) mezi LEHKÝM nebo STŘEDNÍM letadlem a SUPER letadlem – 4 minuty;

c) mezi LEHKÝM nebo STŘEDNÍM letadlem a TĚŽKÝM letadlem – 3 minuty;

d) mezi LEHKÝM a STŘEDNÍM letadlem – 3 minuty.

5.8.5.2 Při uplatňování skupin letadel podle turbulence v úplavu uvedených v ust. 4.9.1.2 Hlavy 4, když těžší letadlo provádí nízké nebo nezdařené přiblížení a když lehčí letadlo:

a) používá pro vzlet opačný směr dráhy (viz Obr. 5-45); nebo

b) přistává na stejnou dráhu v opačném směru nebo na paralelní dráhu vzdálenou méně než 760 m (2 500 ft) v opačném směru (viz Obr. 5-46);

se musí uplatňovat následující minima rozstupů:

Skupina letadla předchozího	*Skupina letadla následujícího*	*Minima časových rozstupů při turbulenci v úplavu*
A	B	160 sekund
	C	180 sekund
	D	200 sekund
	E	220 sekund
	F	220 sekund
	G	240 sekund
B	D	160 sekund
	E	180 sekund
	F	180 sekund
	G	200 sekund
C	D	140 sekund
	E	160 sekund
	F	160 sekund
	G	180 sekund
D	G	180 sekund
E	G	160 sekund

5.9 Povolení letět s dodržením vlastních rozstupů v meteorologických podmínkách pro let za viditelnosti

Poznámka 1: Jak je uvedeno v tomto článku, stanoviště řízení letového provozu nezajišťují vertikální ani horizontální rozstupy pro ty části letů, jež bylo povoleno provést s dodržením vlastních rozstupů v meteorologických podmínkách pro let za viditelnosti. Je na pilotovi takto povoleného letu, aby zajistil, že se po dobu platnosti povolení nedostane do takové blízkosti k jinému letu, aby to vytvořilo nebezpečí srážky.

Poznámka 2: Je samozřejmé, že let VFR musí stále zůstávat v meteorologických podmínkách pro let za viditelnosti. V souladu s tím, vydá-li se letu VFR povolení, aby letěl s dodržením vlastních rozstupů v meteorologických podmínkách pro let za viditelnosti, nemá to žádný jiný účel, než naznačit, že po dobu platnosti takového povolení nezajišťuje služba řízení letového provozu tomuto letu rozstupy od ostatních letadel.

Poznámka 3: Jak je stanoveno Předpisem L 11, úkolem služby řízení letového provozu není zabraňovat srážce s terénem. Postupy předepsané tímto dokumentem nezbavují pilota povinnosti přesvědčit se, že jakékoli povolení vydané stanovišti řízení letového provozu je v tomto ohledu bezpečné. Pokud je let IFR vektorován nebo je mu vydáno letové povolení k přímému letu vedoucímu letadlo mimo tratě ATS, jsou aplikovány postupy uvedené v Hlavě 8, ust. 8.6.5.2 tohoto předpisu.

Požaduje-li tak letadlo a za předpokladu, že pilot druhého letadla s tím souhlasí, a je tak schváleno příslušným úřadem ATS, může stanoviště ATC povolit řízenému letu, včetně odletů a příletů, prováděnému ve vzdušném prostoru tříd D a E v meteorologických podmínkách pro let za viditelnosti za denního světla letět s dodržením vlastních rozstupů vůči druhému letadlu při zachování meteorologických podmínek pro let za viditelnosti. Když je řízený let takto povolen, musí platit následující:

a) takové povolení se musí vztahovat pro vymezenou část letu v nebo pod 3050 m (10000 ft) během stoupání nebo klesání a musí se podmínit dalšími

omezeními, jsou-li předepsána na základě regionálních postupů ICAO;

b) jestliže je možnost, že let za meteorologických podmínek pro let za viditelnosti by se mohl stát neproveditelným, musí se letu IFR vydat náhradní příkazy, jimiž se bude řídit v případě, že nebude moci dodržet let za meteorologických podmínek pro let za viditelnosti (VMC) po dobu platnosti takového povolení;

c) pozoruje-li pilot letu IFR, že podmínky se zhoršují, a předpokládá-li, že let za VMC se stane nemožným, musí informovat ATC před vstupem do meteorologických podmínek pro let podle přístrojů (IMC) a musí pokračovat v letu v souladu s přijatými náhradními příkazy.

Poznámka: Viz také ust. 5.10.1.2 tohoto předpisu.

5.10 Informace o význačném provozu

5.10.1 Všeobecně

5.10.1.1 Význačný provoz je ten řízený provoz, jemuž má ATC zajišťovat rozstupy, ale mezi nímž a ostatním řízeným provozem není nebo nebude dodrženo minimum příslušného rozstupu.

Poznámka: Podle ust. 3.1 Hlavy 3, avšak s určitými výjimkami v něm uvedenými, se od ATC požaduje zajišťovat rozstupy mezi lety IFR ve vzdušném prostoru tříd A až E a mezi lety IFR a VFR v třídách B a C. Od ATC se nepožaduje zajišťovat rozstupy mezi lety VFR, s výjimkou vzdušného prostoru třídy B. Proto lety IFR nebo VFR mohou vytvořit význačný provoz pro lety IFR a lety IFR mohou vytvořit význačný provoz pro lety VFR. S výjimkou vzdušného prostoru třídy B by však let VFR neměl tvořit význačný provoz pro jiné lety VFR.

5.10.1.2 Kdykoli řízené lety vytvoří navzájem význačný provoz, musí se řízeným letům předat informace o význačném provozu.

Poznámka: Tato informace se nevyhnutelně vztahuje na řízené lety povolené s tím, že budou dodržovat vlastní rozstupy v meteorologických podmínkách pro let za viditelnosti, a také na případy, když minimum zamýšleného rozstupu nebylo dodrženo.

5.10.2 Informace, které mají být poskytovány

5.10.2.1 Informace o význačném provozu musí obsahovat:

a) směr letu dotyčného letadla;

b) typ a kategorii turbulence v úplavu (pokud je to důležité) dotyčného letadla;

c) cestovní hladinu dotyčného letadla; a

   1) vypočítaný čas přeletu hlásného bodu nejbližšího místu průletu hladiny; nebo

   2) relativní zaměření dotyčného letadla ve výrazech 12hodinového číselníku a vzdálenost konfliktního provozu; nebo

   3) současnou nebo předpokládanou polohu dotyčného letadla.

Poznámka 1: Účelem ust. 5.10 tohoto předpisu není zabraňovat ATC předávat letadlům jím řízeným jakékoliv další informace, které má k dispozici, se zřetelem na zvýšení bezpečnosti létání v souladu s úkoly ATS vymezenými v Hlavě 2, Předpisu L 11.

Poznámka 2: Kategorie turbulence v úplavu bude součástí informace o význačném provozu pouze tehdy, když dotyčné letadlo je v těžší kategorii turbulence v úplavu než letadlo, kterému je informace předávána.

5.11 Snížení minim rozstupů

Poznámka: Viz také Hlavu 2, Řízení bezpečnosti ATS

5.11.1 Za předpokladu, že příslušné vyhodnocení bezpečnostních rizik ukázalo, že přijatelná úroveň bezpečnosti bude dodržena, a po předchozí konzultaci s provozovateli se minima rozstupů uvedená v ust. 5.4.1 a 5.4.2 tohoto předpisu smí snížit za následujících okolností:

5.11.1.1 Stanoví-li tak příslušný úřad ATS a je-li to vhodné:

a) umožňují-li zvláštní elektronické nebo jiné prostředky velitelům letadel přesně určovat jejich polohy a existují-li přiměřená spojovací zařízení, jimiž by byly tyto polohy neprodleně předávány příslušnému stanovišti řízení letového provozu; nebo

b) disponuje-li příslušné stanoviště řízení letového provozu informacemi o polohách letadel odvozenými z přehledového systému ATS spolu s rychlými a spolehlivými spojovacími zařízeními; nebo

c) umožňují-li zvláštní elektronické nebo jiné prostředky řídícímu rychle a přesně předpovídat dráhy letů letadel a současně existují přiměřená zařízení k častému ověřování skutečných poloh letadel s předpovídanými; nebo

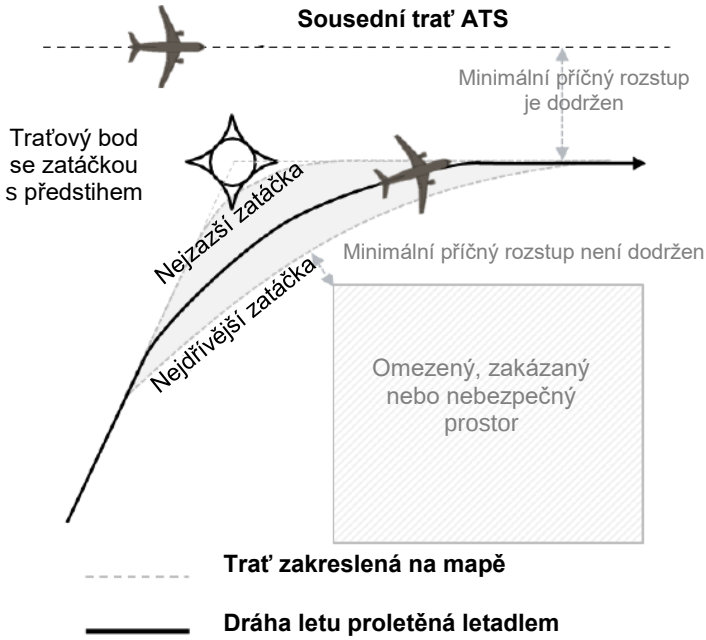
d) letí-li letadla s vybavením RNAV v oblasti dosahu takových elektronických prostředků, které umožňují nezbytnou obnovu údajů pro udržení navigační přesnosti.

5.11.1.2 V souladu s regionálními postupy ICAO, když:

a) zvláštní elektronická zařízení, prostředky prostorové navigace nebo jiné prostředky umožňují letadlům přesně dodržovat jejich platné letové plány; a

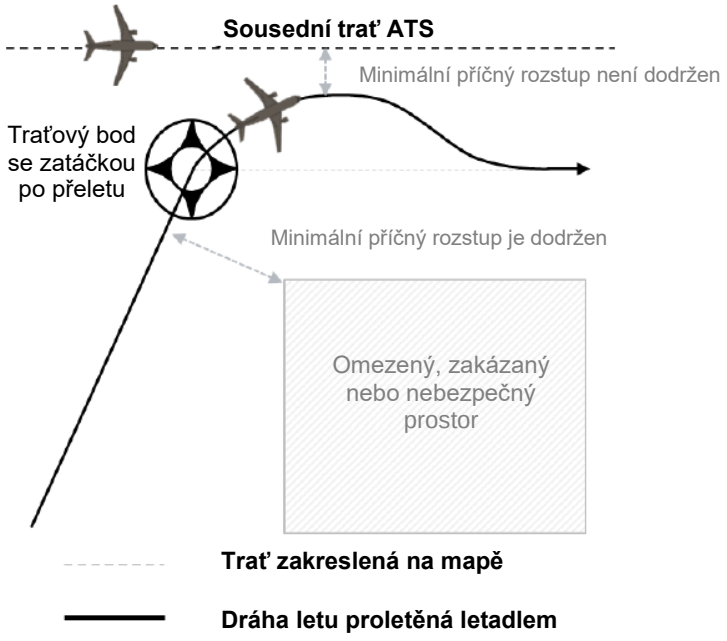
b) situace v letovém provozu je taková, že podmínky týkající se spojení mezi piloty a příslušným stanovištěm nebo stanovišti ATC nemusí být nezbytně splněny v míře stanovené v ust. 5.11.1.1, písm. a) tohoto předpisu.

*Poznámka: Je třeba věnovat pozornost pokynům obsaženým v ICAO dokumentu „*Air Traffic Services Planning Manual*“ (ICAO Doc 9426) týkajícím se podmínek, kterými se řídí snížení minim rozstupů, a v ICAO dokumentu „*Manual on Airspace Planning Methodology for the Determination of Separation Minima*“ (ICAO Doc 9689).*



Zatáčky s předstihem

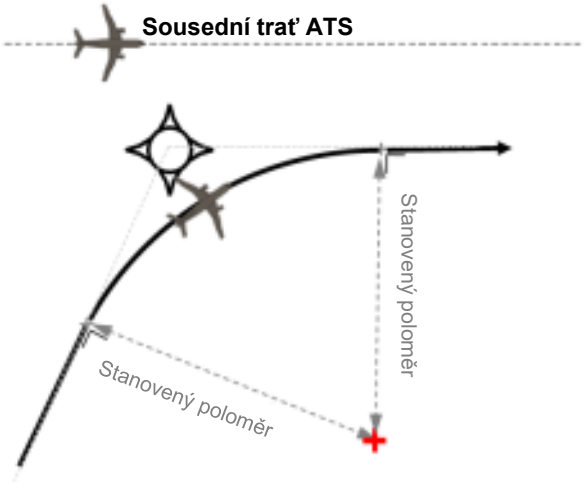
Na základě výkonových charakteristik, rychlosti letu, nadmořské výšky, úhlu zatáčení a povětrnostních podmínek letadlo vypočítá poloměr zatáčky a úhel náklonu (AOB). Letadlo se rozhodne zahájit zatáčku před traťovým bodem, na základě vypočítaného poloměru – to může být až 20 NM před traťovým bodem. Dráhy se budou lišit, protože každé letadlo počítá se svým vlastním poloměrem zatáčky (na obrázku znázorněno šedou plochou, uvnitř které se bude nacházet dráha letu letadla). Tento rozdíl bude výraznější při vyšších nadmořských výškách a větších úhlech zatáčení. Řídící může očekávat, že se trať letadla bude nacházet na vnitřní straně traťového bodu.



Zatáčky po přeletu

Před zahájením zatáčky do dalšího úseku letadlo přiletí nad traťový bod. Proto, pokud je uplatňován minimální požadovaný příčný rozstup, nebude tento dodržen, jakmile letadlo provádí obrat do svého následujícího úseku letu. Řídící může očekávat, že se trať letadla bude nacházet na vnější straně traťového bodu.

Obr. 5-1
Zatáčka přes traťový bod se zatáčkou po přeletu a zatáčka v traťovém bodu s předstihem
(viz ust. 5.4.1.1.4)



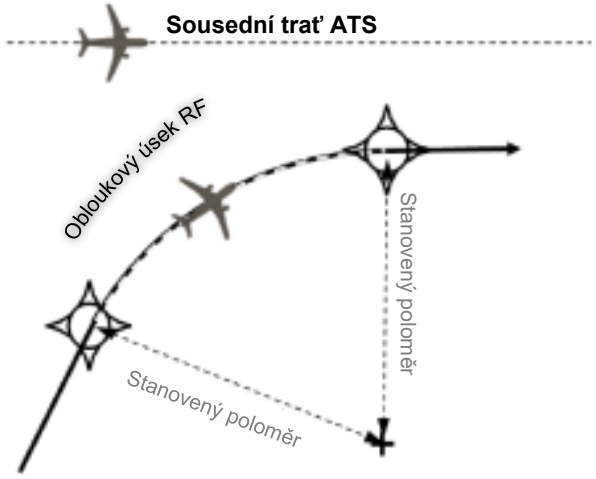
Trať, jak může být zakreslená na mapě

Dráha letu proletěná všemi letadly

Aby sledovalo stanovenou dráhu, přizpůsobuje letadlo AOB

Přechodová zatáčka se stálým poloměrem (FRT)

FRT pro publikované cestovní trati RNP ATS má poloměr zatáčky stanovený plánovačem vzdušného prostoru. Při přiblížení se k traťovému bodu FMC/FMS vypočítá střed oblouku a zahájí zatáčku v bodě, v němž je dráha letu kolmá ke spojnici tohoto bodu s vypočítaným středem. Tento typ zatáčky by měl zajišťovat vysoce konzistentní a opakovatelné provedení zatáčky.



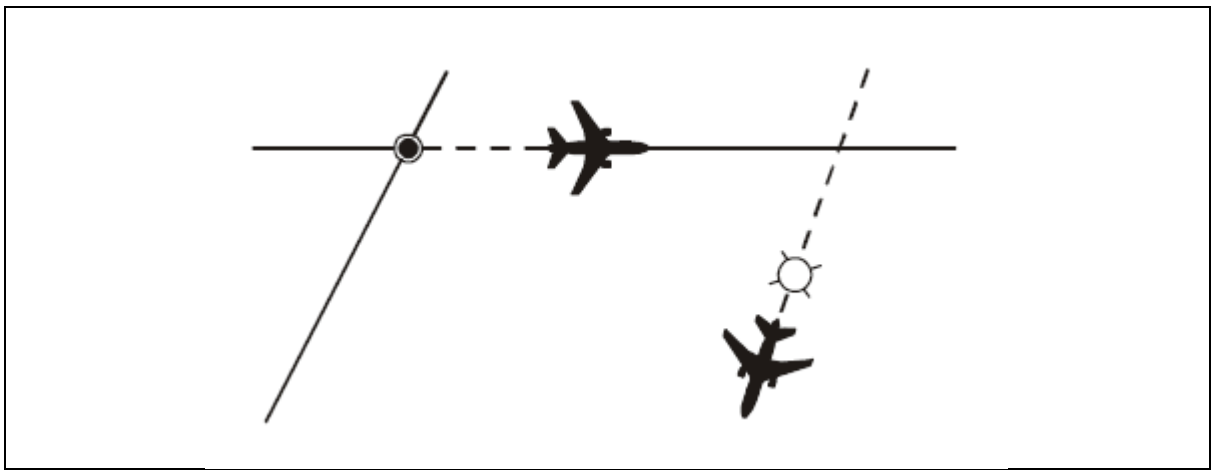
Trať, jak je zakreslená na mapě,
a dráha letu proletěná všemi letadly

Aby sledovalo stanovenou dráhu, přizpůsobuje letadlo AOB

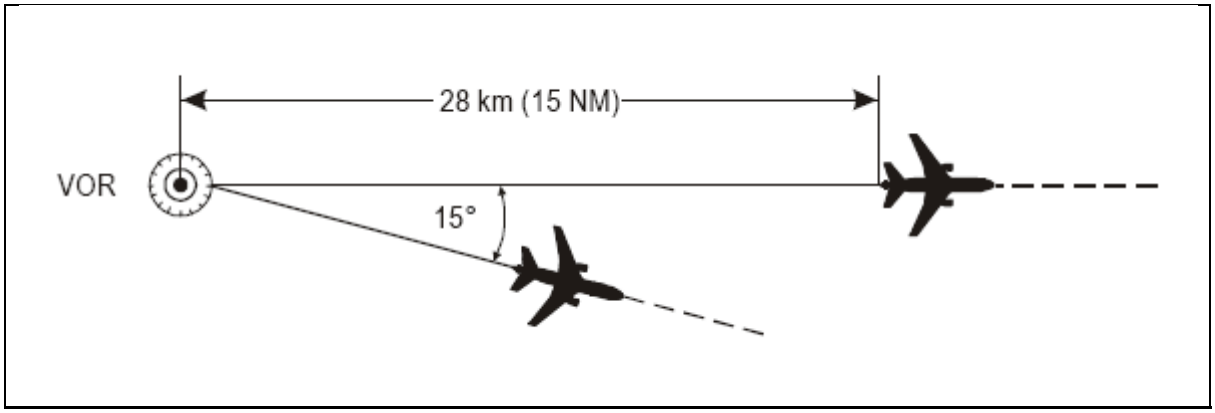
Oblouk s konstantním poloměrem do fixu (RF)

RF pro postupy letu podle přístrojů (IFP) je obloukový traťový úsek, který byl navržen spolu s publikovaným poloměrem a středem oblouku. Letadlo zahájí zatáčku v traťovém bodě definujícím začátek obloukového úseku a sleduje publikovanou trať až do dalšího traťového bodu. Tento typ zatáčky by měl zajišťovat vysoce konzistentní a opakovatelné provedení zatáčky.

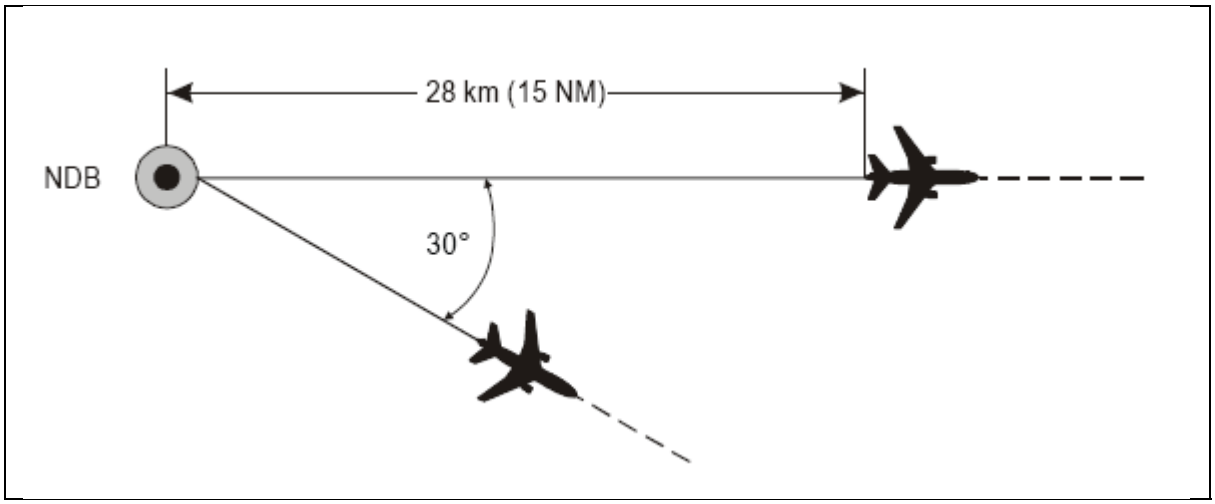
Obr. 5-2
Přechodová zatáčka se stálým poloměrem (FRT)
a zatáčka s obloukem s konstantním poloměrem do fixu (RF) (viz ust. 5.4.1.1.4)



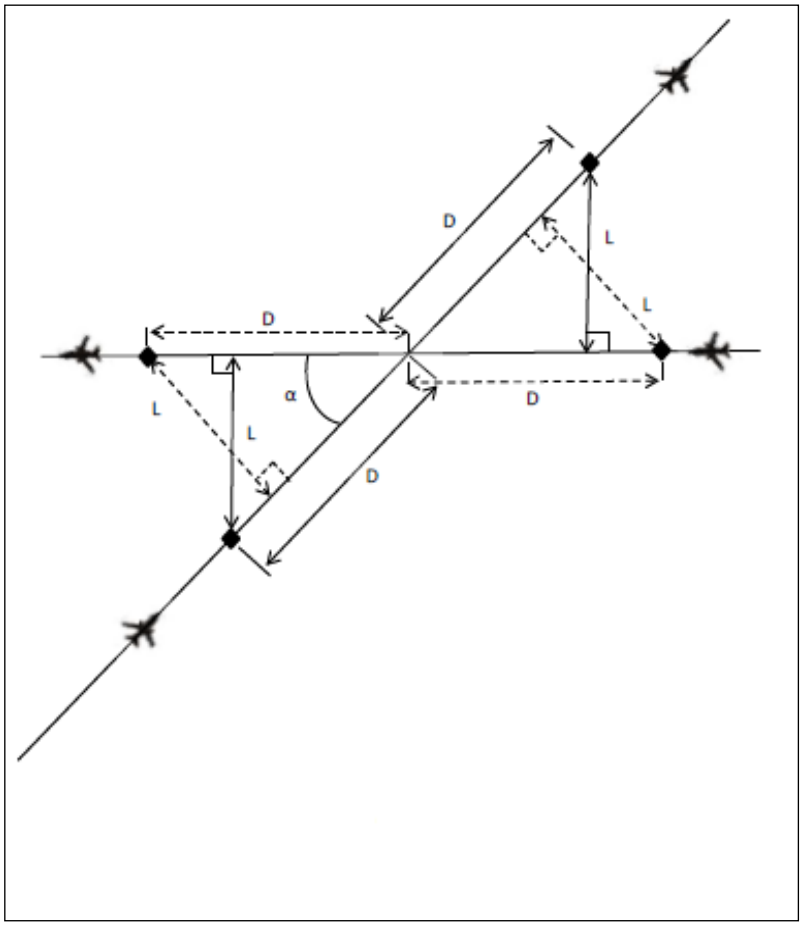
Obr. 5-3
Použití stejných nebo rozdílných zeměpisných míst (viz ust. 5.4.1.2.1.1)



Obr. 5-4
Rozstup s použitím stejného VOR (viz ust. 5.4.1.2.1.2 a))



Obr. 5-5
Rozstup s použitím stejného NDB (viz ust. 5.4.1.2.1.2 b))



Obr. 5-6
Body příčného rozstupu (viz ust. 5.4.1.2.1.7)

Legenda:

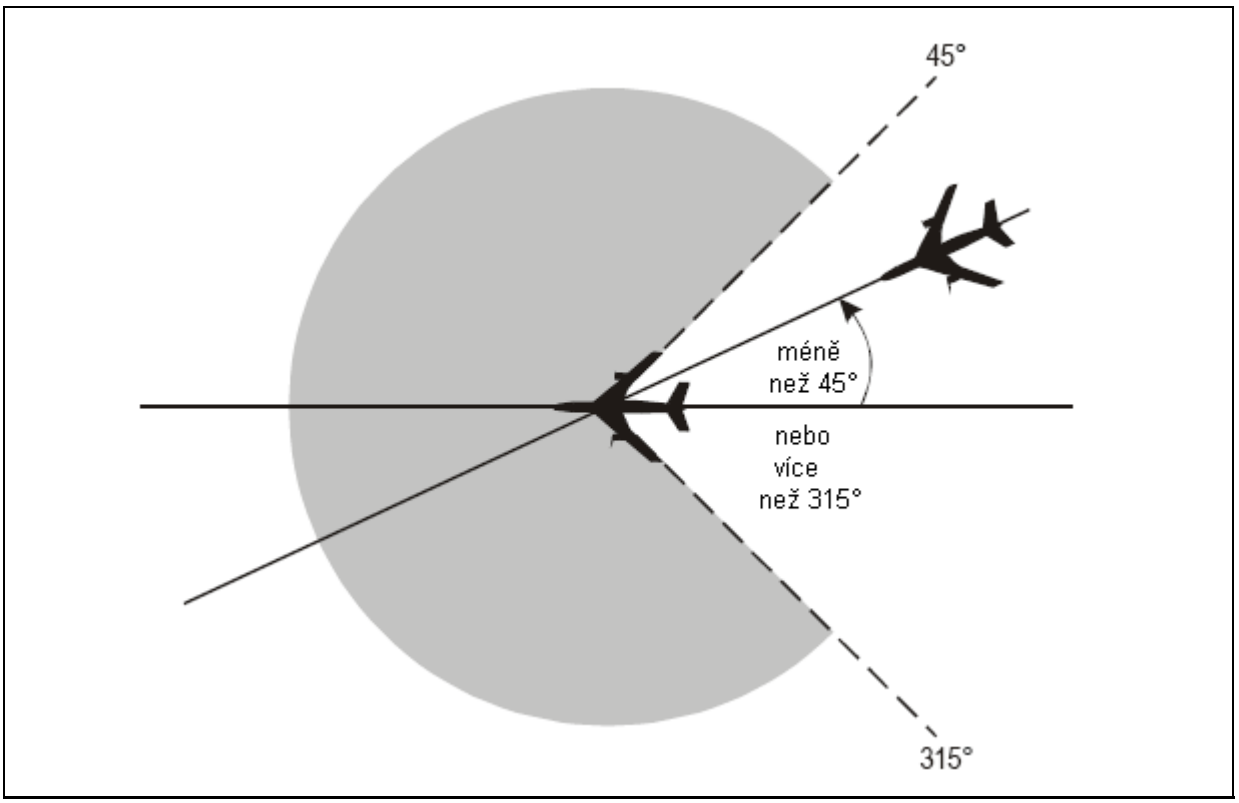
L = požadovaný příčný rozstup

◆ = body příčného rozstupu

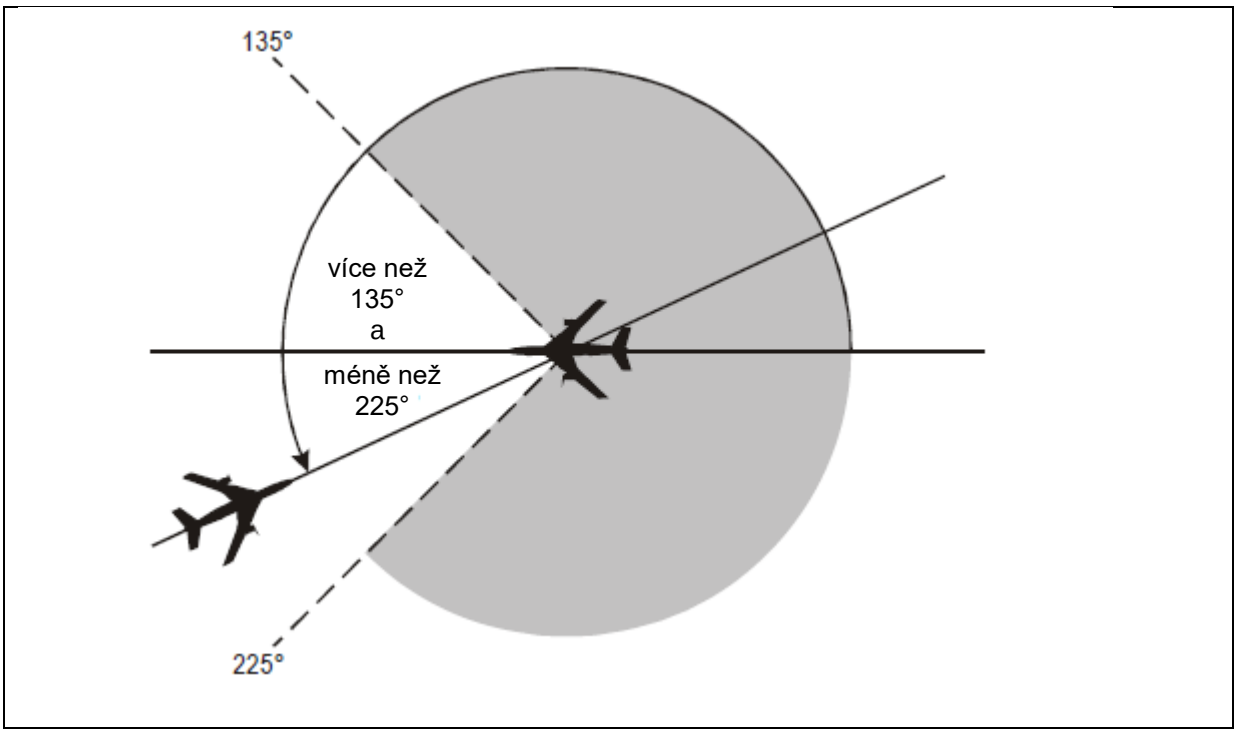
α = úhel mezi letěnými tratěmi

D = vzdálenost do/z letěného bodu

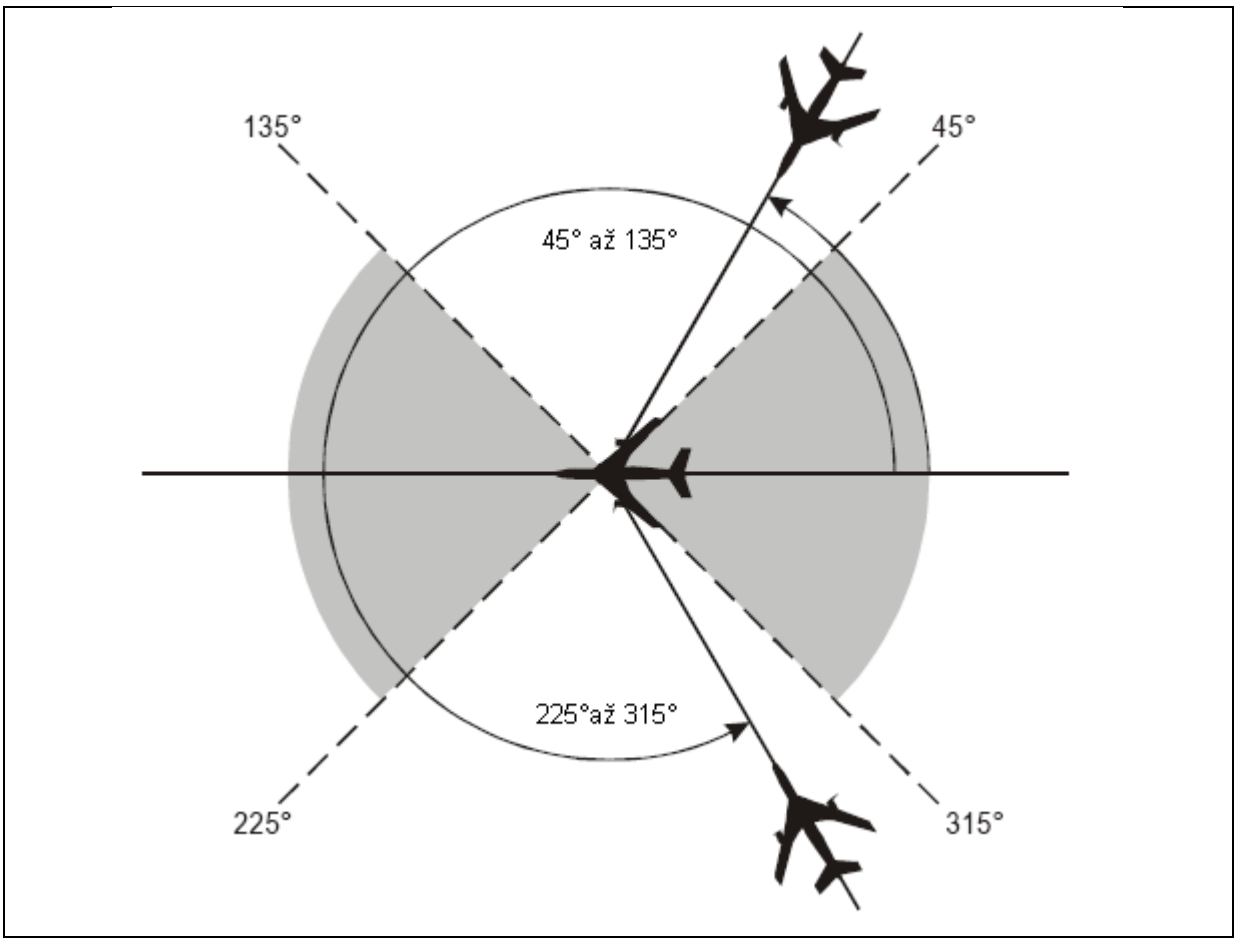
D = L/Sin α



Obr. 5-7
Letadla na stejné trati (viz ust. 5.4.2.1.5 a))

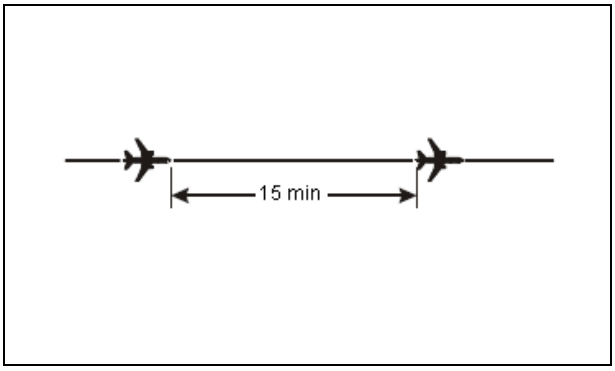


Obr. 5-8
Letadla na protisměrných tratích (viz ust. 5.4.2.1.5 b))

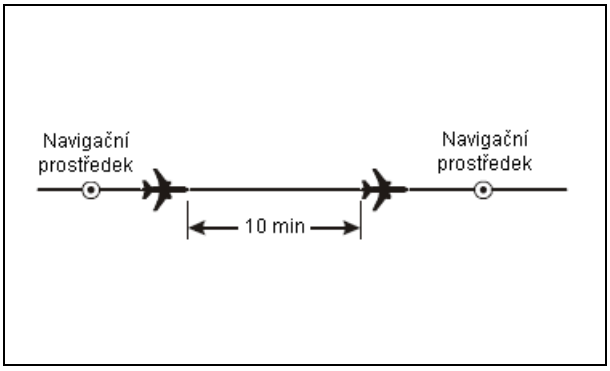


Obr. 5-9
Letadla na křižujících se tratích (viz ust. 5.4.2.1.5 c))

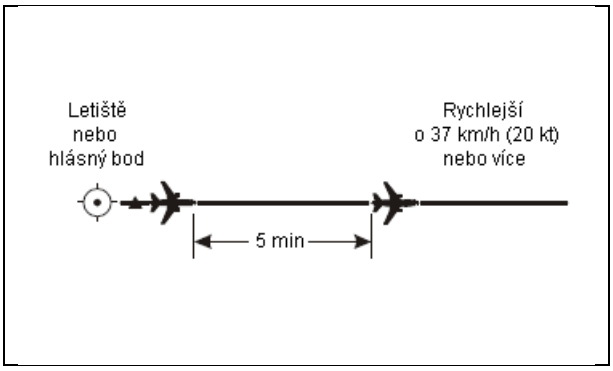
ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO



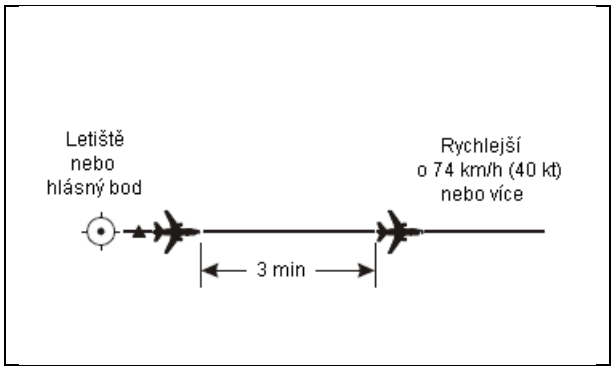
Obr. 5-10
15minutový rozstup mezi letadly na stejné trati a stejné hladině (viz ust. 5.4.2.2.1.1 a))



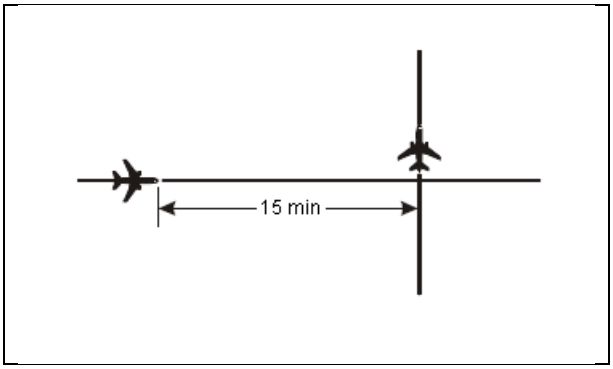
Obr. 5-11
10minutový rozstup mezi letadly na stejné trati a stejné hladině (viz ust. 5.4.2.2.1.1 b))



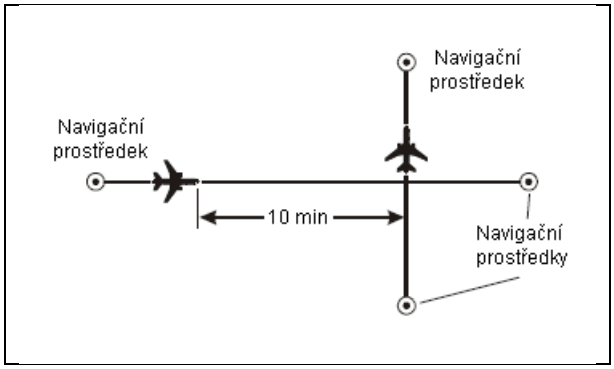
Obr. 5-12
5minutový rozstup mezi letadly na stejné trati a stejné hladině (viz ust. 5.4.2.2.1.1 c))



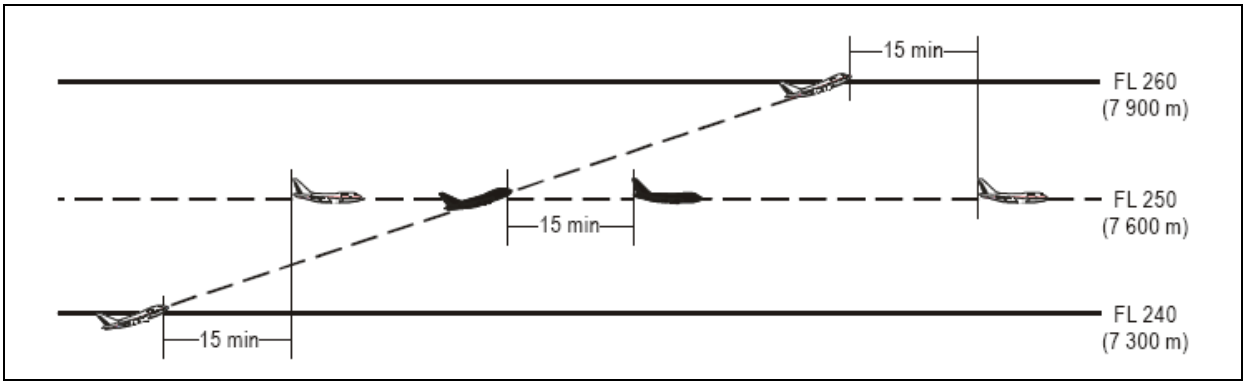
Obr. 5-13
3minutový rozstup mezi letadly na stejné trati a stejné hladině (viz ust. 5.4.2.2.1.1 d))



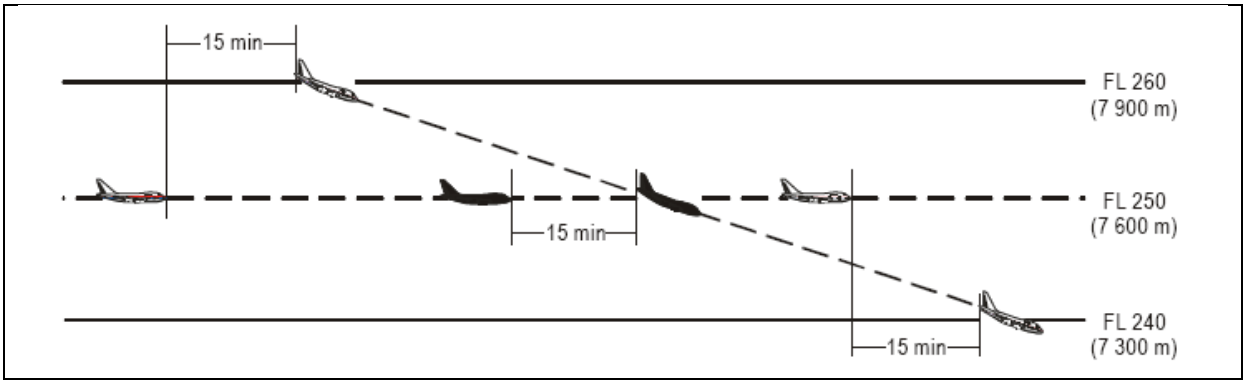
Obr. 5-14
15minutový rozstup mezi letadly na křižujících se tratích a stejné hladině (viz ust. 5.4.2.2.1.2 a))



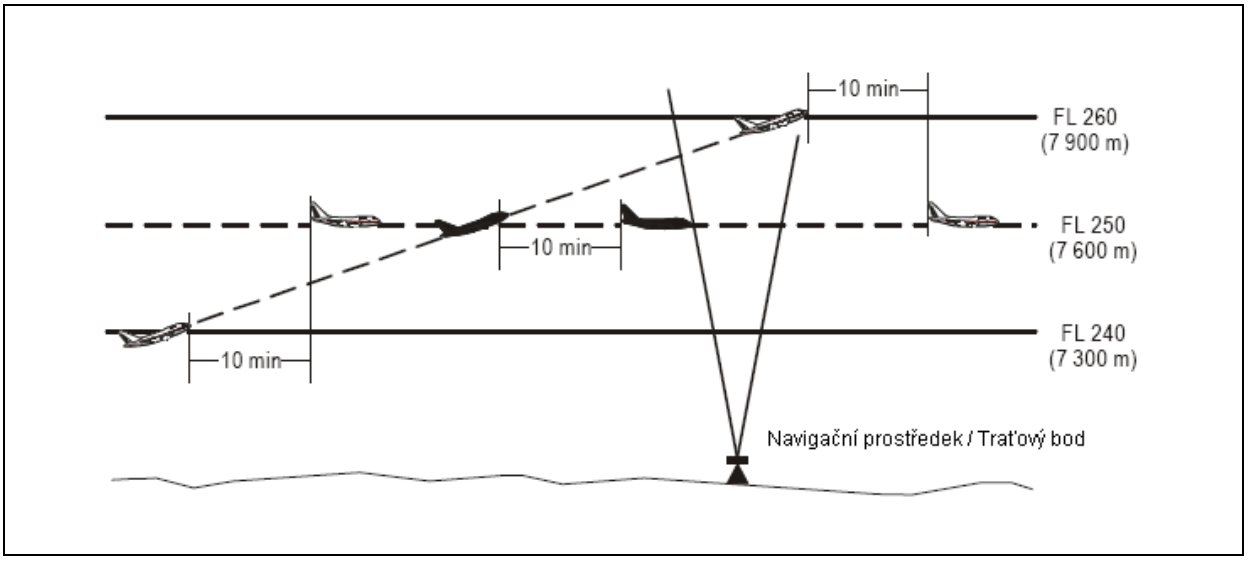
Obr. 5-15
10minutový rozstup mezi letadly na křižujících se tratích a stejné hladině (viz ust. 5.4.2.2.1.2 b))



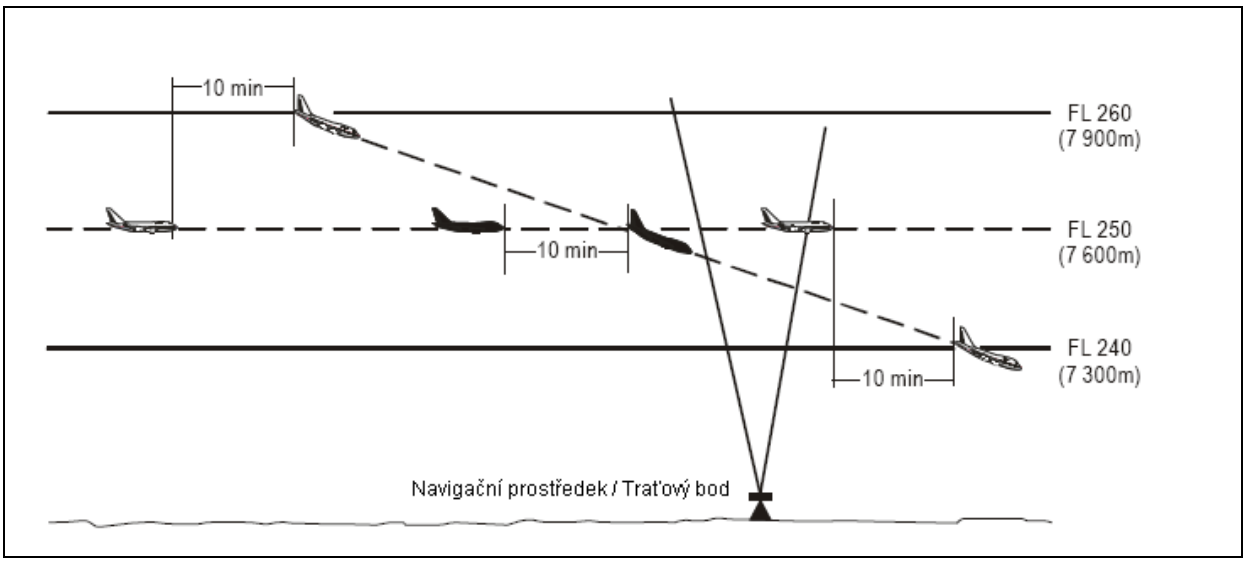
Obr. 5-16A
15minutový rozstup mezi stoupajícím letadlem a letadlem na stejné trati (viz ust. 5.4.2.2.2.1 a))



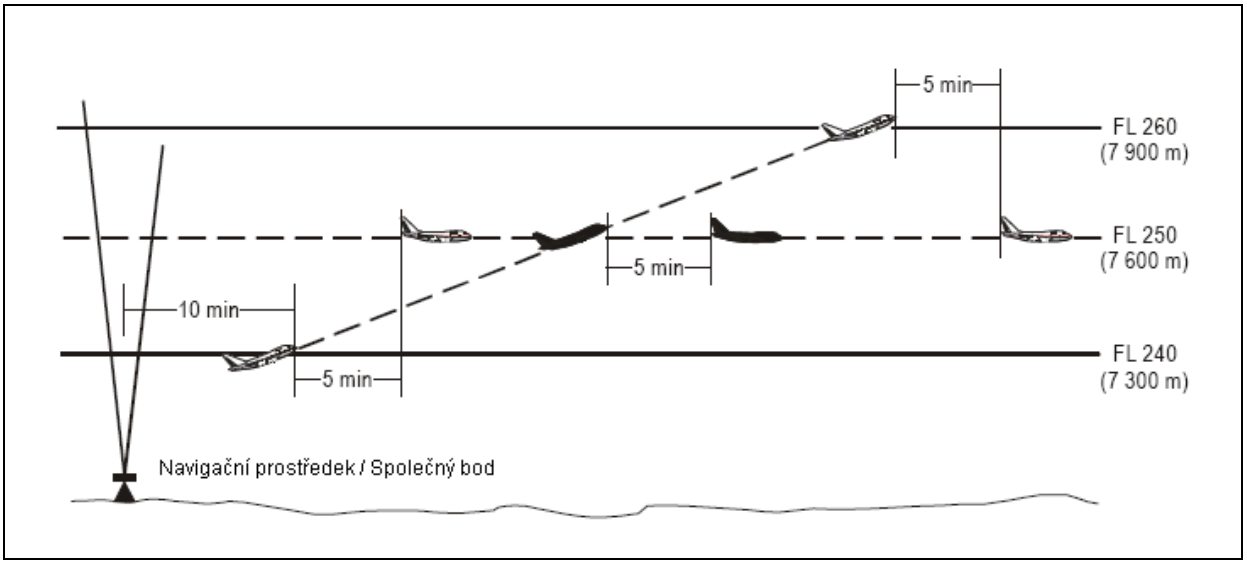
Obr. 5-16B
15minutový rozstup mezi klesajícím letadlem a letadlem na stejné trati (viz ust. 5.4.2.2.2.1 a))



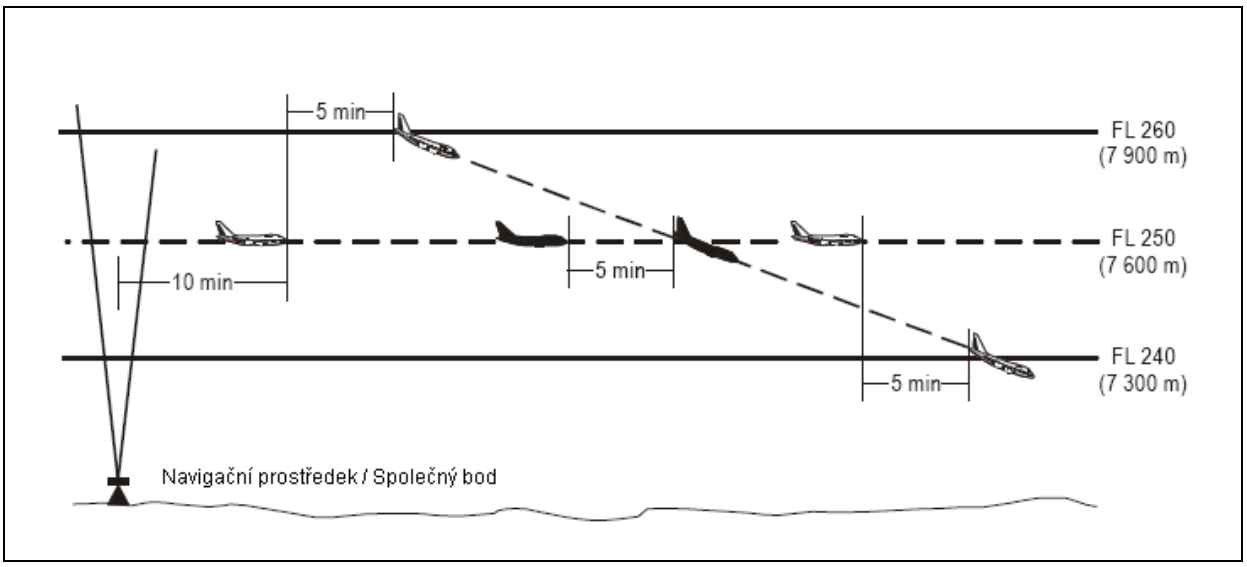
Obr. 5-17A
10minutový rozstup mezi stoupajícím letadlem a letadlem na stejné trati (viz ust. 5.4.2.2.2.1 b))



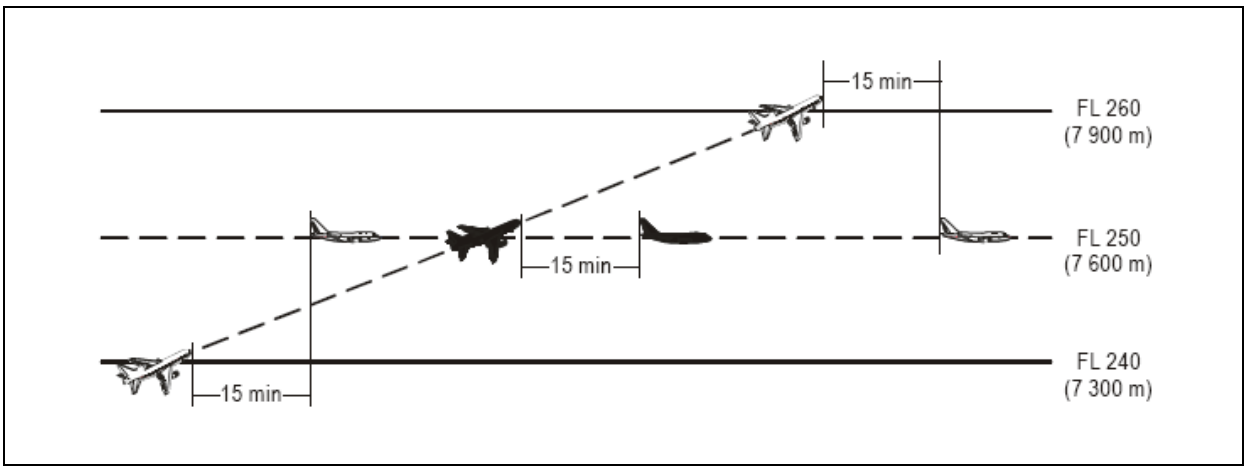
Obr. 5-17B
10minutový rozstup mezi klesajícím letadlem a letadlem na stejné trati (viz ust. 5.4.2.2.2.1 b))



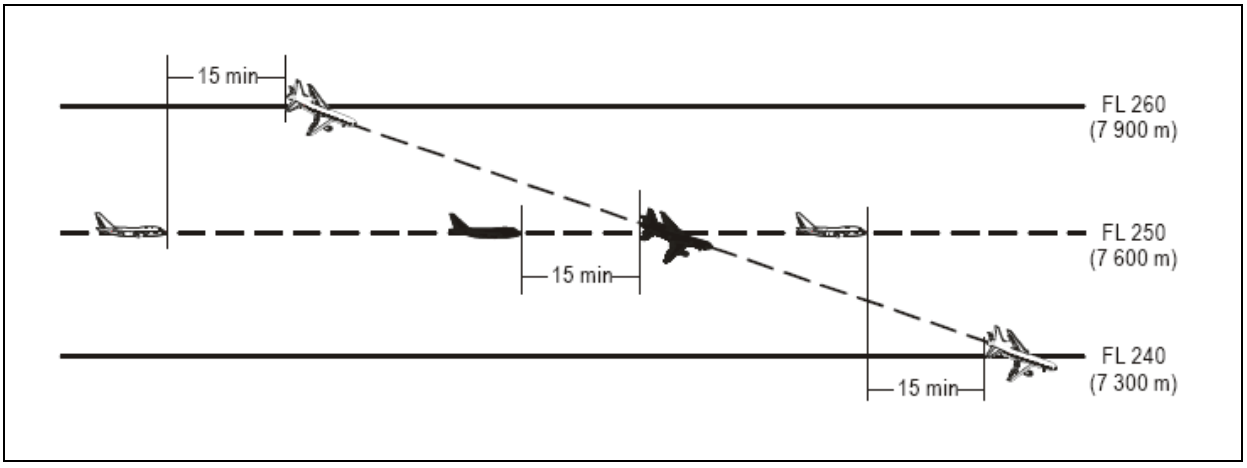
Obr. 5-18A
5minutový rozstup mezi stoupajícím letadlem a letadlem na stejné trati (viz ust. 5.4.2.2.2.1 c))



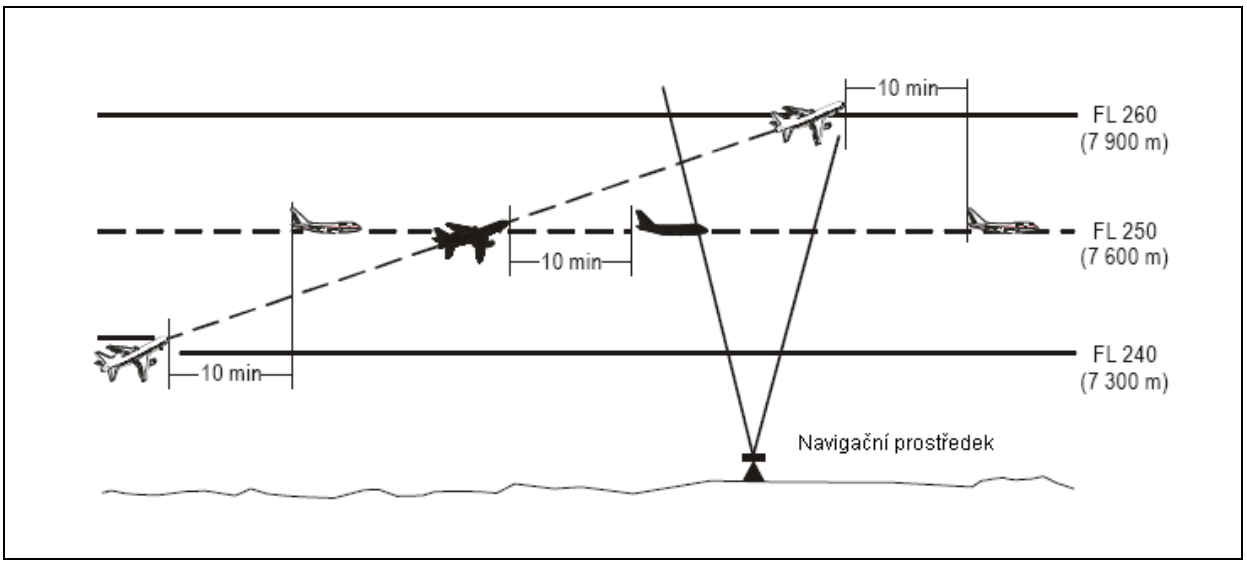
Obr. 5-18B
5minutový rozstup mezi klesajícím letadlem a letadlem na stejné trati (viz ust. 5.4.2.2.2.1 c))



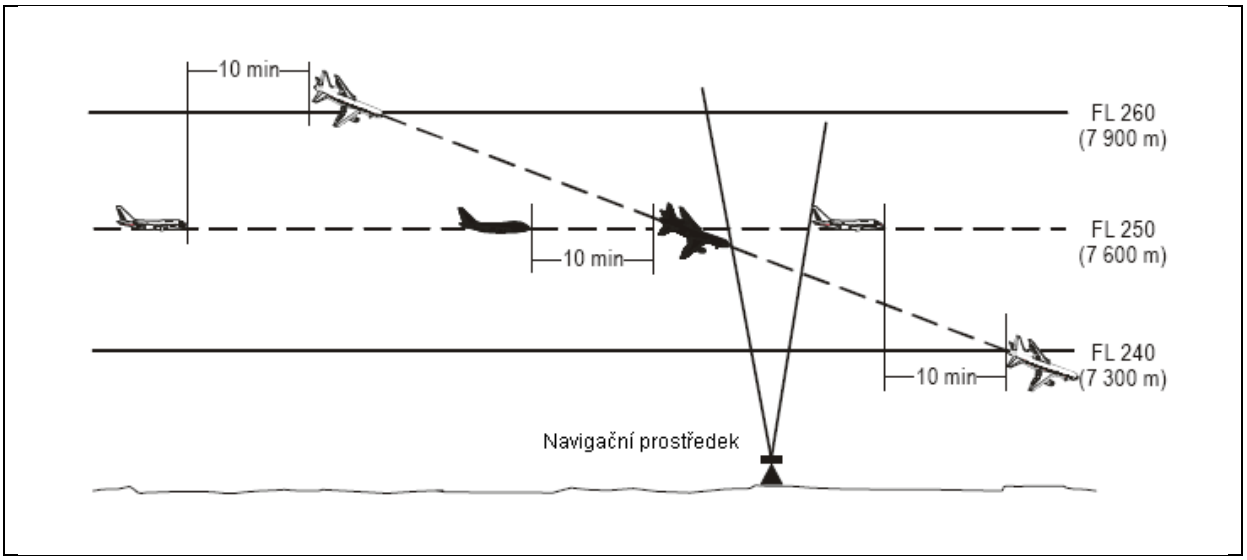
Obr. 5-19A
15minutový rozstup mezi stoupajícím letadlem a letadlem na křižující se trati (viz ust. 5.4.2.2.2.2 a))



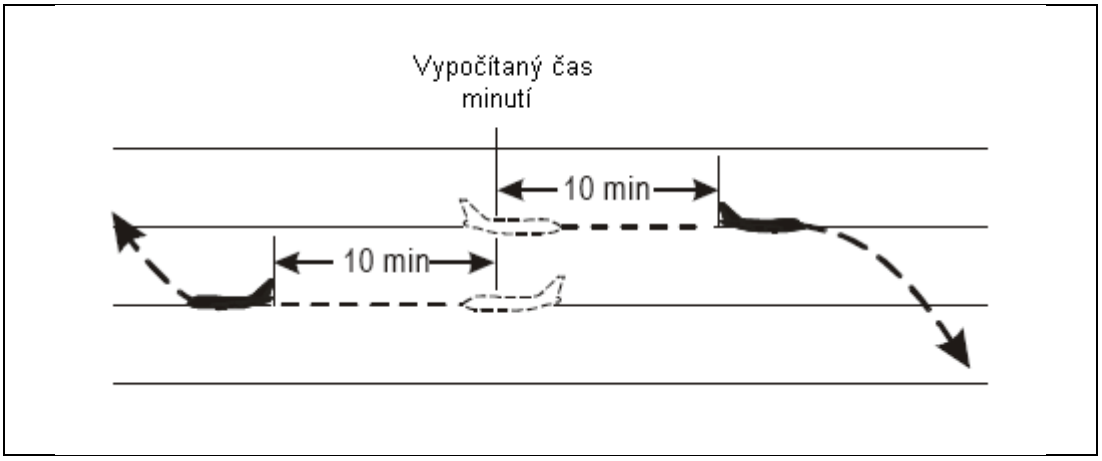
Obr. 5-19B
15minutový rozstup mezi klesajícím letadlem a letadlem na křižující se trati (viz ust. 5.4.2.2.2.2 a))



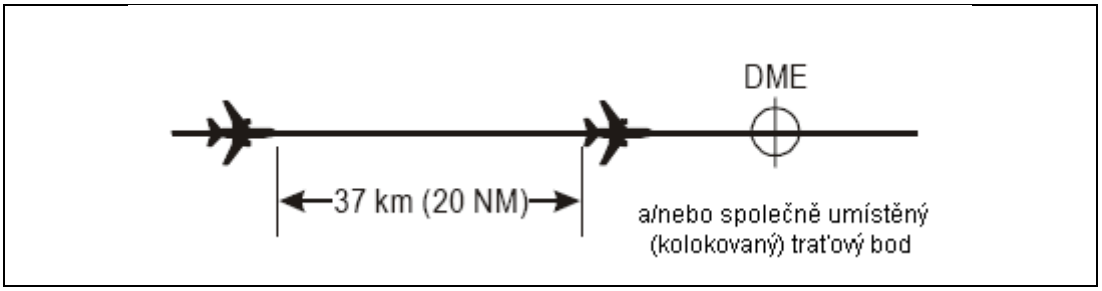
Obr. 5-20A
10minutový rozstup mezi stoupajícím letadlem a letadlem na křižující se trati (viz ust. 5.4.2.2.2.2 b))



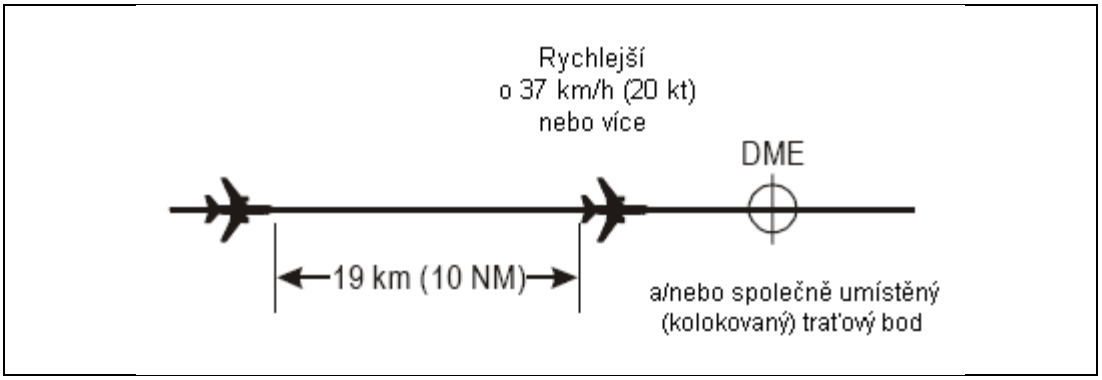
Obr. 5-20B
10minutový rozstup mezi klesajícím letadlem a letadlem na křižující se trati (viz ust. 5.4.2.2.2.2 b))



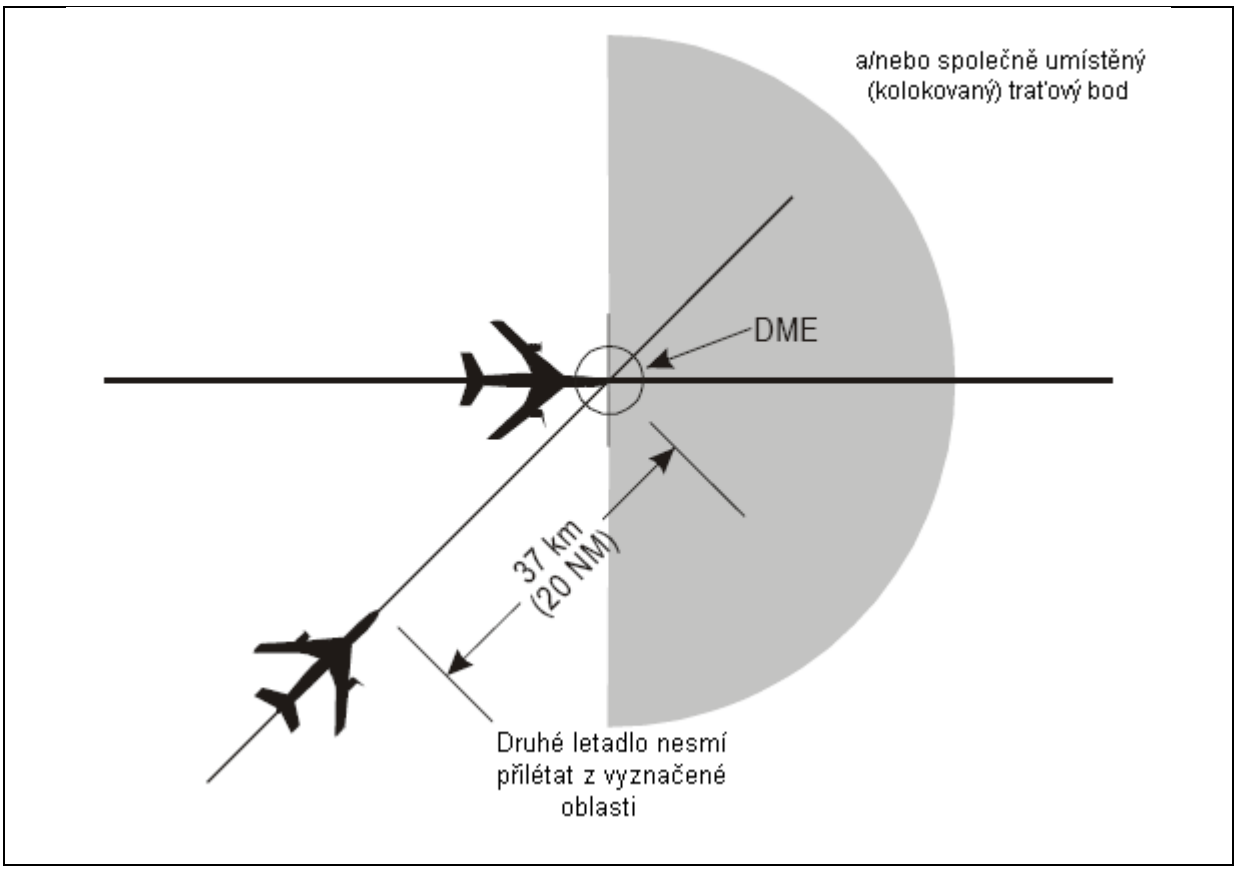
Obr. 5-21
10minutový rozstup mezi letadly na protisměrných tratích (viz ust. 5.4.2.2.3)



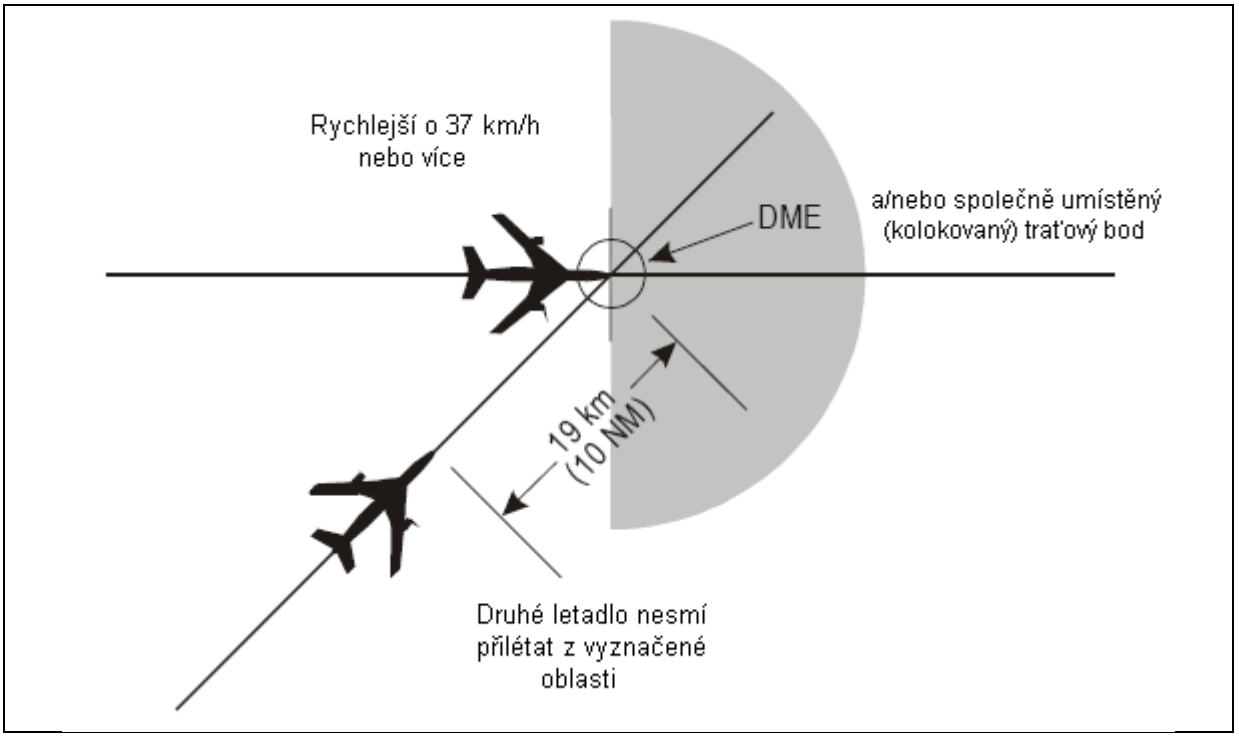
Obr. 5-22
Rozstup mezi letadly 37 km (20 NM) na stejné trati a hladině založený na DME nebo GNSS (viz ust. 5.4.2.3.3.1 a))



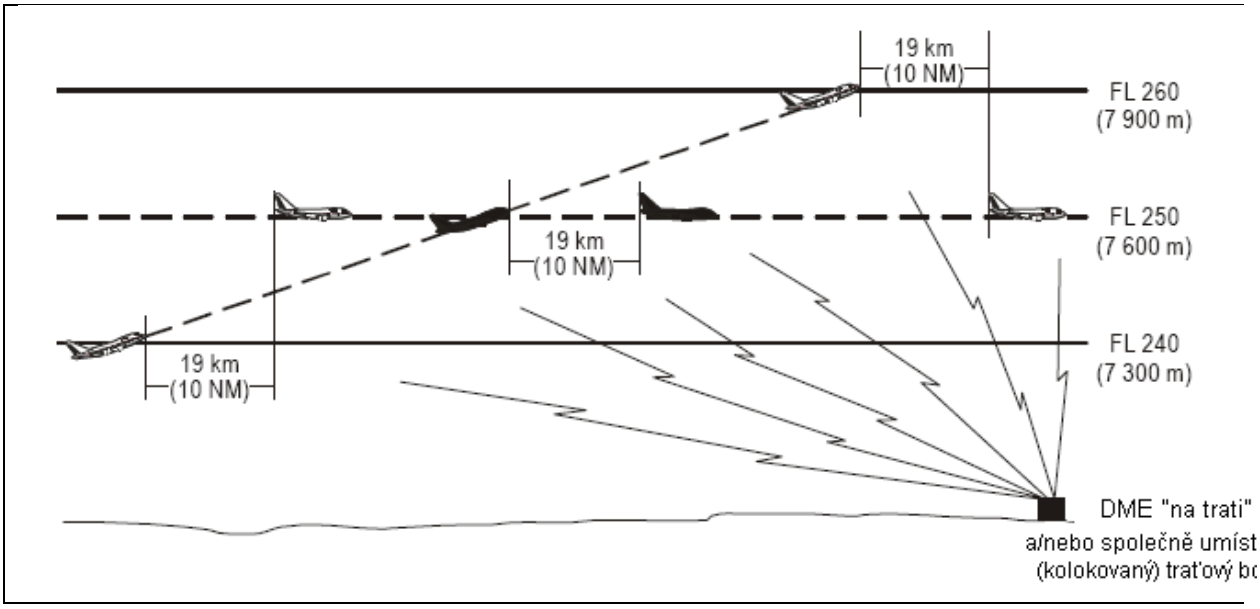
Obr. 5-23
Rozstup mezi letadly 19 km (10 NM) na stejné trati a hladině založený na DME nebo GNSS (viz ust. 5.4.2.3.3.1 b))



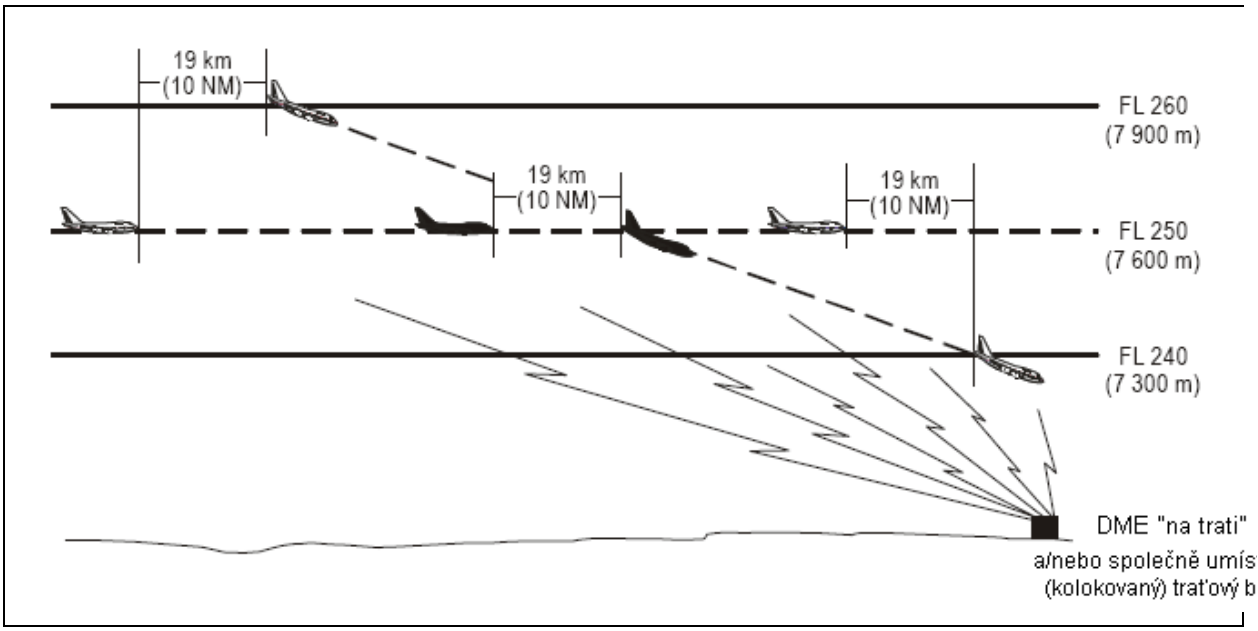
Obr. 5-24A
Rozstup mezi letadly 37 km (20 NM) na křižujících se tratích
a ve stejné hladině založený na DME nebo GNSS (viz ust. 5.4.2.3.3.2)



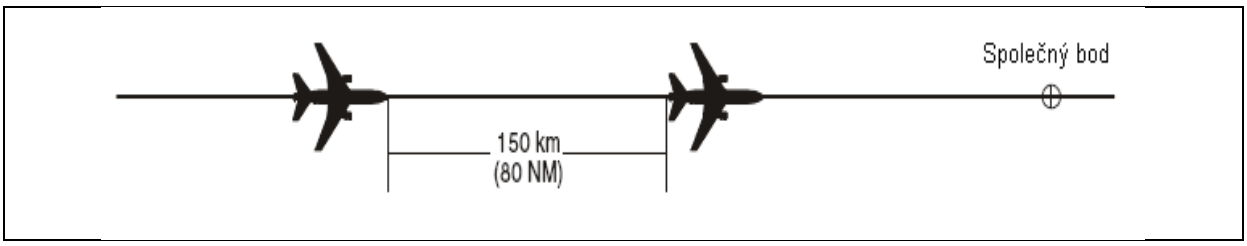
Obr. 5-24B
Rozstup mezi letadly 19 km (10 NM) na křižujících se tratích
a ve stejné hladině založený na DME nebo GNSS (viz ust. 5.4.2.3.3.2)



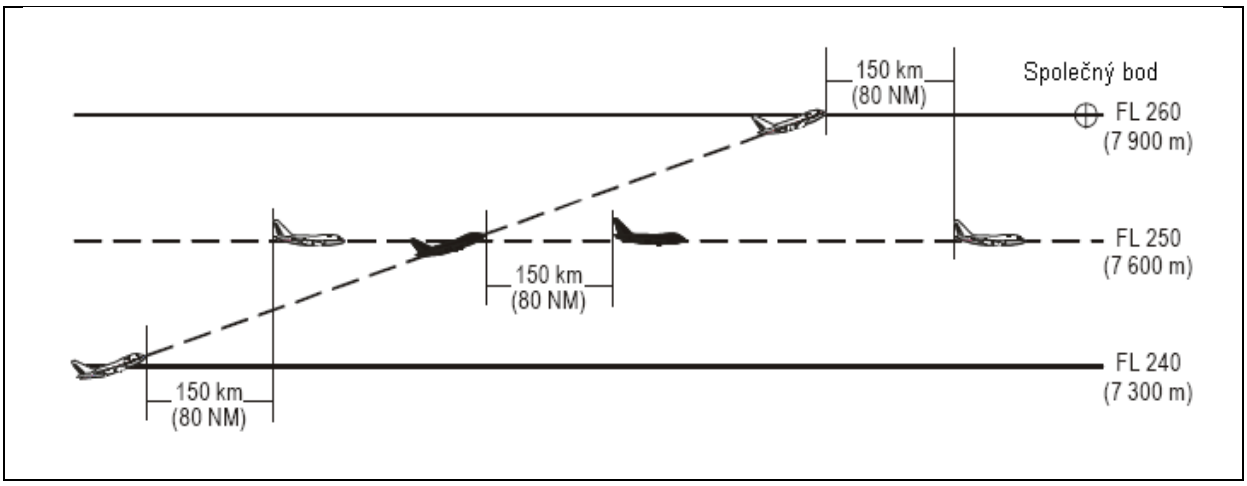
Obr. 5-25A
Rozstup 19 km (10NM) mezi stoupajícím letadlem a letadlem na stejné trati založený na DME nebo GNSS (viz ust. 5.4.2.3.4.1 c))



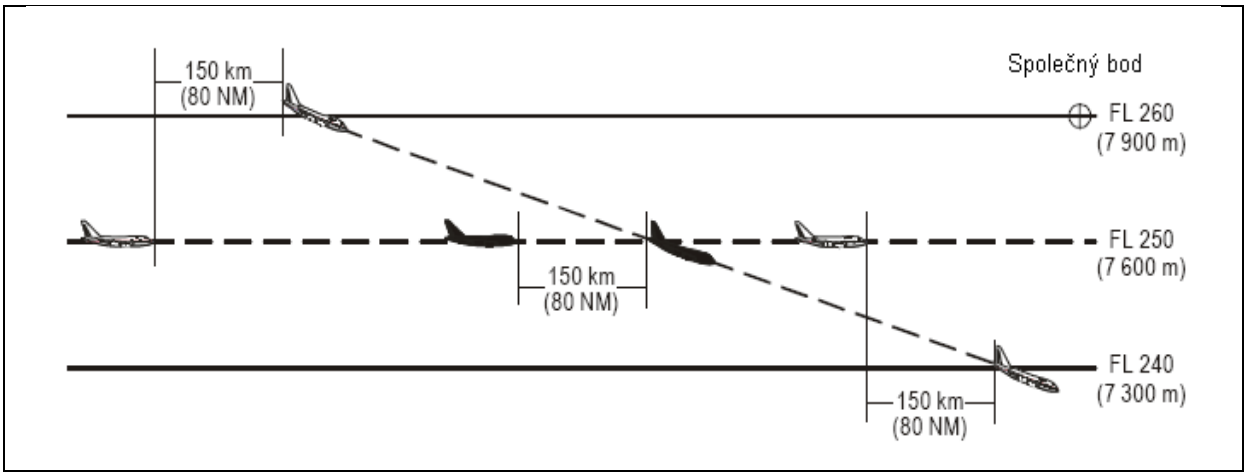
Obr. 5-25B
Rozstup 19 km (10NM) mezi klesajícím letadlem a letadlem na stejné trati založený na DME nebo GNSS (viz ust. 5.4.2.3.4.1 c))



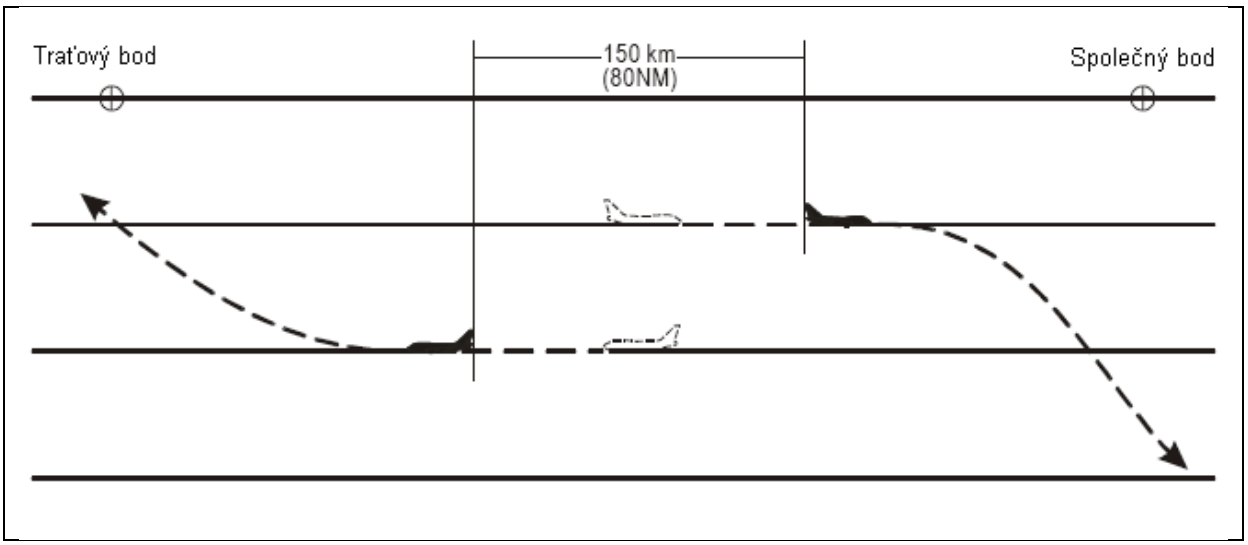
Obr. 5-26
Rozstup 150 km (80NM) mezi letadly na stejné hladině založený na RNAV (viz ust. 5.4.2.5.5 b))



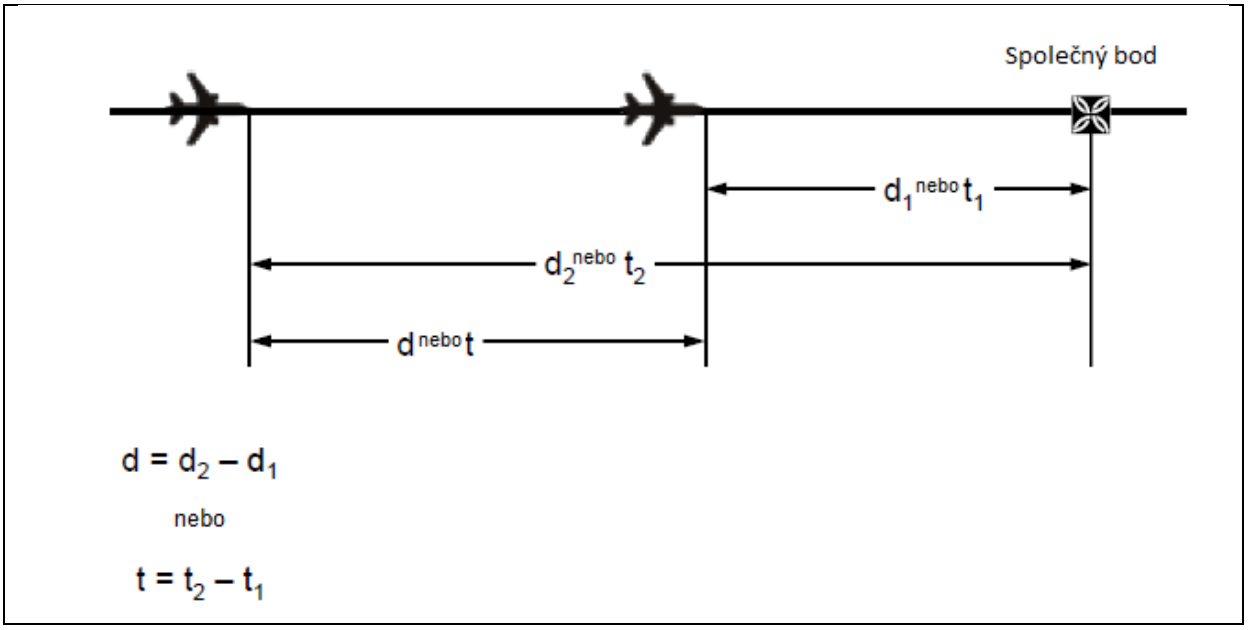
Obr. 5-27A
Rozstup 150 km (80NM) mezi stoupajícím letadlem a letadlem na stejné trati založený na RNAV (viz ust. 5.4.2.5.5 c))



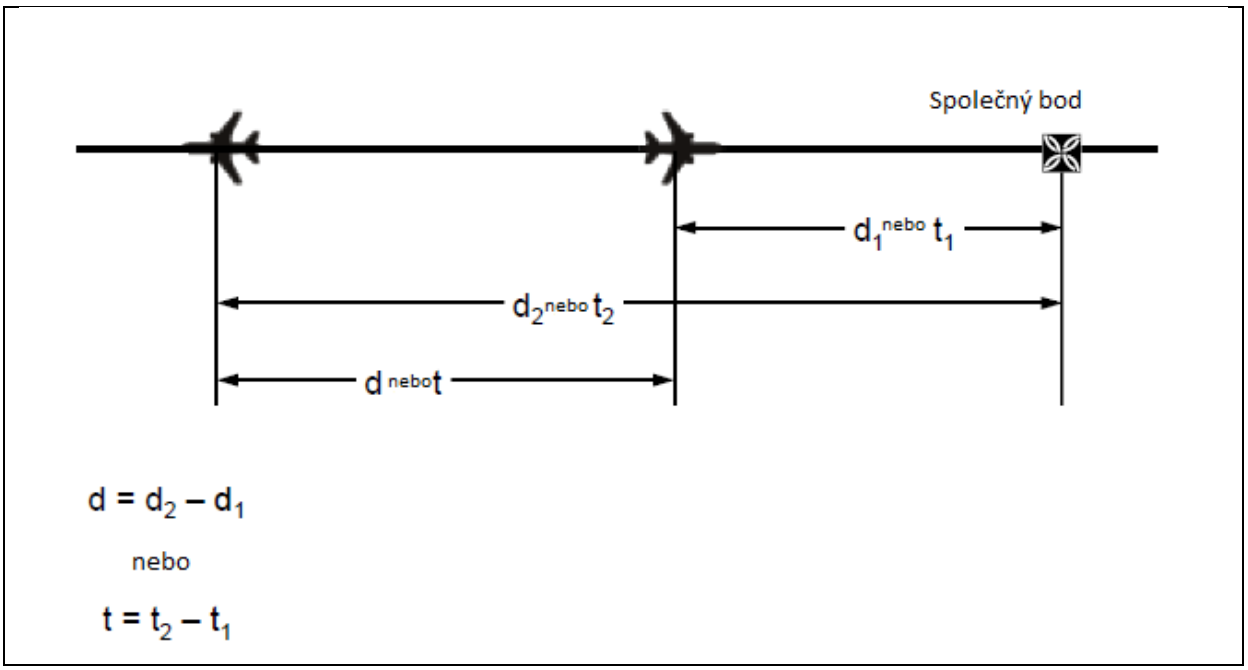
Obr. 5-27B
Rozstup 150 km (80NM) mezi klesajícím letadlem a letadlem na stejné trati založený na RNAV (viz ust. 5.4.2.5.5 c))



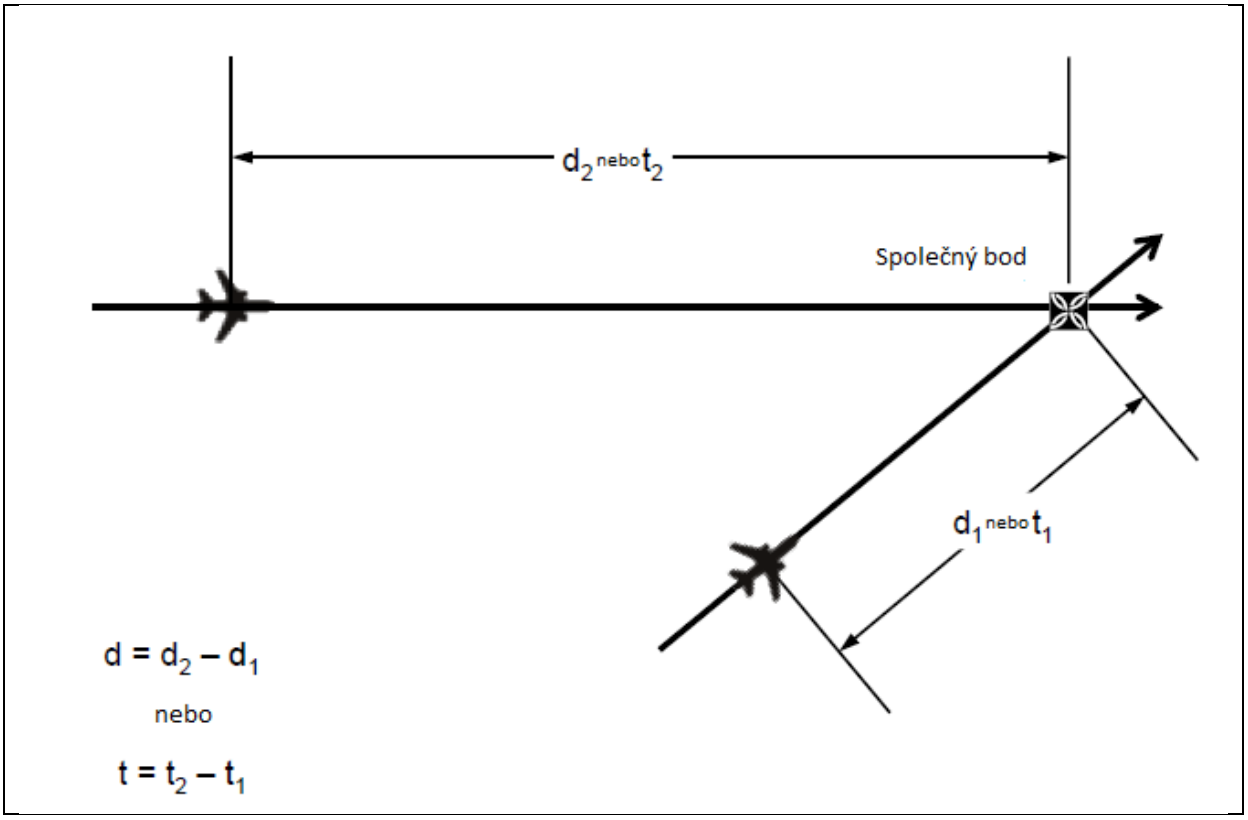
Obr. 5-28
Rozstup 150 km (80NM) mezi letadly na protisměrných tratích založený na RNAV (viz ust. 5.4.2.5.7)



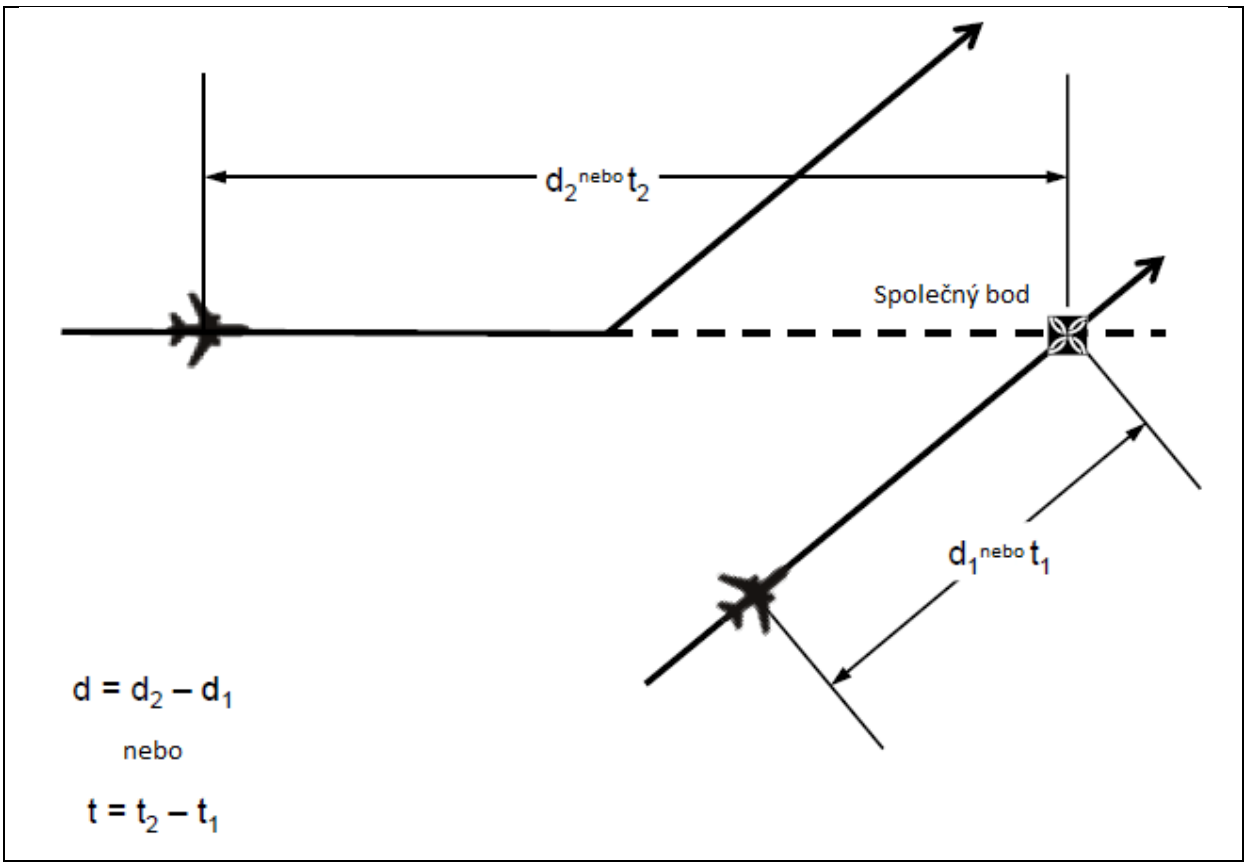
Obr. 5-29
Výpočet podélné vzdálenosti/času mezi letadly – stejná identická trať, stejný směr (viz ust. 5.4.2.9.5 a))



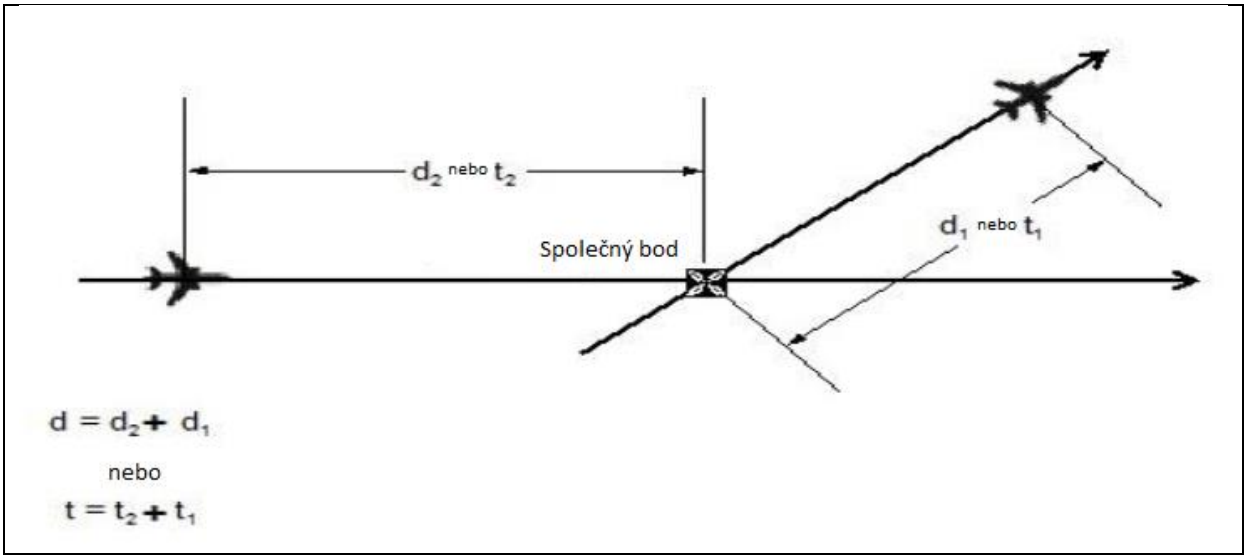
Obr. 5-30
Výpočet podélné vzdálenosti/času mezi letadly – stejná identická trať, protisměr (viz ust. 5.4.2.9.5 a))



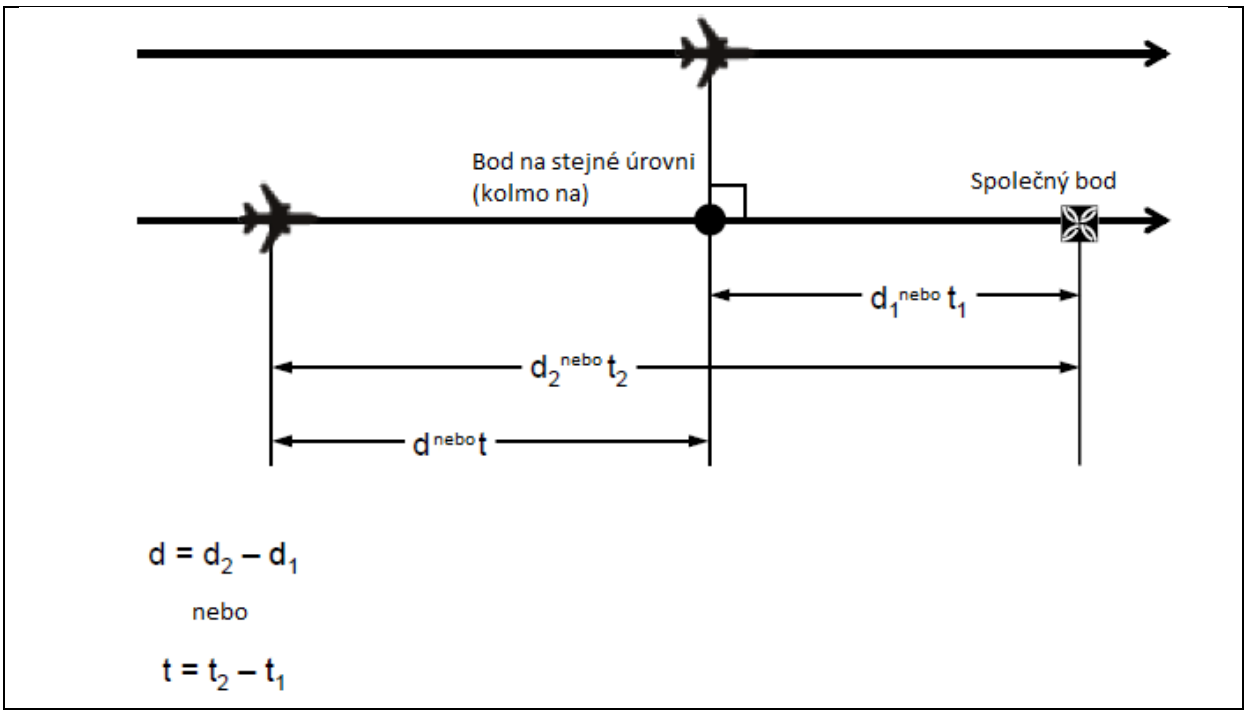
Obr. 5-31
Výpočet podélné vzdálenosti/času mezi letadly – stejná trať, ale ne identická a křižující se tratě (viz ust. 5.4.2.9.5 b))



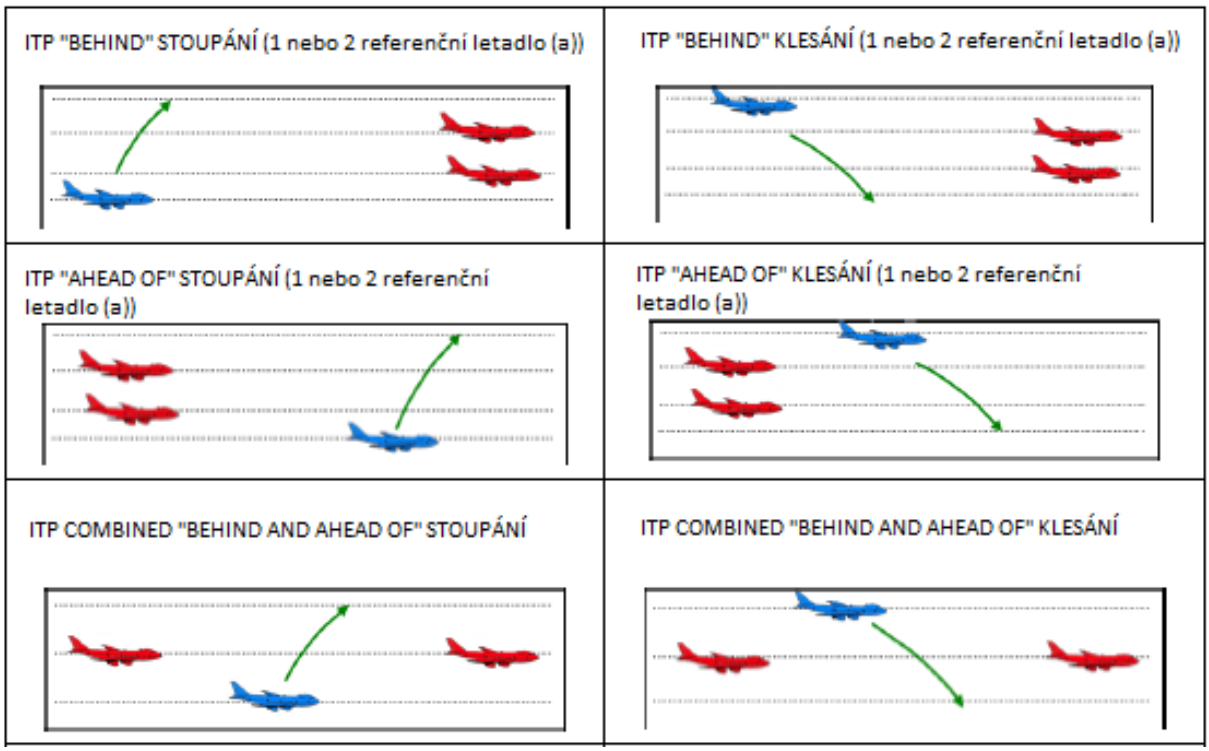
Obr. 5-32
Výpočet podélné vzdálenosti/času mezi letadly – stejná myšlená trať, ale ne identická (viz ust. 5.4.2.9.5 b))



Obr. 5-33
Výpočet podélné vzdálenosti/času mezi letadly – protilehlé strany vzhledem ke společnému bodu (viz ust. 5.4.2.9.5 b))

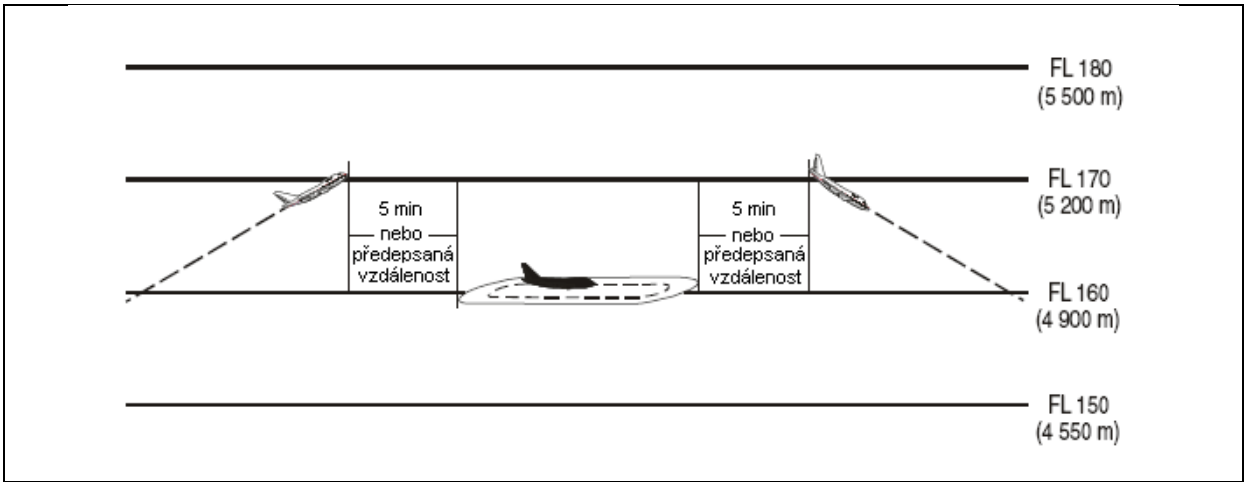


Obr. 5-34
Výpočet podélné vzdálenosti/času mezi letadly – paralelní tratě (viz ust. 5.4.2.9.5 c))

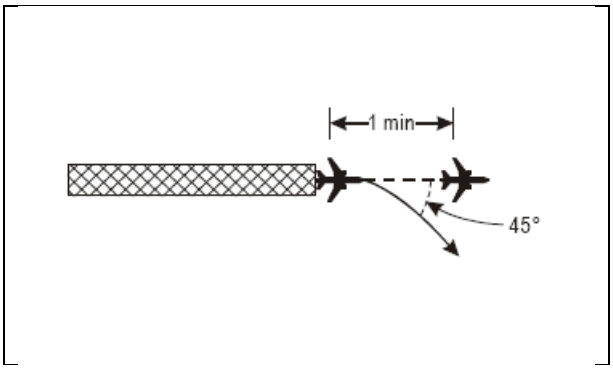


Poznámka: Na obrázcích uvedených výše, je „letadlo ITP“ letadlo, u něhož šipka ukazuje zda stoupá nebo klesá. Ostatní letadla na obrázcích jsou „referenční letadla“.

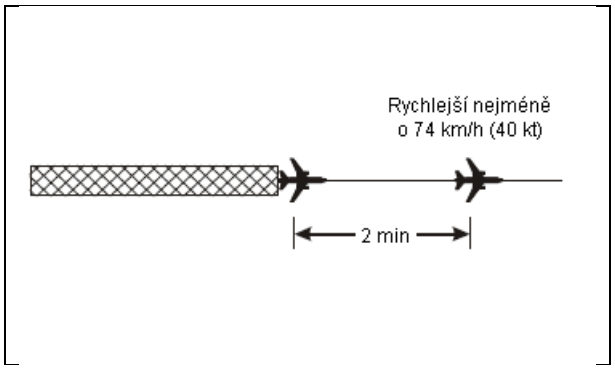
Obr. 5-35
Scénář změn letových hladin letů ITP (viz ust. 5.4.2.7.3)



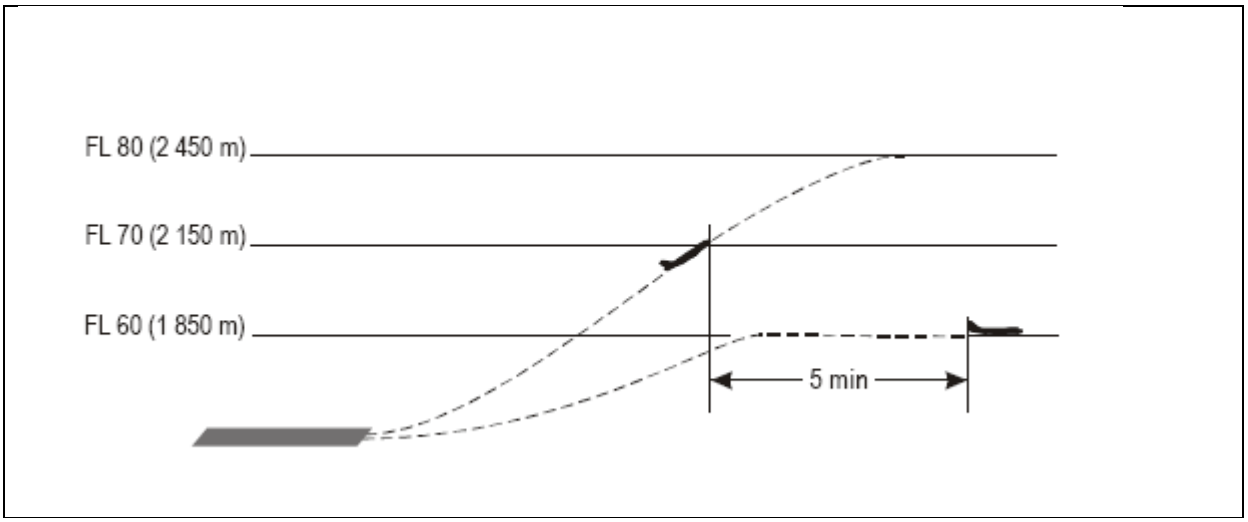
Obr. 5-36
Rozstup mezi vyčkávajícími letadly a letadly na trati (viz ust. 5.5.2)



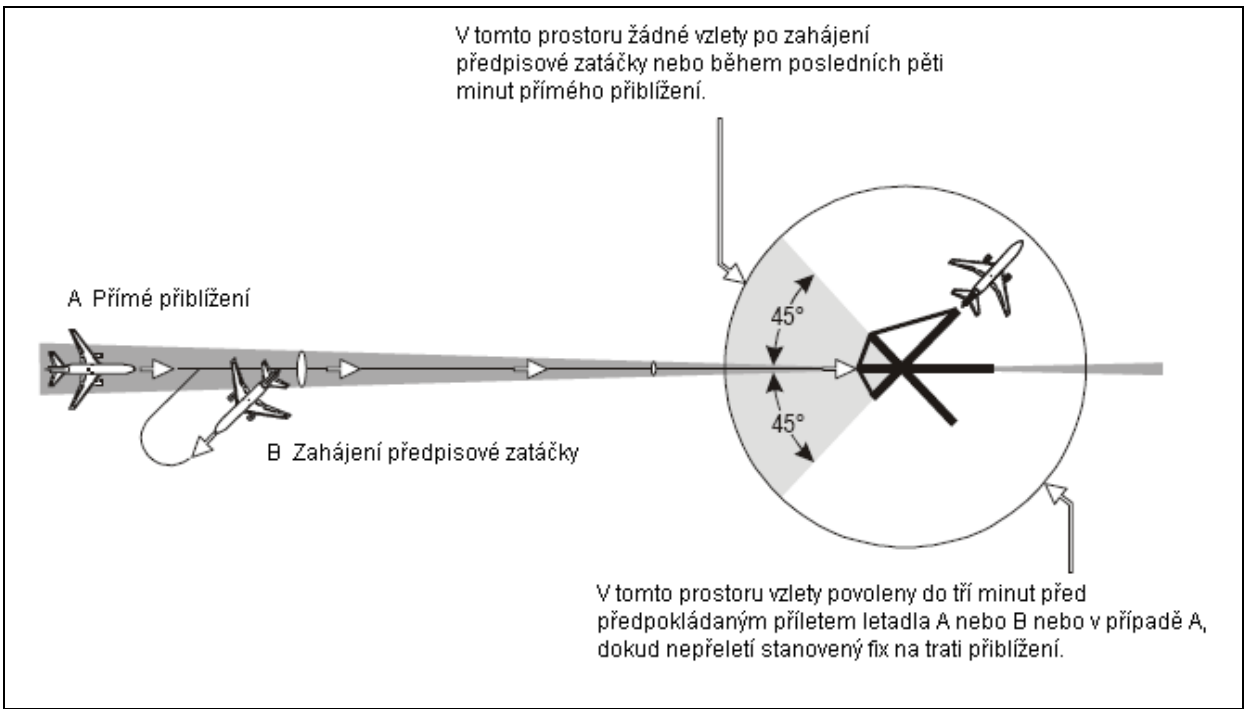
Obr. 5-37
1minutový rozstup mezi odlétávajícími letadly na tratích rozbíhajících se nejméně o 45 stupňů (viz ust. 5.6.1)



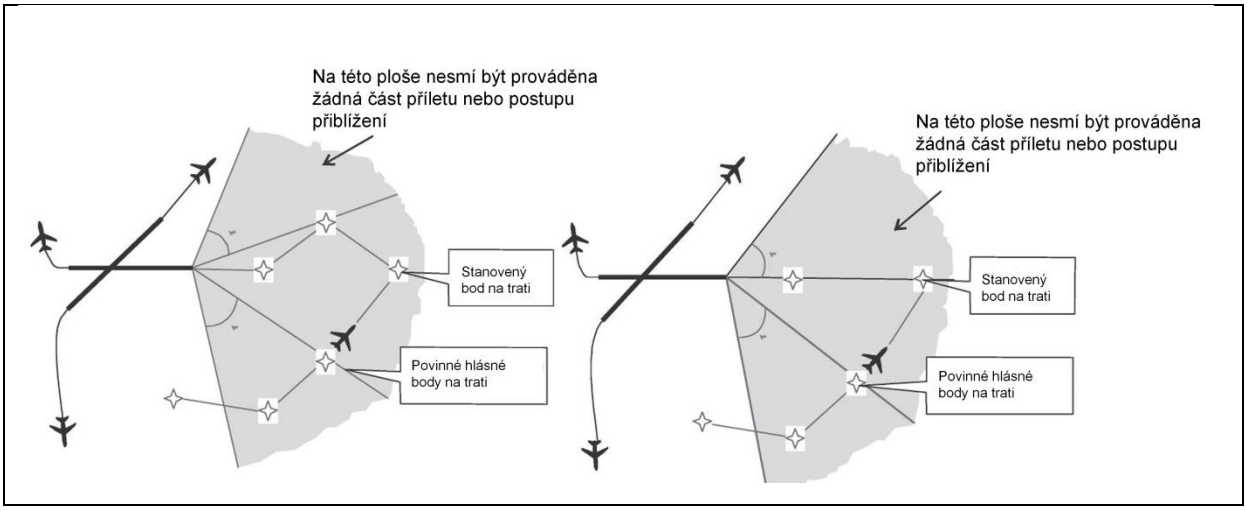
Obr. 5-38
2minutový rozstup mezi letadly na stejné trati (viz ust. 5.6.2)



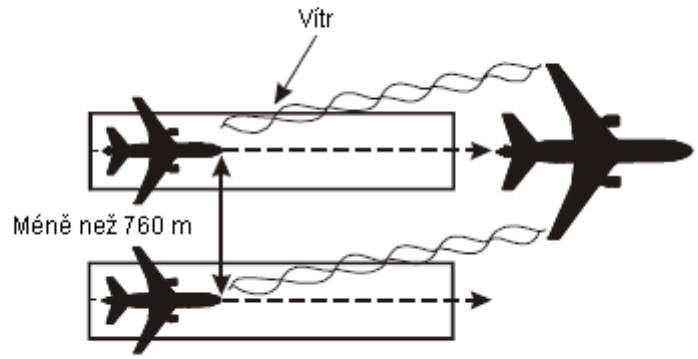
Obr. 5-39
5minutový rozstup mezi letadly odlétávajícími po stejné trati (viz ust. 5.6.3)



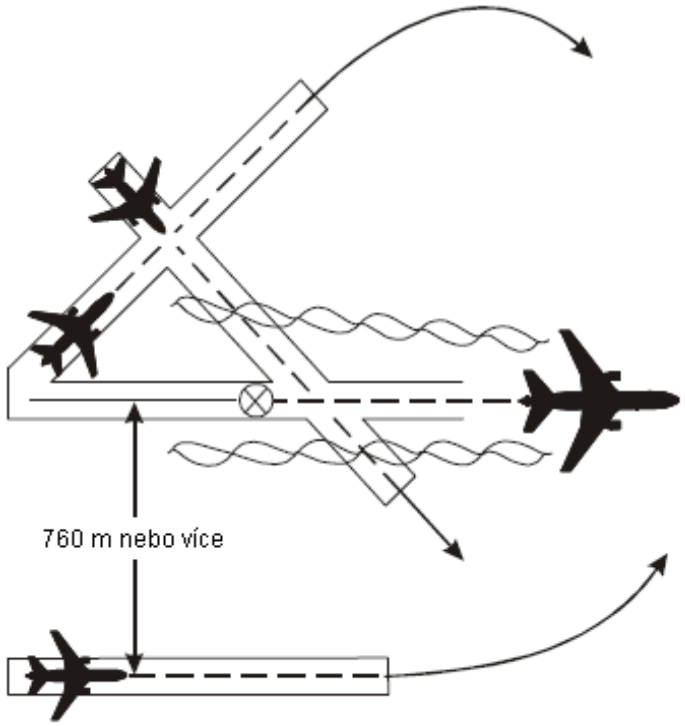
Obr. 5-40
Rozstup mezi odlétávajícími a přilétávajícími letadly (viz ust. 5.7.1.1 b) a 5.7.1.2 b))



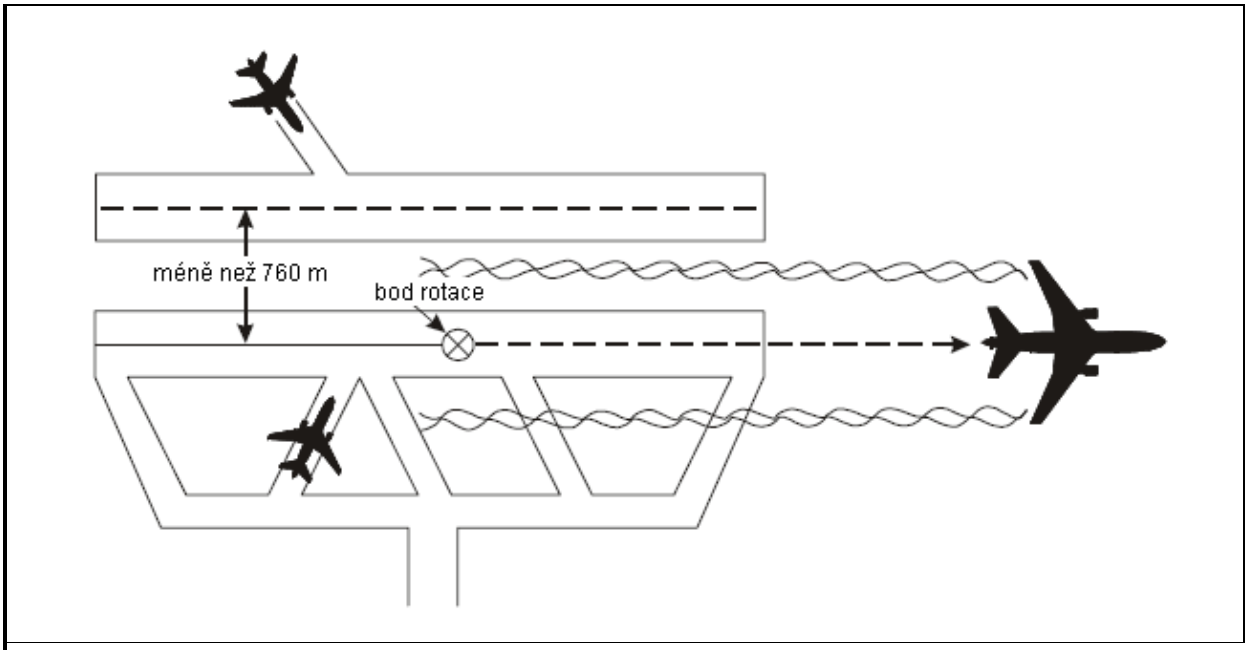
Obr. 5-41
Příklad ochranného prostoru příletu



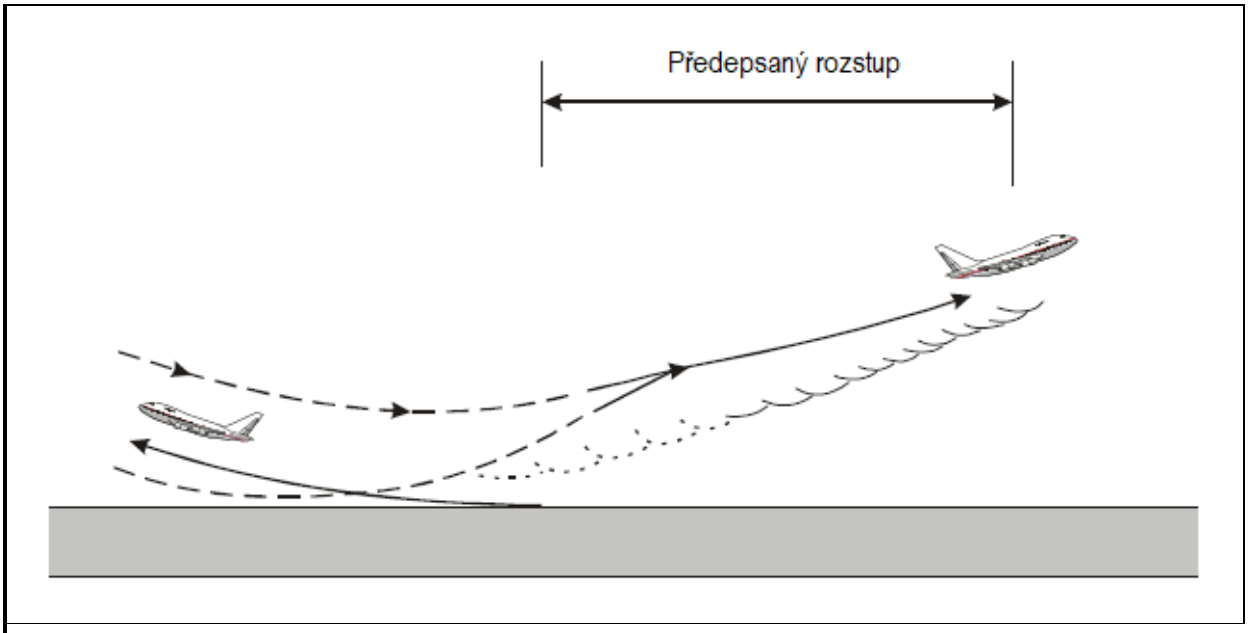
Obr. 5-42
Rozstup podle turbulence v úplavu pro za sebou odlétávající letadla
(viz ust. 5.8.3.1 a) a b) a ust. 5.8.3.2 a) a b))



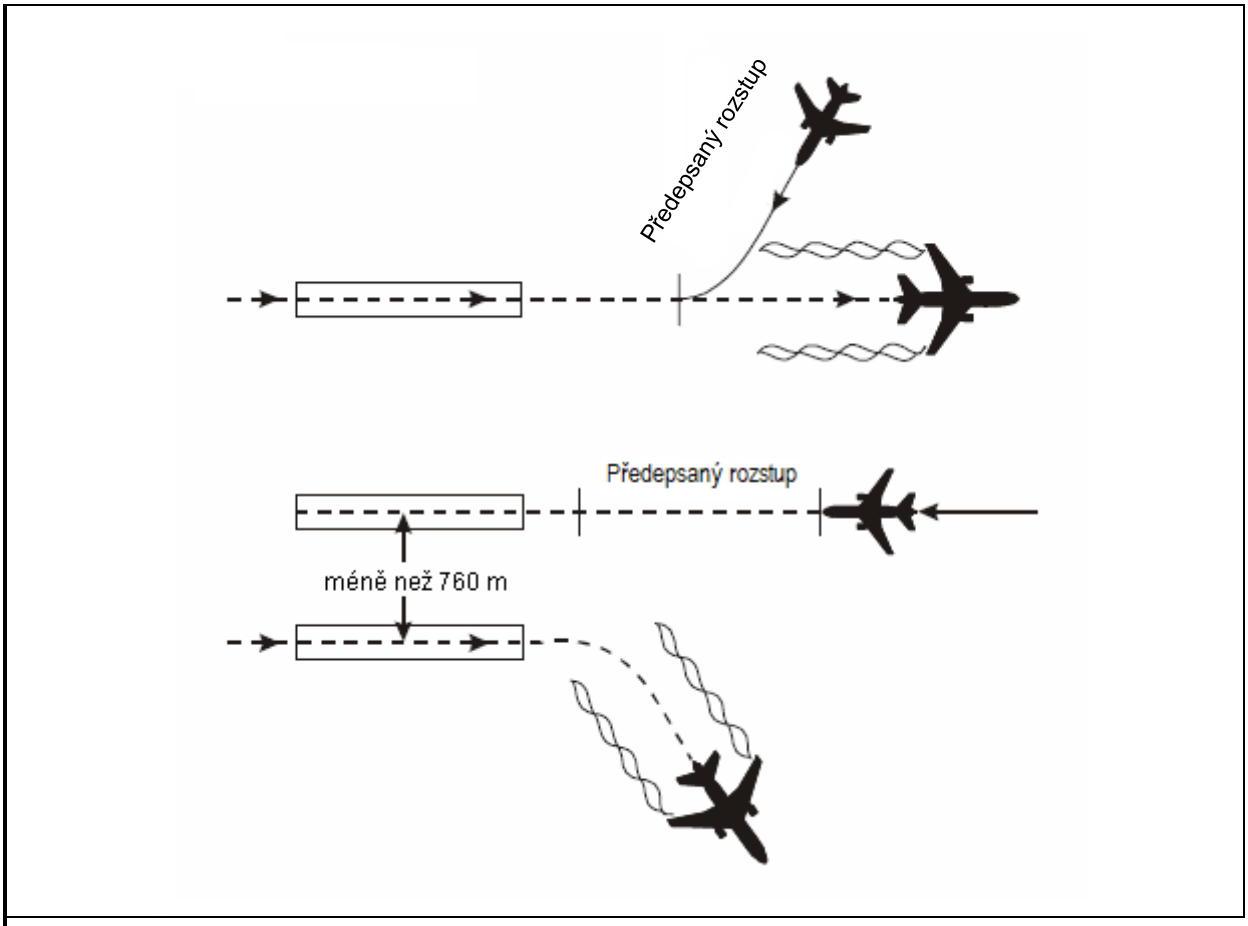
Obr. 5-43
Rozstup podle turbulence v úplavu pro křižující se letadla
(viz ust. 5.8.3.1 c) a d) a ust. 5.8.3.2 c) a d))



Obr. 5-44
Rozstup podle turbulence v úplavu mezi za sebou odlétávajícími letadly
(viz ust. 5.8.3.3 a 5.8.3.4)



Obr. 5-45
Rozstup podle turbulence v úplavu mezi letadly s opačnými směry vzletu
(viz ust. 5.8.5.1 a) a 5.8.5.2 a))



Obr. 5-46
Rozstup podle turbulence v úplavu mezi letadly s opačnými směry přistání
(viz ust. 5.8.5.1 b) a 5.8.5.2 b))

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

HLAVA 6 – ROZSTUPY V BLÍZKOSTI LETIŠŤ

6.1 Snížení minim rozstupů v blízkosti letišť

Mimo okolnosti uvedené v Hlavě 5, ust. 5.11.1 se minima rozstupů podrobně popsaná v Hlavě 5, ust. 5.4.1 a 5.4.2 smí snížit v blízkosti letišť jestliže:

a) letištní řídící nepřetržitě vidí každé letadlo a může tak zajistit odpovídající rozstupy; nebo

b) letové posádky nepřetržitě vidí všechna ostatní letadla a ohlásí, že sami mohou dodržovat vlastní rozstupy; nebo

c) letí-li dvě letadla za sebou a letová posádka zadního hlásí, že druhé letadlo je v dohledu a že může udržovat rozstup.

6.2 Význačný místní provoz

6.2.1 Informace týkající se význačného místního provozu známé řídícímu musí být odlétávajícímu a přilétávajícímu letadlu vysílány bez zdržení.

Poznámka 1: Místní význačný provoz v této souvislosti tvoří kterékoli letadlo, mobilní prostředek nebo personál na dráze, která má být použita, nebo v její blízkosti nebo provoz v prostoru vzletu a počátečního stoupání nebo konečného přiblížení, který může představovat nebezpečí srážky pro odlétávající nebo přilétávající letadlo.

Poznámka 2: Viz též Hlava 5, ust. 5.10, Hlava 7, ust. 7.3.1.3 a Hlava 8, ust. 8.8.2.

6.2.1.1 Místní význačný provoz musí být popsán tak, aby jej bylo možné snadno identifikovat.

6.3 Postupy pro odlétávající letadla

6.3.1 Všeobecně

6.3.1.1 Povolení pro odlétávající letadla musí stanovit, je-li to nutné pro rozstupy letadel, směr vzletu a zatáčku po vzletu; kurz nebo trať, kterou musí letadlo proletět před tím, než nalétne na povolenou odletovou trať; hladinu, kterou musí udržovat před stoupáním do přidělené hladiny; čas, bod a/nebo rychlost, s jakou musí být změna hladiny provedena; a jakékoliv jiné nezbytné manévry odpovídající bezpečnému provozu letadla.

6.3.1.2 Na letištích, kde byly zavedeny standardní přístrojové odlety (SID), by mělo být odlétávajícím letadlům za normálních okolností vydáváno povolení k letu po příslušné SID.

6.3.2 Standardní povolení pro odlétávající letadla

6.3.2.1 Všeobecně

Příslušný úřad ATS by měl, kde je to možné, stanovit standardní postupy pro předání řízení mezi stanovišti ATC a standardní povolení pro odlétávající letadla.

Poznámka: Ustanovení týkající se standardních postupů pro koordinaci a předání řízení jsou uvedeny v Hlavě 10, ust. 10.1.1.

6.3.2.2 Koordinace

6.3.2.2.1 Kde mezi dotyčnými stanovišti byla dohodnuta standardní povolení pro odlétávající letadla, bude letištní řídící věž obvykle vydávat příslušná standardní povolení bez předchozí koordinace nebo schválení přibližovacího stanoviště řízení nebo ACC.

6.3.2.2.2 Předchozí koordinace povolení by měla být požadována pouze v případě, že je z provozních důvodů nezbytná nebo žádoucí změna standardního povolení nebo standardního předání řízení.

6.3.2.2.3 Musí být provedeno opatření, které zajistí, aby přibližovací stanoviště řízení bylo nepřetržitě informováno o pořadí, ve kterém budou letadla odlétat, a rovněž tak o dráze, která má být použita.

6.3.2.2.4 Musí se zajistit, aby označení přidělených SID byla zobrazována letištní řídící věži, přibližovacímu stanovišti řízení a/nebo ACC, podle vhodnosti.

6.3.2.3 Obsah

Standardní povolení pro odlétávající letadla musí obsahovat tyto položky:

a) identifikaci letadla;

b) mez povolení, za normálních okolností letiště určení;

c) označení přidělené SID, pokud se aplikuje;

d) povolenou letovou hladinu;

e) přidělený kód SSR;

f) jakékoli další nezbytné instrukce nebo informace, které nejsou obsaženy v popisu SID, např. instrukce týkající se změny kmitočtu.

Poznámka 1: Pro letová povolení letadlům odlétávajícím po SID viz ust. 6.3.2.4.1.

Poznámka 2: Použití označení SID bez povolené hladiny neopravňuje letadlo stoupat ve vertikálním profilu SID.

6.3.2.4 Povolení letadlům odlétávajícím po SID

6.3.2.4.1 Povolení letadlům odlétávajícím po SID s trvajícími publikovanými hladinovými omezeními a/nebo omezeními rychlosti musí uvádět, zda mají být tato omezení dodržována nebo jsou zrušena. Následující frazeologie musí být použita s následujícími významy:

a) STOUPEJTE PO SID DO *(hladina)*:
   i) stoupejte do povolené hladiny a respektujte publikovaná hladinová omezení;
   ii) dodržujte příčný profil SID; a
   iii) pokračujte v souladu s publikovanými omezeními rychlosti nebo podle pokynů pro řízení rychlosti vydaných ATC, podle vhodnosti.

b) STOUPEJTE PO SID DO *(hladina)*, RUŠÍM HLADINOVÉ(Á) OMEZENÍ:
   i) stoupejte do povolené hladiny, publikovaná hladinová omezení jsou zrušena;
   ii) dodržujte příčný profil SID; a
   iii) pokračujte v souladu s publikovanými omezeními rychlosti nebo podle pokynů pro řízení rychlosti vydaných ATC, podle vhodnosti.

c) STOUPEJTE PO SID DO *(hladina)*, RUŠÍM HLADINOVÉ(Á) OMEZENÍ NA *(bod):*
   i) stoupejte do povolené hladiny, publikované(á) hladinové(á) omezení hladiny na daný(é) bod(y) jsou zrušena;
   ii) dodržujte příčný profil SID; a
   iii) pokračujte v souladu s publikovanými omezeními rychlosti nebo podle pokynů pro řízení rychlosti vydaných ATC, podle vhodnosti.

d) STOUPEJTE PO SID DO *(hladina)*, RUŠÍM OMEZENÍ RYCHLOSTI:
   i) stoupejte do povolené hladiny a respektujte publikovaná hladinová omezení;
   ii) dodržujte příčný profil SID; a
   iii) publikovaná omezení rychlosti a pokyny pro řízení rychlosti vydané ATC se ruší.

e) STOUPEJTE PO SID DO *(hladina)*, RUŠÍM OMEZENÍ RYCHLOSTI NA *(bod(y))*:
   i) stoupejte do povolené hladiny a respektujte publikovaná hladinová omezení;
   ii) dodržujte příčný profil SID; a
   iii) ruší se publikovaná omezení rychlosti na daný(é) bod(y).

f) STOUPEJTE BEZ OMEZENÍ DO *(hladina)* nebo STOUPEJTE DO *(hladina)*, RUŠÍM HLADINOVÁ OMEZENÍ A OMEZENÍ RYCHLOSTI:
   i) stoupejte do povolené hladiny, publikovaná hladinová omezení se ruší;
   ii) dodržujte příčný profil SID; a
   iii) publikovaná omezení rychlosti a pokyny pro řízení rychlosti vydané ATC se ruší.

6.3.2.4.2 Pokud na SID nezbývají žádná publikovaná hladinová omezení nebo omezení rychlosti, měla by být použita fráze STOUPEJTE DO *(hladina)*.

6.3.2.4.3 Jsou-li vydány následné pokyny pro omezení rychlosti, a je-li nezměněna povolená hladina, měla by být fráze STOUPEJTE PO SID DO *(hladina),* vynechána.

6.3.2.4.4 Pokud je odlétajícímu letadlu povoleno pokračovat přímo do publikovaného traťového bodu na SID, omezení rychlosti a hladinová omezení spojená s traťovými body, jimž se tak letadlo vyhne, se ruší. Všechna zbývající publikovaná omezení rychlosti a hladinová omezení zůstávají v platnosti.

6.3.2.4.5 Pokud je odlétající letadlo vektorováno nebo má povolení pokračovat do bodu, který není na SID, všechna publikovaná omezení rychlosti a hladinová omezení na SID jsou zrušena a řídící musí:

a) opakovat povolenou hladinu;

b) vyjmenovat omezení rychlosti a hladinová omezení, pokud je to nutné; a

c) pokud se očekává instrukce, aby se letadlo následně znovu vrátilo na SID, oznámit toto pilotovi.

Poznámka: Viz také ust. 8.6.5.2 tohoto předpisu, týkající se dodržení předepsané bezpečné výšky nad překážkami.

6.3.2.4.6 Instrukce ATC vydané letadlu k opětovnému návratu na SID musí obsahovat:

a) označení SID, na niž se má pilot znovu vrátit, pokud nebyl předem informován o návratu v souladu s ust. 6.3.2.4.5 tohoto předpisu;

b) povolenou letovou hladinu v souladu s ust. 6.3.2.4.1 tohoto předpisu; a

c) polohu, ve které se očekává opětovný návrat na SID.

Poznámka: Viz ust. 12.3.3.1 pro frazeologii instrukcí k opětovnému návratu.

6.3.2.5 Ztráta spojení

6.3.2.5.1 V povoleních pro odlétající letadla může být stanovena povolená hladina jiná, než jaká je uvedena v podaném letovém plánu pro traťovou fázi letu, bez časového nebo zeměpisného omezení pro povolenou hladinu. Taková povolení budou obvykle využívána k tomu, aby ATC usnadnila použití postupů taktického řízení, obvykle za použití přehledového systému ATS.

6.3.2.5.2 Kde povolení pro odlétávající letadla neobsahují žádné časové nebo zeměpisné omezení pro povolenou hladinu, postup, který má letadlo se

ztrátou spojení provést v případě, že je radarem vektorováno mimo trať uvedenou v platném letovém plánu, by měl být předepsán na základě regionálních postupů ICAO a obsažen v popisu SID nebo publikován v AIP.

6.3.3 Řazení odletů

6.3.3.1 K urychlení odletů se smí letadlům nabídnout směr vzletu, jenž není proti větru. Je odpovědností velitele letadla, aby se rozhodl, zda provede takový vzlet nebo vyčká na vzlet ve směru, jemuž je dávána přednost.

6.3.3.2 Jsou-li odlety zdrženy, povolují se zdržené lety obvykle v pořadí založeném na jejich předpokládaném času odletu, s výjimkou případu, kdy se lze od tohoto pořadí odchýlit:

a) aby se umožnil maximální počet odletů s nejmenším průměrným zdržením;

b) aby se vyhovělo žádostem provozovatele, pokud jde o jeho lety, v uskutečnitelném rozsahu.

6.3.3.3 Stanoviště řízení letového provozu by měla, je-li to proveditelné, uvědomit provozovatele letadel nebo jejich určené zástupce, když se dá očekávat, že předpokládaná zdržení přesáhnou 30 minut.

6.4 Informace odlétávajícím letadlům

Poznámka: Viz Hlava 11, ust. 11.4.3 týkající se zpráv letových informací.

6.4.1 Meteorologické podmínky

Informace týkající se význačných změn meteorologických podmínek v prostoru vzletu a počátečního stoupání obdržené stanovištěm poskytujícím přibližovací službu řízení se musí poté, co odlétávající letadlo navázalo s takovým stanovištěm spojení, vyslat letadlu bez zdržení, s výjimkou, kdy je známo, že letadlo již takové informace přijalo.

Poznámka: Za význačné se v této souvislosti považují ty změny, které se vztahují k směru nebo rychlosti přízemního větru, dohlednosti, dráhové dohlednosti nebo teploty vzduchu (pro letadla s turbinovými motory), výskyt bouřky nebo cumulonimbů, mírné nebo silné turbulence, střihu větru, krup, mírné nebo silné námrazy, čáry instability, namrzajících srážek, výrazných horských vln, písečné bouře, prachové bouře, zvířeného sněhu, tornáda nebo vodní smršť.

6.4.2 Provozní stav vizuálních nebo jiných než vizuálních prostředků

Odlétávajícím letadlům musí být bez zdržení vyslány též informace o změnách provozního stavu vizuálních nebo jiných než vizuálních prostředků nezbytných pro vzlet a stoupání, s výjimkou, kdy je známo, že letadlo již takové informace přijalo.

6.5 Postupy pro přilétávající letadla

6.5.1 Všeobecně

6.5.1.1 Je-li zřejmé, že přilétávající letadla budou zdržena, musí se v proveditelné míře taková očekávaná zdržení a jejich změny oznamovat provozovatelům nebo jejich určeným zástupcům.

6.5.1.2 K urychlení odlétávajících a přilétávajících letadel lze požadovat, aby přilétávající letadla oznamovala přelet význačného bodu nebo navigačního prostředku nebo zahájení předpisové nebo základní zatáčky nebo poskytovala další informace požadované řídícím.

6.5.1.3 Letu IFR se nesmí povolit počáteční přiblížení pod příslušnou minimální nadmořskou výškou stanovenou dotyčným státem, ani klesat pod tuto nadmořskou výšku, ledaže:

a) pilot ohlásil přelet příslušného bodu vyznačeného navigačním prostředkem nebo bodem na trati; nebo

b) pilot hlásí, že vidí letiště a neztratí jej z dohledu; nebo

c) letadlo provádí vizuální přiblížení; nebo

d) řídící určil polohu letadla přehledovým systémem ATS a pro poskytování přehledových služeb ATS je stanovena nižší minimální nadmořská výška.

6.5.1.4 Na letištích, kde byly zřízeny standardní přístrojové přílety (STAR), by přilétávajícím letadlům mělo být za normálních okolností povoleno letět po příslušné STAR. Letadla musí být informována o druhu přiblížení, které mohou očekávat, a o dráze v používání co nejdříve, jak je to jen možné.

Poznámka: Viz ust. 6.5.2 týkající se standardních povolení pro přilétávající letadla.

6.5.1.5 ACC smí po koordinaci s přibližovacím stanovištěm řízení povolit prvnímu přilétávajícímu letadlu spíš přiblížení než let na vyčkávací fix.

6.5.2 Standardní povolení pro přilétávající letadla

6.5.2.1 Všeobecně

Příslušný úřad ATS by měl, kdekoli je to možné, zavést standardní postupy pro předání řízení mezi příslušnými stanovišti ATC a standardní povolení pro přilétávající letadla.

Poznámka: Ustanovení týkající se standardních postupů pro koordinaci a předání řízení jsou uvedeny v Hlavě 10, ust. 10.1.1.

6.5.2.2 Koordinace

6.5.2.2.1 Kde jsou pro přilétávající letadla používána standardní povolení a za předpokladu, že se neočekává žádné zdržení v závěrečné fázi letu, ACC za normálních okolností vydá povolení k letu po příslušné STAR bez předchozí koordinace nebo

souhlasu přibližovacího stanoviště řízení nebo letištní řídící věže, podle vhodnosti.

6.5.2.2.2 Předchozí koordinace povolení by měla být požadována pouze v případě, že je změna standardního povolení nebo standardního předání řízení z provozních důvodů nezbytná nebo žádoucí.

6.5.2.2.3 Musí být provedeno opatření, které zajistí, aby přibližovací stanoviště řízení bylo nepřetržitě informováno o řazení letadel letících po stejné STAR.

6.5.2.2.4 Musí se zajistit, aby byla zobrazována označení přidělených STAR na ACC, přibližovacím stanovišti řízení a/nebo letištní řídící věži, podle vhodnosti.

6.5.2.3 Obsah

Standardní povolení pro přilétávající letadla musí obsahovat tyto položky:

a) identifikaci letadla;

b) označení přidělené STAR, je-li to použitelné;

c) dráhu v používání, kromě případu, kdy je součástí popisu STAR;

d) povolenou hladinu; a

e) jakékoli další nezbytné pokyny nebo informace, které nejsou obsaženy v popisu STAR, např. změna spojení.

Poznámka 1: Viz ust. 6.5.2.4.1 pro povolení letadlům přilétávajícím po STAR.

Poznámka 2: Použití označení STAR bez povolení hladiny neopravňuje letadlo klesat ve vertikálním profilu STAR.

6.5.2.4 Povolení letadlům přilétávajícím po STAR

6.5.2.4.1 Povolení letadlům přilétávajícím po STAR s trvajícími publikovanými hladinovými omezeními a/nebo omezeními rychlosti musí uvádět, zda mají být tato omezení dodržována nebo jsou zrušena. Následující frazeologie musí být použita s následujícími významy:

a) KLESEJTE PO STAR DO *(hladina)*:

   i) klesejte do povolené hladiny a respektujte publikovaná hladinová omezení;

   ii) dodržujte příčný profil STAR; a

   iii) pokračujte v souladu s publikovanými omezeními rychlosti nebo podle pokynů pro řízení rychlosti vydaných ATC, podle vhodnosti.

b) KLESEJTE PO STAR DO *(hladina)*, RUŠÍM HLADINOVÉ(Á) OMEZENÍ:

   i) klesejte do povolené hladiny, publikovaná hladinová omezení jsou zrušena;

   ii) dodržujte příčný profil STAR; a

   iii) pokračujte v souladu s publikovanými omezeními rychlosti nebo podle pokynů pro řízení rychlosti vydaných ATC, podle vhodnosti.

c) KLESEJTE PO STAR DO *(hladina)*, RUŠÍM HLADINOVÉ(Á) OMEZENÍ NA *(bod)*:

   i) klesejte do povolené hladiny, publikované(á) hladinové(á) omezení hladiny na daný bod(y) jsou zrušena;

   ii) dodržujte příčný profil STAR; a

   iii) pokračujte v souladu s publikovanými omezeními rychlosti nebo podle pokynů pro řízení rychlosti vydaných ATC, podle vhodnosti.

d) KLESEJTE PO STAR DO *(hladina)*, RUŠÍM OMEZENÍ RYCHLOSTI:

   i) klesejte do povolené hladiny a respektujte publikovaná hladinová omezení;

   ii) dodržujte příčný profil STAR; a

   iii) publikovaná omezení rychlosti a pokyny pro řízení rychlosti vydané ATC se ruší.

e) KLESEJTE PO STAR DO *(hladina)*, RUŠÍM OMEZENÍ RYCHLOSTI NA *(bod(y))*:

   i) klesejte do povolené hladiny a respektujte publikovaná hladinová omezení;

   ii) dodržujte příčný profil STAR; a

   iii) ruší se publikovaná omezení rychlosti na daný(é) bod(y).

f) KLESEJTE BEZ OMEZENÍ DO *(hladina)* nebo KLESEJTE DO *(hladina)*, RUŠÍM HLADINOVÁ OMEZENÍ A OMEZENÍ RYCHLOSTI:

   i) klesejte do povolené hladiny, publikovaná hladinová omezení se ruší;

   ii) dodržujte příčný profil STAR; a

   iii) publikovaná omezení rychlosti a pokyny pro řízení rychlosti vydané ATC se ruší.

6.5.2.4.2 Pokud na STAR nezbývají žádná publikovaná hladinová omezení nebo omezení rychlosti, měla by být použita fráze KLESEJTE DO *(hladina)*.

6.5.2.4.3 Jsou-li vydány následné pokyny pro omezení rychlosti, a je-li nezměněna povolená hladina, měla by být fráze KLESEJTE PO STAR DO *(hladina),* vynechána.

6.5.2.4.4 Pokud je přilétávajícímu letadlu povoleno pokračovat přímo do publikovaného traťového bodu na STAR, omezení rychlosti a hladinová omezení spojená s traťovými body, jimž se tak letadlo vyhne, se ruší. Všechna zbývající publikovaná omezení rychlosti a hladinová omezení zůstávají v platnosti.

6.5.2.4.5 Pokud je přilétávající letadlo vektorováno nebo má povolení pokračovat do bodu, který není na STAR, všechna publikovaná omezení rychlosti a hladinová omezení na SID jsou zrušena a řídící musí:

a) opakovat povolenou hladinu;

b) vyjmenovat omezení rychlosti a hladinová omezení, pokud je to nutné; a

c) pokud se očekává instrukce, aby se letadlo následně znovu vrátilo na STAR, oznámit toto pilotovi.

Poznámka: Viz také ust. 8.6.5.2 tohoto předpisu, týkající se dodržení předepsané bezpečné výšky nad překážkami.

6.5.2.4.6 Instrukce ATC vydané letadlu k opětovnému návratu na STAR musí obsahovat:

a) označení STAR, na niž se má pilot znovu vrátit, pokud nebyl předem informován o návratu v souladu s ust. 6.5.2.4.5 tohoto předpisu;

b) povolenou letovou hladinu pro opětovný návrat na STAR v souladu s ust. 6.5.2.4.1 tohoto předpisu; a

c) polohu, ve které se očekává opětovný návrat na STAR.

Poznámka: Viz ust. 12.3.3.2 pro frazeologii instrukcí k opětovnému návratu.

6.5.3 Vizuální přiblížení

6.5.3.1 Podle podmínek v ust. 6.5.3.3 níže může o povolení provést vizuální přiblížení u letu IFR požádat letová posádka nebo jej iniciuje řídící. Ve druhém případě je nutné vyžádat souhlas letové posádky.

6.5.3.2 Řídící musí být obezřetní při iniciování vizuálního přiblížení v případě, že je důvod se domnívat, že letová posádka daného letadla nezná dobře letiště a okolní terén. Řídící by rovněž při iniciování vizuálního přiblížení měli přihlížet k převažujícímu provozu a meteorologickým podmínkám.

6.5.3.3 Letu IFR se smí povolit provést vizuální přiblížení za předpokladu, že pilot může udržovat vizuální reference vzhledem k terénu a:

a) hlášená základna oblačnosti je stejná nebo vyšší než hladina na začátku úseku počátečního přiblížení letadla, které dostalo takové povolení; nebo

b) pilot v hladině na začátku úseku počátečního přiblížení nebo kdykoli během postupu přiblížení podle přístrojů ohlásí, že meteorologické podmínky jsou takové, že je přiměřená jistota provést vizuální přiblížení a přistání.

6.5.3.4 Mezi letadlem, jemuž bylo povoleno provést vizuální přiblížení, a ostatními přilétávajícími a odlétávajícími letadly se musí zajistit rozstupy.

6.5.3.5 Mezi po sobě prováděnými vizuálními přiblíženími musí být řídícím udržovány rozstupy, dokud pilot zadního letadla neohlásí, že má letadlo vpředu v dohledu. Letadlo pak musí dostat instrukci, aby sledovalo a udržovalo vlastní rozstup od letadla vpředu. Jestliže obě letadla patří do kategorie turbulence v úplavu těžká nebo předcházející letadlo patří do kategorie turbulence v úplavu vyšší než následující letadlo a vzdálenost mezi nimi je menší než příslušná minimální vzdálenost pro turbulenci v úplavu, musí řídící vydat výstrahu na možnou turbulenci v úplavu. Velitel letadla, kterého se to týká, se musí přesvědčit, zda rozstup mezi ním a letadlem vpředu těžší kategorie turbulence v úplavu je přijatelný. Jestliže vyhodnotí, že je potřebný větší rozstup, musí o tom letová posádka informovat stanoviště ATC s uvedením svého požadavku.

6.5.3.6 Předání spojení letištnímu řídícímu by se měla uskutečnit v takovém bodu nebo čase, aby informace o význačném místním provozu, pokud místní provoz existuje, a povolení k přistání nebo náhradní instrukce mohly být letadlu vydány včas.

6.5.4 Přiblížení podle přístrojů

6.5.4.1 Přibližovací stanoviště řízení musí stanovit postup přiblížení podle přístrojů, který má být přilétávajícím letadlem použit. Letová posádka může požadovat náhradní postup, a pokud to okolnosti dovolují, měl by jí být povolen.

6.5.4.2 Ohlásí-li pilot, že nezná postup přiblížení podle přístrojů, nebo se to stanovišti ATC jeví zřejmým, musí se mu předat hladina počátečního přiblížení, bod (v minutách od příslušného hlásného bodu), v němž se zahajuje základní nebo předpisová zatáčka, hladina, v níž se předpisová zatáčka provádí, a trať konečného přiblížení. Letadlu, kterému bylo povoleno přímé přiblížení, se předává pouze trať konečného přiblížení. Když je to nutné, musí se předat kmitočty navigačních prostředků, které mají být použity, a rovněž tak postup nezdařeného přiblížení.

6.5.4.3 Jestliže bylo dosaženo vizuální reference s terénem před dokončením postupu přiblížení, musí se přesto provést úplný postup, pokud letadlo nepožádá a neobdrží povolení k vizuálnímu přiblížení.

6.5.5 Vyčkávání

6.5.5.1 V případě výrazného zdržení by mělo být letadlu co nejdříve oznámeno předpokládané zdržení a, jakmile je to proveditelné, jej instruovat nebo mu dát možnost, aby snížilo rychlost, a tím absorbovalo zdržení při letu na trati.

6.5.5.2 Když je očekáváno zdržení, ACC za normálních okolností odpovídá za povolování letadel na vyčkávací fix a za zahrnutí pokynů k vyčkávání a předpokládaného času přiblížení nebo času povolení k opuštění vyčkávání, podle vhodnosti, do takových povolení (viz ust. 6.5.8).

6.5.5.3 ACC po koordinaci s přibližovacím stanovištěm řízení smí povolit přilétávajícímu letadlu letět do prostoru vyčkávání za viditelnosti a vyčkávat zde až do dalšího oznámení přibližovacím stanovištěm řízení.

6.5.5.4 Přibližovací stanoviště řízení smí po koordinaci s letištní řídící věží povolit přilétávajícím letadlům letět do prostoru vyčkávání za viditelnosti a vyčkávat až do dalšího oznámení letištní řídící věže.

6.5.5.5 Vyčkávání a vstup do vyčkávacího obrazce se musí provádět podle postupů zavedených příslušným úřadem ATS a publikovaných v leteckých informačních příručkách. Jestliže postupy pro vstup a vyčkávání nejsou publikovány nebo jestliže tyto

postupy nejsou letové posádce známy, příslušné stanoviště řízení letového provozu jí musí popsat označení místa nebo zařízení, které má být použito, příletovou trať, radiál nebo zaměření, směr zatáčky ve vyčkávacím obrazci a rovněž tak i odletový čas nebo vzdálenosti, mezi kterými se má vyčkávat.

6.5.5.6 Letadlo by mělo za normálních okolností vyčkávat nad určeným vyčkávacím fixem. Musí být zajištěno požadované minimum vertikálních, příčných nebo podélných rozstupů od ostatních letadel. Kritéria a postupy pro současné používání sousedních vyčkávacích obrazců musí být stanoveny místními pokyny.

Poznámka: Viz Hlava 5, ust. 5.5 týkající se rozstupů letadel vyčkávajících za letu.

6.5.5.7 Hladiny na vyčkávacím fixu nebo v prostoru vyčkávání za viditelnosti se musí, pokud je to proveditelné, přidělovat způsobem, který usnadní povolit každému letadlu přiblížení podle jeho pořadí. Obvykle by mělo být letadlo, které přiletí první nad vyčkávací fix nebo prostor vyčkávání za viditelnosti, v nejnižší hladině a následující letadla v postupně vyšších hladinách.

6.5.5.8 Jestliže se předpokládá delší vyčkávání, proudovým letadlům by mělo být, je-li to proveditelné, povoleno vyčkávání ve vyšších hladinách, aby se uspořilo palivo, při zachování pořadí ve sledu přiblížení.

6.5.5.9 Jestliže letadlo nemůže dodržet publikovaný nebo povolený postup pro vyčkávání, musí mu být vydány náhradní instrukce.

6.5.5.10 Pro udržení bezpečného a spořádaného toku provozu může být letadlu nařízeno, aby kroužilo ve své současné nebo jakékoli jiné poloze za předpokladu, že je zajištěna požadovaná bezpečná výška nad překážkami.

6.5.6 Sled přiblížení

6.5.6.1 Všeobecně

Kdykoliv probíhají přiblížení, musí se uplatňovat následující postupy.

6.5.6.1.1 Sled přiblížení se musí zajišťovat způsobem, který usnadní přílet maximálního počtu letadel s nejmenším průměrným zdržením. Přednost se musí dát:

a) letadlu, které je nuceno přistát kvůli okolnostem ovlivňujícím bezpečnost provozu letadla (porucha motoru, nedostatek paliva apod.);

b) sanitnímu letadlu nebo letadlu dopravujícímu nemocné nebo těžce zraněné osoby vyžadující rychlé poskytnutí lékařské pomoci;

c) letadlu zapojenému do pátrání a záchrany; a

d) dalším letadlům, jak může být stanoveno příslušným úřadem (MD ČR).

Poznámka: S letadlem, které je ve stavu nouze, se postupuje, jak je uvedeno v Hlavě 15, ust. 15.1.

6.5.6.1.2 Následujícímu letadlu se musí povolit přiblížení:

a) když předcházející letadlo ohlásilo, že je schopno dokončit své přiblížení bez vstupu do meteorologických podmínek pro let podle přístrojů; nebo

b) když předcházející letadlo je ve spojení a je viděno letištní řídící věží a existuje-li přiměřená jistota, že může být provedeno normální přistání; nebo

c) když se používá časově vymezených přiblížení, předcházející letadlo minulo stanovený bod na příletu a existuje přiměřená jistota, že lze provést normální přistání;

Poznámka: Viz ust. 6.5.6.2.1 níže týkající se postupů pro časově vymezená přiblížení.

d) když použití přehledového systému ATS potvrdí, že požadovaný podélný rozstup mezi dvěma za sebou letícími letadly je zajištěn.

6.5.6.1.3 Při vytváření sledu přiblížení se musí počítat s potřebou zvětšeného podélného rozstupu mezi přistávajícími letadly z důvodu turbulence v úplavu.

6.5.6.1.4 Oznámí-li pilot letadla, které je ve sledu přiblížení, úmysl vyčkávat na zlepšení počasí nebo z jiných důvodů, musí se takový postup povolit. Když však ostatní vyčkávající letadla vyjadřují úmysl pokračovat v přiblížení na přistání, pilotovi, který si přeje vyčkávat, se vydá povolení na sousední bod vyčkávání, aby tam vyčkával na změnu počasí nebo přesměrování. Jinou možností je vydat letadlu povolení zařadit se do nejvyšší hladiny ve sledu přiblížení tak, aby ostatním vyčkávajícím letadlům bylo umožněno přistát. Když se tak požaduje, musí se provést koordinace se sousedním stanovištěm ATC nebo řídícím sektorem, aby se zabránilo konfliktu s provozem pod pravomocí tohoto stanoviště nebo sektoru.

6.5.6.1.5 Při tvorbě sledu přiblížení, by se měl letadlu, kterému bylo povoleno absorbovat stanovenou dobu oznámeného zdržení v koncové řízené oblasti letem sníženou rychlostí na trati, tento čas absorbovaný na trati zohlednit, pokud je to proveditelné.

6.5.6.2 Řazení do sledu a odstupy letadel při přístrojových přiblíženích

6.5.6.2.1 Postupy pro časově vymezená přiblížení

6.5.6.2.1.1 Následující postupy podléhající schválení příslušného úřadu ATS by se měly používat podle potřeby, aby urychlily přiblížení většího počtu přilétávajících letadel:

a) musí se stanovit vhodný bod na dráze přiblížení, který musí být pilot schopen přesně určit, aby sloužil jako kontrolní bod pro časové vymezení po sobě jdoucích přiblížení;

b) letadlům se musí udávat čas, kdy mají přeletět stanovený bod ve směru k letišti. Tento čas musí být určen s cílem dosáhnout žádoucího intervalu mezi po sobě jdoucími přistáními na dráhu při trvalém respektování použitelných minim rozstupů, včetně doby obsazení dráhy.

6.5.6.2.1.2 Čas, ve kterém by letadlo mělo přeletět stanovený bod, musí být určen stanovištěm poskytujícím přibližovací službu řízení a oznámen letadlu dostatečně včas, aby to umožnilo pilotovi příslušně upravit dráhu letu.

6.5.6.2.1.3 Každé letadlo ve sledu přiblížení musí dostat povolení přeletět stanovený bod ve směru k letišti v dříve oznámeném nebo opraveném čase po tom, co letadlo před ním oznámilo přelet tohoto bodu směrem k letišti.

6.5.6.2.2 Interval mezi za sebou následujícími přiblíženími

Při stanovení časového intervalu nebo podélné vzdálenosti, které mají být dodrženy mezi za sebou se přibližujícími letadly, musí být přihlédnuto k relativní rychlosti mezi za sebou letícími letadly, vzdálenosti od stanoveného bodu k dráze, nutnosti dodržet rozstupy při turbulenci v úplavu, časům obsazenosti dráhy, převládajícím meteorologickým podmínkám a rovněž tak jakýmkoli podmínkám, které mohou ovlivnit obsazenost dráhy. Když je pro vytvoření sledu přiblížení používán přehledový systém ATS, musí být minimální vzdálenost mezi za sebou letícími letadly specifikována místními pokyny. Místní pokyny musí navíc specifikovat okolnosti, za kterých lze požadovat jakoukoli zvětšenou vzdálenost mezi přiblíženími a rovněž tak i minima, která se mají uplatňovat za takových okolností.

6.5.6.2.3 Informace o pořadí ve sledu přiblížení

Musí se zavést postup, který zajistí, že letištní řídící věž bude nepřetržitě informována o pořadí, ve kterém bude letadlo usazeno na konečném přiblížení pro přistání.

Poznámka 1: Pokyny, které vlivy se mají brát v úvahu při určování rozstupů pro časově vymezená přiblížení, obsahuje Air Traffic Services Planning Manual (ICAO Doc 9426).

Poznámka 2: Kategorie turbulence v úplavu a minima rozstupů podle turbulence v úplavu jsou obsaženy v Hlavě 4, ust. 4.9, v Hlavě 5, ust. 5.8 a v Hlavě 8, ust. 8.7.

Poznámka 3: Podrobné charakteristiky vírů v úplavu a jejich vliv na letadla obsahuje Air Traffic Services Planning Manual (ICAO Doc 9426), Part II, Section 5.

6.5.7 Předpokládaný čas přiblížení

6.5.7.1 Přilétávajícímu letadlu, které bude zdrženo o 10 minut nebo více nebo o jinou dobu, která byla stanovena příslušným úřadem (MD ČR), se musí určit předpokládaný čas přiblížení. Předpokládaný čas přiblížení se musí letadlu vyslat pokud možno co nejdříve a nejlépe nejpozději při zahájení jeho počátečního klesání z cestovní hladiny. Opravy předpokládaného času přiblížení se musí vyslat letadlu bez zdržení, kdykoliv se tento liší od dříve oznámeného o 5 minut nebo více nebo o takovou kratší dobu, jaká byla stanovena příslušným úřadem ATS nebo dohodnuta mezi dotyčnými stanovišti ATS.

6.5.7.2 Předpokládaný čas přiblížení musí být vyslán letadlu nejrychlejším způsobem, kdykoli se předpokládá, že letadlo bude žádáno vyčkávat 30 minut nebo více.

6.5.7.3 Vyčkávací fix, ke kterému se vztahuje předpokládaný čas přiblížení, se musí určit spolu s předpokládaným časem přiblížení, kdykoli okolnosti naznačují, že by to nemuselo být pilotovi zřejmé.

6.5.8 Čas povolení ukončit vyčkávání

V případě, že je letadlo zdrženo na trati nebo v poloze či nad prostředkem jiným než fixem počátečního přiblížení, musí být dotyčnému letadlu, jakmile je to proveditelné, sdělen předpokládaný čas povolení k opuštění vyčkávacího fixu. Letadlu musí být rovněž oznámeno, zda se předpokládá další vyčkávání na následující vyčkávací fix.

Poznámka: Čas k opuštění vyčkávání (Onward clearance time) je čas, ve kterém může letadlo předpokládat, že opustí fix, na kterém vyčkává.

6.6 Informace přilétávajícím letadlům

Poznámka: Viz Hlava 11, ust. 11.4.3 týkající se zpráv letových informací.

6.6.1 Jakmile je to proveditelné po navázání spojení letadla se stanovištěm poskytujícím přibližovací službu řízení, musí se letadlu vyslat následující prvky informací v uvedeném pořadí s výjimkou těch, o kterých je známo, že je letadlo již přijalo:

a) druh přiblížení a dráha v používání;
b) následující meteorologické informace:
   1) směr a rychlost přízemního větru, včetně význačných odchylek;
   2) dohlednost a, kde je uplatňována, dráhová dohlednost (RVR);
   3) současné počasí;
   4) oblačnost pod 1500 m (5000 ft) nebo pod nejvyšší minimální sektorovou nadmořskou výškou podle toho, která je větší; cumulonimby; vertikální dohlednost, pokud je k dispozici, jestliže je obloha zatažena;
   5) teplota vzduchu;
   6) teplota rosného bodu, je-li tak určeno na základě regionálních postupů ICAO;
   7) nastavení výškoměru (výškoměrů);
   8) jakékoliv dostupné informace o význačných meteorologických jevech v prostoru přiblížení; a
   9) předpověď pro přistání typu TREND, pokud je k dispozici.

Poznámka 1: Výše uvedené meteorologické informace jsou shodné s těmi, které jsou požadovány pro rozhlasové vysílání ATIS přilétávajícím letadlům v souladu s předpisem L 11, ust. 4.3.8 l) až t), a jsou vybrány z místních meteorologických pravidelných a mimořádných hlášení, v souladu s Hlavou 11, ust. 11.4.3 předpisu L 4444.

Poznámka 2: Letadlům přilétávajícím podle pravidel IFR na letiště, kde je poskytována služba AFIS, musí být předány meteorologické informace minimálně v rozsahu uvedeném v ust. 4.3.1 Dodatku N předpisu L 11. Informace nad rámec tohoto ustanovení (např. v rozsahu uvedeném v ust. 6.6 tohoto předpisu), mohou být přilétávajícímu letadlu předány, jsou-li stanovišti AFIS nebo stanovišti ATC, které poskytuje služby dle ust. 4.5.6 Dodatku N předpisu L11, k dispozici.

c) platné podmínky povrchu dráhy v případě srážek nebo jiných dočasných nebezpečí;

d) změny provozního stavu vizuálních a jiných než vizuálních prostředků, nezbytných pro přiblížení a přistání.

6.6.2 Při uplatňování postupů podle ust. 6.1 je třeba si uvědomit, že informace publikované NOTAMem nebo rozesílané jiným způsobem nemuselo letadlo před odletem nebo za letu obdržet.

6.6.3 Jestliže je nutné nebo z provozních důvodů žádoucí, aby přilétávající letadlo sledovalo postup přiblížení podle přístrojů nebo použilo jinou dráhu, než jak bylo původně oznámeno, musí to být letové posádce neprodleně oznámeno.

6.6.4 Při zahájení konečného přiblížení se musí letadlu vyslat následující informace:

a) význačné změny směru a rychlosti průměrného přízemního větru;

Poznámka: Význačné změny stanovuje Předpis L 3, Hlava 4. Má-li však řídící k dispozici informace o větru ve formě složek, význačnými změnami se rozumí:

- *hlavní čelní složka větru: 19 km/h (10 kt)*
- *hlavní zadní složka větru: 4 km/h (2 kt)*
- *hlavní boční složka větru: 9 km/h (5 kt)*

b) nejnovější informace, jestliže jsou k dispozici, o střihu větru a/nebo turbulenci v prostoru konečného přiblížení;

c) platná hodnota dohlednosti ve směru přiblížení a přistání nebo, poskytuje-li se, platná hodnota (hodnoty) dráhové dohlednosti a její (jejich) trend.

6.6.5 Během konečného přiblížení se musí letadlu vyslat bez zdržení následující informace:

a) náhlý výskyt nebezpečí (např. neschválený provoz na dráze);

b) význačné výchylky platného přízemního větru vyjádřené minimálními a maximálními hodnotami;

c) význačné změny podmínek povrchu dráhy;

d) změny provozního stavu požadovaných vizuálních nebo jiných než vizuálních prostředků;

e) pozorované změny hodnoty (hodnot) RVR v souladu s používanou stupnicí nebo změny dohlednosti ve směru přiblížení a přistání.

6.7 Provoz na paralelních nebo téměř paralelních drahách

6.7.1 Všeobecně

Kde jsou pro provoz současně používány paralelní nebo téměř paralelní dráhy, musí se aplikovat požadavky a postupy uvedené níže.

Poznámka: Příslušné pokyny obsahuje Manual on Simultaneous Operations on Parallel or Near-Parallel Instrument Runways (ICAO Doc 9643).

6.7.2 Odlétávající letadla

6.7.2.1 Druhy provozu

Paralelní dráhy se smí používat pro nezávislé odlety podle přístrojů, když:

a) obě dráhy se používají výhradně pro odlety (nezávislé odlety);

b) jedna dráha se používá výhradně pro odlety, zatímco druhá dráha se používá jak pro odlety, tak i pro přílety (polosmíšený provoz); a

c) obě dráhy se používají jak pro přílety, tak i odlety (smíšený provoz).

6.7.2.2 Požadavky a postupy pro nezávislé paralelní odlety

Nezávislé IFR odlety se smí provádět z paralelních drah za předpokladu, že:

a) osy drah jsou od sebe vzdáleny minimálně o 760 m (2 500 ft) (viz Předpis L 14);

b) dané odletové tratě se rozbíhají nejméně o:

1) 15 stupňů ihned po vzletu; nebo

2) 10 stupňů, když

i) obě letadla letí odlet podle přístrojů RNAV nebo RNP; a

ii) zatáčka začíná ne více než 3,7 km (2,0 NM) od odletového konce RWY;

c) je k dispozici vhodný přehledový systém ATS, který je schopen identifikovat letadlo do vzdálenosti 1,9 km (1,0 NM) od konce dráhy; a

d) provozní postupy ATS zajišťují, že se dosáhne požadované rozbíhavosti tratí.

Poznámka: Další podrobnosti viz ICAO oběžník „Circular 350 – Guidelines for the Implementation of Reduced Divergence Departures“.

6.7.3 Přilétávající letadla

6.7.3.1 Druhy provozu

6.7.3.1.1 Paralelní dráhy se smí používat pro současný provoz podle přístrojů pro:

a) nezávislá paralelní přiblížení; nebo

b) závislá paralelní přiblížení; nebo

c) oddělený paralelní provoz.

6.7.3.1.2 Kdykoli se provádí paralelní přiblížení, jednotliví řídící pro každou dráhu by měli zodpovídat za řazení ve sledu a rozstupy přilétávajících letadel na každou dráhu.

6.7.3.2 Požadavky a postupy pro nezávislá paralelní přiblížení

6.7.3.2.1 Nezávislá paralelní přiblížení se mohou provádět na paralelních drahách za předpokladu, že:

a) osy drah jsou od sebe vzdáleny, jak je stanoveno v Tabulce 6-1 (viz Předpis L 14) a jsou splněna kritéria pro přehledový systém obsažená v Tabulce 6-1:

Tabulka 6-1. Kritéria pro přehledový systém ATS pro různé vzdálenosti drah

Vzdálenost mezi osami RWY	Kritéria pro přehledový systém ATS
Méně než 1 310 m (4 300 ft), ale ne méně než 1 035 m (3 400 ft)	• následující minimální přesnost přehledového systému ATS: o pro SSR – minimální přesnost v azimutu 0,06 stupně (jedno sigma); nebo o pro MLAT nebo ADS-B – přesnost 30 m (100 ft); • interval obnovy 2,5 sekundy nebo kratší a • displej o velkém rozlišení poskytující předpověď polohy a výstrahu odchylky.
Méně než 1 525 m (5 000 ft), ale ne méně než 1310 m (4 300 ft)	• přehledový systém ATS se specifikacemi výkonu jinými než výše za předpokladu, že jsou rovnocenné nebo lepší než: o pro SSR – minimální přesnost v azimutu 0,3 stupně (jedno sigma); nebo o pro MLAT nebo ADS-B – může být prokázána výkonnostní způsobilost stejná nebo vyšší, než je požadavek pro SSR; • interval obnovy 5 sekundy nebo kratší a • je-li určeno, že bezpečnost provozu letadel nebude nepříznivě ovlivněna.
1 525 m (5 000 ft) nebo více	• minimální přesnost SSR v azimutu 0,3 stupně (jedno sigma), nebo pro MLAT nebo ADS-B – může být prokázána výkonnostní způsobilost stejná nebo vyšší, než je požadavek pro SSR; a • interval obnovy 5 sekundy nebo kratší.

Poznámka 1: Informace týkající se využití ADS-B a MLAT a jejich výkonnosti systému je obsažen v oběžníku Assessment of automatic Dependent Surveillance - Broadcast (ADS-B) and Multilateration Surveillance to Support Air Traffic Services and Guidelines for Implementation *(ICAO Circ 326).*

Poznámka 2: K implementaci ADS-B, která počítá s nutností spoléhat se na společný zdroj pro přehled a/nebo navigaci viz Hlavu 2, ust. 2.6.2 f).

b) postupy přiblížení podle přístrojů, které navedou letadlo na prodlouženou osu dráhy, jsou jakoukoli kombinací následujícího:

1) postup přesného přiblížení; nebo

2) s výjimkou uvedenou v ust. 6.7.3.2.1 b)3), přiblížení s vertikálním vedením (APV) navržené s pomocí specifikace RNP AR APCH, kde:

i) hodnota RNP pro B a hodnota RNP pro C, pokud je tento úsek přiblížení v rozmezí minima horizontálního rozstupu paralelního přiblížení, nepřekračuje jednu čtvrtinu vzdálenosti mezi osami RWY (A), (viz Obr. 6-1); a

ii) hodnota RNP pro B a hodnota RNP pro C, pokud tato část přiblížení je v rozmezí minima horizontálního rozstupu paralelního přiblížení, nepřekračuje (A-D)/2, (viz Obr. 6-1); nebo

3) postup APV navržený s pomocí buď navigační specifikace RNP APCH nebo RNP AR APCH za podmínky, že:

i) vhodné zdokumentované vyhodnocení bezpečnostních rizikprokázalo, že lze splnit přijatelnou úroveň bezpečnosti;

ii) provoz je schválen příslušným úřadem ATS (viz Poznámka 1); a

iii) je prokázáno, že přiblížení podle přístrojů během normálního provozu chrání NTZ před narušením.

Poznámka 1: Prokázání bezpečnosti postupu APV navrženého s pomocí navigační specifikace RNP APCH nebo RNP AR APCH během současných přiblížení může zohledňovat: riziko srážky v důsledku normálních a zbytkových (nezmírněných) atypických chyb; pravděpodobnost výstrahy narušení ACAS během normálního provozu; nebezpečí úplavu; sledování a dostupné úrovně automatizace systému; řízení databáze; vstupy systému řízení a optimalizace letu a související pracovní zatížení posádky; vlivy meteorologických podmínek a jiných činitelů vnějšího prostředí; výcvik a publikované ATC postupy pro přerušení přiblížení.

Poznámka 2: Příklady druhů přiblížení a scénáře použitelné pro ust. 6.7.3.2.1 b) viz ICAO Doc 9643 (Manual on Simultaneous Operations on Parallel or Near-Parallel Instrument Runways (SOIR)), Tabulka 2-2 a Appendix C.

c) dané tratě nezdařeného přiblížení se odchylují nejméně o 30 stupňů;

d) topografie, popřípadě vyhodnocení překážek je zpracováno pro prostory sousedící se segmenty konečného přiblížení;

e) letadlům je, jakmile je to možné, oznámena přidělená dráha, postup při přiblížení podle

přístrojů a jakékoli další informace potřebné pro potvrzení správné volby;

f) kurz nebo trať konečného přiblížení je nalétnut(a) pomocí;
   1) vektorování; nebo
   2) publikovaného postupu příletu a přiblížení, který se nalétává v IAF nebo IF;

g) je zřízena nepřekročitelná zóna (NTZ) nejméně 610 m široká se stejnou vzdáleností od prodloužených os drah a je zobrazena na situačním zobrazení;

h) přiblížení jsou sledována:
   1) různým monitorujícím řídícím pro každou RWY; nebo
   2) jedním monitorujícím řídícím u ne více než dvou RWY, pokud je to určeno vyhodnocením bezpečnostních rizik a schváleno příslušným úřadem ATS (viz ust. 6.7.3.2.2);

i) monitorování zajišťuje, že když dojde ke snížení vertikálního rozstupu 300 m (1000 ft):
   1) letadlo nenaruší zobrazenou NTZ; a
   2) použitelné minimum podélného rozstupu mezi letadly na stejném kurzu nebo trati konečného přiblížení je dodrženo; a

j) jestliže nejsou pro řídící k dispozici radiové kanály k řízení letadla až do přistání:
   1) předání spojení letadel na příslušný kanál letištního řídícího se uskutečňuje dříve, než kterékoli ze dvou letadel na sousedních tratích konečného přiblížení naletí sestupovou dráhu nebo vertikální dráhu zvoleného postupu přiblížení podle přístrojů; a
   2) řídící, který monitoruje (kteří monitorují) přiblížení na každou dráhu, má (mají) možnost vstoupit do vysílání na příslušných radiových kanálech letištní služby řízení pro každý proud příletů.

6.7.3.2.2 Státy provádějící hodnocení bezpečnostních rizik, aby umožnily monitorování ne více než dvou RWY jedním řídícím (viz 6.7.3.2.1 h)), by měly přezkoumat činitele, jako jsou (mimo jiné): složitost, doby provozu, složení a hustota provozu, četnost příletů, dostupné úrovně automatizace systému, dostupnost záložních systémů, vlivy meteorologických podmínek a jiných činitelů vnějšího prostředí.

6.7.3.2.3 Jakmile je to proveditelné, po navázání spojení letadla s přibližovací službou řízení, se letadlu musí oznámit, že se provádí nezávislá přiblížení na paralelních drahách. Tato informace smí být poskytována prostřednictvím rozhlasového vysílání automatické služby koncové řízené oblasti (ATIS).

6.7.3.2.4 Při vektorování k nalétnutí kurzu nebo MLS tratě konečného přiblížení musí poslední vektor splňovat následující podmínky:

a) umožňovat letadlu nalétnout pod úhlem nejvýše 30 stupňů;

b) zajišťovat nejméně 0,9 km (1,0 NM) přímého vodorovného letu před nalétnutím kurzu nebo tratě konečného přiblížení; a

c) umožňovat letadlu usazení na kurzu nebo na trati konečného přiblížení ve vodorovném letu nejméně 3,7 km (2 NM) před nalétnutím sestupové dráhy nebo vertikální dráhy zvoleného postupu přiblížení podle přístrojů.

6.7.3.2.5 Minimum 300 m (1000 ft) vertikálního rozstupu nebo, v závislosti na schopnostech přehledového systému ATS, minimum 5,6 km (3,0 NM) horizontálního rozstupu musí být zajištěno, dokud letadla nejsou usazena:

a) na příletu na kurzu nebo trati konečného přiblížení MLS; nebo

b) na přiblížení RNP AR APCH podle ust. 6.7.3.5; a

c) v normální provozní zóně (NOZ).

6.7.3.2.6 V závislosti na schopnostech přehledového systému ATS, minimum 5,6 km (3,0 NM) horizontálního rozstupu, nebo 4,6 km (2,5 NM) předepsané příslušným úřadem ATS, musí být zajištěno mezi letadly na stejném kurzu nebo trati konečného přiblížení, pokud se nevyžaduje zvětšený podélný rozstup kvůli turbulenci v úplavu nebo z jiných důvodů.

Poznámka 1: Viz Hlava 8, ust. 8.7.3.2 a 8.7.3.4.

Poznámka 2: Letadlu usazenému na kurzu nebo trati konečného přiblížení je zajištěn rozstup od jiného letadla usazeného na sousedním paralelním kurzu nebo trati konečného přiblížení za předpokladu, že ani jedno z letadel nenaruší NTZ, jak je zobrazen na situačním zobrazení.

6.7.3.2.7 Jakmile je přidělen konečný kurz pro nalétnutí kurzu nebo tratě konečného přiblížení, musí být dráha potvrzena a letadlu se musí oznámit:

a) jeho poloha vztažená k fixu na kurzu nebo na trati konečného přiblížení;

b) nadmořská výška, která se má udržovat do usazení na kurz nebo na trať konečného přiblížení do nalétnutí sestupové dráhy nebo bodu nalétnutí vertikální dráhy; a

c) povolení pro příslušné přiblížení, jestliže je požadováno.

6.7.3.2.8 Trajektorie letu všech přiblížení, bez ohledu na meteorologické podmínky, musí být monitorována přehledovým systémem ATS. Musí být vydány řídící instrukce a informace nezbytné k zajištění rozstupů mezi letadly a k zajištění, že letadlo nevstoupí do NTZ.

Poznámka 1: Základní odpovědnost za navigaci na kurzu nebo na trati konečného přiblížení má pilot. Řídící instrukce a informace jsou proto vydávány jen k zajištění rozstupů mezi letadly a k zajištění, že letadlo nevstoupí do NTZ.

Poznámka 2: Aby bylo zajištěno, že letadlo nevstoupí do NTZ, je letadlo považováno za střed symbolu své polohy. Okraje symbolů poloh představujících letadla provádějící paralelní přiblížení se však nesmí dotknout (viz Hlava 8, ust. 8.7.2).

6.7.3.2.9 Když se pozoruje, že letadlo přeletí zatáčku nebo pokračuje na trati, která naruší NTZ, letadlo musí být instruováno, aby se ihned vrátilo na správnou trať.

6.7.3.2.10 Když je pozorováno letadlo narušující NTZ, letadlu na sousedním kurzu nebo trati konečného přiblížení musí být vydány instrukce k okamžitému stoupání do přidělené nadmořské výšky / výšky a točení na kurz (postupy pro přerušení přiblížení) pro vyhnutí se odchylujícímu se letadlu. Tam, kde jsou pro vyhodnocení překážky aplikována kritéria pro vyhodnocení překážkových rovin paralelních přiblížení (PAOAS), nesmí monitorující řídící vydat instrukce o kurzu letadlu, které je níže než 120 m (400 ft) nad nadmořskou výškou prahu dráhy, a instrukce o kurzu nesmí přesáhnout 45° traťového rozdílu od kurzu nebo tratě konečného přiblížení.

6.7.3.2.11 Monitorování letové trajektorie přehledovým systémem ATS nesmí být ukončeno, dokud:

a) není uplatňován vizuální rozstup, za předpokladu, že postupy zajišťují, že oběma řídícím je oznámeno, kdykoliv je uplatňován vizuální rozstup;

b) letadlo nepřistálo nebo v případě nezdařeného přiblížení není nejméně 1,9 km (1,0 NM) za odletovým koncem dráhy a odpovídající rozstup s jiným provozem není zajištěn.

Poznámka: Nepožaduje se oznamovat letadlu, že monitorování letové trajektorie radarem je skončeno.

6.7.3.3 Přerušení nezávislých paralelních přiblížení na blízké paralelní dráhy

Nezávislá paralelní přiblížení na paralelní dráhy, jejichž osy jsou od sebe vzdálené méně než 1525 m, mohou být přerušeny za stanovených meteorologických podmínek, jak je předepsáno příslušným úřadem ATS, zahrnujících střih větru, turbulenci, sestupné proudy, boční vítr a význačné meteorologické podmínky, jako jsou bouřky, které mohou zvětšit odchylky od kurzu nebo trati konečného přiblížení do takové míry, že by mohla být snížena bezpečnost.

Poznámka 1: Zvýšení odchylek od trati konečného přiblížení by mohlo vyústit v nepřijatelnou četnost vyvolávaných varování.

Poznámka 2: Pokyny vztahující se k meteorologickým podmínkám obsahuje Manual of Simultaneous Operations on Parallel or Near-Parallel Instrument Runways (ICAO Doc 9643).

6.7.3.4 Požadavky a postupy pro závislá paralelní přiblížení

6.7.3.4.1 Závislá paralelní přiblížení mohou být prováděna na paralelní dráhy za předpokladu, že:

a) osy drah jsou od sebe vzdáleny o 915 m (3 000 ft) nebo více (viz Předpis L14);

b) kurz nebo trať konečného přiblížení je nalétnut(a) pomocí:

   1) vektorování; nebo

   2) publikovaného postupu příletu a přiblížení, který se nalétává v IAF nebo IF;

c) je k dispozici přehledový systém ATS s minimální přesností SSR v azimutu 0,3 stupně (jedno sigma), nebo pro MLAT nebo ADS-B lze prokázat výkonnostní způsobilost stejnou nebo vyšší, než je požadavek pro SSR, a s periodou obnovy 5 sekund nebo méně;

d) postupy přiblížení podle přístrojů, které navedou letadlo na prodlouženou osu dráhy, jsou jakoukoli kombinací následujícího:

   1) postup přesného přiblížení;

   2) postup APV navržený s pomocí navigační specifikace RNP AR APCH za podmínky, že hodnota RNP pro B a hodnota RNP pro C, pokud je tento úsek přiblížení v rozmezí minima horizontálního rozstupu paralelního přiblížení, nepřekračuje jednu čtvrtinu vzdálenosti mezi osami RWY (A), (viz Obr. 6-2); a

   3) postup APV navržený s pomocí navigační specifikace RNP AR APCH, který nesplňuje ustanovení v bodě d)2), nebo RNP APCH za podmínky, že:

      i) vhodné zdokumentované vyhodnocení bezpečnostních rizik prokázalo, že lze splnit přijatelnou úroveň bezpečnosti;

      ii) provoz je schválen příslušným úřadem ATS (viz Poznámka 1).

Poznámka 1: Prokázání bezpečnosti postupu APV navrženého s pomocí navigační specifikace RNP APCH nebo RNP AR APCH během současných přiblížení může zohledňovat: riziko srážky v důsledku normálních a zbytkových (nezmírněných) atypických chyb; pravděpodobnost výstrahy narušení ACAS během normálního provozu; nebezpečí úplavu; sledování a dostupné úrovně automatizace systému; řízení databáze; vstupy systému řízení a optimalizace letu a související pracovní zatížení posádky; vlivy meteorologických podmínek a jiných činitelů vnějšího prostředí; výcvik a publikované ATC postupy pro přerušení přiblížení.

Poznámka 2: Příklady druhů přiblížení a scénáře použitelné pro ust. 6.7.3.4.1 d) viz ICAO Doc 9643 (Manual on Simultaneous Operations on Parallel or Near-Parallel Instrument Runways (SOIR)), Tabulka 2-3 a Appendix C.

e) letadlům je oznámeno, že přiblížení jsou prováděna na obou drahách (tato informace může být poskytnuta prostřednictvím ATIS);

f) dané tratě nezdařeného přiblížení se odchylují nejméně o 30 stupňů; a

g) přibližovací řízení má schopnost přednostně vstoupit do vysílání letištního řízení.

6.7.3.4.2 Mezi letadly, dokud nejsou usazeny na kurzech nebo tratích konečného přiblížení paralelních přiblížení, se musí zajistit minimálně 300 m (1000 ft) výškový nebo minimálně 5,6 km (3 NM) horizontální rozstup.

6.7.3.4.3 Mezi letadly usazenými na stejném kurzu nebo na trati konečného přiblížení se musí zajistit minimální horizontální rozstup 5,6 km (3,0 NM) nebo 4,6 km (2,5 NM), jak je předepsáno příslušným úřadem ATS, pokud není požadován z důvodu turbulence v úplavu zvětšený podélný rozstup.

Poznámka: Viz Hlava 8, ust. 8.7.3.2 a 8.7.3.4.

6.7.3.4.4 Mezi za sebou letícími letadly na sousedních kurzech nebo tratích konečného přiblížení se musí diagonálně zajistit minimální horizontální rozstup:

a) 3,7 km (2,0 NM) mezi za sebou letícími letadly na sousedních kurzech nebo tratích konečného přiblížení, které jsou od sebe vzdáleny více než 2 529 m (8 300 ft) (Obr. 6-3); nebo

b) 2,8 km (1,5 NM) mezi za sebou letícími letadly na sousedních kurzech nebo tratích konečného přiblížení, které jsou od sebe vzdáleny více než 1 097 m (3 600 ft), ale ne více než 2 529 m (8 300 ft) (Obr. 6-4); nebo

c) 1,9 km (1,0 NM) mezi za sebou letícími letadly na sousedních kurzech nebo tratích konečného přiblížení, které jsou od sebe vzdáleny více než 915 m (3 000 ft), ale ne více než 1 097 m (3 600 ft) (Obr. 6-5).

Poznámka: Další podrobnosti týkající se odůvodnění a prokázání bezpečnosti snížených šikmých rozstupů jsou uvedeny v ICAO Doc 9643 (Manual on Simultaneous Operations on Parallel or Near-Parallel Instrument Runways), Appendix E a F.

6.7.3.5 Určení, že je letadlo usazeno na RNP AR APCH

6.7.3.5.1 Vedle požadavků stanovených v ust. 6.7.3.2, pro účely použití ust. 6.7.3.2.5 b), se letadlo provádějící postup RNP AR APCH považuje za usazené po celý postup přiblížení za IAF/IF pod podmínkou, že:

a) letadlo potvrzuje, že je usazeno na trati postupu RNP AR APCH před stanoveným bodem, jehož poloha má být stanovena příslušným úřadem ATS;

b) na RNP AR APCH se musí nacházet bod stanovený k zajištění příslušného minima horizontálního rozstupu (např. 5,6 km (3 NM)) od sousedního postupu přiblížení (viz Obr. 6-6). Stanovený bod může být běžně totožný s IAF; a

c) pro zjednodušení použití postupu musí být stanovený bod řídícím, kteří provádějí přiblížení a monitorování, na první pohled zřejmý. Stanovený bod může být znázorněn na situačním zobrazení.

6.7.3.5.2 Mezi letadly na stejném přiblížení se musí použít příslušný rozstup z důvodu turbulence v úplavu.

6.7.3.5.3 Pokud je letadlo, po hlášení, že je usazeno na trati postupu RNP AR APCH, neschopno postup provést, musí pilot ihned informovat řídícího zároveň s navrhovaným postupem, a poté následovat instrukce ATC (např. postup pro přerušení přiblížení).

Poznámka: Postupy pro přerušení přiblížení jsou popsány v ICAO Doc 9643 (Manual on Simultaneous Operations on Parallel or Near-Parallel Instrument Runways (SOIR)).

6.7.3.5.4 V případě, že je nezbytné použít postup pro přerušení přistání během uplatňování postupu pro nezávislá paralelní přiblížení (např. letadlo narušuje NTZ), může řídící vydat instrukce ke stoupání a/nebo změně kurzu letadlu usazenému na RNP AR APCH.

6.7.3.5.5 Aby byla instrukce k přerušení přiblížení podpořena, musí být provedeno posouzení překážek.

Poznámka: Pokyny týkající se posuzování překážek jsou uvedeny v ICAO Doc 9643 (Manual on Simultaneous Operations on Parallel or Near-Parallel Instrument Runways (SOIR)).

6.7.3.5.6 Postupy pro přerušení přiblížení musí být předepsány v AIP a místních instrukcích.

6.7.3.5.7 Monitorující řídící musí chránit NTZ, v souladu s ust. 6.7.3.2.1 i).

6.7.3.6 Požadavky a postupy pro oddělený paralelní provoz

6.7.3.6.1 Oddělený paralelní provoz na paralelních drahách se smí provádět za předpokladu, že:

a) osy drah jsou od sebe vzdáleny minimálně o 760 m (2 500 ft) (viz Předpis L 14); a

b) daná odletová trať se odchyluje ihned po vzletu nejméně o 30 stupňů od sousední trati nezdařeného přiblížení (viz Obr. 6-7).

6.7.3.6.2 Minimální vzdálenost mezi osami paralelních drah pro oddělený paralelní provoz smí být zmenšena o 30 m na každých 150 m až do minimální vzdálenosti 300 m, jestliže je příletová dráha posunuta směrem k přilétávajícímu letadlu (viz Obr. 6-8), a měla by být zvětšena o 30 m na každých 150 m, jestliže je příletová dráha posunuta směrem od přilétávajícího letadla (viz Obr. 6-9).

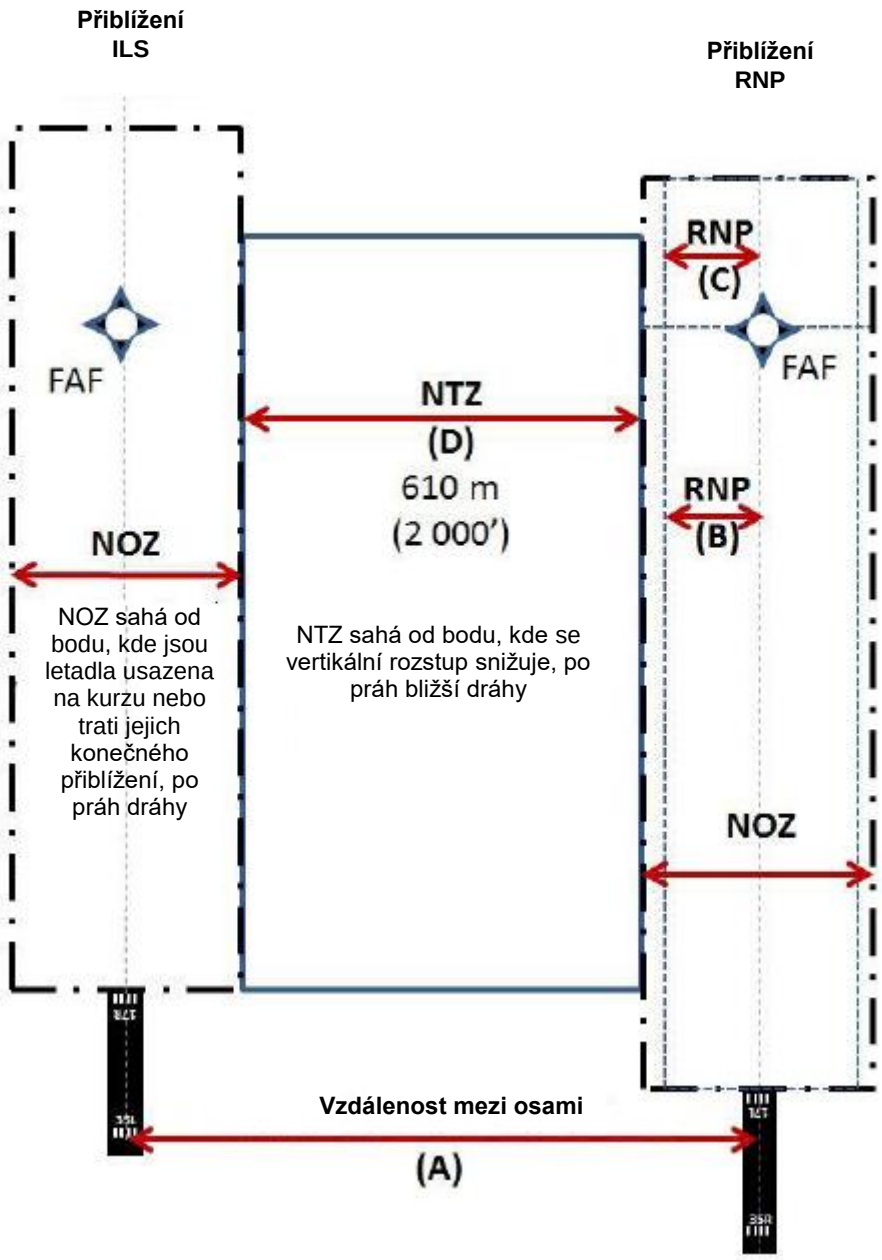
6.7.3.6.3 Následující druhy postupů přiblížení se mohou používat při odděleném paralelním provozu za předpokladu, že vhodný přehledový systém ATS a příslušné pozemní zařízení vyhovuje standardu nezbytnému pro určitý druh přiblížení:

a) přesná přiblížení a/nebo APV (RNP AR APCH, RNP APCH);

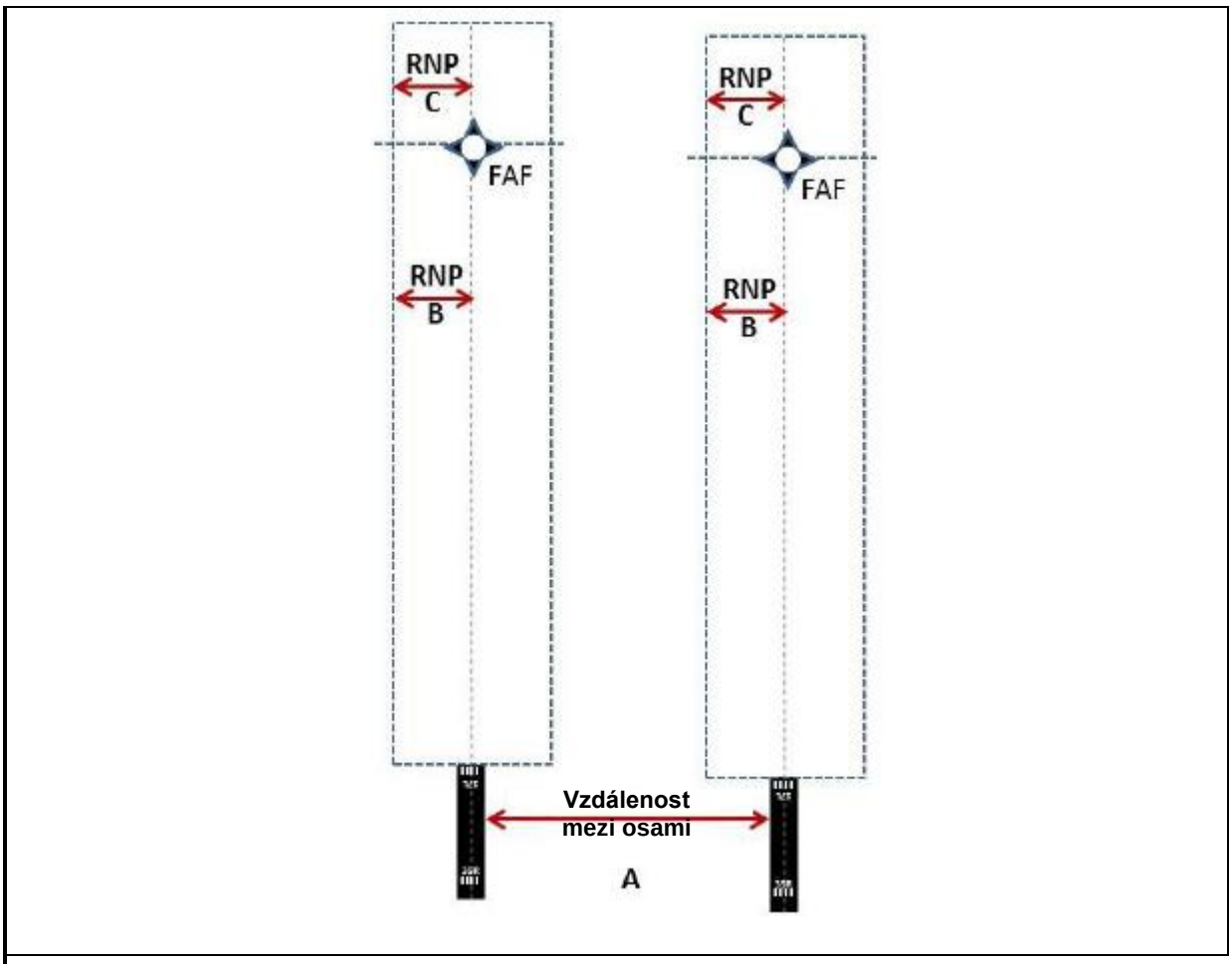
b) přehledové radarové přiblížení (SRA) nebo přesné přiblížení radarem (PAR); a

c) vizuální přiblížení.

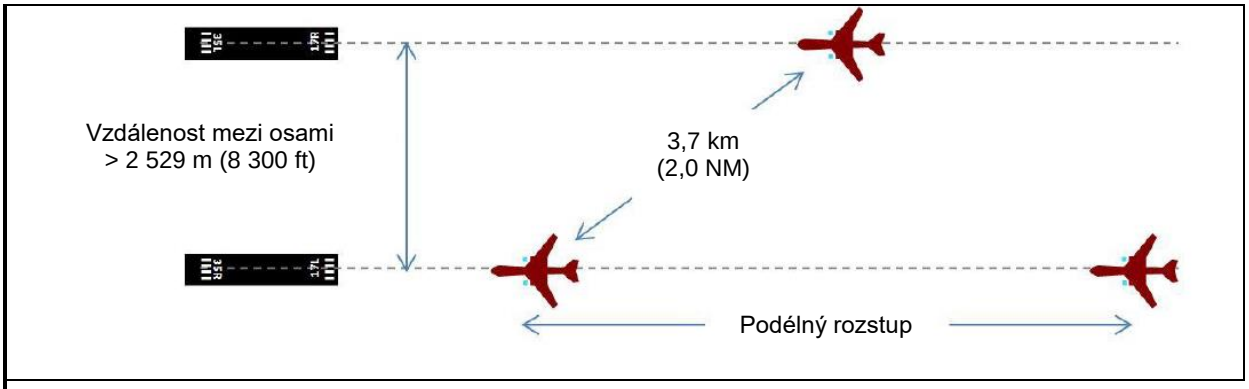
Poznámka: Pokyny obsahuje Manual of Simultaneous Operations on Parallel or Near-Parallel Instrument Runways (ICAO Doc 9643).



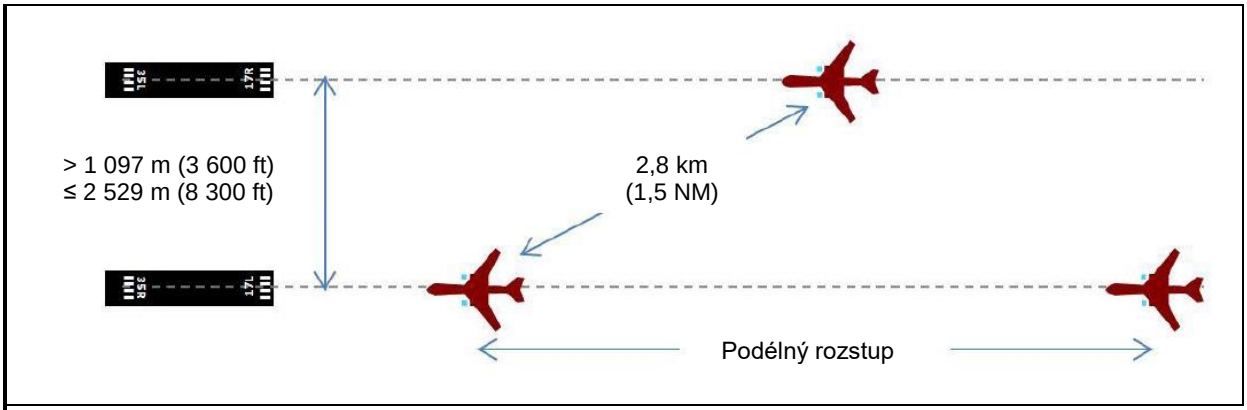
Obr. 6-1
Vzdálenost mezi osami, NTZ a NOZ



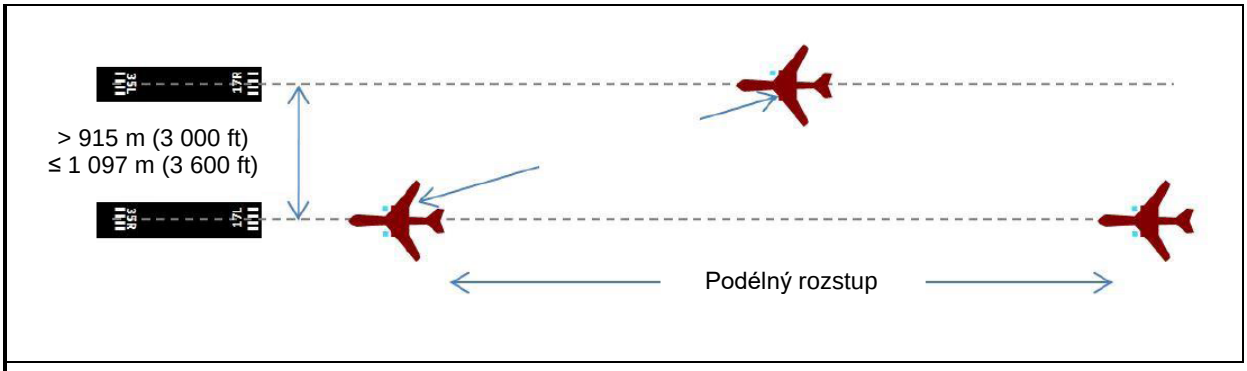
Obr. 6-2
Hodnota RNP a vzdálenost mezi osami



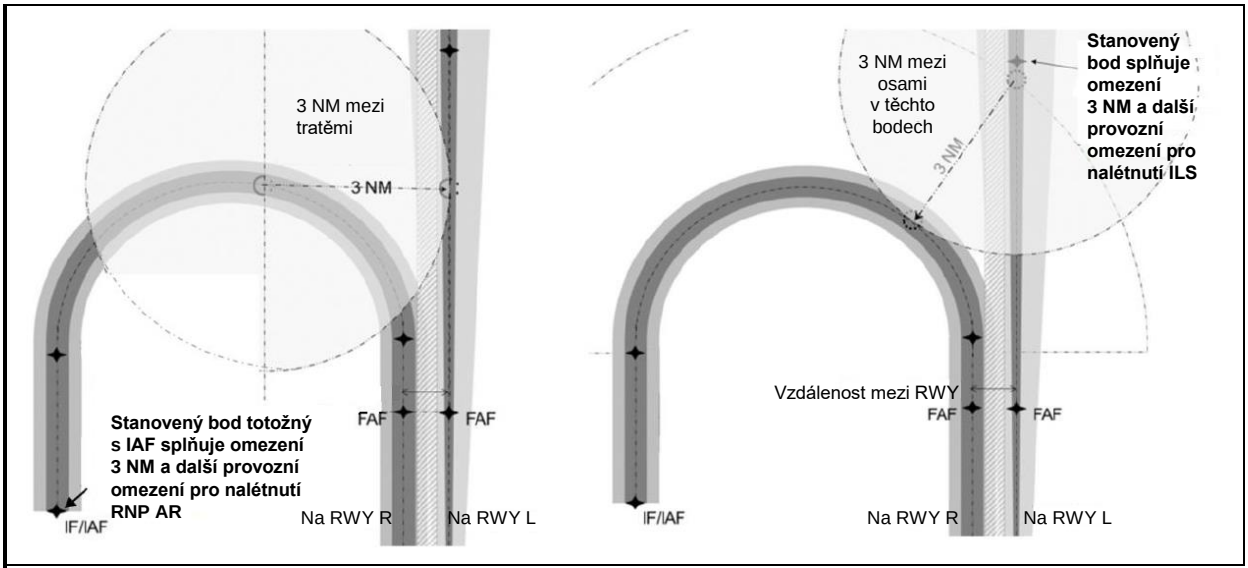
Obr. 6-3
Šikmý rozstup pro vzdálenost mezi osami větší než 2 529 m (8 300 ft)



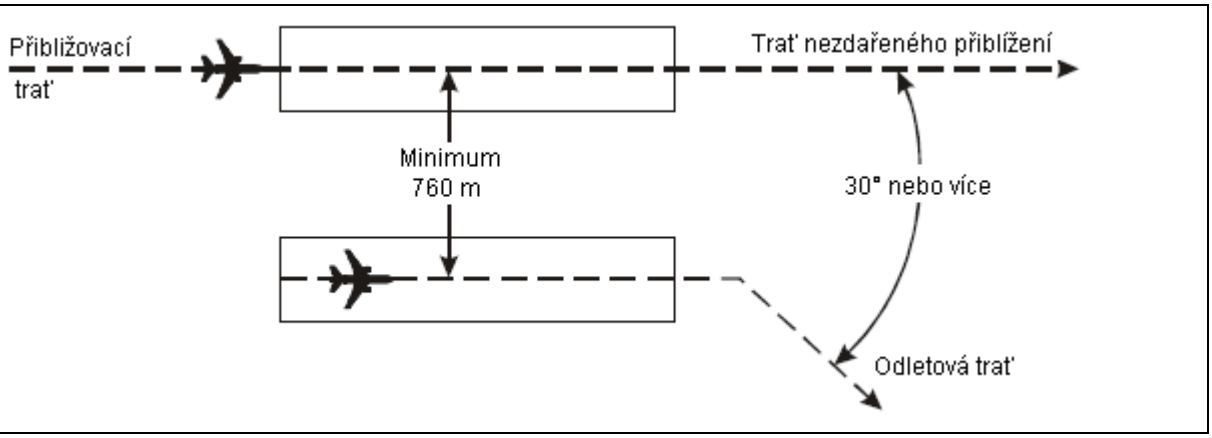
Obr. 6-4
Šikmý rozstup pro vzdálenost mezi osami větší než 1 097 m (3 600 ft), ale menší než nebo rovnou 2 529 m (8 300 ft)



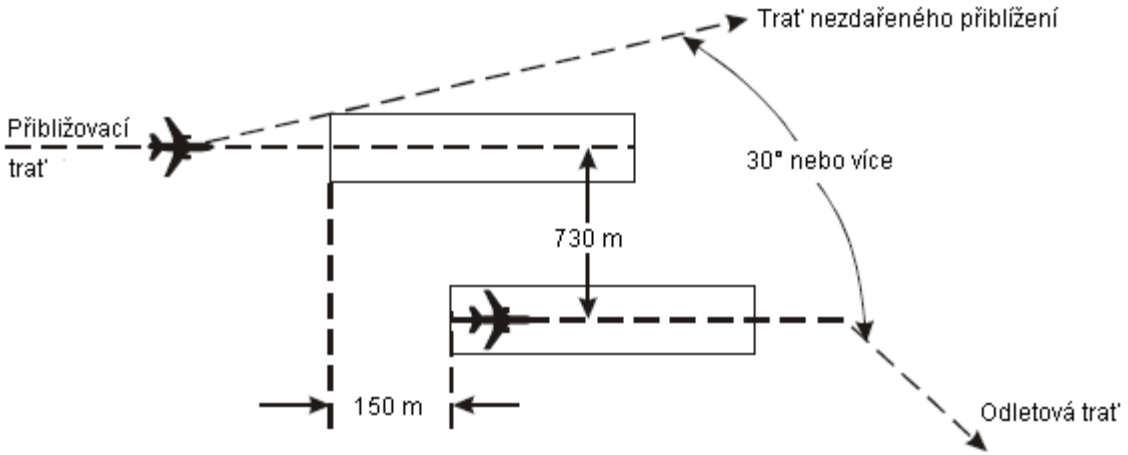
Obr. 6-5
Šikmý rozstup pro vzdálenost mezi osami větší než 915 m (3 000 ft), ale menší než nebo rovnou 1 097 m (3 600 ft)



Obr. 6-6
Koncept „usazen na RNP AR APDCH“
(Příklad RNP AR APCH/přesného přiblížení s minimem rozstupu 3 NM)

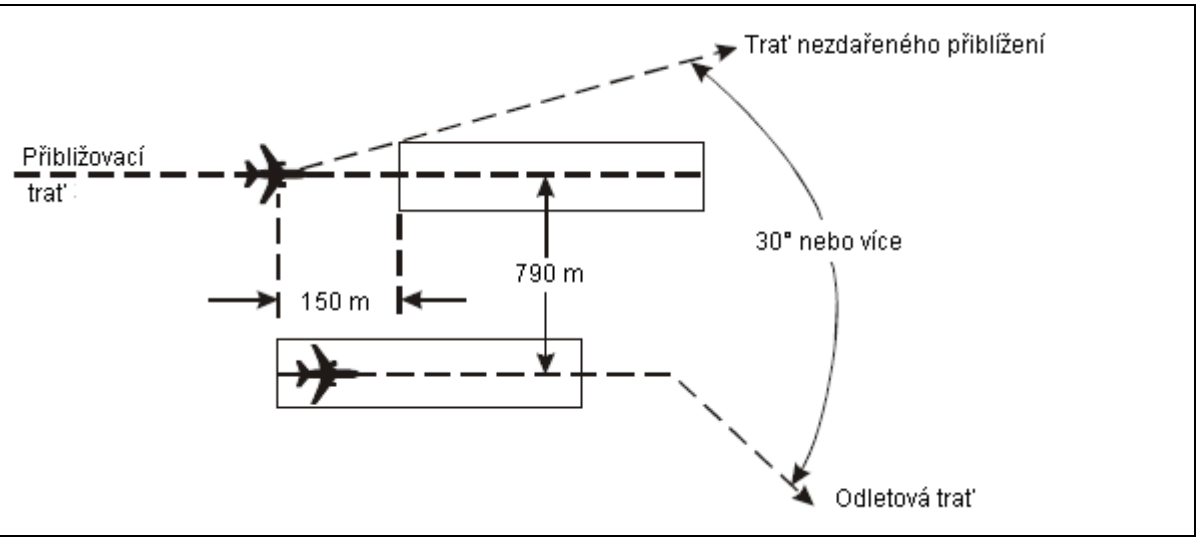


Obr. 6-7
Oddělený paralelní provoz (viz ust. 6.7.3.6.1 b))



Poznámka: V případě nezdařeného přiblížení proudového letadla kategorie TĚŽKÁ by měl být použit rozstup uplatňovaný při turbulenci v úplavu nebo případně provedena taková opatření, která zajistí, že proudové letadlo kategorie TĚŽKA nepředletí letadlo odlétávající ze sousední paralelní dráhy.

Obr. 6-8
Oddělený paralelní provoz, kde jsou paralelní dráhy vůči sobě posunuty (viz ust. 6.7.3.6.2)



Obr. 6-9
Oddělený paralelní provoz, kde jsou paralelní dráhy vůči sobě posunuty (viz ust. 6.7.3.6.2)

HLAVA 7 – POSTUPY PRO LETIŠTNÍ SLUŽBU ŘÍZENÍ

Poznámka: Tato hlava obsahuje též postupy pro provoz leteckých pozemních světel, viz ust. 7.15.

7.1 Činnosti letištních řídících věží

7.1.1 Všeobecně

7.1.1.1 Letištní řídící věže musí vydávat informace a povolení letadlům, která jsou jimi řízena, k dosažení bezpečného, spořádaného a rychlého toku letového provozu na letišti a v jeho blízkosti, s cílem zabránit srážce (srážkám) mezi:

a) letadly letícími ve stanoveném prostoru odpovědnosti řídící věže, včetně letištních provozních okruhů;

b) letadly pohybujícími se na provozní ploše;

c) letadly přistávajícími a vzlétajícími;

d) letadly a vozidly na provozní ploše;

e) letadly na provozní ploše a překážkami na této ploše.

7.1.1.2 Letištní řídící musí nepřetržitě sledovat veškerý letový provoz na letišti a v jeho blízkosti, stejně tak jako provoz mobilních prostředků a personálu na provozní ploše. Sledování musí být zajištěno vizuálním pozorováním, které je rozšířeno sledováním přehledovým systémem ATS, je-li k dispozici. Provoz musí být řízen v souladu s postupy zde stanovenými a všemi použitelnými pravidly stanovenými příslušným úřadem ATS. Jestliže jsou v řízeném okrsku další letiště, provoz na všech letištích se v takovém řízeném okrsku musí koordinovat tak, aby provozní okruhy nebyly konfliktní.

Poznámka: Ustanovení pro použití přehledového systému ATS při letištním řízení jsou obsaženy v Hlavě 8, ust. 8.10.

7.1.1.2.1 Vizuálního pozorování musí být dosaženo přímým výhledem z okna nebo prostřednictvím nepřímého pozorování za využití vizuálního přehledového systému, který je pro tento účel specificky schválen příslušným úřadem ATS.

Poznámka 1: Pro účely automatického záznamu dat vizuálního přehledového systému se použije ust. 6.4.1 Předpisu L 11.

Poznámka 2: Poradenský materiál týkající se zavádění konceptu vzdálené věže pro jednotný režim provozu lze nalézt v příloze rozhodnutí výkonného ředitele EASA 2015/014/R ze dne 3. července 2015.

7.1.1.3 Funkce letištní řídící věže mohou být prováděny z různých řídících pracovišť nebo pracovních míst, jako jsou:

a) letištní řídící, obvykle zodpovědný za provoz na dráze a za letadla letící v prostoru odpovědnosti letištní řídící věže;

b) řídící pojíždění, obvykle zodpovědný za provoz na provozní ploše vyjma drah;

c) pracoviště odletového povolení, obvykle zodpovědné za vydávání povolení ke spouštění motorů a k vydávání letových povolení odlétávajícím letům IFR.

7.1.1.4 Kde se paralelní nebo téměř paralelní dráhy používají pro současný provoz, za provoz na každé z těchto drah by měl být odpovědný jeden letištní řídící.

7.1.2 Pohotovostní služba poskytovaná letištními řídícími věžemi

7.1.2.1 Letištní řídící věže odpovídají za uvedení záchranných a požárních služeb do pohotovosti, kdykoli:

a) na letišti nebo v jeho blízkosti došlo k letecké nehodě; nebo

b) je přijata informace, že bezpečnost letadla, které je nebo bude v pravomoci letištní řídící věže, by mohla být nebo je ohrožena; nebo

c) je tak požadováno letovou posádkou; nebo

d) se to jeví nezbytné nebo žádoucí.

7.1.2.2 Postupy týkající se uvádění záchranné a požární služby do pohotovosti musí být obsaženy v místních směrnicích. Tyto směrnice musí specifikovat druh informací, které mají být poskytnuty záchranným a požárním službám, včetně typu letadla a druhu nouze a, pokud je k dispozici, počtu osob na palubě a jakéhokoli nebezpečného zboží na palubě letadla.

7.1.2.3 Jestliže se letadlo po předání letištní řídící věži neohlásilo nebo se ohlásilo, ale ztratilo radiové spojení, a v žádném z těchto případů nepřistálo do pěti minut od předpokládaného času přistání, musí se to oznámit přibližovacímu stanovišti řízení, oblastnímu středisku řízení nebo letovému informačnímu středisku nebo záchrannému koordinačnímu středisku nebo záchrannému podřízenému středisku v souladu s místními postupy.

7.1.3 Poruchy nebo nepravidelná činnost prostředků a zařízení

Letištní řídící věž musí okamžitě hlásit v souladu s místními instrukcemi jakoukoli poruchu nebo nepravidelnou činnost v provozu zařízení, světel nebo jiných zařízení zřízených na letišti pro vedení letištního provozu a letových posádek nebo požadovaných pro poskytování služby řízeni letového provozu.

7.2 Volba dráhy v používání

7.2.1 Výrazu „dráha v používání“ se musí používat k označení dráhy nebo drah, které jsou po určitou dobu považovány letištní řídící věží za nejvhodnější pro přistání a vzlety očekávaných typů letadel na letišti.

Poznámka: Termínem dráha v používání pro přilétávající a odlétávající letadla může být označena jedna nebo více drah.

7.2.2 Letadla přistávají a vzlétají obvykle proti větru, pokud není vzhledem k bezpečnosti, konfiguraci dráhy, meteorologickým podmínkám nebo letovým provozním podmínkám jiný směr výhodnější. Stanoviště poskytující letištní službu řízení však při volbě dráhy v používání musí mimo rychlosti a směru větru vzít v úvahu ještě další důležité faktory, jako jsou letištní provozní okruhy, délky drah a přibližovací a přistávací prostředky, které jsou k dispozici.

7.2.3 Dráha pro vzlet nebo přistání vhodná pro daný provoz může být stanovena za účelem snížení hluku s cílem využít, kdykoliv je to možné, ty dráhy, které umožní letounům vyhnout se hlukově citlivým oblastem během počáteční fáze odletu a fáze konečného přiblížení.

7.2.4 Za účelem snížení hluku by neměly být pro přistání vybírány ty dráhy, které nejsou vybaveny vhodným sestupovým vedením, např. ILS nebo světelnou sestupovou soustavou pro vizuální přiblížení pro provoz za meteorologických podmínek pro let za viditelnosti.

7.2.5 Velitel letadla může s ohledem na bezpečnost letu odmítnout dráhu přednostně nabízenou z hlukových důvodů.

7.2.6 Snížení hlukové zátěže nesmí být určujícím faktorem pro stanovení dráhy za následujících okolností:

a) jestliže povrch dráhy je nepříznivě ovlivněn (např. sněhem, rozbředlým sněhem, ledem, vodou, gumou, olejem nebo jinými substancemi);

b) pro přistání za podmínek:

   1) kdy je základna význačné oblačnosti nižší než 150 m (500 ft) nad letištěm nebo je dohlednost menší než 1900 m; nebo

   2) kdy se k provedení přiblížení vyžaduje vertikální minimum větší než 100 m (300 ft) nad letištěm a:

      i) základna význačné oblačnosti je nižší než 240 m (800 ft) nad letištěm; nebo

      ii) dohlednost je nižší než 3 000 m;

c) pro vzlet, když dohlednost je nižší než 1 900 m;

d) když byl hlášen nebo předpovídán střih větru nebo když jsou očekávány bouřky, které by ovlivnily přiblížení nebo odlet; a

e) když boční složka větru včetně nárazů přesahuje 28 km/h (15 kt) nebo zadní složka větru včetně nárazů přesahuje 9 km/h (5 kt).

7.3 Počáteční volání na letištní řídící věž

7.3.1 Počáteční volání letadel, kterým je poskytována letištní služba řízení, musí obsahovat:

1) označení stanoviště ATS, které je voláno;

2) volací znak a u letadla kategorie turbulence v úplavu „SUPER“ nebo „TĚŽKÁ (HEAVY)“ slovo „super“ nebo „těžká (heavy)”;

3) polohu; a

4) doplňující údaje, jak jsou požadovány příslušným poskytovatelem letových navigačních služeb odpovědným za poskytování služeb a schváleny příslušným úřadem.

Poznámka: Viz rovněž Hlava 4, ust. 4.11.3.1 obsahující první volání letištní věže letadly za letu.

7.4 Informace předávané letadlům letištními řídícími věžemi

7.4.1 Informace vztahující se k provozu letadel

Poznámka: Viz Hlava 11, ust. 11.4.3, týkající se zpráv letových informací.

7.4.1.1 Postupy pro zahájení spouštění motorů

7.4.1.1.1 Jestliže tak pilot požaduje, měl by mu být předán předpokládaný čas vzletu ještě před zahájením postupu pro spouštění motorů.

7.4.1.1.2 Postupy pro spouštění motorů by měly být zavedeny tam, kde je třeba se vyhnout nahromadění provozu a nadměrnému zdržení na provozní ploše, nebo když to vyžadují ATFM postupy. Postupy pro spouštění motorů by měly být uvedeny v místních směrnicích a měly by specifikovat kritéria a podmínky, kdy a jak musí být vypočítány časy pro spouštění motorů a vydány odlétávajícím letadlům.

7.4.1.1.3 Jestliže je letadlo předmětem ATFM postupů, mělo by být letadlu oznámeno, aby zahájilo spouštění motorů v souladu s přidělenou časovou mezerou pro vzlet.

7.4.1.1.4 Jestliže se předpokládá, že zdržení odlétávajícího letadla bude kratší než časový interval stanovený příslušným úřadem ATS, může se letadlu povolit spouštění motorů podle vlastního uvážení.

7.4.1.1.5 Jestliže se předpokládá, že zdržení odlétávajícího letadla překročí časový interval stanovený příslušným úřadem ATS, letištní řídící věž by měla vydat předpokládaný čas pro spouštění motorů letadlu žádajícímu spouštění.

7.4.1.1.6 Vydání povolení ke spouštění motorů může být odmítnuto pouze za okolností nebo podmínek stanovených příslušným úřadem ATS.

7.4.1.1.7 Jestliže je povolení ke spouštění motorů odmítnuto, letové posádce musí být sdělen důvod odmítnutí.

7.4.1.2 Letištní a meteorologické informace

7.4.1.2.1 Před pojížděním na vzlet se musí letadlu předat následující prvky informací v uvedeném pořadí s výjimkou těch, o kterých je známo, že je letadlo již přijalo:

a) dráha, která bude použita;

b) směr a rychlost přízemního větru, včetně z toho vzniklého význačného kolísání;

c) QNH pro nastavení výškoměru a buď na základě místních dohod, nebo na žádost letadla QFE pro nastavení výškoměru.

d) teplota vzduchu pro dráhu, která bude použita, pro letadla s turbinovými motory;

e) hodnota dohlednosti ve směru vzletu a počátečního stoupání, je-li menší než 10 km,

nebo, kde je to použitelné, hodnota (hodnoty) RVR pro dráhu, která má být použita;

f) správný čas.

Poznámka: Výše uvedené meteorologické informace podléhají kritériím používaným pro místní meteorologické pravidelné a mimořádné zprávy, v souladu s Hlavou 11, ust. 11.4.3.

7.4.1.2.2 Před vzletem se musí letadlu oznámit:

a) význačné změny směru a rychlosti přízemního větru, teploty vzduchu a hodnoty (hodnot) dohlednosti nebo RVR předávané v souladu s ust. 7.4.1.2.1;

b) význačné meteorologické podmínky v prostoru vzletu a stoupání, s výjimkou, kdy je známo, že letadlo již takové informace přijalo.

Poznámka: Význačné meteorologické podmínky v této souvislosti zahrnují výskyt nebo očekávaný výskyt kumulonimbů nebo bouřky, mírné nebo silné turbulence, střihu větru, krupobití, mírné nebo silné námrazy, čáry instability, namrzajících srážek, výrazné horské vlny, písečné bouře, prachové bouře, zvířeného sněhu, tornáda nebo vodní smršť v prostoru vzletu a stoupání.

7.4.1.2.3 Před vstupem do letištního okruhu nebo před zahájením přiblížení na přistání musí být letadlu poskytnuty následující prvky informací v uvedeném pořadí s výjimkou těch, o kterých je známo, že je letadlo již přijalo:

a) dráha, která bude použita;

b) směr a rychlost přízemního větru, včetně význačného kolísání;

c) QNH pro nastavení výškoměru a buď na základě místních dohod, nebo na žádost letadla QFE pro nastavení výškoměru.

Poznámka: Výše uvedené meteorologické informace podléhají kritériím používaným pro místní meteorologické pravidelné a mimořádné zprávy, v souladu s Hlavou 11, ust. 11.4.3.

7.4.1.3 Informace o význačném místním provozu

7.4.1.3.1 Informace o význačném místním provozu musí být předána dostatečně včas buď přímo nebo prostřednictvím stanoviště poskytujícího přibližovací službu řízení, jestliže je podle úsudku letištního řídícího taková informace nezbytná v zájmu bezpečnosti nebo když tak požaduje letadlo.

7.4.1.3.2 Za význačný místní provoz se musí považovat jakékoli letadlo, mobilní prostředek nebo personál na provozní ploše nebo v její blízkosti nebo provoz letící v blízkosti letiště, který může vytvářet nebezpečí pro letadlo, kterého se to týká.

7.4.1.3.3 Význačný místní provoz musí být popsán tak, aby byl snadno identifikovatelný.

7.4.1.4 Narušení dráhy nebo přítomnost překážky na dráze

7.4.1.4.1 V případě, že po vydání povolení ke vzletu nebo přistání řídící zjistí narušení dráhy nebo přítomnost jakékoliv překážky na dráze nebo v její těsné blízkosti, která by mohla ohrozit bezpečnost odlétávajícího nebo přistávajícího letadla, musí být učiněno následující odpovídající opatření:

a) zrušit odlétávajícímu letadlu povolení ke vzletu;

b) vydat instrukci přistávajícímu letadlu provést průlet nebo postup nezdařeného přiblížení;

c) ve všech případech informovat letadlo o narušení dráhy nebo o překážce a její poloze ve vztahu k dráze.

Poznámka: Zvěř a hejna ptáků mohou představovat překážku ve vztahu k provozu na dráze. Přerušený vzlet nebo průlet provedený po minutí bodu dotyku mohou vystavit letadlo riziku přejetí dráhy. Navíc nízká výška nezdařeného přiblížení může letadlo vystavit riziku nárazu ocasní částí. Proto piloti mohou uplatnit jejich úsudky v souladu s ust. 2.4 Předpisu L 2 týkajícím se pravomoci velitele letadla.

7.4.1.4.2 Piloti a řídící letového provozu musí ohlásit jakékoliv události zahrnující překážku na dráze nebo nepovolený vjezd na dráhu.

Poznámka 1: Informace týkající se formulářů o hlášení narušení dráhy společně s instrukcemi k jejich vyplnění jsou obsaženy v Manual on the Prevention of Runway Incursion (ICAO Doc 9870). Pozornost by měla být věnována návodu pro analýzu, sběr a sdílení dat týkajících se narušení dráhy (viz Doc 9870, Chapter 5).

Poznámka 2: Ust. 7.4.1.4.2 má za cíl podporovat Státní program bezpečnosti (SSP) a Systém řízení bezpečnosti (SMS).

7.4.1.5 Nejistota o poloze na provozní ploše

7.4.1.5.1 S výjimkou uvedenou v ust. 7.4.1.5.2 níže musí pilot, který má pochybnosti o poloze letadla na provozní ploše, okamžitě:

a) zastavit letadlo; a

b) současně informovat příslušné stanoviště ATS o situaci (včetně poslední známé polohy).

7.4.1.5.2 V situacích, kdy má pilot pochybnost o poloze na provozní ploše, ale rozpoznává, že je letadlo na RWY, musí okamžitě:

a) informovat příslušné stanoviště ATS o okolnostech (včetně poslední známé polohy);

b) je-li možné lokalizovat nejbližší vhodnou pojezdovou dráhu, uvolnit RWY co nejrychleji, pokud není jinak instruován stanovištěm ATS; a poté

c) zastavit letadlo.

7.4.1.5.3 Řidič mobilního prostředku, který má pochybnosti o poloze na provozních plochách, musí okamžitě:

a) informovat příslušné stanoviště ATS o situaci (včetně poslední známé polohy);

b) současně, pokud není jinak instruován stanovištěm ATS, uvolnit přistávací plochu, pojezdovou dráhu nebo jinou část provozní plochy do bezpečné vzdálenosti co možno nejrychleji; a poté

c) zastavit mobilní prostředek.

7.4.1.5.4 V případě, že je letištnímu řídícímu známo, že letadlo nebo mobilní prostředek nezná nebo si není jist svou polohou na provozních plochách, musí podniknout okamžité opatření k ochraně provozu a pomoci dotyčnému letadlu nebo mobilnímu prostředku určit svou polohu.

7.4.1.6 Turbulence v úplavu a nebezpečí způsobená spalinami proudových motorů

7.4.1.6.1 Letištní řídící musí, kdykoliv je to aplikovatelné, uplatnit minima rozstupů podle turbulence v úplavu stanovená v Hlavě 5, ust. 5.8. Kdykoli je odpovědnost za vyhnutí se turbulenci v úplavu na veliteli letadla, letištní řídící musí, v použitelném rozsahu, upozornit letadlo na očekávaný výskyt nebezpečí způsobeného turbulencí v úplavu.

Poznámka: Výskyt nebezpečí způsobeného turbulencí v úplavu nelze přesně předpovídat a letištní řídící nemohou nést odpovědnost za to, že vždy vydají upozornění na taková nebezpečí, ani za jejich přesnost. Informace o nebezpečí vírů v úplavu obsahuje Air Traffic Services Planning Manual (ICAO DOC 9426), Part II, Section 5. Kategorie letadel turbulence v úplavu jsou stanoveny v Hlavě 4, ust. 4.9.1.

7.4.1.6.2 Při vydávání povolení nebo instrukcí pojíždějícím, vzlétajícím nebo přistávajícím letadlům, zejména, když jsou používány křižující se dráhy, a mobilním prostředkům a personálu pohybujícím se po letišti, by měli řídící letového provozu vzít v úvahu nebezpečí způsobená spalinami proudových motorů a proudem vzduchu za vrtulovými motory.

Poznámka: Spaliny proudových motorů a proud vzduchu za vrtulemi mohou vytvářet koncentrovaný vzdušný proud dostatečně silný, aby způsobil poškození jiných letadel, vozidel a personálu pohybujících se v daném prostoru.

7.4.1.7 Abnormální konfigurace a stav letadla

7.4.1.7.1 Kdykoli je letištním řídícím pozorována nebo je mu hlášena abnormální konfigurace nebo stav letadla, jako je nevysunutý nebo jenom částečně vysunutý podvozek, nebo neobvyklý kouř z jakékoli části letadla, musí být letadlo, kterého se to týká, neprodleně informováno.

7.4.1.7.2 Jestliže tak letová posádka na základě podezření, že během vzletu došlo k poškození letadla, požaduje, musí být neprodleně provedena prohlídka dráhy použité pro vzlet a letová posádka musí být neprodleně uvědomena, zda byly nebo nebyly nalezeny části letadla, zbytky ptáků nebo zvěře.

7.5 Význačné informace o letištních podmínkách

Poznámka: Viz Hlava 11, ust. 11.4.3.4 týkající se informací o letištních podmínkách.

7.5.1 Význačné informace o letištních podmínkách jsou informace nezbytné pro bezpečný provoz letadel, které se týkají pohybové plochy nebo jakýchkoliv zařízení obvykle s ní spojených. Například informace o stavebních pracích na pojezdovém pruhu, který není spojen s dráhou v používání, by neměly být významné pro žádné letadlo s výjimkou toho, které by mělo pojíždět v blízkosti stavebních prací. Dále například, jestliže všechen provoz musí být omezen pouze na dráhy, měla by být tato skutečnost považována za význačnou letištní informaci pro každé letadlo neseznámené s letištěm.

7.5.2 Význačné informace o letištních podmínkách zahrnují informace týkající se:

a) stavebních nebo udržovacích prací na pohybové ploše nebo bezprostředně s ní sousedící;

b) nerovných nebo porušených povrchů dráhy, pojezdové dráhy nebo odbavovací plochy a zda jsou nebo nejsou označeny;

c) vody, sněhu, rozbředlého sněhu, ledu nebo námrazy na dráze, pojezdové dráze nebo na odbavovací ploše;

d) chemické kapaliny pro odmrazování nebo protinámrazové ošetření, nebo jiné nečistoty na RWY, pojezdové dráze nebo odbavovací ploše;

e) sněhových valů nebo navátého sněhu v blízkosti dráhy nebo pojezdové dráhy nebo na odbavovací ploše;

f) jiného dočasného nebezpečí včetně parkujících letadel a ptáků na zemi nebo ve vzduchu;

g) poruchy nebo nesprávného provozu celého světelného systému letiště nebo jeho části;

h) jakýchkoliv dalších vhodných informací.

Poznámka: Letištní řídící věž nemusí mít vždy k dispozici aktuální informace o stavu odbavovací plochy. Zodpovědnost letištní řídící věže ve vztahu k odbavovací ploše s ohledem na ust. 7.5.1 a 7.5.2 je omezena na předávání informací, které poskytuje osoba odpovědná za odbavovací plochu.

7.5.3 Význačné informace o letištních podmínkách musí být předány každému letadlu, s výjimkou, kdy je známo, že letadlo již přijalo všechny informace nebo jejich část z jiných zdrojů. Informace se musí předat letadlu dostatečně včas.

Poznámka: „Jiné zdroje" zahrnují NOTAM, rozhlasová vysílání ATIS a zobrazení vhodných signálů.

7.5.4 Jestliže řídící pozoruje nebo jsou mu hlášeny podmínky vztahující se k bezpečnému používání provozní plochy, které nebyly předtím hlášeny, musí být příslušný provozovatel letiště informován a provoz na té části provozní plochy musí být ukončen, dokud není provozovatelem letiště oznámeno jinak.

7.6 Řízení letištního provozu

7.6.1 Všeobecně

Protože výhled pilota je při pojíždění obvykle omezen, musí řídící zajistit, aby instrukce a informace požadované letovou posádkou k využití vizuálního kontaktu, rozpoznávání a pozorování byly formulovány jasným, srozumitelným a uceleným způsobem.

7.6.2 Stanovené polohy letadel na letištních a pojezdových okruzích

Následující polohy jsou těmi polohami letadel na letištních a pojezdových okruzích, kde letadla obdrží obvykle od letištní řídící věže povolení. Letadla musí být pozorně sledována, jak se blíží k těmto polohám, aby se mohla vydat vhodná povolení bez zdržení. Pokud je to proveditelné, všechna povolení by měla být vydávána bez čekání na žádost letadla.

Poloha 1: Letadlo zahajuje volání k pojíždění pro odlet. Předává se RWY v používání a povolení k pojíždění.

Poloha 2: V případě konfliktního provozu bude odlétávající letadlo vyčkávat v této poloze. Na vyžádání je možné zde provést motorovou zkoušku.

Poloha 3: Zde se vydává povolení ke vzletu, jestliže to není proveditelné v poloze 2.

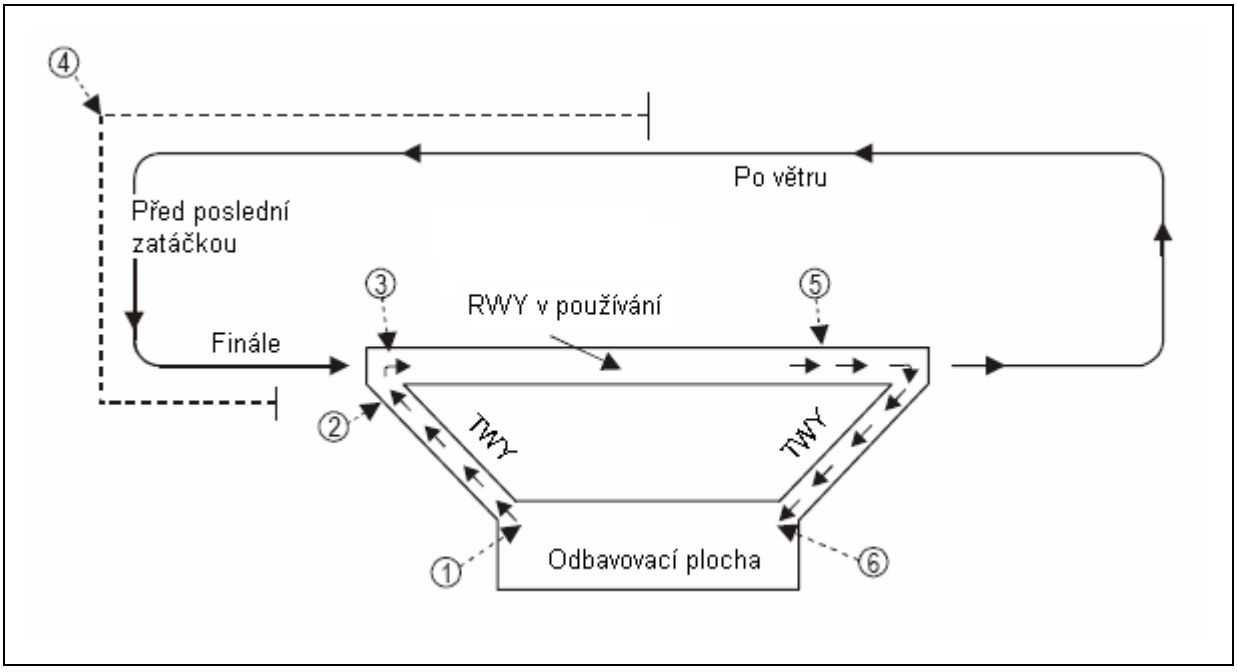
Poloha 4: Zde se podle vhodnosti vydává povolení k přistání.

Poloha 5: Zde se vydává povolení k pojíždění na odbavovací plochu.

Poloha 6: Zde se vydávají pokyny k parkování, je-li to nezbytné.

Poznámka: Přilétávající letadlo provádějící přiblížení podle přístrojů vstoupí obvykle do letištního okruhu na konečném přiblížení, s výjimkou, kdy je požadováno vizuální přiblížení na přistání.

Poznámka 2: Viz Obr. 7-1.



Obr. 7-1
Stanovené polohy letadel z pohledu letištní řídící věže (viz ust. 7.6.2)

7.6.3 Provoz na provozní ploše

7.6.3.1 Řízení pojíždějících letadel

7.6.3.1.1 Povolení k pojíždění

7.6.3.1.1.1 Před vydáním povolení k pojíždění musí řídící zjistit, kde letadlo parkuje. Povolení k pojíždění musí obsahovat jasné instrukce a přiměřené informace pomáhající letové posádce sledovat správnou trasu pojíždění a vyhnout se srážce s jinými letadly nebo předměty a minimalizovat případný neúmyslný vstup letadla na používanou dráhu.

7.6.3.1.1.2 Jestliže povolení k pojíždění obsahuje mez pojíždění za dráhou, musí obsahovat výslovné povolení křižovat nebo instrukci vyčkávat v blízkosti dráhy.

7.6.3.1.1.3 Příslušný úřad ATS, kdykoli je to proveditelné, by měl publikovat v AIP standardní trasy pojíždění používané na letišti. Standardní trasy pojíždění by měly být opatřeny odpovídajícím označením a toto označení by mělo být používáno v povoleních pro pojíždění.

7.6.3.1.1.4 Kde standardní trasy pojíždění nejsou publikovány, trasa pojíždění, kdykoli je to možné, by měla být popsána označeními pojezdových drah a drah. Pojíždějící letadlo musí také obdržet další významné informace jako „sledujte letadlo“, nebo „dejte přednost“.

7.6.3.1.2 Pojíždění po dráze v používání

7.6.3.1.2.1 Za účelem urychlení letového provozu smí být letadlům povoleno pojíždět po dráze v používání za předpokladu, že to nebude mít za následek žádné zdržení nebo nebezpečí pro ostatní letadla. Kde řízení pojíždějícího letadla je prováděno řídícím pojíždění a provoz na dráze letištním řídícím, povolení k pojíždění po dráze musí být koordinováno a schváleno příslušným letištním řídícím. Řídící pojíždění by měl předat letadlo na spojení letištnímu řídícímu před vstupem letadla na dráhu.

7.6.3.1.2.2 Jestliže řídící věž nemůže vizuálním pozorováním nebo přehledovým systémem ATS zjistit, zda opouštějící nebo křižující letadlo již uvolnilo dráhu, musí být toto letadlo požádáno, aby ohlásilo uvolnění dráhy. Hlášení musí být předáno až tehdy, když celé letadlo minulo vyčkávací místo pro příslušnou dráhu.

7.6.3.1.3 Používání vyčkávacích míst pro dráhu

7.6.3.1.3.1 Kromě výjimky stanovené v ust. 7.6.3.1.3.2 nebo předepsané příslušným úřadem ATS letadlo nesmí vyčkávat blíže dráhy v používání než na vyčkávacím místě pro dráhu.

Poznámka: Umístění vyčkávacích míst pro dráhu vzhledem k drahám je stanoveno v Předpisu L 14, Hlavě 5.

7.6.3.1.3.2 Letadlu se nesmí povolit vstup na dráhu a vyčkávat na začátku dráhy v používání pro přiblížení, kdykoli jiné letadlo provádí přistání, až do doby, kdy přistávající letadlo mine bod zamýšleného vyčkávání.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

7.6.3.1.4 Pojíždění vrtulníků

7.6.3.1.4.1 Když je nezbytné, aby vrtulníky s kolovým podvozkem nebo letadla VTOL pojížděly po povrchu, uplatňují se následující ustanovení.

Poznámka: Pojíždění po zemi spotřebuje méně paliva než pojíždění ve vzduchu a minimalizuje turbulenci. Za určitých podmínek, jako je neupravený, měkký nebo nerovný terén, však může být z důvodů bezpečnosti nevyhnutelné pojíždět ve vzduchu. Na vrtulníky s kloubovými závěsy rotorů (obyčejně s třemi nebo více hlavními rotorovými listy) má vliv „pozemní rezonance" a mohou se v ojedinělých případech náhle zvednout ze země, aby se vyhnuly vážnému poškození nebo zničení.

7.6.3.1.4.2 Pojíždění vrtulníku ve vzduchu se smí povolit na žádost nebo tehdy, když je nezbytné pokračovat v malé rychlosti nad povrchem, obvykle rychlostí menší než 37 km/h (20 kt) a s využitím přízemního účinku.

Poznámka: Pojíždění ve vzduchu má za následek zvýšenou spotřebu paliva a turbulence proudění (při přízemním účinku) se výrazně zvyšuje s velikostí a hmotností vrtulníků.

7.6.3.1.4.3 Instrukce, které vyžadují, aby malá letadla nebo vrtulníky pojížděla do těsné blízkosti pojíždějících vrtulníků, by se neměly vydávat a měl by se vzít v úvahu účinek turbulence od těchto vrtulníků i na přilétávající a odlétávající lehká letadla.

7.6.3.1.4.4 Jednopilotním vrtulníkům by neměl být během vznášení nebo pojíždění ve vzduchu vydáván příkaz ke změně kmitočtu. Kdykoli je to možné, řídící pokyny od následujícího stanoviště ATS by měly být předány podle potřeby teprve tehdy, když je pilot schopen změnit kmitočet.

Poznámka: S většinou lehkých vrtulníků letí jen jeden pilot, což vyžaduje během letu v nízkých nadmořských výškách nebo hladinách stálé používání obou rukou a nohou k řízení. Přestože pilotovi pomáhají přístroje stabilizující řízení, změna kmitočtu v blízkosti země může samovolně způsobit kontakt se zemí a následnou ztrátu kontroly nad řízením.

7.6.3.2 Řízení jiného provozu než provozu letadel

7.6.3.2.1 Vstup na provozní plochu

Pohyb osob a mobilních prostředků na provozní ploše musí být povolen letištní řídící věží. Osoby, včetně řidičů všech mobilních prostředků, musí před vstupem na provozní plochu obdržet povolení od letištní řídící věže. Bez ohledu na takové povolení musí být vstup na dráhu nebo dráhový pás nebo změna povolené činnosti předmětem dalšího zvláštního povolení letištní řídící věže.

7.6.3.2.2 Přednost na provozní ploše

7.6.3.2.2.1 Všechny mobilní prostředky a osoby musí dát přednost přistávajícím, pojíždějícím nebo vzlétávajícím letadlům, s výjimkou záchranných mobilních prostředků provádějících asistenci letadlu v tísni, kterým musí být dána přednost před ostatním provozem na zemi. V případě záchranných mobilních prostředků musí být veškerý provoz na zemi zastaven v proveditelném rozsahu, dokud se neusoudí, že pohyb záchranných mobilních prostředků nebude ostatním provozem omezován.

7.6.3.2.2.2 V době přistání nebo vzletu letadla se nesmí vozidlům povolit vyčkávat blíže dráhy v používání než:

a) na křižovatce pojezdové dráhy / dráhy – na vyčkávacím místě pro dráhu; a

b) na jiném místě, než je křižovatka pojezdové dráhy / dráhy – ve vzdálenosti, která se rovná vzdálenosti vyčkávacího místa pro dráhu.

7.6.3.2.3 Požadavky na spojení a vizuální signály

7.6.3.2.3.1 Všechny mobilní prostředky pohybující se na provozní ploše řízeného letiště musí být schopny udržovat obousměrné radiové spojení s letištní řídící věží, s výjimkou, kdy se mobilní prostředek používá na provozní ploše jen zřídka a je:

a) doprovázen mobilním prostředkem s požadovanou schopností spojení; nebo

b) využíván podle předem stanoveného plánu schváleného letištní řídící věží.

7.6.3.2.3.2 Pokud se považuje spojení systémem vizuálních signálů za adekvátní nebo v případě ztráty spojení, mají dále uvedené signály následující význam:

Světelný signál z letištní služby řízení	Význam
Zelené záblesky	Povolení křižovat přistávací plochu nebo pohybovat se po pojezdové dráze
Stálá červená	Stůjte
Červené záblesky	Opusťte přistávací plochu nebo pojezdovou dráhu a dívejte se po letadle
Bílé záblesky	Uvolněte provozní plochu v souladu s místními instrukcemi

7.6.3.2.3.3 V nouzových podmínkách nebo pokud nebyly signály uvedené v ust. 7.6.3.2.3.2 zpozorovány, musí se použít dále uvedeného signálu pro dráhy nebo pojezdové dráhy vybavené světelným systémem a musí mít následující význam:

Světelný signál	Význam
Záblesky dráhových nebo pojezdových světel	Uvolněte dráhu (pojezdovou dráhu) a pozorujte věž pro světelný signál

7.6.3.2.3.4 Pohybuje-li se stavební personál a personál provádějící údržbu podle předem stanoveného plánu schváleného letištní řídící věží, nemusí se obvykle požadovat, aby udržovali obousměrné spojení s letištní řídící věží.

7.7 Řízení provozu na letištním okruhu

7.7.1 Všeobecně

7.7.1.1 Letadla na letištním okruhu musí být řízena tak, aby se zajistilo minimum rozstupu stanovené v ust. 7.9.2, 7.10.1 a. 7.11 a Hlavě 5, ust. 5.8, s výjimkou, že:

a) letadlům ve skupině se rozstupy nezajišťují s ohledem na ostatní letadla téhož letu;

b) letadla letící v různých prostorech nebo na různé dráhy na letištích, která jsou vhodná pro současná přistání nebo vzlety, jsou vyjmuta ze zajišťování minim rozstupů;

c) letadlům plnícím vojenské úkoly v souladu s Hlavou 16, ust. 16.1 se rozstupy nezajišťují.

7.7.1.2 Mezi letadly za letu na letištním okruhu se musí zajistit dostatečný rozstup, aby to dovolilo uspořádat přilétávající a odlétávající letadla tak, jak je stanoveno v ust. 7.9.2, 7.10.1 a 7.11 a Hlavě 5, ust. 5.8.

7.7.2 Vstup do letištního okruhu

7.7.2.1 Letadlu by mělo být vydáno povolení ke vstupu do letištního okruhu, kdykoli je žádoucí, aby se letadlo přiblížilo k přistávací ploše v souladu s platnými letištními okruhy, ale provozní podmínky ještě neumožnily vydání povolení na přistání. V závislosti na okolnostech a provozních podmínkách může být letadlu vydáno povolení vstoupit do letištního okruhu v kterémkoli místě.

7.7.2.2 Pokud si přilétávající letadlo provádějící přiblížení podle přístrojů nevyžádá vizuální přiblížení, musí mu být za normálních okolností povoleno pokračovat přímo na přistání.

7.7.3 Přednost na přistání

7.7.3.1 Vstoupí-li letadlo do letištního okruhu bez příslušného povolení, musí se mu přistání dovolit, jestliže jeho počínaní naznačuje, že si to přeje. Vyžadují-li to okolnosti, řídící smí nařídit letadlu, se kterým má spojení, aby uvolnilo cestu, aby se co možná nejdříve odstranilo nebezpečí vyvolané takovým nepovoleným provozem. V žádném případě se nesmí vydání povolení k přistání zdržovat.

7.7.3.2 V případech nouze může být pro letadlo v zájmu bezpečnosti nezbytné vstoupit do letištního okruhu a provést přistání bez příslušného povolení. Řídící by měli rozpoznat povahu nouzové situace a poskytnout všechnu možnou pomoc.

7.7.3.3 Přednost musí být dána:

a) letadlu, u kterého se očekává, že je nuceno přistát z důvodu okolností ovlivňujících bezpečnost letu (porucha motoru, nedostatek paliva apod.);

b) sanitním letadlům nebo letadlům dopravujícím nemocné nebo těžce zraněné osoby vyžadující rychlou lékařskou pomoc;

c) letadlům zapojeným do pátrání a záchrany; a

d) jiným letadlům, jak může být stanoveno příslušným úřadem (MD).

Poznámka: S letadlem, které se nachází ve stavu nouze, je zacházeno podle Hlavy 15, ust. 15.1.

7.8 Pořadí přednosti přilétávajících a odlétávajících letadel

Přistávající letadlo nebo letadlo v konečné fázi přiblížení na přistání má obvykle přednost před letadlem zamýšlejícím odletět ze stejné nebo křižující dráhy.

7.9 Řízení odlétávajících letadel

7.9.1 Pořadí na odlet

Odlety se musí obvykle povolovat v pořadí, ve kterém jsou připraveny ke vzletu, s výjimkou, že mohou být učiněny odchylky z tohoto pořadí k umožnění maximálního počtu odletů s nejmenším průměrným zdržením. Faktory, které by měly být brány v úvahu ve vztahu k pořadí na odlet, kromě jiného obsahují:

a) typy letadel a jejich výkony;

b) tratě po vzletu;

c) jakýkoli stanovený minimální odletový interval mezi vzlety;

d) nutnost aplikovat minima rozstupu podle turbulence v úplavu;

e) letadla, kterým by měla být dána přednost; a

f) letadla, která jsou předmětem ATFM požadavků.

Poznámka 1: Viz rovněž Hlava 6, ust. 6.3.3.

Poznámka 2: Je odpovědností pilota a provozovatele zajistit, aby letadlo, které je předmětem ATFM opatření, bylo připraveno k pojíždění v takovém čase, aby byly splněny požadavky na čas odletu, přičemž je nutné vzít v úvahu, že změna již stanoveného pořadí na odlet v daném pojížděcím systému může být obtížná a někdy nemožná.

7.9.2 Rozstupy mezi odlétávajícími letadly

S výjimkou ust. 7.11 a Hlavy 5, ust. 5.8 nebude odlétávajícímu letadlu obvykle povoleno zahájit vzlet, dokud předcházející odlétávající letadlo nepřeletí konec dráhy v používání nebo nezahájí zatáčku nebo dokud všechna přistávající letadla neuvolnila dráhu v používání.

Poznámka 1: Viz Obr. 7-3.

Poznámka 2: Kategorie a skupiny letadel podle turbulence v úplavu jsou uvedeny v Hlavě 4, ust. 4.9 a minima časových podélných rozstupů při turbulenci v úplavu obsahuje Hlava 5, ust. 5.8. Minima vzdálenostních rozstupů při turbulenci v úplavu jsou obsažena v Hlavě 8, ust. 8.7.

Poznámka 3: Viz ust. 7.6.3.1.2.2.

7.9.3 Povolení ke vzletu

7.9.3.1 Povolení ke vzletu se smí letadlu vydat, když je odůvodněná jistota, že rozstup v ust. 7.9.2 nebo předepsaný v souladu s ust. 7.11 bude zajištěn, když letadlo zahájí vzlet.

7.9.3.2 Když je letové povolení vyžadováno před vzletem, povolení ke vzletu se nesmí vydat, dokud letové povolení nebylo dotyčnému letadlu předáno a jím potvrzeno. Letové povolení musí být dostatečně včas předáno letištní řídící věži s minimálním možným zdržením po obdržení žádosti od TWR nebo před takovou žádostí, je-li to proveditelné.

7.9.3.3 Výraz VZLET musí být v radiotelefonii použit pouze, když má letadlo povolení ke vzletu nebo při zrušení povolení ke vzletu.

Poznámka: Výraz TORA vyslovováno TOR-AH, může být využit k indikaci použitelné délky rozjezdu.

7.9.3.4 Při dodržení ust. 7.9.3.2 se povolení ke vzletu musí vydat, jakmile je letadlo připraveno ke vzletu nebo je na dráze pro odlet nebo se k ní přibližuje a provozní situace to dovoluje. Pro snížení možnosti nedorozumění musí povolení ke vzletu obsahovat označení dráhy pro odlet.

7.9.3.5 V zájmu urychlení toku provozu se smí letadlu vydat povolení k okamžitému vzletu před tím, než vstoupí na dráhu. Při přijetí takového povolení musí letadlo z pojíždění vjet na dráhu a vzletět bez zastavení.

7.10 Řízení přilétávajících letadel

7.10.1 Rozstup mezi přistávajícím letadlem a předcházejícím přistávajícím letadlem a mezi přistávajícím a odlétávajícím letadlem při použití stejné dráhy

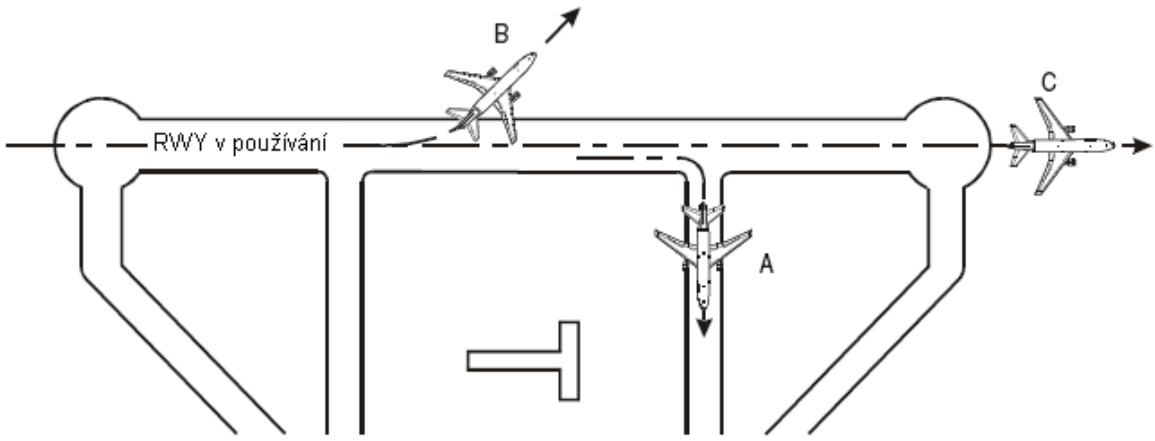
S výjimkou uvedenou v ust. 7.11 a Hlavě 5, ust. 5.8 se přistávajícímu letadlu obvykle nepovolí přeletět práh dráhy při jeho konečném přiblížení, dokud předchozí odlétávající letadlo nepřeletělo konec dráhy v používání nebo nezahájilo zatáčku nebo dokud všechna předchozí přistávající letadla neopustila dráhu v používání.

Poznámka 1: Viz Obr. 7-3.

Poznámka 2: Kategorie a skupiny letadel podle turbulence v úplavu jsou uvedeny v Hlavě 4, ust. 4.9 a minima časových podélných rozstupů při turbulenci v úplavu obsahuje Hlava 5, ust. 5.8.

Poznámka 3: Viz ust. 7.6.3.1.2.2.

Mezní polohy, kterých musí dosáhnout letadlo po přistání (A) nebo odlétávající letadlo (B nebo C) dříve, než se smí přilétávajícímu letadlu povolit přelet prahu dráhy v používání nebo odlétávajícímu letadlu vzlet, není-li jinak předepsáno příslušným úřadem ATS v souladu s ust. 7.9.2 a/nebo 7.10.1.



Obr. 7-3
Rozstupy mezi přistávajícími a odlétávajícími letadly (viz ust. 7.9.2 a 7.10.1)

7.10.2 Povolení k přistání

Letadlu se smí povolit přistát, je-li odůvodněná jistota, že rozstup v ust. 7.10.1 nebo předepsaný v souladu s ust. 7.11 bude existovat, když letadlo přeletí práh dráhy, za předpokladu, že povolení k přistání nebude vydáno, dokud předchozí přistávající letadlo nepřeletělo práh dráhy. Pro snížení možnosti nedorozumění musí povolení k přistání obsahovat označení dráhy pro přistání.

7.10.3 Přistání a manévry po přistání

7.10.3.1 Když je to nezbytné nebo žádoucí pro urychlení provozu, může být přistávající letadlo požádáno:

a) zastavit po přistání před křižující drahou;

b) přistát za dotykovou zónou dráhy;

c) uvolnit dráhu na výjezdu určené pojezdové dráhy;

d) urychlit uvolnění dráhy.

7.10.3.2 Požaduje-li se u přistávajícího letadla provést specifický způsob přistání nebo manévry po přistání, musí se vzít v úvahu typ letadla, délka dráhy, umístění výjezdu na pojezdové dráhy, hlášený brzdící účinek na dráze, činnost na dráze a pojezdové dráze a převládající meteorologické podmínky. Od letadla kategorie SUPER nebo TĚŽKÁ (HEAVY) se nesmí požadovat, aby přistálo za dotykovou zónou dráhy.

7.10.3.3 Jestliže velitel letadla usoudí, že není schopen splnit požadované pokyny, musí to neprodleně ohlásit řídícímu

7.10.4.4 Když je to nutné nebo žádoucí, např. z důvodu nízké dohlednosti, může být přistávajícímu nebo pojíždějícímu letadlu nařízeno ohlásit uvolnění dráhy. Hlášení musí být předáno, až když celé letadlo minulo vyčkávací místo pro příslušnou dráhu.

7.11 Snížené minimum rozstupu mezi letadly využívající stejnou dráhu

7.11.1 Za předpokladu, že provedená příslušná vyhodnocení bezpečnostních rizik ukazují, že může být dosaženo přijatelné úrovně bezpečnosti, mohou být příslušným úřadem ATS po konzultaci s provozovateli stanovena nižší minima než ta uvedená v ust. 7.9.2 a 7.10.1. Vyhodnocení bezpečnostních rizik musí být provedeno pro každou dráhu, pro kterou jsou snížená minima zamýšlena, přičemž se musí vzít v úvahu takové faktory, jako:

a) délka dráhy;

b) uspořádání letiště; a

c) typy/kategorie letadel, kterých se to týká.

7.11.2 Všechny použitelné postupy vztahující se k aplikaci sníženého minima rozstupu na dráhu musí být publikovány v Letecké informační příručce (AIP ČR) a v místních směrnicích ATC. Řídícím letového provozu musí být zajištěn příslušný a dostatečný výcvik k používání těchto postupů.

7.11.3 Snížená minima rozstupu na dráhu smí být používána pouze za denního světla od 30 minut po místním východu Slunce do 30 minut před místním západem Slunce.

ČR:

Snížená minima rozstupu na dráhu v jiném než stanoveném rozmezí lze aplikovat pouze mezi předcházejícím odlétávajícím a následujícím přistávajícím letadlem a mezi předcházejícím odlétávajícím a následujícím odlétávajícím letadlem pro příslušně publikované dráhy, a to na základě povolení ÚCL a podmínek v něm uvedených.

7.11.4 Letadla musí být pro účely sníženého minima rozstupu na dráhu roztříděna následovně:

a) *Kategorie 1*: jednomotorová vrtulová letadla s maximální schválenou vzletovou hmotností 2 000 kg nebo méně;

b) *Kategorie 2*: jednomotorová vrtulová letadla s maximální schválenou vzletovou hmotností vyšší než 2 000 kg, avšak nižší než 7 000 kg; a dvoumotorová vrtulová letadla s maximální povolenou vzletovou hmotností nižší než 7 000 kg;

c) *Kategorie 3*: všechna ostatní letadla.

7.11.5 Snížená minima rozstupu na dráhu nesmí být používána mezi odlétávajícím letadlem a předcházejícím přistávajícím letadlem.

7.11.6 Snížená minima rozstupu na dráhu lze použít pouze za předpokladu splnění následujících podmínek:

a) musí být uplatňována minima rozstupu podle turbulence v úplavu;

b) dohlednost musí být nejméně 5 km a základna oblačnosti nesmí být níže než 300 m (1 000 ft);

c) složka zadního větru nesmí překročit 5 kt;

d) musí být k dispozici prostředky, jako jsou vhodné orientační body, sloužící řídícímu letového provozu k určování vzdáleností mezi letadly. Může být využíván pozemní přehledový systém poskytující řídícímu letového provozu informaci o poloze letadla, za předpokladu, že schválení pro provozní využití takového zařízení zahrnuje vyhodnocení bezpečnostních rizik, aby bylo zajištěno, že všechny potřebné provozní a výkonnostní požadavky jsou splněny;

e) minimum rozstupu nadále existuje mezi dvěma odlétávajícími letadly okamžitě po vzletu druhého letadla;

f) informace o provozu musí být poskytovány letové posádce následujícího letadla, kterého se to týká; a

g) brzdící účinky nesmí být nepříznivě ovlivněny znečištěním dráhy, jako např. ledem, rozbředlým sněhem, sněhem, vodou atd.

7.11.7 Snížená minima rozstupu na dráhu, která smí být na letišti používána, musí být stanovena pro každou samostatnou dráhu. Použitý rozstup nesmí být nikdy nižší než následující minima:

a) přistávající letadla:

   1) následující přistávající letadlo Kategorie 1 může minout práh RWY, jestliže předcházející letadlo je Kategorie 1 nebo 2 a:

i) přistálo a minulo bod nejméně 600 m od prahu RWY, je v pohybu a uvolní RWY bez pojíždění zpět po dráze; nebo

ii) provedlo vzlet a minulo bod nejméně 600 m od prahu RWY;

2) následující přistávající letadlo Kategorie 2 může minout práh RWY, jestliže předcházející letadlo je Kategorie 1 nebo 2 a:

i) přistálo a minulo bod nejméně 1 500 m od prahu RWY, je v pohybu a uvolní RWY bez pojíždění zpět po dráze; nebo

ii) provedlo vzlet a minulo bod nejméně 1 500 m od prahu RWY.

3) následující přistávající letadlo může minout práh RWY, jestliže předcházející letadlo Kategorie 3:

i) přistálo a minulo bod nejméně 2 400 m od prahu RWY, je v pohybu a uvolní RWY bez pojíždění zpět po dráze; nebo

ii) provedlo vzlet a minulo bod nejméně 2 400 m od prahu RWY.

b) odlétávající letadla:

1) letadlu Kategorie 1 může být povolen vzlet, jestliže předcházející odlétávající letadlo je Kategorie 1 nebo 2, je po vzletu a minulo bod ve vzdálenosti 600 m nebo větší od polohy následujícího letadla;

2) letadlu Kategorie 2 může být povolen vzlet, jestliže předcházející odlétávající letadlo je Kategorie 1 nebo 2, je po vzletu a minulo bod ve vzdálenosti 1 500 m nebo větší od polohy následujícího letadla; a

3) letadlu může být povolen vzlet, jestliže předcházející odlétávající letadlo Kategorie 3 je po vzletu a minulo bod ve vzdálenosti 2 400 m nebo větší od polohy následujícího letadla.

7.11.7.1 Měla by být věnována pozornost zvýšení rozstupu mezi jednomotorovými letadly s vysokým výkonem a předcházejícími letadly Kategorie 1 a 2.

7.12 Použití vizuálního přehledového systému pro letištní službu řízení

7.12.1 Schopnosti

7.12.1.1 Vizuální přehledové systémy používané pro poskytování letištních služeb řízení musí mít příslušnou úroveň spolehlivosti, dostupnosti a integrity. Musí být posouzena pravděpodobnost poruch nebo významných degradací systému, které by mohly způsobit úplné nebo částečné přerušení služby, a zohledněna při stanovování úrovně poskytované služby, aby se zajistilo, že nedojde k žádnému snížení úrovně bezpečnosti poskytovaných služeb. Zajištěny musí být záložní zařízení nebo alternativní provozní postupy.

Poznámka: Vizuální přehledový systém bude obvykle sestávat z několika integrovaných prvků, včetně senzorů, datových přenosových spojů, systémů zpracování dat a situačních zobrazení.

7.12.1.2 Vizuální přehledové systémy by měly mít schopnost přijmout, zpracovat a zobrazit, integrovaným způsobem, data ze všech připojených zdrojů.

7.12.2 Funkce

7.12.2.1 Pokud jsou schváleny příslušným úřadem ATS a na základě jím předepsaných podmínek, mohou být vizuální přehledové systémy používány při poskytování letištní služby řízení k vykonávání funkcí uvedených v ust. 7.1.

7.12.2.2 Úroveň poskytované služby musí korespondovat s technickými možnostmi systému.

7.13 Postupy za nízké dohlednosti

7.13.1 Řízení letištního pozemního provozu v podmínkách nízké dohlednosti

Poznámka: Tyto postupy se používají, kdykoliv jsou podmínky na provozní ploše nebo její části takové, že není možná vizuální kontrola z řídící věže. Další požadavky, které se používají pro kategorii přiblížení II/III, jsou uvedeny v ust. 7.13.2.

7.13.1.1 Když se požaduje, aby provoz na provozní ploše byl prováděn při dohlednosti, která neumožňuje letištní řídící věži aplikovat vizuální rozstupy mezi letadly a mezi letadly a mobilními prostředky, musí se uplatňovat následující:

7.13.1.1.1 U křižovatek pojezdových drah se letadlu nebo mobilnímu prostředku na pojezdové dráze nesmí povolit, aby vyčkávalo blíže k jiné pojezdové dráze, než je vyčkávací místo vymezené ochrannou příčkou, stop příčkou nebo značením křižovatky pojezdových drah, v souladu s ustanoveními Předpisu L 14, Hlava 5.

7.13.1.1.2 Podélný rozstup na pojezdových drahách musí být stanoven pro každé jednotlivé letiště příslušným úřadem ATS. Tento rozstup musí vzít v úvahu charakteristiky prostředků, které jsou k dispozici pro přehled a řízení provozu na zemi, složitost uspořádání letiště a charakteristiky letadel používajících dané letiště.

Poznámka: The Manual of Surface Movement Guidance and Control System (SMGCS) (ICAO Doc 9476) dává návod pro řízení pohybů na zemi a postupy a řízení pro provoz za nízkých dohledností.

7.13.2 Postupy řízení letištního provozu při využívání přiblížení kategorie II/III

7.13.2.1 Příslušný úřad ATS musí stanovit pravidla pro zahájení a pokračování provozu přesného přiblížení kategorie II/III a rovněž provozu odletů za podmínek, kdy RVR je nižší než 550 m.

7.13.3 Provoz za nízké dohlednosti musí být zahájen letištní řídící věží nebo jejím prostřednictvím.

7.13.4 Letištní řídící věž musí informovat příslušné přibližovací stanoviště řízení, když budou uplatňovány postupy pro přesné přiblížení kategorie

II/III a postupy pro provoz za nízkých dohledností a rovněž, když tyto postupy už nejsou v platnosti.

7.13.5 Pravidla týkající se provozu za nízkých dohledností by měla určovat:

a) hodnotu (hodnoty) RVR, při kterých musí být zahájeny postupy pro provoz za nízkých dohledností;

b) minimum požadovaného ILS/MLS vybavení pro provoz kategorie II/III;

c) další zařízení a prostředky požadované pro provoz kategorie II/III, včetně leteckých pozemních světel, které musí být pro normální provoz monitorovány;

d) kritéria a okolnosti, při kterých dojde k degradaci zařízení ILS/MLS ze schopnosti provozu kategorie II/III;

e) požadavek neprodleně hlásit letové posádce, přibližovacímu stanovišti a dalším příslušným organizacím jakoukoli závažnou poruchu zařízení a jeho degradaci;

f) zvláštní postupy pro řízení provozu na provozní ploše zahrnující:

   1) vyčkávací místa před drahou, která mají být použita;

   2) minimální vzdálenost mezi přilétávajícím a odlétávajícím letadlem pro zajištění ochrany citlivých a kritických prostorů;

   3) postupy pro ověření, zda letadla a mobilní prostředky již uvolnily dráhu;

   4) postupy uplatňované pro rozstupy mezi letadly a mobilními prostředky;

g) použitelné odstupy mezi za sebou se přibližujícími letadly;

h) opatření, která musí být přijata v případě, že je třeba přerušit provoz za nízkých dohledností, např. z důvodu poruchy zařízení; a

i) jakékoli další nezbytné postupy nebo požadavky.

Poznámka: Další informace ohledně požadavků pro provoz za nízkých dohledností lze získat v Air Traffic Services Planning Manual (ICAO Doc 9426) a All Weather Operations Manual (ICAO Doc 9365).

7.13.6 Letištní řídící věž musí před tím, než se začnou uplatňovat postupy za nízké dohlednosti, zajistit záznam pohybů mobilních prostředků a osob na provozní ploše a pro zajištění bezpečnosti provozu na této ploše vést tento záznam po celou dobu uplatňování těchto postupů.

Poznámka: Viz také ust. 7.6.3.2.

7.14 Přerušení letů podle pravidel letu za viditelnosti

7.14.1 Kdykoli to bezpečnost vyžaduje, smí být některé nebo všechny lety podle pravidel letu za viditelnosti (VFR) na letišti nebo v jeho blízkosti přerušeny kterýmkoli z následujících stanovišť, osob nebo úřadů:

a) přibližovacím stanovištěm řízení nebo příslušným oblastním střediskem řízení;

b) letištní řídící věží;

c) příslušným úřadem ATS.

7.14.2 Všechna taková přerušení letů VFR se musí uskutečnit prostřednictvím letištní řídící věže nebo se jí to musí oznámit.

7.14.3 Kdykoli se provoz letů VFR přeruší, letištní řídící věž musí dodržet následující postupy:

a) pozdržet všechny VFR odlety;

b) vyzvat všechny místní lety letící podle VFR k návratu nebo získat souhlas k provedení zvláštních letů VFR;

c) oznámit přijatá opatření přibližovacímu stanovišti nebo oblastnímu středisku řízení;

d) oznámit všem provozovatelům nebo jejich určeným zástupcům důvod takového opatření, je-li to nutné nebo je tak požadováno.

7.15 Povolování zvláštních letů VFR

7.15.1 Dovolují-li to provozní podmínky, smí se povolit zvláštní lety VFR se souhlasem stanoviště, které poskytuje přibližovací službu řízení, a podle ustanovení 7.15.1.3 uvedeného dále.

7.15.1.1 Žádosti o taková povolení se musí vyřizovat jednotlivě.

7.15.1.2 Mezi všemi lety IFR a zvláštními lety VFR musí být zajištěn rozstup v souladu s minimy rozstupů v Hlavách 5 a 6, a když je tak předepsáno příslušným úřadem ATS, mezi všemi zvláštními lety VFR v souladu s minimy rozstupů předepsanými tímto úřadem.

7.15.1.3 Jestliže přízemní dohlednost není menší než 1 500 m, smí se zvláštním letům VFR povolit vstup do řízeného okrsku za účelem přistání, vzletu a odletu z řízeného okrsku, proletět řízený okrsek nebo provádět lety uvnitř řízeného okrsku.

Poznámka: Požadavky na obousměrné spojení mezi řízenými lety a příslušným stanovištěm řízení letového provozu jsou obsaženy v Předpisu L 2, ust. 3.6.5.

7.16 Letecká pozemní světla

7.16.1 Provoz

Poznámka: Postupy uvedené v tomto článku platí pro všechna letiště, ať se na nich poskytuje letištní služba řízení, nebo nikoliv. Navíc postupy v ust. 7.16.2.1 platí pro všechna letecká pozemní světla, ať jsou, nebo nejsou umístěna na letišti nebo v jeho blízkosti.

7.16.2 Všeobecně

7.16.2.1 Všechna letecká pozemní světla, s výjimkami uvedenými v ust. 7.16.2.2 a ust. 7.16.3, musí být v provozu:

a) nepřetržitě za tmy nebo během doby, kdy je střed slunečního disku více než šest stupňů pod horizontem, podle toho, co vyžaduje delší období provozu, pokud zde není stanoveno jinak nebo

požadováno jinak pro účely řízení letového provozu;

b) kdykoliv je to se zřetelem na meteorologické podmínky považováno za žádoucí pro bezpečnost letového provozu.

7.16.2.2 V souladu s dále uvedenými postupy se mohou světla na letištích a v jejich blízkosti vypnout, nejsou-li uvažována pro účely navigace po trati, neočekává-li se jejich běžné použití, ani není pravděpodobnost nouzového provozu a za předpokladu, že je možné je zapnout nejméně jednu hodinu před předpokládaným příletem letadla.

7.16.2.3 Na letištích vybavených světly s proměnlivou intenzitou musí mít řídící letového provozu jako vodítko k dispozici tabulky nastavení intenzity světel založené na podmínkách dohlednosti a okolního světla, aby se mohla nastavit intenzita světel odpovídající převládajícím podmínkám. Je-li tak požadováno letadlem, intenzita se musí dále upravovat, kdykoli je to možné.

7.16.3 Přibližovací světla

Poznámka: Přibližovací světla zahrnují taková světla, jako jsou jednoduché systémy přibližovacích světel, světelné systémy přesného přiblížení, světla vizuální sestupové soustavy, světla pro vedení letadel na okruhu, přibližovací světelné majáky a ukazatele pro vedení na dráze.

7.16.3.1 Navíc k ust. 7.16.2.1 musí být přibližovací světla v provozu:

a) během dne, požádá-li o to přibližující se letadlo;

b) když jsou v provozu s nimi spojená dráhová světla.

7.16.3.2 Světla systému vizuální sestupové soustavy musí být bez ohledu na podmínky dohlednosti v provozu za denního světla a stejně tak i za tmy, když se používá dráha, k níž patří.

7.16.4 Dráhová světla

Poznámka: Dráhová světla zahrnují taková světla, jako jsou postranní, prahová, osová, koncová světla, světla dotykového pásma a světla vnějších prahových příček.

7.16.4.1 Dráhová světla nesmí být v provozu, nepoužívá-li se dráhy k přistání, vzletům nebo pojíždění, pokud tak není požadováno pro kontrolu dráhy nebo údržbu.

7.16.4.2 Nejsou-li dráhová světla trvale v provozu, musí se po vzletu nechat svítit, jak je stanoveno dále:

a) na letištích, na kterých se poskytuje služba řízení letového provozu a kde jsou světla ovládána centrálně, se musí světla jedné dráhy nechat svítit tak dlouho po vzletu, jak se považuje za nezbytné pro návrat letadla způsobený nouzí vzniklou během vzletu nebo ihned po vzletu;

b) na letištích bez služby řízení letového provozu nebo bez centrálně ovládaných světel, se musí světla jedné dráhy nechat svítit po takovou dobu, které by bylo třeba k opětovnému osvětlení dráhy v případě návratu odlétávajícího letadla pro nouzové přistání, a v každém případě ne méně než 15 minut po vzletu.

Poznámka: Kde jsou s dráhovými světly v provozu současně překážková světla, jak je uvedeno v ust. 7.16.8.1, zvláštní pozornost by se měla věnovat tomu, aby se zajistilo, že tato světla nebudou vypnuta, pokud jsou letadlem požadována.

7.16.5 Světla dojezdové dráhy

Světla dojezdové dráhy musí být v provozu, kdykoliv jsou v provozu s nimi spojená dráhová světla.

7.16.6 Světla pojezdové dráhy

Poznámka: Světla pojezdové dráhy zahrnují taková světla, jako jsou postranní světla, osová světla, stop příčky a ochranné příčky.

Kde je požadováno vedení letadla při pojíždění, musí se světla pojezdové dráhy zapínat v takovém pořadí, aby pojíždějícímu letadlu plynule ukazovala cestu pojíždění. Světla pojezdové dráhy nebo kterékoli její části se smí vypnout, až když nejsou dále potřeba.

7.16.7 Stop příčky

Stop příčky musí být zapnuty k vyznačení, že veškerý provoz se musí zastavit, a vypnuty k vyznačení, že provoz může pokračovat.

Poznámka: Stop příčky jsou umístěny napříč pojezdové dráhy v místě, kde je požadováno, aby se provoz zastavil, a sestávají z červených světel rozmístěných napříč dráhy.

7.16.8 Překážková světla

Poznámka: Překážková světla zahrnují taková světla, jako překážková a světla vyznačující neprovozuschopnost a výstražné majáky.

7.16.8.1 Překážková světla spojená s přiblížením na nebo odletem z dráhy nebo pásu, kde překážky nepřesahují vnitřní vodorovnou překážkovou rovinu, jak je popsáno v Předpisu L 14, Hlavě 6, se smí zapínat a vypínat současně s dráhovými nebo pásovými světly.

7.16.8.2 Světla vyznačující neprovozuschopnost nesmí být vypnuta, jak je dovoleno za okolností v ust. 7.16.2.2, pokud je letiště v provozu.

7.16.9 Monitorování vizuálních prostředků

7.16.9.1 Letištní řídící musí využívat automatická monitorovací zařízení, pokud jsou k dispozici, aby se ujistili, že jsou světla v pořádku a fungují v souladu s nastavením.

7.16.9.2 Není-li automatický monitorovací systém nebo systém jej doplňující k dispozici, musí letištní řídící vizuálně pozorovat taková světla, která může vidět z letištní řídící věže, a využívat informací z jiných zdrojů, jako jsou vizuální prohlídky nebo

hlášení z letadel, aby si udržel přehled o provozním stavu vizuálních prostředků.

7.16.9.3 Obdrží-li letištní řídící informaci ukazující na poruchu světel, musí provést taková opatření, která zaručí bezpečnost kteréhokoliv z dotyčných letadel nebo mobilních prostředků, a podniknout kroky k odstranění poruchy.

7.17 Určení kritického bodu

Kdykoliv je to nezbytné, provozovatel letiště musí označit místo nebo několik míst na pohybové ploše letiště jako kritický bod (body). Kritický bod (body) musí být zmapován (zmapovány) v souladu s Předpisem L 4, ust. 13.6, 14.6, 15.6 a Doplňkem 2.

Poznámka: Návodní materiál vztahující se ke kritickým bodům je obsažen v Manual on the Prevention of Runway Incursion (ICAO Doc 9870).

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

HLAVA 8 – PŘEHLEDOVÉ SLUŽBY ATS

Poznámka: ADS-kontrakt (ADS-C), v současné době používaný výhradně k zajišťování procedurálních rozstupů, je popsán v Hlavě 13.

8.1 Schopnosti přehledových systémů ATS

8.1.1 Přehledové systémy ATS používané k poskytování letových provozních služeb musí mít velmi vysokou úroveň spolehlivosti, provozuschopnosti a integrity. Možnost výskytu poruch nebo významných degradací systému, které mohou způsobit úplné nebo částečné přerušení služby, musí být velice malá. Radarové systémy musí být zálohovány.

Poznámka 1: Přehledový systém ATS se obvykle skládá z několika integrovaných prvků zahrnujících čidla, přenosové spoje, systémy pro zpracování dat a displeje situačních zobrazení.

Poznámka 2: Pokyny týkající se použití radaru a výkonnosti systému jsou obsaženy v Manual of the Secondary Surveillance Radar (SSR) System (ICAO Doc 9684) a v Air Traffic Services Planning Manual (ICAO Doc 9426).

Poznámka 3: Pokyny a informace týkající se použití ADS-B a MLAT systémů a jejich výkonnosti systému jsou obsaženy v dokumentu ICAO Cir 326.

Poznámka 4: Funkční požadavky a požadavky na výkonnost týkající se přehledových systémů ATS jsou obsaženy v Předpisu L 10/IV - Přehledový radar a protisrážkový systém.

8.1.2 Přehledové systémy ATS by měly být schopny přijímat, zpracovávat a jednotným způsobem zobrazovat data od všech připojených zdrojů.

8.1.3 Přehledové systémy ATS by měly být schopny integrace s jinými automatizovanými systémy používanými k poskytování ATS a měly by zajistit příslušnou úroveň automatizace s cílem zlepšit přesnost a včasnost údajů zobrazovaných řídícímu a snížit jeho pracovní zátěž a nutnost hlasové koordinace mezi sousedními řídícími pracovišti a stanovišti ATC.

8.1.4 Přehledové systémy ATS by měly poskytovat zobrazení výstrah a varování vztahujících se k bezpečnosti, které zahrnují výstrahu na konflikt, varování o minimální bezpečné nadmořské výšce, předpověď konfliktu a neúmyslné zdvojení kódů SSR a identifikace letadel.

8.1.5 Státy by měly v maximální míře umožnit vzájemné sdílení informací získaných z přehledové služby ATS, aby se rozšířilo a zlepšilo přehledové krytí v sousedních řízených oblastech.

8.1.6 Státy by měly na základě regionálních postupů ICAO poskytovat pro účely automatizované výměny koordinační data týkající se letadel, kterým jsou poskytovány přehledové služby ATS, a zavést postupy pro automatizovanou koordinaci.

8.1.7 Při poskytování letových provozních služeb, včetně zajišťování rozstupů mezi letadly, se smí přehledové systémy ATS, jako jsou primární přehledový radar (PSR), sekundární přehledový radar (SSR), ADS-B a MLAT systémy, použít buď samostatně, nebo v kombinaci, za předpokladu, že:

a) v daném prostoru existuje spolehlivé krytí;

b) pravděpodobnost detekce, přesnost a integrita radarového systému (radarových systémů) je uspokojivá; a

c) v případě ADS-B je dostupnost dat z participujícího letadla dostatečná.

8.1.8 Systémy PSR by se měly používat za okolností, kde by další samostatné přehledové systémy ATS nesplňovaly požadavky letových provozních služeb.

8.1.9 Systémy SSR, zejména ty, které využívají monopulzní techniky nebo které mají schopnost módu S, včetně MLAT, se mohou používat samostatně, včetně zajišťování rozstupů mezi letadly, za předpokladu, že:

a) v daném prostoru je vybavení odpovídači SSR povinné; a

b) identifikace je získána a udržována.

8.1.10 ADS-B smí být používáno pro poskytování služby řízení letového provozu pouze za předpokladu, že kvalita informace obsažená ve zprávě ADS-B převyšuje hodnoty specifikované příslušným úřadem ATS.

8.1.11 ADS-B může být použito samostatně, včetně zajišťování rozstupu mezi letadly, za předpokladu, že:

a) identifikace letadla vybaveného ADS-B je získána a udržována;

b) míra integrity dat ve zprávě ADS-B je postačující k zajištění minima rozstupu;

c) není požadováno zjištění letadla, které nevysílá ADS-B; a

d) není požadováno určení polohy letadla nezávisle od polohy určené prvky navigačního systému letadla.

8.1.12 Poskytování přehledových služeb ATS se musí omezit na stanovené prostory krytí a musí se přitom dodržovat jiná případná omezení, která byla

stanovena příslušným úřadem ATS. Odpovídající informace o používaných provozních postupech a/nebo provozních omezeních zařízení majících přímý vliv na provoz letových provozních služeb musí být publikovány v leteckých informačních příručkách.

Poznámka: Státy poskytnou informace o oblasti nebo oblastech použití PSR, SSR, ADS-B a MLAT systémů, stejně jako o přehledových službách ATS a postupech v souladu s dokumentem PANS-AIM, Appendix 3.

8.1.12.1 Poskytování přehledových služeb ATS musí být omezeno, když kvalita údajů o poloze klesne pod úroveň specifikovanou příslušným úřadem ATS.

8.1.13 Kde se vyžaduje použití kombinace PSR a SSR, při výpadku PSR se smí použít samotného SSR k zajišťování rozstupů mezi identifikovanými letadly vybavenými odpovídačem SSR za předpokladu, že přesnost indikací radarových poloh SSR byla ověřena monitorovacím zařízením nebo jinými způsoby.

8.2 Situační zobrazení

8.2.1 Situační zobrazení poskytující přehledovou informaci řídícímu musí minimálně zahrnovat indikaci polohy, požadovanou mapovou informaci k poskytování přehledových služeb ATS a tam, kde je to možné, informace týkající se identity letadla a jeho hladiny.

8.2.2 Přehledový systém ATS musí poskytovat plynule obnovované zobrazení přehledové informace, včetně indikací poloh.

8.2.3 Indikace poloh mohou být zobrazovány jako:

a) jednotlivé symboly polohy, např. PSR, SSR, symboly ADS-B nebo MLAT, nebo kombinované symboly;

b) stopy PSR; a

c) odpovědi SSR.

8.2.4 Kde je to použitelné, měly by být zobrazeny zřetelnými symboly:

a) neúmyslně zdvojené kódy SSR a/nebo identifikace letadla, které jsou neúmyslně zdvojeny;

b) předpovídané polohy, které nebyly obnoveny; a

c) údaje o nefiltrované (plot) a filtrované (track) poloze.

8.2.5 Tam, kde je kvalita údajů snížena natolik, že je zapotřebí omezit služby, musí být použita symbolika nebo jiný způsob, který řídícímu zobrazí podmínky.

8.2.6 Rezervované kódy SSR, včetně 7500, 7600 a 7700, provoz IDENT, nouzové a pilnostní módy ADS-B, výstrahy a varování vztahující se k bezpečnosti, stejně jako informace týkající se automatizované koordinace musí být zobrazeny jasným a zřetelným způsobem umožňujícím snadné rozlišení.

8.2.7 Formuláře (label) přiřazené k zobrazovaným cílům by měly být použity k poskytování relevantních informací v alfanumerické formě odvozených z přehledových prostředků a tam, kde je to nezbytné, ze systému zpracování dat.

8.2.8 Formuláře musí minimálně zahrnovat informace vztahující se k identitě letadla, např. kód SSR nebo letadlovou identifikaci a, je-li to možné, informaci o hladině odvozenou z tlakové nadmořské výšky. Tato informace může být získána z SSR módu A, SSR módu C, SSR módu S a/nebo ADS-B.

8.2.9 Formuláře musí být přiřazeny k indikacím poloh letadel způsobem, který vyloučí chybnou identifikaci nebo záměnu ze strany řídícího. Všechny formuláře musí být zobrazeny jasným a stručným způsobem.

8.3 Spojení

8.3.1 Úroveň spolehlivosti a provozuschopnosti spojovacích systémů musí být taková, že možnost poruch systému nebo význačných degradací je velmi malá. Musí být zajištěno odpovídající zálohování.

Poznámka: Pokyny a informace týkající se spolehlivosti a provozuschopnosti systémů obsahuje Předpis L 10/I a Air Traffic Services Planning Manual (ICAO Doc 9426).

8.3.2 Před poskytováním přehledových služeb ATS musí být mezi pilotem a řídícím navázáno přímé spojení, pokud zvláštní okolnosti, jako je nouze, nevyžadují jinak.

8.4 Poskytování přehledových služeb ATS

8.4.1 Informace odvozené z přehledových systémů ATS, včetně výstrah a varování vztahujících se k bezpečnosti, jako jsou výstraha na konflikt a varování o minimální bezpečné nadmořské výšce, by měly být využívány v maximální míře při poskytování služby řízení letového provozu za účelem zvýšení kapacity, efektivnosti a bezpečnosti letového provozu.

8.4.2 Počet letadel, kterým jsou současně poskytovány přehledové služby ATS, nesmí překročit počet, který může být bezpečně zvládnut za běžných okolností, se zřetelem na:

a) složitost uspořádání řízené oblasti nebo daného sektoru;

b) funkce vykonávané v řízené oblasti nebo daném sektoru;

c) zhodnocení zátěže řídících beroucí v úvahu rozdílné schopnosti letadel a kapacity sektoru; a

d) stupeň technické spolehlivosti a provozuschopnosti hlavních a záložních komunikačních, navigačních a přehledových systémů jak na palubě, tak na zemi.

8.5 Používání odpovídačů SSR a vysílačů ADS-B

8.5.1 Všeobecně

K zajištění bezpečného a účinného využití přehledových systémů ATS musí piloti a řídící přesně dodržovat uveřejněné provozní postupy a standardní radiotelefonní frazeologii. Musí být vždy zajištěno správné nastavení kódů odpovídačů a/nebo identifikací letadel.

8.5.2 Přidělování kódů SSR

8.5.2.1 Kódy 7700, 7600 a 7500 musí být mezinárodně rezervovány k použití pro piloty, kteří se ocitli ve stavu nouze, ztratili radiové spojení nebo jsou předmětem protiprávního činu.

8.5.2.2 Kódy SSR se mají přidělovat a používat v souladu s následujícími zásadami:

8.5.2.2.1 Kódy by měly být přidělovány státům nebo oblastem v souladu s regionálními postupy ICAO se zřetelem na překrývání radarového dosahu nad sousedními vzdušnými prostory.

8.5.2.2.2 Příslušný úřad ATS musí stanovit plán a postupy pro přidělování kódů stanovištím ATS.

8.5.2.2.3 Plán a postupy by měly být kompatibilní s těmi, které jsou uplatňovány v sousedních státech.

8.5.2.2.4 Přidělení kódu by mělo vyloučit použití téhož kódu pro jakoukoliv jinou činnost v prostoru krytí stejného sekundárního radaru v předepsaném časovém období.

8.5.2.2.5 Pro snížení zátěže pilota a řídícího a snížení potřeby spojení řídící/pilot by měl být počet změn kódů požadovaných na pilotovi minimální.

8.5.2.2.6 Kódy musí být přidělovány letadlům v souladu s plánem a postupy stanovenými příslušným úřadem ATS.

8.5.2.2.7 Kde je potřeba individuální identifikace, musí se každému letadlu přidělovat individuální kód, který mu podle možnosti zůstane během celého letu.

8.5.2.2.8 S výjimkou letadla ve stavu nouze nebo během ztráty spojení nebo protiprávního činu, a pokud není jinak stanoveno regionálními postupy ICAO nebo dohodou mezi předávajícím a přebírajícím stanovištěm ATC, předávající stanoviště musí přidělit řízenému letu kód A2000 před předáním spojení.

8.5.2.3 V případě potřeby musí být rezervovány kódy SSR výlučně pro provoz sanitních letadel operujících v oblastech mezinárodních ozbrojených konfliktů. Kódy SSR musí přidělit ICAO prostřednictvím svých regionálních kanceláří po koordinaci s dotyčnými státy a tyto kódy by měly být přidělovány letadlům v oblasti konfliktů.

Poznámka: Výraz „sanitní letadlo" se vztahuje na letadla chráněná podle Ženevské konvence z roku 1949 a Dodatečného protokolu k Ženevské konvenci z 12. srpna 1949, které se týkají ochrany obětí mezinárodních ozbrojených konfliktů (Protokol I).

8.5.3 Provoz odpovídačů SSR

Poznámka: Postupy pro provoz odpovídačů SSR obsahuje Předpis L 8168, Část III, Díl 3.

8.5.3.1 Když je pozorováno, že mód A zobrazený na situačním zobrazení se liší od toho, který byl letadlu přidělen, musí být pilot požádán, aby potvrdil nastavený kód a, jestliže to situace umožňuje (např. nejedná se o případ protiprávního činu), aby znovu nastavil správný kód.

8.5.3.2 Jestliže rozpor mezi přiděleným a zobrazeným kódem přetrvává i nadále, může být pilot požádán, aby vypnul odpovídač. Následující řídící pracoviště a kterékoliv jiné dotčené stanoviště používající SSR a/nebo MLAT k poskytování ATS o tom musí být informováno.

8.5.3.3 Letadlo vybavené módem S se schopností vysílat identifikaci letadla musí tuto identifikaci vysílat tak, jak je stanoveno pro pole 7 letového plánu ICAO, nebo, pokud nebyl letový plán podán, musí vysílat poznávací značku letadla.

Poznámka: Od všech letadel vybavených módem S provozovaných v rámci mezinárodního civilního letectví se požaduje, aby měla schopnost vysílat identifikaci letadla (viz Předpis L 10/IV, Hlava 2, ust. 2.1.5.2)

8.5.3.4 Kdykoliv se na situačním zobrazení zpozoruje, že identifikace vysílaná letadlem vybaveným módem S je rozdílná od té, která se od letadla očekává, musí být pilot požádán, aby potvrdil a, je-li to nutné, znovu nastavil správnou identifikaci letadla.

8.5.3.5 Jestliže pilot potvrdí, že byla na módu S nastavena správná identifikace letadla, a rozdíl nadále existuje, musí řídící provést následující opatření:

a) informovat pilota o trvající nesrovnalosti;

b) kde je to možné, opravit formulář zobrazující identifikaci letadla na situačním zobrazení; a

c) oznámit chybnou identifikaci vysílanou letadlem následujícímu řídícímu pracovišti a jakémukoliv jinému zainteresovanému stanovišti používajícímu mód S k identifikačním účelům.

8.5.4 Činnost vysílačů ADS-B

Poznámka 1: K označení toho, že se jedná o stav nouze, nebo k vysílání jiných urgentních informací může letadlo vybavené ADS-B operovat v nouzovém a/nebo pilnostním módu podle následujícího:

a) nouze;

b) ztráta spojení;

c) protiprávní čin;

d) minimální palivo; a/nebo

e) sanitní let.

Poznámka 2: Některá letadla vybavená avionikou ADS-B první generace nemají schopnost popsanou v Pozn. 1, ale mají pouze schopnost vysílat všeobecnou nouzovou výstrahu, bez ohledu na kód nastavený pilotem.

8.5.4.1 Letadlo vybavené ADS-B umožňující vlastní identifikaci musí vysílat identifikaci letadla, jak je uvedena v poli 7 letového plánu ICAO, nebo, když letový plán nebyl podán, poznávací značku letadla.

8.5.4.2 Kdykoliv je na situačním zobrazení pozorováno, že identifikace vysílaná letadlem vybaveným ADS-B je rozdílná od identifikace, která je od letadla očekávána, pilot musí být požádán, aby potvrdil a, je-li to nezbytné, znovu nastavil správnou identifikaci letadla.

8.5.4.3 Jestliže nesoulad trvá i po potvrzení pilota, že na identifikačním zařízení ADS-B byla nastavena správná letadlová identifikace, musí řídící provést následující opatření:

a) informovat pilota o přetrvávajícím nesouladu;

b) kde je to možné, opravit formulář zobrazující údaj o identifikaci letadla na situačním zobrazení; a

c) oznámit následujícímu řídícímu pracovišti a jakémukoliv jinému dotčenému stanovišti o chybném vysílání letadlové identifikace letadlem.

8.5.5 Informace o hladině založené na použití údajů o tlakové nadmořské výšce

8.5.5.1 Ověření informace o hladině

8.5.5.1.1 Tolerance odchylky určující, zda informace o hladině odvozená z tlakové nadmořské výšky a zobrazená řídícímu je přesná, musí být ±60 m (±200ft) v RVSM vzdušném prostoru. V jiném vzdušném prostoru musí být ±90 m (±300 ft), s výjimkou, kdy příslušný úřad ATS stanoví menší hodnotu, ne však méně než ±60 m (±200 ft), je-li to vhodnější. Informace o geometrické výšce nesmí být použita pro zajišťování rozstupu.

EU:

8.5.5.1.2 Pokud příslušný úřad nestanoví jinak, přesnost informace o hladině odvozené z tlakové nadmořské výšky a zobrazené řídícímu musí být ověřena každým vhodně vybaveným stanovištěm ATC nejméně jednou při navázání spojení s příslušným letadlem nebo, jestliže to není možné, co nejdříve poté. Ověření musí být provedeno současným porovnáním informace o hladině odečtené z výškoměru letadla a hlášené tímtéž letadlem radiotelefonicky. Pilotovi letadla, jehož informace o hladině odvozené tlakové nadmořské výšky je v rozmezí povolené tolerance, se nemusí takové ověření oznámit. Pokud existuje rozdíl mezi hladinou odvozenou z tlakové nadmořské výšky a hladinou hlášenou letadlem, nesmí být k ověření rozdílu použita informace o geometrické výšce letadla.

8.5.5.1.3 Jestliže zobrazená informace o hladině není v rozmezí povolené tolerance nebo když bylo po ověření zjištěno, že byla překročena povolená tolerance, musí se to pilotovi oznámit a musí být požádán, aby ověřil nastavení tlaku a potvrdil hladinu letadla.

8.5.5.1.4 Jestliže i po potvrzení o správném nastavení tlaku rozdíl stále existuje, měla by se podle okolností provést následující opatření:

a) požádat pilota, aby ukončil vysílání módu C nebo vysílání údajů o výšce z ADS-B, za předpokladu, že to nezpůsobí ztrátu informací o poloze a identitě, a informovat o provedených opatřeních následující řídící pracoviště nebo stanoviště ATC, které se bude letadlem zabývat; nebo

b) informovat pilota o nesrovnalosti a požádat jej, aby udržoval relevantní zařízení v činnosti, aby nedošlo ke ztrátě informace o poloze a identitě letadla, a, když je tak schváleno příslušným úřadem ATS, přepsat zobrazovanou informaci o hladině na hladinu hlášenou pilotem. Oznámit provedená opatření následujícímu řídícímu pracovišti nebo stanovišti ATC, které se bude letadlem zabývat.

8.5.5.2 Určování obsazené hladiny

8.5.5.2.1 Kritérium, které se musí použít k určení, že je daná hladina obsazena letadlem, musí být ±60 m (±200 ft) v RVSM vzdušném prostoru. V jiném vzdušném prostoru musí být ±90 m (±300 ft), s výjimkou, kdy příslušný úřad ATS stanoví menší hodnotu, ne však méně než ±60 m (±200 ft), je-li to vhodnější.

Poznámka: Pro stručné vysvětlení týkající se uvedené hodnoty viz Air Traffic Services Planning Manual (ICAO Doc 9426).

8.5.5.2.2 *Letadlo udržující hladinu*. Hladina přidělená letadlu se považuje za udržovanou, jestliže informace o hladině odvozená z tlakové nadmořské výšky je v příslušných tolerancích přidělené hladiny, jak je uvedeno v ust. 8.5.5.2.1.

8.5.5.2.3 *Letadlo uvolňující hladinu*. Jestliže bylo letadlu povoleno opustit hladinu, považuje se jeho manévr za zahájený a dříve obsazená hladina za uvolněnou, pokud informace o hladině odvozená z tlakové nadmořské výšky vykazuje změnu o více než 90 m (300 ft) v očekávaném směru od dříve přidělené hladiny.

8.5.5.2.4 *Letadlo prolétávající hladinu při stoupání nebo klesání.* Během stoupání nebo klesání se hladina letadla považuje za proletěnou, když informace o hladině odvozená z tlakové nadmořské výšky vykazuje, že tato hladina byla proletěna v požadovaném směru o více než 90 m (300 ft).

8.5.5.2.5 *Letadlo dosahující hladinu.* Hladina povolená letadlu se považuje za dosaženou, jestliže byly údaje o hladině odvozené z tlakové nadmořské výšky během doby tří po sobě jdoucích aktualizací zobrazení, tří po sobě jdoucích aktualizací ze senzoru nebo po dobu 15 sekund, podle toho, který čas je delší, v příslušných tolerancích přidělené hladiny, jak je uvedeno v ust. 8.5.5.2.1.

8.5.5.2.6 Od řídícího se musí požadovat, aby zasáhl pouze tehdy, když informace o hladině, která je mu zobrazena, se liší od té, která je použita pro účely řízení, o více, než jak je uvedeno výše.

8.6 Všeobecné postupy

8.6.1 Kontrola výkonů

8.6.1.1 Řídící musí seřídit situační zobrazení a ověřovat jeho přesnost v souladu s technickými instrukcemi předepsanými příslušným úřadem (ÚCL) pro toto zařízení.

8.6.1.2 Řídící se musí přesvědčit, zda funkční schopnosti přehledového systému ATS, jakož i informace zobrazené na situačním(ch) zobrazení(ch) odpovídají činnostem, které mají být vykonávány.

8.6.1.3 Řídící musí v souladu s místními postupy hlásit jakoukoliv závadu na zařízení nebo jakoukoliv událost vyžadující šetření nebo veškeré okolnosti, které stěžují nebo znemožňují poskytování přehledových služeb ATS.

8.6.2 Identifikace letadla

8.6.2.1 Získávání identifikace

8.6.2.1.1 Před poskytováním přehledové služby ATS letadlu se musí získat identifikace a pilot o tom musí být informován. Identifikace se pak musí udržovat až do ukončení přehledové služby ATS.

8.6.2.1.2 Dojde-li následně ke ztrátě identifikace, musí se to pilotovi oznámit a, pokud je to možné, vydat mu příslušné pokyny.

8.6.2.1.3 Identifikace musí být získána nejméně jedním ze způsobů uvedených v ust. 8.6.2.2, 8.6.2.3, 8.6.2.4 a 8.6.2.5.

8.6.2.2 Identifikační postupy ADS-B

8.6.2.2.1 Tam, kde se pro identifikaci používá ADS-B, může být letadlo identifikováno jedním nebo více z následujících postupů:

a) přímým rozpoznáním identifikace letadla ve formuláři ADS-B;

b) předáním identifikace ADS-B (viz ust. 8.6.3); a

c) pozorováním dodržení příkazu VYSÍLAT ADS-B IDENT;

Poznámka 1: Některá letadla vybavená avionikou ADS-B první generace nemají schopnost zapnout IDENT v případě zvoleného nouzového a/nebo pilnostního módu.

Poznámka 2: V automatizovaných systémech může být „IDENT" zobrazen různými způsoby, jako například blikáním celé nebo části indikace polohy a připojeného formuláře.

8.6.2.3 Identifikační postupy pomocí SSR a/nebo MLAT

8.6.2.3.1 Tam, kde se pro identifikaci používá SSR a/nebo MLAT, může být letadlo identifikováno jedním nebo více z následujících postupů:

a) rozpoznáním identifikace letadla v SSR a/nebo MLAT formuláři;

Poznámka: Použití tohoto postupu vyžaduje úspěšné dosažení korelace kód / volací znak se zřetelem k poznámce za b) níže.

b) rozpoznáním přiděleného individuálního kódu, jehož nastavení bylo ověřeno v SSR a/nebo MLAT formuláři;

Poznámka: Použití tohoto postupu vyžaduje systém přidělování kódů, který zajišťuje, že každému letadlu v dané části vzdušného prostoru je přidělen individuální kód (viz ust. 8.5.2.2.7).

c) přímým rozpoznáním identifikace letadla vybaveného módem S v SSR a/nebo MLAT formuláři;

Poznámka: Letadlo vybavené odpovídačem v módu S umožňuje přímo identifikovat jednotlivé letadlo na situačních zobrazeních, a proto umožňuje vyloučit nutnost použití individuálních kódů módu A pro účely identifikace. Tohoto vyloučení se dosáhne pouze progresivním způsobem závisejícím na úrovni rozvoje vhodných pozemních a palubních zařízení.

d) předáním identifikace (viz ust. 8.6.3);

e) pozorováním dodržení příkazu k nastavení určitého kódu;

f) pozorováním dodržení příkazu zapnout IDENT;

Poznámka 1: V automatizovaných radarových systémech může být „IDENT" zobrazen různými způsoby, jako například blikáním celé nebo části indikace polohy a připojeného formuláře.

Poznámka 2: Zkomolené odpovědi odpovídače mohou způsobit zobrazení typu „IDENT". Nárůst chyb v identifikaci může být způsoben téměř současnými vysíláními „IDENT" ve stejné oblasti.

8.6.2.3.2 Je-li letadlu přidělen individuální kód, musí se při nejbližší příležitosti ověřit, že kód nastavený pilotem je shodný s tím, který byl letu přidělen. Pouze po takovém ověření může být individuální kód použit jako základ pro identifikaci.

8.6.2.4 Identifikační postupy pomocí PSR

8.6.2.4.1 Tam, kde se pro identifikaci používá PSR, může být letadlo identifikováno jedním nebo více z následujících postupů:

a) porovnáním konkrétní indikace radarové polohy s polohou hlášenou letadlem nad bodem zobrazeným na situačním zobrazení nebo zaměřením a vzdáleností od tohoto bodu a ověřením, zda tato radarová poloha souhlasí s tratí letu letadla nebo hlášeným kurzem;

Poznámka 1: Při použití tohoto způsobu je třeba opatrnosti, protože poloha hlášená vzhledem k bodu nemusí zcela přesně souhlasit s indikací radarové polohy letadla na situačním zobrazení. Příslušný úřad ATS může proto předepsat doplňující podmínky pro uplatnění této metody, například:

i) hladinu nebo hladiny, nad kterými by tato metoda neměla být uplatňována s ohledem na dané navigační prostředky; nebo

ii) vzdálenost od radarové antény, za kterou by neměla být tato metoda uplatňována.

Poznámka 2: Výraz „bod" odpovídá zeměpisnému bodu, který je vhodný pro účely identifikace. Je to obvykle hlásný bod vyznačený radionavigačním prostředkem nebo prostředky.

b) porovnáním pozorované indikace radarové polohy s letadlem, o němž je známo, že právě vzlétlo, za předpokladu, že identifikace letadla je získána do 2 km (1 NM) od konce použité dráhy. Pozornost by se měla věnovat zejména možné záměně s letadly vyčkávajícími nad letištěm nebo přelétávajícím letiště nebo letadly odlétávajícími ze sousedních drah nebo provádějícími nezdařená přiblížení na sousední dráhy.

c) předáním identifikace (viz ust. 8.6.3),

d) zjištěním kurzu letadla, jestliže to okolnosti vyžadují, a následným sledováním jeho tratě:

- přikázáním pilotovi provést jednu nebo více změn kurzu o 30 stupňů nebo více a porovnáním pohybů konkrétní indikace radarové polohy s provedením vydaných a letadlem potvrzených instrukcí; nebo
- porovnáním pohybů konkrétní indikace radarové polohy s manévry právě prováděnými a ohlášenými letadlem.

Při použití těchto způsobů řídící musí:

i) ověřit, že pohyby ne více než jedné indikace radarové polohy odpovídají těm prováděným letadlem; a

ii) zajistit, že manévr (manévry) nepovede letadlo mimo dosah situačního zobrazení.

Poznámka 1: Při použití těchto způsobů se musí věnovat pozornost zejména prostorům, ve kterých obvykle dochází ke změnám tratě.

Poznámka 2: Ohledně bodu ii) výše viz také ust. 8.6.5.1, které se týká vektorování řízených letadel.

8.6.2.4.2 K získání identifikace letadla může být použito zaměřovačů. Tento způsob se však nesmí použít jako jediný k získání identifikace, pokud tak pro jednotlivé případy za určitých podmínek nepředepsal příslušný úřad ATS.

8.6.2.5 Doplňkové metody identifikace

Jsou-li pozorovány dvě nebo více indikací poloh v těsné blízkosti nebo se pozorují podobné pohyby ve stejném čase nebo existuje-li pochybnost o identifikaci polohy z jiného důvodu, mělo by se nařídit nebo opakovat tolik změn kurzů, kolik je třeba, nebo by se měly použít další způsoby identifikace, dokud se nevyloučí všechna nebezpečí omylu při identifikování.

8.6.3 Předání identifikace

8.6.3.1 Předání identifikace jedním řídícím druhému by se mělo uskutečnit až tehdy, když se předpokládá, že letadlo je v dosahu přehledového krytí přebírajícího řídícího.

8.6.3.2 Předání identifikace se musí uskutečnit jedním z následujících způsobů:

a) označením indikace polohy automatizovanými způsoby, za předpokladu, že pouze jedna indikace polohy je takto označena a není žádná pochybnost o správné identifikaci;

b) oznámením individuálního kódu SSR letadla nebo letadlové adresy;

Poznámka 1: Použití individuálního kódu SSR vyžaduje systém přidělování kódů, který zajišťuje, že každému letadlu v dané části vzdušného prostoru je přidělen individuální kód (viz ust. 8.5.2.2.7).

Poznámka 2: Letadlová adresa má být vyjádřena ve formě alfanumerického kódu šesti hexadecimálních znaků.

c) oznámením, že letadlo je vybaveno SSR módem S se schopností vysílat identifikaci letadla, když je SSR mód S k dispozici;

d) oznámením, že letadlo je vybaveno ADS-B se schopností vysílat identifikaci letadla, když je k dispozici kompatibilní ADS-B pokrytí.

e) přímým označením indikace polohy (ukázáním prstem), jsou-li displeje situačního zobrazení vedle sebe nebo používá-li se společný „konferenční" typ situačního zobrazení;

Poznámka: Musí se však věnovat pozornost možným chybám, které mohou být způsobeny z důvodu pozorování polohy z různých míst.

f) určením indikace polohy ve vztahu k zeměpisnému místu nebo navigačnímu zařízení přesně vyznačenému na obou situačních zobrazeních nebo zaměřením a vzdáleností od zeměpisné polohy nebo navigačního zařízení spolu s tratí pozorované indikace polohy, jestliže trať letu letadla není známa oběma řídícím;

Poznámka: Před předáním identifikace tímto způsobem je nutná opatrnost, zejména, když jsou vidět jiné indikace poloh s podobnými kurzy a v těsné blízkosti řízeného letu. Technické nedostatky radaru, jako nepřesnosti v zaměření a vzdálenosti indikací radarových poloh zobrazených na jednotlivých situačních zobrazeních a chyby způsobené pozorováním polohy z různých míst mohou způsobit, že určená poloha letadla vzhledem ke známému bodu se může mezi dvěma situačními zobrazeními lišit. Příslušný úřad ATS může proto předepsat doplňující podmínky pro uplatňování tohoto způsobu, například:

i) maximální vzdálenost od společného vztažného bodu používaného oběma řídícími; a

ii) maximální vzdálenost mezi indikací radarové polohy pozorovanou přebírajícím řídícím a polohou ohlášenou předávajícím řídícím.

g) kde je to vhodné, příkazem letadlu předávajícím řídícím změnit kód a pozorováním změny přebírajícím řídícím; nebo

h) vydáním instrukce letadlu předávajícím řídícím zapnout/vysílat „IDENT" a pozorováním této odpovědi přebírajícím řídícím.

Poznámka: Použití postupů g) a h) vyžaduje předchozí koordinaci mezi řídícími, protože indikace, které mají být pozorovány přebírajícím řídícím, trvají krátkou dobu.

8.6.4 Informace o poloze

8.6.4.1 Letadlo, kterému se poskytuje přehledová služba ATS, by se mělo informovat o své poloze za následujících okolností:

a) při identifikování, s výjimkou, kdy je identifikace založena:

i) na základě pilotem hlášené polohy letadla nebo do jedné námořní míle od dráhy odletu a pozorovaná poloha na situačním zobrazení se shoduje s časem odletu letadla;

ii) na použití letadlové identifikace ADS-B, identifikace módu S, přidělovaných individuálních kódů SSR a umístění pozorované indikace polohy se shoduje s platným letovým plánem letadla; nebo

iii) předáním identifikace;

b) požaduje-li pilot tuto informaci;

c) když se výpočet pilota značně liší od výpočtu řídícího založeného na pozorované poloze;

d) je-li pilotovi vydán pokyn, aby po vektorování přešel na vlastní navigaci, jestliže předcházející příkazy odvedly letadlo z dříve přidělené tratě (viz ust. 8.6.5.5),

e) okamžitě před ukončením přehledové služby ATS, jestliže se pozoruje, že se letadlo odchyluje od své zamýšlené tratě.

8.6.4.2 Informace o poloze se musí předávat letadlu jednou z následujících forem:

a) jako dobře známá zeměpisná poloha;

b) magnetickou tratí a vzdáleností k význačnému bodu, navigačnímu prostředku na trati nebo přibližovacímu prostředku;

c) směrem (použitím hlavních směrů kompasu) a vzdáleností od známé polohy;

d) vzdáleností k bodu dotyku, je-li letadlo na konečném přiblížení; nebo

e) vzdáleností a směrem od osy tratě ATS.

EU:

Formát hlášení o poloze musí být v souladu s Doplňkem 5 předpisu L 4444.

8.6.4.3 Kdykoliv to je proveditelné, informace o poloze musí být vztažena k polohám nebo tratím, které se vztahují k navigaci dotyčných letadel a jsou zobrazeny na mapě situačního zobrazení.

8.6.4.4 Když je tak instruován, pilot smí vynechat hlášení o poloze na povinných hlásných bodech nebo se hlásit pouze nad těmi hlásnými body stanovenými dotyčným stanovištěm letových provozních služeb. Pokud není uskutečňováno automatické hlášení poloh (např. ADS-C), piloti musí obnovit hlášení poloh hlasem nebo CPDLC:

a) když jsou tak instruováni;

b) když bylo sděleno, že přehledová služba ATS je ukončena; nebo

c) když bylo sděleno, že identifikace je ztracena.

8.6.5 Vektorování

8.6.5.1 Vektorování se uskutečňuje tím, že se pilotovi vydávají určité kurzy, které letadlu umožní udržovat požadovanou trať. Při vektorování letadla musí řídící dodržovat následující:

a) kdykoliv je to proveditelné, letadla musí být vektorována po tratích, na kterých může pilot monitorovat polohu letadla vzhledem ke svým palubním prostředkům (toto snižuje na minimum potřebu poskytování navigační pomoci a zmírňuje následky při poruše přehledového systému ATS);

b) dá-li se letadlu počáteční vektor odvádějící je z dříve přidělené tratě, pilot by měl být informován o účelu takového příkazu a měla by být stanovena jeho mez, pokud je přidělený kurz takový, že by ztráta spojení mohla vést k bezpečnostnímu riziku (např. do … poloha, pro … přiblížení);

Poznámka: Bezpečnostní riziko jako funkci předpovídané pravděpodobnosti a vážnosti následků nebo výsledků nebezpečí definuje Předpis L 19 (Řízení bezpečnosti).

c) vyjma, kdy je uskutečněno předání řízení, letadlo nesmí být vektorováno blíže než 4,6 km (2,5 NM) od hranice vzdušného prostoru, za který řídící odpovídá; nebo tam, kde je stanovené minimum rozstupu větší než 9,3 km (5 NM), nesmí být letadlo vektorováno blíž než do vzdálenosti rovnající se polovině předepsaného minima, pokud není místními dohodami zajištěno, že mezi letadly v sousedních vzdušných prostorech bude existovat rozstup;

d) řízené lety nesmí být vektorovány do neřízeného vzdušného prostoru, vyjma případů nouze nebo kvůli oblétávání oblasti nepříznivých meteorologických podmínek (v takových případech musí být pilot informován) nebo na zvláštní žádost pilota;

e) ohlásí-li letadlo, že má nespolehlivé směrové přístroje, pilot musí být před vydáním příkazů k manévrům požádán, aby zahájil a ukončil všechny zatáčky ihned po přijetí příkazů.

8.6.5.2 Při vektorování letu IFR a pokud je letu IFR povolena přímá trať vedoucí letadlo mimo tratě ATS, musí řídící vydávat taková povolení, která zajistí, že po celou dobu bude dodržena předepsaná bezpečná výška nad překážkami, dokud letadlo nedoletí do bodu, ve kterém pilot přejde na vlastní navigaci. Když je to nutné, relevantní minimální nadmořská výška pro vektorování musí obsahovat opravu na efekt nízké teploty.

Poznámka 1: Při vektorování letu IFR může být pilot neschopen určit přesně polohu letadla s ohledem na překážky v tomto prostoru a následně ani nadmořskou výšku, která zajistí předepsanou bezpečnou výšku nad překážkami. Podrobná kritéria bezpečné výšky nad překážkami jsou obsažena v Předpisu L 8168 a v PANS-OPS (Doc 8168) Volume II. Viz rovněž ust. 8.6.8.2.

Poznámka 2: Odpovědnosti úřadu ATS je zajistit řídícímu minimální nadmořské výšky opravené o teplotní efekt.

8.6.5.3 Kdykoliv je to možné, měla by být minimální nadmořská výška pro vektorování dostatečně vysoká, aby minimalizovala možnost aktivace palubního výstražného systému na blízkost terénu.

Poznámka: Aktivace takových systémů způsobí, že letadlo bude prudce stoupat, aby se vyhnulo nebezpečnému střetu s terénem, což může vést ke snížení rozstupu mezi letadly.

8.6.5.4 Státy musí zajistit, aby provozovatelé předávali hlášení týkající se aktivace výstražných systémů na blízkost terénu tak, aby se taková místa

mohla zjistit a nadmořské výšky, tratě a/nebo provozní postupy pro letadla se mohly změnit a zabránit jejich opakování.

8.6.5.5 Při skončení vektorování letadla musí řídící instruovat pilota, aby přešel na vlastní navigaci, a je-li to nezbytné, předá mu informaci o poloze letadla a příslušné instrukce formou předepsanou v ust. 8.6.4.2. b), pokud aktuální instrukce odvedly letadlo z dříve přidělené tratě.

8.6.6 Navigační pomoc

8.6.6.1 Když se zpozoruje, že identifikované letadlo se značně odchyluje od své zamýšlené tratě nebo určeného vyčkávacího obrazce, musí se mu to oznámit. Musí se rovněž provést příslušná opatření, jestliže by podle mínění řídícího mohla taková odchylka ovlivnit poskytovanou službu.

8.6.6.2 Pilot letadla, který žádá navigační pomoc od stanoviště řízení letového provozu poskytujícího přehledové služby ATS, musí uvést důvod (např. vyhnout se oblastem nepříznivého počasí nebo nespolehlivé směrové přístroje) a poskytnout za daných okolností co nejvíce možných informací.

8.6.7 Přerušení nebo skončení přehledové služby ATS

8.6.7.1 Letadlu, které bylo informováno, že mu je poskytována přehledová služba ATS, by mělo být ihned oznámeno, když je z jakéhokoliv důvodu služba přerušena nebo ukončena.

Poznámka: Přelet letadla přes sousední prostory radarového pokrytí a/nebo ADS-B a/nebo MLAT systémů nebude za normálních okolností důvodem k přerušení nebo ukončení přehledové služby ATS.

8.6.7.2 Když má být řízení identifikovaného letadla předáno na řídící sektor, který poskytuje letadlům procedurální rozstup, předávající řídící musí zajistit příslušný procedurální rozstup mezi tímto letadlem a jakýmkoliv dalším řízeným letem před tím, než bude předání uskutečněno.

8.6.8 Minimální hladiny

8.6.8.1 Řídící musí mít neustále nejnovější a úplné informace týkající se:

a) stanovených minimálních letových nadmořských výšek v prostoru jeho odpovědnosti;

b) nejnižší použitelné letové hladiny nebo hladin určených v souladu s Hlavou 4 a 5;

c) stanovených minimálních nadmořských výšek uplatňovaných pro postupy založené na taktickém vektorování.

8.6.8.2 Pokud není jinak stanoveno příslušným úřadem ATS, minimální nadmořské výšky pro postupy založené na taktickém vektorování jakýmkoliv přehledovým systémem ATS musí být stanoveny s použitím kritérií použitelných pro taktické radarové vektorování.

Poznámka: Kritéria pro stanovení minimálních nadmořských výšek uplatňovaných pro postupy založené na taktickém radarovém vektorování obsahuje Procedures for Air Navigation Services - Aircraft Operations (PANS-OPS, Doc 8168), Volume II, Part III.

8.6.9 Informace týkající se nepříznivého počasí

8.6.9.1 Informace o tom, že letadlo pravděpodobně vletí do prostoru nepříznivého počasí, by měla být předána dostatečně včas, aby se pilot mohl rozhodnout, jaká opatření učiní, včetně vyžádání si rady, jak nejlépe prostor nepříznivého počasí obletět, jestliže se tak rozhodne.

Poznámka: V závislosti na schopnostech přehledového systému ATS nemusí být prostory nepříznivého počasí na situačním zobrazení zobrazeny. Palubní meteorologický radar obvykle zajišťuje lepší zjištění a určení nepříznivého počasí než radarová čidla používaná ATS.

8.6.9.2 Při vektorování letadla pro vyhnutí se prostoru nepříznivého počasí by se měl řídící přesvědčit, zda může letadlo vrátit na jeho zamýšlenou nebo přidělenou trať v prostoru dosahu přehledového systému ATS, který má k dispozici, a jestliže se to nejeví možné, musí to pilotovi oznámit.

Poznámka: Pozornost se musí věnovat skutečnosti, že za určitých okolností nemusí být nejaktivnější oblasti nepříznivého počasí zobrazeny.

8.6.10 Hlášení význačných meteorologických informací meteorologickým služebnám

Ačkoli se na řídícím nepožaduje, aby věnoval zvláštní pozornost silným srážkám apod., měl by hlásit, kdykoliv je to proveditelné, meteorologické služebně polohu, intenzitu, rozsah a pohyb význačných meteorologických podmínek (např. silné bouřky nebo dobře ohraničené fronty) pozorovaných na situačním zobrazení.

8.7 Používání přehledového systému ATS ve službě řízení letového provozu

Poznámka: Postupy v tomto ustanovení jsou všeobecné postupy, které se uplatňují, když se přehledový systém ATS používá při poskytování oblastní služby řízení nebo přibližovací služby řízení. Dodatečné postupy uplatňované při poskytování přibližovací služby řízení jsou v ust. 8.9.

8.7.1 Činnosti

Informace poskytované přehledovým systémem ATS a prezentované na situačním zobrazení se smí použít k výkonu následujících činností při poskytování služby řízení letového provozu:

a) k poskytování přehledových služeb ATS, podle potřeby k lepšímu využívání vzdušného prostoru, snížení zdržení, napřímení tratí a optimalizaci profilu letů a rovněž ke zvýšení bezpečnosti;

b) k poskytování vektorování odlétávajících letadel za účelem usnadnění a urychlení efektivního toku odletů a urychlení stoupání do cestovní hladiny;

c) k poskytování vektorování letadel za účelem vyřešení možných konfliktů;

d) k poskytování vektorování přilétávajících letadel za účelem dosažení rychlého a účinného sledu přiblížení;

e) k poskytování vektorování s cílem pomoci pilotům v jejich navigaci, např. k nebo od radionavigačního prostředku, od nebo při oblétávání prostorů nepříznivého počasí apod.;

f) k zajišťování rozstupů a k udržení normálního toku letového provozu, ztratí-li letadlo spojení v prostoru krytí;

g) k udržování monitorování tras letového provozu;

Poznámka: Kde byly příslušným úřadem ATS předepsány tolerance týkající se dodržování tratě, rychlosti a času, se odchylky nepovažují za významné, dokud tyto tolerance nejsou překročeny.

h) když je to vhodné ke sledování letového provozu, aby se procedurálnímu řídícímu poskytla:

i) přesnější informace o poloze letadel, které má pod řízením;

ii) doplňující informace o ostatním provozu;

iii) informace o významných odchylkách letadel od podmínek stanovených jejich letovými povoleními, včetně jejich schválených tratí a rovněž hladin, když je to vhodné.

8.7.2 Uplatňování rozstupů

Poznámka: Faktory, které řídící používající přehledový systém ATS musí brát v úvahu při stanovování rozstupu, který má být uplatňován za určitých okolností, aby minimum rozstupu nebylo narušeno, zahrnují vzájemně vztažené kurzy a rychlosti letadel, technická omezení přehledového systému ATS, zátěž řídícího a obtíže způsobené nahromaděním spojení. Příslušné pokyny obsahuje Air Traffic Services Planning Manual (ICAO Doc 9426).

8.7.2.1 S výjimkou stanovenou v ust. 8.7.2.8, 8.7.2.9 a 8.8.2.2 se minima rozstupů specifikovaná v ust. 8.7.3 a 8.7.4 musí uplatňovat pouze mezi identifikovanými letadly, když je přiměřená jistota, že identifikace bude udržena.

8.7.2.2 Když má být řízení identifikovaného letadla předáno na řídící sektor, který zajišťuje letadlům procedurální rozstup, takový rozstup musí být zajištěn předávajícím řídícím dříve, než letadlo dosáhne hranice prostoru odpovědnosti předávajícího řídícího, nebo dříve, než letadlo vyletí z příslušného prostoru přehledového pokrytí.

8.7.2.3 Je-li tak schváleno příslušným úřadem ATS, rozstup založený na použití symbolů poloh ADS-B, SSR a/nebo MLAT a/nebo PSR a/nebo stop PSR se musí uplatňovat tak, aby vzdálenost mezi středy symbolů poloh a/nebo stop PSR, které reprezentují polohy uvažovaných letadel, nebyla nikdy menší než předepsané minimum.

8.7.2.4 Rozstup založený na použití stop PSR a odpovědí SSR se musí uplatňovat tak, aby vzdálenost mezi středem stopy PSR a nejbližším okrajem odpovědi SSR (nebo středem, kde je tak schváleno příslušným úřadem ATS) nebyla nikdy menší než stanovené minimum.

8.7.2.5 Rozstup založený na použití symbolů poloh ADS-B a odpovědí SSR se musí uplatňovat tak, aby vzdálenost mezi středem symbolu polohy ADS-B a nejbližším okrajem odpovědi SSR (nebo středem, kde je tak schváleno příslušným úřadem ATS) nebyla nikdy menší než stanovené minimum.

8.7.2.6 Rozstup založený na použití odpovědí SSR se musí uplatňovat tak, aby vzdálenost mezi nejbližšími okraji SSR (nebo středy, kde je tak schváleno příslušným úřadem ATS) nebyla nikdy menší než stanovené minimum.

8.7.2.7 Za žádných okolností se nesmí okraje indikací poloh vzájemně dotknout nebo překrývat, dokud mezi dotyčnými letadly není zajištěn vertikální rozstup, bez ohledu na typ zobrazovaných indikací polohy a uplatněné minimum rozstupu.

8.7.2.8 V případě, že byl řídící uvědomen, že řízený let vstupuje nebo vstoupí do vzdušného prostoru, v němž se uplatňují minima rozstupů specifikované v ust. 8.7.3, avšak letadlo však ještě neidentifikoval, smí řídící, jestliže je to předepsáno příslušným úřadem ATS, pokračovat v poskytování přehledové služby ATS identifikovaným letadlům za předpokladu, že:

a) existuje odůvodněná jistota, že neidentifikovaný řízený let bude identifikován s použitím SSR a/nebo ADS-B a/nebo MLAT, nebo je let prováděn letadlem typu, u něhož se dá očekávat přiměřený odraz na primárním radaru ve vzdušném prostoru, ve kterém se rozstup uplatňuje; a

b) rozstup je udržován mezi identifikovanými lety a kteroukoliv viděnou indikací přehledového systému ATS do doby, kdy je buď řízený neidentifikovaný let identifikován, nebo je zajištěn procedurální rozstup.

8.7.2.9 Minima rozstupů specifikovaná v ust. 8.7.3 se smí uplatnit mezi vzlétajícím letadlem a předchozím odlétávajícím letadlem nebo jiným identifikovaným provozem za předpokladu, že je odůvodněná jistota, že odlétávající letadlo bude identifikováno do 2 km (1 NM) od konce dráhy a že v tomto čase bude požadovaný rozstup existovat.

8.7.2.10 Minima rozstupů specifikovaná v ust. 8.7.3 se nesmí uplatňovat mezi vyčkávajícími letadly nad stejným vyčkávacím fixem. Uplatňování přehledového systému ATS minim rozstupu založených na použití radaru a/nebo ADS-B a/nebo MLAT systémech mezi vyčkávajícím letadlem a ostatními lety musí být prováděno v souladu s požadavky a postupy předepsanými příslušným úřadem ATS.

8.7.3 Minima rozstupů založená na přehledových systémech ATS

8.7.3.1 Pokud není v souladu s ust. 8.7.3.2, 8.7.3.3 nebo 8.7.3.4 nebo s Hlavou 6 (ve vztahu k nezávislým a závislým paralelním přiblížením) předepsáno jinak, musí být minimum horizontálního rozstupu založeného na radaru a/nebo ADS-B a/nebo MLAT systémech 9,3 km (5 NM).

8.7.3.2 Kde je tak předepsáno příslušným úřadem ATS, může být minimum rozstupu v ust. 8.7.3.1 sníženo, ne však pod:

a) 5,6 km (3 NM), pokud to schopnosti radarového zařízení a/nebo ADS-B a/nebo MLAT systémů na daném místě dovolují;

b) 4,6 km (2,5 NM) mezi za sebou letícími letadly usazenými na stejné trati konečného přiblížení ve vzdálenosti do 18,5 km (10 NM) od prahu dráhy.

Snížené minimum rozstupu 4,6 km (2,5 NM) se smí uplatnit za předpokladu, že:

i) průměrný čas obsazení dráhy přistávajícími letadly je ověřen způsoby, jako jsou údaje o statistickém shromažďování údajů, analýzou a metodami založenými na teoretickém modelování, a nepřesahuje 50 sekund;

ii) brzdící účinek je hlášený jako dobrý a časy obsazení dráhy nejsou nepříznivě ovlivněny znečištěním jejího povrchu, jako rozbředlý sníh, sníh nebo led;

iii) se používá přehledový systém ATS s přiměřenou rozlišovací schopností ve vzdálenosti a v azimutu s obnovou informací každých 5 sekund nebo méně v kombinaci s vhodnými displeji;

iv) letištní řídící je schopen pozorovat vizuálně nebo prostřednictvím pojezdového radaru (SMR), MLAT systému nebo pomocí systému pro vedení a řízení pohybu po zemi (SMGCS) dráhu v používání a k nim připojené vstupy a výstupy pojezdových drah;

v) se neuplatňují vzdálenostní minima rozstupů podle turbulence v úplavu v ust. 8.7.3.4 níže nebo jak mohou být předepsána příslušným úřadem ATS (např. určité typy letadel);

vi) přibližovací rychlosti letadel jsou pozorně sledovány řídícím a v případě potřeby upraveny tak, aby se rozstup nesnížil pod minimum;

vii) kdykoliv se uplatňuje snížené minimum rozstupu na konečném přiblížení, provozovatelé letadel a piloti byli upozorněni na nutnost urychleného uvolňování dráhy;

viii) postupy týkající se uplatňování sníženého minima jsou publikovány v leteckých informačních příručkách.

8.7.3.3 Minimum nebo minima rozstupu založená na radaru a/nebo ADS-B a/nebo MLAT systémech, která mají být uplatňována, musí být předepsána příslušným úřadem ATS podle schopnosti příslušného přehledového systému ATS nebo radarových čidel přesně identifikovat polohu letadla ve vztahu ke středu symbolů polohy, stopy PSR nebo odpovědi SSR a vzít v úvahu faktory, které mohou ovlivnit přesnost informace odvozené z přehledového systému ATS, jako je vzdálenost letadla od radarové antény a vzdálenostní stupnice na situačním zobrazení, které je používáno.

8.7.3.4 Při použití kategorií letadel podle turbulence v úplavu uvedených v ust. 4.9.1.1 Hlavy 4 se musí pro letadla, kterým je poskytována služba přehledového systému ATS ve fázích přiblížení a vzletu, za okolností uvedených v ust. 8.7.3.6, uplatňovat následující minima vzdálenostních rozstupů podle turbulence v úplavu.

Kategorie letadla		
Předchozí letadlo	**Následující letadlo**	**Minima vzdálenostních rozstupů při turbulenci v úplavu**
SUPER	TĚŽKÉ	9,3 km (5,0 NM)
	STŘEDNÍ	13,0 km (7,0 NM)
	LEHKÉ	14,9 km (8,0 NM
TĚŽKÉ	TĚŽKÉ	7,4 km (4 NM)
	STŘEDNÍ	9,3 km (5 NM)
	LEHKÉ	11,1 km (6 NM)
STŘEDNÍ	LEHKÉ	9,3 km (5 NM)

8.7.3.5 Při uplatňování skupin letadel podle turbulence v úplavu uvedených v ust. 4.9.1.2 Hlavy 4 se musí pro letadla, kterým je poskytována služba přehledového systému ATS ve fázích přiblížení a vzletu, za okolností uvedených v ust. 8.7.3.6, uplatňovat následující minima vzdálenostních rozstupů podle turbulence v úplavu:

Skupina letadla předchozího	*Skupina letadla následujícího*	*Minima vzdálenostních rozstupů při turbulenci v úplavu*
A	B	7,4 km (4,0 NM)
	C	9,3 km (5,0 NM)
	D	9,3 km (5,0 NM)
	E	11,1 km (6,0 NM)
	F	11,1 km (6,0 NM)
	G	14,9 km (8,0 NM)
B	B	5,6 km (3,0 NM)
	C	7,4 km (4,0 NM)
	D	7,4 km (4,0 NM)
	E	9,3 km (5,0 NM)
	F	9,3 km (5,0 NM)
	G	13,0 km (7,0 NM)
C	D	5,6 km (3,0 NM)
	E	6,5 km (3,5 NM)
	F	6,5 km (3,5 NM)
	G	11,1 km (6,0 NM)
D	G	7,4 km (4 NM)
E	G	7,4 km (4 NM)

8.7.3.6 Minima uvedená v ust. 8.7.3.4 a 8.7.3.5 se musí uplatňovat, když:

a) letadlo letí přímo za jiným letadlem ve stejné nadmořské výšce nebo méně než 300 m (1000 ft) pod ní (viz Obr. 8-1); nebo

b) obě letadla používají stejnou dráhu nebo paralelní dráhy, které jsou od sebe vzdáleny méně než 760 m (2500 ft); nebo

c) letadlo křižuje trať jiného letadla za ním ve stejné nadmořské výšce nebo méně než 300 m (1000 ft) pod (viz Obr. 8-1).

8.7.4 Minima rozstupů při použití přehledových systémů ATS, kde není dostupné VKV hlasové spojení

Poznámka 1: Poradenský materiál týkající se zavedení navigační schopnosti podporující minima rozstupů v ust. 8.7.4.2, 8.7.4.3 a 8.7.4.4 je uveden v dokumentu Performance-based Navigation (PBN) Manual *(Doc 9613).*

Poznámka 2: Poradenský materiál týkající se zavedení komunikační a přehledové schopnosti podporující minima rozstupů v ust. 8.7.4.2, 8.7.4.3 a 8.7.4.4 je uveden v dokumentech Performance-based Communication and Surveillance (PBCS) Manual *(Doc 9869) a* Global Operational Data Link (GOLD) Manual *(Doc 10037).*

Poznámka 3: Podrobné informace o analýze použité ke stanovení těchto minim rozstupů, stejně jako kritérií pro jejich zavedení, přípustných hodnot obsazenosti a odchylek a souvisejících postupů monitorování, jsou obsaženy v dokumentu Manual for Separation Minima Using ATS Surveillance Systems Where VHF Voice Communication is not Available *(Doc 10116).*

Poznámka 4: Uplatňování těchto minim rozstupů v ust. 8.7.4.2, 8.7.4.3 a 8.7.4.4 zahrnuje součásti jak procedurálního řízení, tak přehledových služeb ATS; příslušné požadavky na kvalifikaci řídícího letového provozu viz nařízení (EU) 2015/340.

8.7.4.1 Kde není dostupné přímé VKV hlasové spojení mezi řídícím a pilotem, mohou být uplatňována minima rozstupů popsaná v ust. 8.7.4.2, 8.7.4.3 a 8.7.4.4, s využitím informací o poloze odvozených z přehledového systému ATS, pokud jsou splněny následující podmínky:

a) musí být předepsána navigační výkonnost RNP 4 nebo RNP 2;

b) komunikační systém musí vyhovovat RCP 240;

c) k dispozici musí být alternativní způsob komunikace, tak aby řídící mohl zasáhnout a vyřešit konflikt v celkovém čase devíti minut, dojde-li k selhání běžných komunikačních prostředků; a

Poznámka: Celkový čas stanovený v bodě c) zahrnuje čtyři minuty vyčleněné RCP 240.

d) musí být zajištěno sledování shody s tratí s využitím výstrah na příčné odchylky přehledového systému ATS, s prahovou hodnotou varování obvykle nastavenou na maximum 3 NM.

1) nastavena může být prahová hodnota varování větší než 5,6 km (3,0 NM), pokud jsou minima příčného rozstupu v ust. 8.7.4.2 a) a 8.7.4.3 navýšena o 1,9 km (1,0 NM) na každých 1,9 km (1,0 NM), o které je prahová hodnota varování zvýšena; a

2) přehledové systémy ATS musí zajišťovat zobrazení výstrah jasným a zřetelným způsobem, aby v případě příčné odchylky umožnily řídícímu okamžitě jednat.

8.7.4.2 Pokud není v souladu s ust. 8.7.4.3 a 8.7.4.4 předepsáno jinak, musí být minima rozstupů:

a) příčný rozstup 35,2 km (19,0 NM) mezi paralelními nebo nekřižujícími se tratěmi;

b) příčný rozstup 35,2 km (19,0 NM) letadel letících po křižujících se tratích uplatňovaný v souladu s ust. 5.4.1.2.1.5 a) a b);

c) podélný rozstup 31,5 km (17,0 NM) letadel letících na stejných tratích nebo křižujících se tratích uplatňovaný v souladu s ust. 5.4.2.9.5, pokud je relativní úhel mezi tratěmi menší než 90 stupňů; a

d) letadlům v opačném směru na protisměrných tratích může být povoleno stoupání nebo klesání do hladin nebo hladinami obsazenými jiným letadlem, pokud byly od obou letadel přijaty přehledové zprávy o poloze prokazující, že letadla se vzájemně minula o 9,3 km (5,0 NM).

8.7.4.3 Minima rozstupů v ust. 8.7.4.2 a) mohou být, pokud je tak stanoveno příslušným úřadem ATS, snížena, ale ne pod 27,8 km (15,0 NM), pod podmínkou, že buď:

a) hustota provozu ve vzdušném prostoru, měřená prostřednictvím obsazenosti, je nižší než 0,6; nebo

b) podíl celkové doby letu strávené letadlem mimo povolenou trať nepřekročí následující:

1) pro letadla odchylující se 13,0 km (7,0 NM) nebo více mimo povolenou trať 3×10^{-5} za letovou hodinu; a

2) pro letadla odchylující se 20,4 km (11,0 NM) nebo více mimo povolenou trať 1×10^{-5} za letovou hodinu.

8.7.4.4 Minimum rozstupů v ust. 8.7.4.2 c) může být sníženo na 26 km (14 NM), pokud je relativní úhel mezi tratěmi menší než 45 stupňů.

8.7.4.5 Při uplatňování těchto minim rozstupů se nesmí používat vektorování.

8.7.5 Předání řízení

8.7.5.1 Kde je poskytována přehledová služba ATS, mělo by se, kdykoliv je to proveditelné, předání radarového řízení provést tak, aby bylo umožněno nepřerušované poskytování přehledové služby ATS.

8.7.5.2 Kde je používán SSR a/nebo ADS-B a/nebo MLAT a je k tomu poskytováno zobrazení indikací poloh s přidruženými formuláři, smí být předání řízení letadla mezi sousedními řídícími pracovišti nebo mezi sousedními stanovišti ATC uskutečněno bez předchozí koordinace, za předpokladu, že:

a) aktualizované údaje letového plánu letadla, které má být předáno na řízení, včetně přiděleného individuálního kódu SSR nebo identifikace letadla, pokud se jedná o Mód S a ADS-B, jsou předány přebírajícímu řídícímu před předáním;

b) pokrytí přehledového systému ATS přebírajícího řídícího je takové, že dotyčné letadlo je zobrazeno na situačním zobrazení před předáním řízení a identifikováno při nebo pokud možno před jeho prvním voláním;

c) řídící, kteří spolu fyzicky nesousedí, mají přímé obousměrné hlasové spojení, které mezi nimi umožňuje kdykoliv okamžitě navázat spojení;

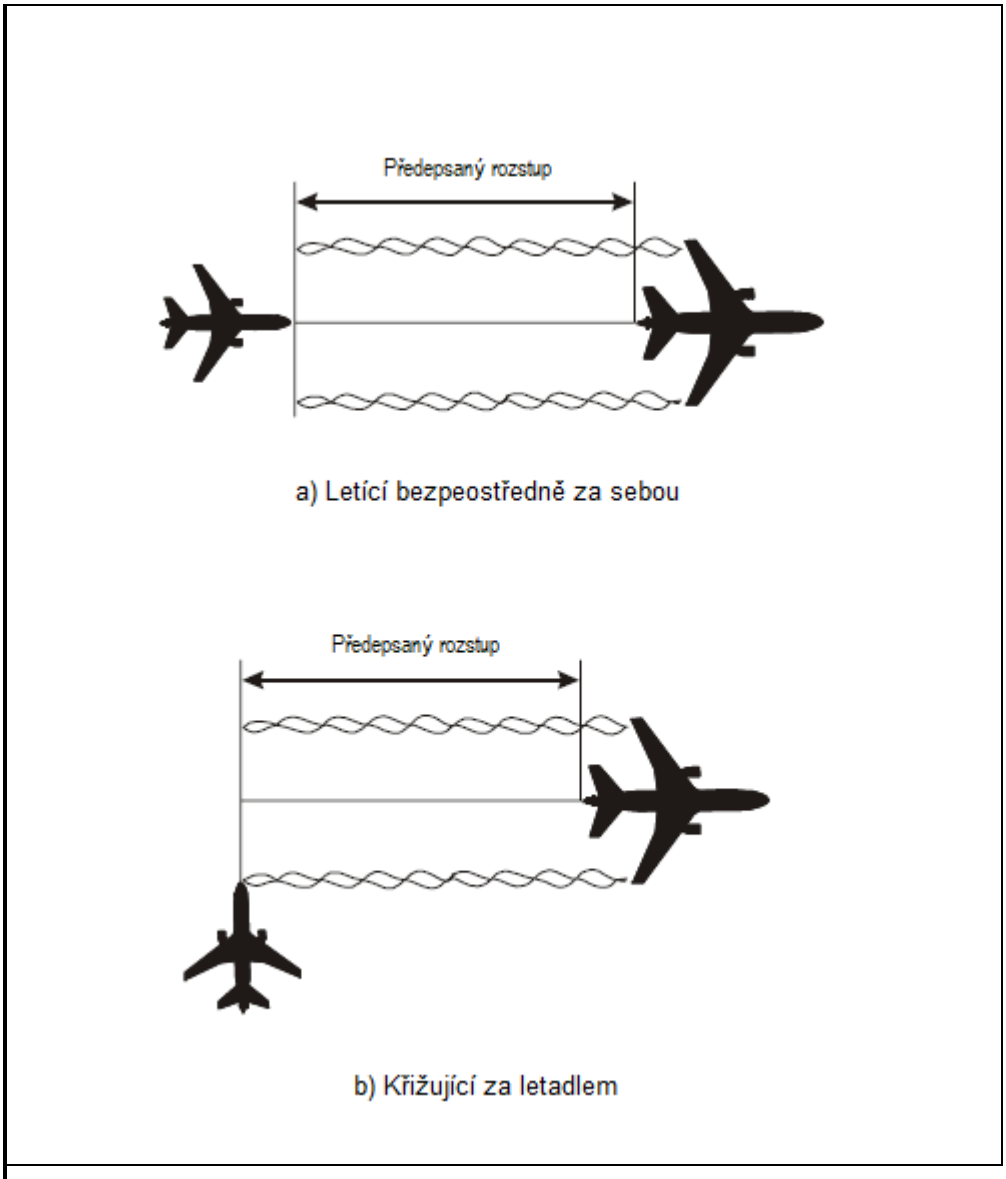
Poznámka: „Okamžitě" znamená poskytnutí účinného spojení, které zajistí bezodkladný kontakt mezi řídícími.

d) bod nebo body předání řízení a všechny další podmínky aplikace, jako je směr letu, určené hladiny, body předání na spojení a obzvláště dohodnuté minimum rozstupu mezi letadly, včetně dohodnutého rozstupu mezi za sebou letícími letadly na stejné trati, pozorované na situačním zobrazení jsou předmětem přesně stanovených instrukcí (pro předání uvnitř stanoviště) nebo konkrétní dohody mezi dvěma sousedními stanovišti ATC;

e) instrukce nebo dohoda výslovně určuje, že uplatnění tohoto způsobu předání řízení může být kdykoliv přebírajícím řídícím ukončeno, obvykle na základě dohodnutého předběžného oznámení;

f) přebírající řídící je informován o jakýchkoliv instrukcích předaných letadlům před jejich předáním, které se týkají hladiny, rychlosti nebo vektorování a které mění očekávaný průběh letu v bodě předání.

8.7.5.3 Musí se stanovit dohodnuté minimum rozstupu mezi za sebou letícími letadly, která mají být předána podle ust. 8.7.5.2 d) a e), a musí se vzít v úvahu všechny příslušné technické, provozní a další okolnosti. Jestliže nastanou takové okolnosti, že tyto dohodnuté podmínky nemohou být nadále plněny, řídící se musí vrátit k postupu podle ust. 8.7.5.4, dokud nebude situace vyřešena.



Obr. 8-1
Letící bezprostředně za sebou nebo křižující za letadlem
(viz ust. 8.7.3.4 a 8.7.3.5)

8.7.5.4 Kde je používán primární radar a kde se při použití jiného typu přehledového systému ATS neuplatňují postupy podle ust. 8.7.5.2, smí být předání řízení letadla mezi sousedními řídícími pracovišti nebo mezi dvěma sousedními stanovišti ATC uskutečněno za předpokladu, že:

a) přebírajícímu řídícímu byla předána identifikace nebo jím byla přímo zjištěna;

b) řídící, kteří spolu fyzicky nesousedí, mají přímé obousměrné hlasové spojení, které mezi nimi umožňuje kdykoliv okamžitě navázat spojení;

c) rozstup od ostatních řízených letů odpovídá minimu schválenému pro používání během předávání řízení mezi sektory nebo stanovišti, kterých se to týká;

d) přebírající řídící je informován o příkazech o jakékoliv hladině, rychlosti nebo vektorování týkajících se letadla v bodě předání;

e) rádiové spojení s letadlem udržuje předávající řídící až do doby, kdy přebírající řídící souhlasí s převzetím odpovědnosti za poskytování přehledové služby ATS letadlu. Pak by mělo být letadlo instruováno přejít na příslušný kanál a od tohoto okamžiku přechází odpovědnost na přebírajícího řídícího.

8.7.6 Řízení rychlosti

K usnadnění řazení do sledu nebo snížení potřeby vektorování smí řídící při splnění podmínek stanovených příslušným úřadem ATS požádat letadla, aby upravila rychlost určeným způsobem.

Poznámka: Postupy týkající se instrukcí pro řízení rychlosti jsou obsaženy v Hlavě 4, ust. 4.6.

8.8 Nouze, nebezpečí a poruchy zařízení

Poznámka: Viz také Hlava 15.

8.8.1 Nouze

8.8.1.1 V případě, že letadlo je nebo se jeví být v jakémkoliv stavu nouze, řídící musí poskytnout letadlu všechnu možnou pomoc a postupy zde předepsané se smí podle situace změnit.

8.8.1.2 Průběh letu letadla v nouzi se musí sledovat a (kdykoli je to možné) zaznamenávat na situačním zobrazení, dokud letadlo nevyletí z dosahu přehledového systému ATS, a informace o poloze letadla se musí poskytnout všem stanovištím letových provozních služeb, která by mohla letadlu pomoci. Předání sousedním sektorům se musí také uskutečnit, když je to vhodné.

Poznámka: Jestliže pilotovi letadla nacházejícího se ve stavu nouze nařídilo předtím ATC navolit na odpovídači určitý kód nebo nastavit nouzový mód na ADS-B, tento kód/mód bude obvykle udržován, dokud se za určitých okolností pilot nerozhodne jinak nebo se mu jinak neoznámí. Kde ATC nepožadovalo nastavení kódu nebo nouzového módu, nastaví pilot odpovídač na mód A kód 7700 a/nebo příslušný nouzový mód ADS-B.

8.8.1.3 Kdykoliv je na situačním zobrazení zpozorována ADS-B všeobecná nouzová výstraha a nejsou-li k dispozici jiné náznaky konkrétní povahy nouze, řídící musí provést následující:

a) pokusit se navázat spojení s letadlem, aby ověřil povahu nouze; nebo

b) pokud neobdržel odpověď od letadla, musí se řídící přesvědčit, že letadlo je schopné přijímat vysílání stanoviště řízení letového provozu tím, že letadlo požádá o provedení určitého manévru, který může být pozorován na situačním zobrazení.

Poznámka 1: Některá letadla vybavená avionikou ADS-B první generace mají pouze schopnost vysílat všeobecnou nouzovou výstrahu, bez ohledu na kód nastavený pilotem.

Poznámka 2: Některá letadla vybavená avionikou ADS-B první generace nemají schopnost zapnout IDENT v případě zvoleného nouzového a/nebo pilnostního módu.

8.8.2 Informace o nebezpečí srážky

EU:

8.8.2.1 Je-li zpozorováno, že identifikovaný řízený let je konfliktní s tratí neznámého letadla, a jeví se, že by tato situace mohla vytvořit nebezpečí srážky, musí být pilot řízeného letu, pokud možno:

a) informován o neznámém letadle, a požaduje-li tak pilot řízeného letadla, nebo jestliže to podle názoru řídícího letového provozu situace vyžaduje, musí mu být navrhnut vyhýbací manévr; a

b) informován, jakmile nebezpečí srážky přestane existovat.

8.8.2.2 Pozoruje-li se, že identifikovaný let IFR letící mimo řízený vzdušný prostor je konfliktní s tratí jiného letadla, pilot by měl být:

a) informován, aby v případě nutnosti mohl zahájit manévr k vyhnutí se srážce, a požaduje-li tak pilot nebo jestliže to podle názoru řídícího situace vyžaduje, mělo by se navrhnout opatření k vyhnutí; a

b) informován, jakmile nebezpečí srážky přestane existovat.

8.8.2.3 Informace týkající se provozu na konfliktní trati by měla být předána, je-li to proveditelné, v následující formě:

a) relativním zaměřením konfliktního provozu ve výrazech 12 hodinového číselníku;

b) vzdáleností od konfliktního provozu v kilometrech (námořních mílích);

c) směrem, ve kterém se jeví, že se bude konfliktní provoz pohybovat;

d) hladinou a typem letadla nebo, nejsou-li známy, relativní rychlostí konfliktního provozu, např. pomalu nebo rychle.

8.8.2.4 Informace o hladině odvozená z tlakové nadmořské výšky, i když není ověřená, by se měla použít k poskytnutí informace o nebezpečí srážky, protože taková informace, zvlášť když je k dispozici o neznámém letadle (např. let VFR) a předaná pilotovi známého letadla, může usnadnit určení místa nebezpečí srážky.

8.8.2.4.1 Když informace o hladině odvozená z tlakové nadmořské výšky byla ověřena, musí se tato informace předat pilotům jasným a jednoznačným způsobem. Jestliže informace o hladině nebyla ověřena, přesnost takové informace by měla být považována za nejistou a pilot musí být podle toho informován.

8.8.3 Porucha zařízení

8.8.3.1 Porucha rádiového vysílače na letadle

8.8.3.1.1 Dojde-li ke ztrátě obousměrného spojení s letadlem, řídící by měl zjistit, zda přijímač letadla je funkční či nikoliv, tím, že přikáže letadlu na kanálu do té doby používaném potvrdit příkaz provedením určitého manévru, a sledováním tratě letadla nebo příkazem letadlu zapnout IDENT nebo měnit kódy SSR a/nebo vysílání ADS-B.

Poznámka 1: Letadlo vybavené odpovídačem nastaví při ztrátě spojení odpovídač na mód A kód 7600.

Poznámka 2: Letadlo vybavené ADS-B může při ztrátě spojení vysílat příslušný nouzový a/nebo pilnostní mód ADS-B.

8.8.3.1.2 Jestliže činnost předepsaná v ust. 8.8.3.1.1 je neúspěšná, musí se opakovat na kterémkoliv jiném kanále, který je k dispozici a o němž se předpokládá, že by na něm letadlo mohlo poslouchat.

8.8.3.1.3 V obou případech uvedených v ust. 8.8.3.1.1 a 8.8.3.1.2 musí být jakékoliv příkazy k manévrování takové, aby se letadlo po provedení přijatých instrukcí znovu vrátilo na svou povolenou trať.

8.8.3.1.4 Bylo-li činností v ust. 8.8.3.1.1 zjištěno, že přijímač letadla je funkční, řízení letu letadla může dále pokračovat používáním změn kódů SSR / vysílání ADS-B nebo vysíláním IDENT k získání potvrzení o povoleních vydaných letadlu.

8.8.3.2 Úplná porucha spojení na letadle

Když řízené letadlo s úplnou ztrátou spojení letí nebo se očekává, že poletí v prostoru a v letových hladinách, kde se uplatňuje přehledová služba ATS, smí se v používání rozstupů uvedených v ust. 8.7.3 pokračovat. Když však letadlo se ztrátou spojení není identifikováno, musí se zajišťovat rozstup mezi identifikovaným letadlem a všemi neidentifikovanými letadly pozorovanými na předpokládané trati letadla se ztrátou spojení až do doby, kdy je známo nebo lze s jistotou předpokládat, že letadlo se ztrátou spojení dotyčným prostorem proletělo, přistálo nebo směřuje jinam.

8.8.3.3 Porucha odpovídače v prostorech, kde je vybavení provozuschopným odpovídačem SSR povinné

8.8.3.3.1 Když letadlo s poruchou odpovídače po vzletu letí nebo se předpokládá, že poletí v prostoru, ve kterém je vybavení provozuschopným odpovídačem s určitými schopnostmi povinné, dotyčná stanoviště ATC by měla vyvinout úsilí zajistit pokračování letu na první letiště zamýšleného přistání v souladu s letovým plánem. Za jistých provozních situací buď v koncových řízených oblastech, nebo na trati nemusí být pokračování v letu možné, zejména když je závada zjištěna krátce po vzletu. Letadlo se pak smí požádat, aby se vrátilo na letiště odletu nebo přistálo na nejbližším vhodném letišti, které je přijatelné pro dotyčného provozovatele a ATC.

8.8.3.3.2 V případě poruchy odpovídače, která je zjištěna před odletem z letiště, na kterém není možné provést opravu, dotyčnému letadlu by mělo být povoleno pokračovat po co možná nejkratší trati na nejbližší vhodné letiště, kde může být oprava provedena. Při vydávání povolení takovému letadlu by mělo ATC vzít v úvahu existující nebo očekávanou provozní situaci a může upravit čas odletu, letovou hladinu nebo trať zamýšleného letu. Následné úpravy trati se mohou stát nezbytnými v průběhu letu.

8.8.4 Porucha přehledového systému ATS

8.8.4.1 V případě úplné poruchy přehledového systému ATS, kde spojení letadlo-země zůstává funkční, musí řídící zakreslovat polohy všech letadel, která již byla identifikována, a musí přijmout nezbytná opatření k zajištění procedurálních rozstupů mezi letadly a, jestliže je to nezbytné, omezit množství letadel povolených vstoupit do prostoru.

8.8.4.2 Pokud není možné ihned zajistit procedurální rozstup, jako nouzové opatření mohou být dočasně použity letové hladiny, které jsou od sebe vzdáleny polovinu předepsaného vertikálního rozstupu.

8.8.5 Degradace zdrojových dat o poloze letadla

Za účelem snížení dopadu degradace zdrojových dat o poloze letadla, například výpadku autonomního monitorování integrity přijímače (RAIM) u GNSS, musí příslušný úřad ATS stanovit náhradní postupy, které mají být dodržovány řídícími pracovišti a stanovišti ATC v případě degradace dat.

8.8.6 Porucha pozemního radia

8.8.6.1 V případě úplné poruchy pozemního radiového zařízení používaného pro řízení musí řídící, pokud není schopen pokračovat v poskytování přehledové služby ATS na jiném vhodném komunikačním kanálu, postupovat podle následujícího:

a) bez zdržení o poruše informovat všechna sousední vhodná řídící pracoviště nebo stanoviště ATC;

b) seznámit taková pracoviště nebo stanoviště se současnou provozní situací;

c) požádat o jejich pomoc s ohledem na letadla, která by mohla navázat spojení s těmito pracovišti nebo stanovišti při zajišťování a udržování rozstupu mezi takovými letadly; a

d) instruovat sousední řídící pracoviště nebo stanoviště ATC, aby všechny řízené lety mimo prostor odpovědnosti pracoviště nebo stanoviště ATC, které má poruchu, vyčkávaly nebo byly

e) přesměrovány až do doby, kdy může být obnoveno normální poskytování služeb.

8.8.6.2 Ke snížení vlivu úplné poruchy pozemního radiového zařízení na bezpečnost letového provozu by měl příslušný úřad ATS stanovit postupy pro řešení nenadálých situací, podle kterých by řídící pracoviště a stanoviště ATC v takových případech postupovala. Kde je to možné a proveditelné, měly by takové postupy pro nenadálé situace umožňovat pověřit řízením sousední řídící pracoviště nebo stanoviště ATC tak, aby to dovolilo poskytovat minimum služeb co nejdříve po poruše pozemního radia, dokud nebude možné obnovit normální provoz.

8.9 Používání přehledových systémů ATS v přibližovací službě řízení

8.9.1 Všeobecná ustanovení

8.9.1.1 Přehledové systémy ATS používané při poskytování přibližovací služby řízení musí být přiměřené funkcím a úrovni služby, která má být poskytována.

8.9.1.2 Přehledové systémy ATS používané pro monitorování paralelních přiblížení ILS musí splňovat požadavky pro takový provoz, který je stanoven v Hlavě 6.

8.9.2 Činnosti

Při poskytování přibližovací služby řízení se mohou indikace poloh na situačním zobrazení používat k výkonu následujících dodatečných činností:

a) k poskytování vektorování přilétávajícího provozu k prostředkům, na něž provádí konečné přiblížení pilot sám;

b) k poskytování monitorování letové trajektorie paralelních přiblížení ILS a k instruování letadla provést příslušnou opravu v případě možných nebo skutečných vstupů do ochranné zóny sousedního přiblížení (NTZ);

Poznámka: Viz Hlava 6, ust. 6.7.

c) k poskytování vektorování přilétávajícího provozu do bodu, ze kterého může být dokončeno vizuální přiblížení;

d) k poskytování vektorování přilétávajícího provozu do bodu, ze kterého může být provedeno přiblížení přesným přibližovacím radarem nebo přehledovým radarem;

e) k poskytování monitorování letové trajektorie jiných pilotem prováděných přiblížení;

f) v souladu s předepsanými postupy k provádění:

i) přiblížení přehledovým radarem;

ii) přiblížení přesným přibližovacím radarem (PAR); a

g) k zajišťování rozstupů mezi:

i) za sebou odlétávajícími letadly;

ii) za sebou přilétávajícími letadly; a

iii) odlétávajícími letadly a za sebou přilétávajícími letadly.

8.9.3 Všeobecné postupy pro přibližovací řízení s použitím přehledového systému ATS

8.9.3.1 Příslušný úřad ATS musí zavést postupy, které zajistí, že letištní řídící je informován o pořadí přilétávajících letadel a o všech instrukcích a omezeních, které byly vydány takovým letadlům, aby se zajistilo udržování rozstupů po předání jejich řízení letištnímu řídícímu.

8.9.3.2 Před nebo při zahájení vektorování pro přiblížení musí být pilotovi oznámen druh přiblížení a rovněž dráha v používání.

8.9.3.3 Řídící musí oznámit letadlu, které je vektorováno pro přístrojové přiblížení, jeho polohu nejméně jednou před zahájením konečného přiblížení.

8.9.3.4 Při předávání informací o vzdálenosti musí řídící uvést, ke kterému bodu nebo navigačnímu prostředku se informace vztahuje.

8.9.3.5 Počáteční a střední fáze přiblížení prováděné podle příkazů řídícího zahrnují ty části přiblížení, které začínají vektorováním pro účely navedení letadla na konečné přiblížení a končí přivedením letadla do polohy pro konečné přiblížení, kdy letadlo:

a) je usazeno na dráze konečného přiblížení na prostředek, na který provede přiblížení samo; nebo

b) ohlásí, že je schopno dokončit vizuální přiblížení; nebo

c) je připraveno zahájit přiblížení přehledovým radarem; nebo

d) je předáno řídícímu přesného přibližovacího radaru.

8.9.3.6 Letadlu vektorovanému na konečné přiblížení by měl být dán kurz nebo řada kurzů vypočítaných k přivedení na trať konečného přiblížení. Závěrečný vektor musí umožnit letadlu usadit se na trati konečného přiblížení před naletěním stanovené nebo nominální sestupové dráhy postupu přiblížení zespodu, a měl by zajistit naletění úhlu tratě konečného přiblížení pod úhlem 45 stupňů nebo menším.

Poznámka: Viz Hlava 6, ust. 6.7.3.2 a ust. 6.7.3.2.3 týkající se vektorování, respektive požadavků na vodorovný let pro nezávislá paralelní přiblížení.

8.9.3.7 Kdykoliv je letadlu přidělen vektor, který jej vede přes trať konečného přiblížení, mělo by to být oznámeno s uvedením důvodu takového vektoru.

8.9.4 Vektorování na pilotem vyhodnocovaný prostředek pro konečné přiblížení

8.9.4.1 Letadlu vektorovanému k nalétnutí na prostředek pro konečné přiblížení, který je vyhodnocován pilotem, se musí přikázat, aby ohlásilo, když je usazeno na trati konečného přiblížení. Povolení k přiblížení by mělo být vydáno před tím, než letadlo ohlásí, že je usazeno, pokud okolnosti vydání povolení v takovém čase nebrání. Vektorování bude obvykle končit v čase, ve kterém letadlo opustí poslední přidělený kurz, aby naletělo trať konečného přiblížení.

8.9.4.2 Je-li je vydáno povolení k přiblížení, letadlo musí udržovat poslední přidělenou hladinu až do nalétnutí stanovené nebo nominální sestupové dráhy postupu přiblížení. Pokud ATC vyžaduje, aby letadlo nalétlo na sestupovou dráhu v jiné hladině, než je úsek vodorovného letu zobrazený na mapě pro přístrojové přiblížení, ATC musí dát pilotovi instrukci, aby udržoval určitou hladinu, dokud se neusadí na sestupové dráze.

8.9.4.3 Řídící musí být odpovědný za udržování rozstupů uvedených v ust. 8.7.3 mezi letadly letícími za sebou na stejném konečném přiblížení, s výjimkou, kdy se smí odpovědnost předat letištnímu řídícímu v souladu s postupy předepsanými příslušným úřadem ATS a za předpokladu, že letištní řídící má k dispozici přehledový systém ATS.

8.9.4.4 Předání řízení za sebou letících letadel na konečném přiblížení letištnímu řídícímu se musí provádět v souladu s postupy předepsanými příslušným úřadem ATS.

8.9.4.5 Předání na spojení letištnímu řídícímu by se mělo provádět v takovém bodě nebo čase, že povolení k přistání nebo náhradní instrukce mohou být předány letadlu včas.

8.9.5 Vektorování pro vizuální přiblížení

Poznámka: Viz rovněž Hlava 6, ust. 6.5.3.

8.9.5.1 Řídící smí zahájit vektorování letadla pro vizuální přiblížení za předpokladu, že hlášená základna oblačnosti je nad minimální nadmořskou výškou uplatňovanou pro vektorování a meteorologické podmínky jsou takové, že je přiměřená jistota, že vizuální přiblížení a přistání může být dokončeno.

8.9.5.2 Povolení k vizuálnímu přiblížení bude vydáno, až pilot ohlásí, že letiště nebo předcházející letadlo vidí. V tomto čase by mělo být obvykle vektorování ukončeno.

8.9.6 Radarová přiblížení

8.9.6.1 Všeobecná ustanovení

8.9.6.1.1 V době, kdy řídící provádí přiblížení přehledovým radarem nebo přesným přibližovacím radarem, neměl by být odpovědný za žádnou jinou činnost než tu přímo spojenou s takovými přiblíženími.

8.9.6.1.2 Řídící provádějící radarová přiblížení musí mít k dispozici informace týkající se bezpečných nadmořských výšek / výšek nad překážkami stanovených pro tyto druhy přiblížení.

8.9.6.1.3 Letadlu se musí před zahájením konečného přiblížení oznámit:

a) dráha v používání;

b) příslušná bezpečná nadmořská výška / výška nad překážkami;

c) úhel nominální sestupové dráhy a, pokud je tak předepsáno příslušným úřadem ATS nebo požadováno letadlem, přibližná rychlost klesání, která má být udržována.

Poznámka: Viz Air Traffic Services Planning Manual (ICAO Doc 9426) týkající se výpočtu přibližné rychlosti klesání.

d) postup, který má být uplatněn v případě ztráty radiového spojení, pokud nebyl publikován v leteckých informačních příručkách.

8.9.6.1.4 Nelze-li z jakéhokoliv důvodu pokračovat v radarovém přiblížení, mělo by se letadlu ihned oznámit, že radarové přiblížení nebo jeho pokračování není možné. V přiblížení by se mělo pokračovat, je-li to možné s použitím neradarových zařízení nebo jestliže pilot hlásí, že přiblížení může dokončit vizuálně; jinak by mělo být vydáno náhradní povolení.

8.9.6.1.5 Letadlu provádějícímu radarové přiblížení by mělo být, když je na konečném přiblížení, připomenuto, aby prověřilo, zda je podvozek vysunut a zajištěn.

8.9.6.1.6 Není-li jinak předepsáno příslušným úřadem ATS, řídící, který provádí přiblížení, by měl oznámit letištnímu řídícímu nebo, je-li vhodné, procedurálnímu řídícímu, když je letadlo provádějící přiblížení řízené radarem ve vzdálenosti přibližně 15 km (8 NM) od bodu dotyku. Neobdrží-li v té době povolení k přistání, následná informace by měla být předána přibližně v 8 km (4 NM) od bodu dotyku a mělo by být vyžádáno povolení k přistání.

8.9.6.1.7 Povolení k přistání nebo jiné náhradní povolení přijaté od letištního řídícího nebo od procedurálního řídícího, když se tak uplatňuje, by mělo být obvykle předáno letadlu před tím, než dosáhne vzdálenost 4 km (2 NM) od bodu dotyku.

8.9.6.1.8 Letadlu provádějícímu radarové přiblížení by se mělo:

a) přikázat provést nezdařené přiblížení za následujících okolností:

i) když se letadlo jeví, že je v nebezpečné poloze na konečném přiblížení; nebo

ii) z důvodů provozních konfliktů; nebo

iii) neobdrží-li se povolení k přistání od procedurálního řídícího do doby, kdy letadlo dosáhne vzdálenost 4 km (2 NM) od bodu dotyku nebo jiné takové vzdálenosti, která byla dohodnuta s letištní řídící věží; nebo

iv) podle instrukcí letištního řídícího; nebo

b) doporučit provést nezdařené přiblížení za následujících okolností:

i) když letadlo dosáhne polohy, z níž se jeví, že úspěšné přiblížení nemůže být dokončeno; nebo

ii) není-li letadlo vidět na situačním zobrazení po určitou dobu během posledních 4 km (2 NM) přiblížení; nebo

iii) jsou-li pochybnosti o poloze nebo identifikaci letadla v kterékoliv části konečného přiblížení.

Ve všech takových případech by měl být pilotovi oznámen důvod příkazu nebo doporučení.

8.9.6.1.9 Nevyžadují-li mimořádné okolnosti jinak, příkazy radarového řídícího vztahující se k nezdařenému přiblížení by měly být v souladu s předepsanými postupy nezdařeného přiblížení a měly by udávat hladinu, do níž má letadlo stoupat, a kurz k udržení letadla v prostoru nezdařeného přiblížení během postupu nezdařeného přiblížení.

8.9.7 Postupy pro konečná přiblížení

8.9.7.1 Přiblížení přehledovým radarem

8.9.7.1.1 Konečné přiblížení s použitím výhradně přehledového radaru by nemělo být prováděno, je-li k dispozici přesný přibližovací radar, ledaže meteorologické podmínky jsou takové, že je přiměřená jistota, že přiblížení přehledovým radarem může být úspěšně dokončeno.

8.9.7.1.2 Přiblížení přehledovým radarem musí být prováděno jen s vhodně umístěným zařízením k tomu účelu výslovně schváleným příslušným úřadem ATS a se situačním zobrazením speciálně značeným k poskytování informací o poloze vzhledem k prodloužené ose dráhy, která má být použita, a o vzdálenosti od bodu dotyku.

8.9.7.1.3 Při provádění přiblížení přehledovým radarem řídící musí:

a) oznámit pilotovi při nebo před zahájením konečného přiblížení bod, ve kterém bude přiblížení přehledovým radarem ukončeno;

b) oznámit letadlu, když se přibližuje k bodu, ve kterém by podle výpočtu mělo být zahájeno klesání, a těsně před dosažením tohoto bodu jej informovat o bezpečné nadmořské výšce / výšce nad překážkami a instruovat pilota, aby klesal a prověřil uplatňovaná minima;

c) předávat instrukce o směru v souladu s technikou přesného přiblížení (viz ust. 8.9.7.2.4);

d) předávat vzdálenost od bodu dotyku obvykle každé 2 km (každou NM), s výjimkou, jak je stanoveno v ust. 8.9.7.1.4;

e) každé 2 km (každou NM) současně se vzdáleností také vysílat předem vypočítané hladiny, které by mělo letadlo prolétávat, aby dodrželo sestupovou dráhu;

f) ukončit přiblížení přehledovým radarem:

i) ve vzdálenosti 4 km (2 NM) od bodu dotyku, s výjimkou, jak je stanoveno v ust. 8.9.7.1.4; nebo

ii) dříve, než letadlo vletí do prostoru trvalého radarového rušení; nebo

iii) když pilot hlásí, že může provést vizuální přiblížení;

podle toho, co nastane dříve.

8.9.7.1.4 Když to podle rozhodnutí příslušného úřadu ATS přesnost radarového zařízení dovoluje, přiblížení přehledovým radarem se smí provádět až na práh dráhy nebo k předepsanému bodu ve vzdálenosti menší než 4 km (2 NM) od bodu dotyku. V takovém případě:

a) informace o vzdálenosti a hladině se musí předávat každý kilometr (každou polovinu NM);

b) od osmého kilometru (4 NM) od bodu dotyku by nemělo být přerušeno vysílání na dobu delší než pět sekund;

c) řídící by neměl být odpovědný za žádné jiné činnosti než ty přímo spojené s jednotlivým přiblížením.

8.9.7.1.5 Hladiny, kterými by mělo letadlo proletět, aby dodržovalo požadovanou sestupovou dráhu, a odpovídající vzdálenosti od bodu dotyku musí být vypočítány předem a zobrazeny takovým způsobem, aby je měl dotyčný řídící trvale k dispozici.

Poznámka: Viz The Air Traffic Services Planning Manual (ICAO Doc 9426) týkající se výpočtu hladin.

8.9.7.2 Přiblížení přesným radarem

8.9.7.2.1 Povinnosti řídícího přesného přiblížení

Během doby, kdy řídící je zaměstnán řízením přesného přiblížení, by neměl být odpovědný za žádné jiné činnosti než ty přímo spojené s tímto jednotlivým přiblížením.

8.9.7.2.2 Předání řízení

Řízení letadla, jemuž má být poskytnuto přiblížení přesným radarem, se musí předat řídícímu pověřenému přesným přiblížením ve vzdálenosti ne méně než 2 km (1 NM) od bodu nalétnutí sestupové dráhy, pokud není stanoveno jinak příslušným úřadem ATS.

8.9.7.2.3 Spojení

Po převzetí řízení letadla řídícím odpovědným za přesné přiblížení se musí provést prověrka spojení na kmitočtu, který bude použit při přesném přiblížení, a pilotovi se musí oznámit, že se potvrzování příjmu dalšího vysílání nepožaduje. Potom by se vysílání nemělo přerušit na dobu víc než pět sekund, pokud je letadlo na konečném přiblížení.

8.9.7.2.4 Informace o směru a opravy

8.9.7.2.4.1 Pilot musí být v pravidelných intervalech informován o poloze letadla vzhledem k prodloužené ose dráhy. Opravy kurzu se musí předávat dle potřeby k přivedení letadla zpět na prodlouženou osu dráhy.

8.9.7.2.4.2 V případě směrových odchylek by pilot neměl provádět opravy, pokud mu to není výslovně nařízeno.

8.9.7.2.5 Informace o výšce a úpravy

8.9.7.2.5.1 Letadlu se musí oznámit, když se přibližuje k bodu nalétnutí sestupové dráhy, a těsně před nalétnutím sestupové dráhy se musí letadlu přikázat, aby zahájilo klesání a prověřilo uplatněnou nadmořskou výšku / výšku rozhodnutí. Potom se musí letadlu v pravidelných intervalech oznamovat jeho poloha vzhledem k sestupové dráze. Když se nepožadují žádné opravy, letadlu by se mělo v pravidelných intervalech oznamovat, že je na sestupové dráze. Odchylky od sestupové dráhy se musí letadlu oznámit současně s instrukcemi k úpravě rychlosti klesání, jestliže opravy prováděné letadlem se nejeví dostatečné. Letadlu se musí oznámit, jakmile se začne vracet k sestupové dráze a když je těsně před dosažením sestupové dráhy.

8.9.7.2.5.2 V případě odchylek od sestupové dráhy by měl pilot provádět opravy na základě informací přijatých od řídícího, i když mu to nebylo výslovně přikázáno.

8.9.7.2.5.3 Před tím, než letadlo dosáhne bod ve vzdálenosti 4 km (2 NM) od bodu dotyku nebo podle potřeby ve větší vzdálenosti u rychlejších letadel, se odchylky od sestupové dráhy do určité míry tolerují a informace o výšce nemusí udávat skutečnou hodnotou v metrech (nebo stopách) nad nebo pod sestupovou dráhou, pokud není nutné zdůraznit rychlost změny nebo velikost odchylky. Od této vzdálenosti by se měly letadlu oznamovat jakékoliv odchylky od sestupové dráhy raději v údajích vzdálenosti (metrů nebo stop) nad nebo pod sestupovou dráhou. K urychlení opravy pilotem, je-li to nezbytné, by mělo stačit obvykle použití důrazu při vysílání informace (např. „STÁLE JEŠTĚ 20 metrů (60 stop) nebo příliš nízko“).

8.9.7.2.5.4 Dojde-li během přiblížení přesným přibližovacím radarem k poruše výškového prvku radaru, musí to řídící ihned oznámit letadlu. Je-li to možné, řídící musí přejít na přiblížení přehledovým radarem a oznámit letadlu opravenou minimální bezpečnou nadmořskou výšku / výšku nad překážkami. Případně by měly být předány instrukce pro nezdařené přiblížení.

8.9.7.2.6 Informace o vzdálenosti

Vzdálenost od bodu dotyku by měla být vysílána v intervalech 2 km (1 NM), dokud letadlo nedosáhne vzdálenosti 8 km (4 NM) od bodu dotyku. Potom by se informace o vzdálenosti měly vysílat v častějších intervalech, přesto by však měla být dávána přednost poskytování informací o směru, výšce a vedení.

8.9.7.2.7 Ukončení přiblížení přesným radarem

Přiblížení přesným radarem končí, když letadlo dosáhne bodu, v němž sestupová dráha protíná bezpečnou nadmořskou výšku / výšku nad překážkami. Přesto se však musí pokračovat v předávání informací, dokud letadlo nepřeletí práh dráhy nebo dokud se nedostane do takové vzdálenosti od prahu dráhy, kterou může stanovit příslušný úřad ATS, s uvážením výkonnosti používaného zařízení. Považuje-li to řídící přesného přiblížení za nezbytné, může sledovat přiblížení až k bodu dotyku a může pokračovat v předávání informací. V takovém případě musí oznámit letadlu, když je nad prahem dráhy.

8.9.7.2.8 Nezdařená přiblížení

Když informace poskytované výškovým prvkem radaru ukazují, že letadlo může zahájit nezdařené přiblížení, řídící musí učinit následující:

a) je-li dostatek času k obdržení odpovědi od pilota (např. když je letadlo více než 4 km (2 NM) od bodu dotyku), řídící musí vyslat letadlu jeho výšku nad sestupovou dráhou a dotázat se pilota, zda-li zamýšlí provést nezdařené přiblížení. Potvrdí-li to pilot, musí mu řídící předat instrukce pro nezdařené přiblížení (viz ust. 8.9.6.1.8);

b) není-li dostatek času k obdržení odpovědi od pilota (např. když je letadlo 4 km (2 NM) nebo méně od bodu dotyku), mělo by se pokračovat v přesném přiblížení s důrazným upozorněním letadla na odchylku a mělo by se skončit v bodě normálního ukončení. Je-li podle výškových informací zřejmé, že letadlo provádí nezdařené přiblížení buď před, nebo za bodem normálního ukončení, musí řídící předat instrukce pro nezdařené přiblížení (viz ust. 8.9.6.1.8).

8.10 Používání přehledového systému ATS v letištní službě řízení

8.10.1 Funkce

8.10.1.1 Schválí-li tak příslušný úřad ATS a za podmínek jím předepsaných, smí se přehledového systému ATS používat při poskytování letištní služby řízení k výkonu následujících činností:

a) monitorování letové trajektorie letadel na konečném přiblížení;

b) monitorování letové trajektorie ostatních letadel v blízkosti letiště;

c) zajišťování rozstupů uvedených v ust. 8.7.3 mezi za sebou odlétajícími letadly; a

d) poskytování navigační pomoci letům VFR.

8.10.1.2 Zvláštní lety VFR nesmí být vektorovány, pokud si to nevynutí zvláštní okolnosti, jakými jsou například nouze.

8.10.1.3 Při vektorování letů VFR se musí věnovat pozornost tomu, aby se zajistilo, že dotyčné letadlo náhle nevstoupí do meteorologických podmínek pro let podle přístrojů.

8.10.1.4 Při předepisování podmínek a postupů pro použití přehledového systému ATS při poskytování letištní služby řízení musí příslušný úřad ATS zajistit, aby dostupnost a využívání přehledového systému ATS nemělo nežádoucí dopad na vizuální pozorování letištního provozu.

Poznámka: Řízení letištního provozu je založeno zejména na tom, že letištní řídící vizuálně pozoruje provozní plochu a blízkost letiště.

8.10.2 Používání přehledových systémů ATS pro řízení pohybu po zemi

Poznámka: Požadavky týkající se systémů pro vedení a řízení pohybu po zemi (SMGCS) jsou obsaženy v Předpisu L 14, Hlava 9. Návod pro používání pojezdového radaru (SMR) a dalších rozšířených funkcí je obsažen v Manual of Surface Movement Guidance and Control Systems *(ICAO Doc 9476) a v* Advanced Surface Movement Guidance and Control Systems (A-SMGCS) Manual *(ICAO Doc 9830).*

8.10.2.1 Všeobecná ustanovení

8.10.2.1.1 Používání pojezdového radaru (SMR) by se mělo vztahovat k provozním podmínkám a požadavkům příslušného letiště (tj. podmínkám dohlednosti, hustotě provozu a uspořádání letiště).

8.10.2.1.2 Systémy SMR musí v maximální možné míře umožňovat zjištění a zobrazení pohybů všech letadel a vozidel na provozní ploše jasným a jednoznačným způsobem.

8.10.2.1.3 Indikace poloh letadel a vozidel mohou být zobrazeny v symbolické nebo nesymbolické formě. Kde jsou na zobrazení k dispozici formuláře, měl by systém umožňovat manuální nebo automatizované přiřazení identifikace letadel a vozidel.

8.10.2.2 Činnosti

8.10.2.2.1 SMR by se měl používat k rozšíření možnosti vizuálního pozorování provozu na provozní ploše a k zajištění přehledu o provozu na těch částech provozní plochy, které nemohou být pozorovány vizuálně.

8.10.2.2.2 Informace zobrazené na displeji SMR se mohou využívat, aby pomohly k:

a) monitorování, zda letadla a vozidla na provozní ploše dodržují povolení a instrukce;

b) zjištění, že dráha je volná před přistáním nebo vzletem;

c) poskytování informací o místním význačném provozu na provozní ploše nebo v její blízkosti;

d) určování polohy letadel a vozidel na provozní ploše;

e) poskytování směrových informací pro pojíždění letadlu, požaduje-li tak pilot nebo považuje-li to řídící za nezbytné. S výjimkou mimořádných okolností, například nouzí, by takové informace neměly být vydávány formou instrukcí stanovujících určitý kurz; a

f) poskytování pomoci a rad pohotovostním vozidlům.

8.10.2.3 Identifikace letadel

Kde se používá přehledový systém ATS, mohou být letadla identifikována jedním nebo více z následujících postupů:

a) porovnáním určité indikace polohy s:

   i) polohou letadla vizuálně pozorovanou řídícím;

   ii) polohou letadla hlášenou pilotem; nebo

   iii) identifikovanou indikací polohy zobrazenou na situačním zobrazení;

b) předáním identifikace, kde je tak schváleno příslušným úřadem ATS; a

c) automatizovanými identifikačními postupy, když je tak schváleno příslušným úřadem ATS.

8.11 Používání přehledového systému ATS v letové informační službě

Poznámka: Používání přehledového systému ATS při poskytování letové informační služby nezbavuje velitele letadla kterékoliv z jeho odpovědností, včetně konečného rozhodnutí týkajícího se jakékoliv navrhované změny letového plánu.

8.11.1 Činnosti

8.11.1.1 Informací zobrazených na situačním zobrazení se smí používat, aby se identifikovaným letadlům poskytly:

a) informace týkající se jakéhokoliv letadla pozorovaného na trati, která je konfliktní s tratí identifikovaného letadla, a návrhy nebo rady k vyhnutí;

b) informace o poloze význačného počasí a, pokud je to proveditelné, rady letadlům, jak nejlépe obletět takové prostory nepříznivého počasí (viz poznámka v ust. 8.6.9.2);

c) informace pomáhající letadlu při navigaci.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

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 pátraní a záchrany;

b) vysílány stanovištěm letových provozních služeb, které takové informace přijalo, jiným stanovištím 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 potvrzovalo 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.

9.1.3.8 Přenos informací týkajících se aktivity kosmického počasí

Informace o jevech kosmického počasí, které mají vliv na krátkovlnná rádiová spojení, komunikaci prostřednictvím satelitů, navigační a přehledové systémy založené na GNSS a/nebo představovat riziko ozáření pro osoby na palubě letadel v letových hladinách v rámci oblasti odpovědnosti stanoviště ATS, musí být vysílány dotčeným letadlům jedním nebo více ze způsobů stanovených v ust. 9.1.3.1.1.

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 „navrhuji“, 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 okrscích (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 řízený vzdušný prostor, které zamýšlejí křižovat 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 dotyčnými stanovišti o pokračování letu letadla z jedné poradní oblasti do sousední řízené oblasti nebo koncové řízené oblasti a naopak pomůže oprostit piloty od opakování podrobností jejich již vyplněných letových plánů; dále užívání standardní frazeologie řízení letového provozu, při které předchází slovo „navrhuji" nebo „doporučuji", usnadní pilotovi porozumět zprávám letové poradní služby.

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

a) doporučit letadlu odletět v určitém čase a letět v hladinách uvedených v letovém plánu, jestliže není předvídán žádný konflikt s jiným známým provozem;

b) 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;

c) 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 týkají 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 (Operations normal)" nebo signál QRU.

9.2.1.3 Zpráva „Provoz normální (Operations normal)" 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:

a) ve které letadlo letělo v čase posledního radiového 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.

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 koordinační středisko;

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 koordinačnímu středisku;

d) oznámit ukončení stavu nouze, jak to okolnosti vyžadují.

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 koordinačního střediska o tísňových kmitočtech, které jsou přeživším k dispozici, jak jsou uvedeny v poli 19 letového plánu, ale normálně se nevysílají.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

HLAVA 10 – KOORDINACE

10.1 Koordinace při poskytování služby řízení letového provozu

10.1.1 Všeobecně

10.1.1.1 Koordinace a předání řízení letu mezi následujícími stanovišti ATC a mezi řídícími sektory musí být provedena dialogem, který sestává z následujících fází:

a) oznámení o letu za účelem připravit koordinaci, podle potřeby;

b) koordinace podmínek předání řízení předávajícím stanovištěm;

c) koordinace, je-li nezbytná, a akceptování podmínek předání řízení přebírajícím stanovištěm ATC; a

d) předání řízení přebírajícímu stanovišti ATC nebo řídícímu sektoru.

10.1.1.2 Stanoviště ATC by měla v maximální možné míře zavést a používat standardní postupy pro koordinaci a předání řízení kromě jiného z důvodu omezení potřeby verbální koordinace. Tyto koordinační postupy se musí řídit postupy obsaženými v následujících ustanoveních a musí být podle vhodnosti specifikovány v koordinačních dohodách a místních směrnicích.

10.1.1.3 Tyto dohody a směrnice musí obsahovat následující podle použitelnosti:

a) stanovené prostory odpovědnosti a společného zájmu, rozdělení a klasifikaci vzdušného prostoru;

b) jakékoli delegování odpovědnosti za poskytování ATS;

c) postupy pro výměnu údajů letového plánu a údajů o řízení, včetně používání automatizovaných a/nebo verbálních koordinačních zpráv;

d) způsoby komunikace;

e) požadavky a postupy pro žádosti o schválení;

f) význačné body, hladiny nebo časy předání řízení;

g) význačné body, hladiny nebo časy předání na spojení;

h) podmínky předání a převzetí řízení, jako jsou stanovené nadmořské výšky / letové hladiny, stanovená minima rozstupu dosažená v čase předání a používání automatizace;

i) postupy pro koordinaci přehledových systémů ATS;

j) postupy pro přidělování kódů SSR;

k) postupy pro odlétávající provoz;

l) určené vyčkávací fixy a postupy pro přilétávající provoz;

m) uplatňované náhradní postupy; a

n) jakékoli další opatření nebo informace důležité pro koordinaci a předání řízení letů.

10.1.2 Koordinace mezi stanovišti ATC poskytujícími službu řízení v sousedních řízených oblastech

10.1.2.1 Stanoviště ATC musí předávat jedno druhému, jak let pokračuje, nezbytné údaje z letového plánu a informace o řízení. Když je požadováno dohodou mezi příslušnými úřady ATS asistovat při rozstupech letadel, letový plán a informace o postupu letu pro lety po určených tratích nebo částech tratí v těsné blízkosti hranic letové informační oblasti musí být rovněž poskytnuty stanovištím ATC, která slouží letovým informačním oblastem přiléhajícím k takovým tratím nebo částem tratí.

Poznámka 1: Taková trať nebo část tratě je často uváděna jako prostor společného zájmu, jehož rozsah je obvykle určen požadovanými minimy rozstupů.

Poznámka 2: Viz také ust. 10.2.4.

10.1.2.1.1 Údaje z letového plánu a informace o řízení se musí vysílat dostatečně včas, aby to umožnilo příjem a analýzu údajů přebírajícím stanovištěm (přebírajícími stanovišti) a nezbytnou koordinaci mezi dvěma dotyčnými stanovišti.

Poznámka: Podrobnosti týkající se zpráv, jejich obsahu a času vysílání viz Hlava 11 a Doplňky 3 a 6.

10.1.2.2 Předání řízení

10.1.2.2.1 Odpovědnost za řízení letadla musí být předána ze stanoviště ATC na následující stanoviště v čase přeletu společných hranic řízené oblasti, jak je stanoven stanovištěm majícím letadlo na řízení, nebo v jiném bodě nebo čase, který je dohodnut mezi dvěma stanovišti.

10.1.2.2.2 Kde je tak stanoveno mezi dotyčnými stanovišti ATC v koordinačních dohodách a při předávání letadla, předávající stanoviště musí oznámit přebírajícímu stanovišti, že je letadlo v poloze pro předání, a výslovně uvést, že odpovědnost za řízení by měla být převzata přebírajícím stanovištěm neprodleně v čase přeletu hranic řízené oblasti nebo v jiném bodě nebo čase zkoordinovaném mezi dvěma stanovišti.

10.1.2.2.3 Jestliže předání řízení v čase nebo bodě neproběhne okamžitě, přebírající stanoviště ATC nesmí měnit povolení letadlu před dohodnutým časem nebo bodem bez schválení předávajícího stanoviště.

10.1.2.2.4 Jestliže předání spojení je použito k předání letadla přijímacímu stanovišti ATC, odpovědnost za řízení nesmí být převzata do času

přeletu hranic řízené oblasti nebo jiného bodu předání řízení uvedeného v koordinační dohodě mezi stanovišti ATC.

10.1.2.2.5 Když se má uskutečnit předání řízení identifikovaného letadla, musí se postupovat podle příslušných postupů stanovených v Hlavě 8, ust. 8.7.4.

10.1.2.3 Žádosti o schválení

10.1.2.3.1 Jestliže letová doba od letiště odletu letadla k hranici sousední řízené oblasti je menší než specifikované minimum, aby to umožnilo po vzletu vyslání nezbytných údajů letového plánu a informací o řízení přebírajícímu stanovišti ATC a poskytlo dostatečný čas pro příjem, analýzu a koordinaci, musí předávající stanoviště ATC před odletem, dříve než vydá letadlu povolení, předat přebírajícímu stanovišti ATC tyto informace současně s žádostí o schválení. Požadovaný časový úsek musí být specifikován v koordinačních dohodách nebo místních směrnicích, podle vhodnosti. V případě změn předtím vyslaného platného letového plánu a jsou-li údaje o řízení vysílány dříve než v tomto určeném časovém intervalu, schválení od přebírajícího stanoviště ATC se nepožaduje.

10.1.2.3.2 V případě, kdy letadlo za letu žádá počáteční povolení a jeho letová doba k hranici sousední řízené oblasti je menší než specifikované minimum, musí být takové letadlo zdrženo předávajícím stanovištěm ATC řízené oblasti, dokud údaje letového plánu a informace o řízení nebyly předány spolu se žádostí o schválení a nebyla provedena koordinace se sousedním stanovištěm ATC.

10.1.2.3.3 V případě, kdy letadlo žádá o změnu svého platného letového plánu nebo změnu platného letového plánu navrhuje předávající stanoviště ATC letadlu, jehož letová doba k hranici řízené oblasti je menší než specifikované minimum, opravené povolení se musí pozdržet, dokud sousední stanoviště ATC nesouhlasí s navrhovanou změnou.

10.1.2.3.4 Když mají být vyslány předpokládané údaje o přeletu hranice pro schválení přebírajícím stanovištěm ATC, čas letadla, které ještě neodletělo, se musí zakládat na předpokládaném času odletu určeném stanovištěm ATC, v jehož prostoru odpovědnosti se letiště odletu nachází. U letadla za letu žádajícího počáteční povolení se musí tento čas zakládat na předpokládané době letu od vyčkávacího fixu k hranici plus předpokládaném čase potřebném pro koordinaci.

10.1.2.3.5 Podmínky, za jakých se žádosti o schválení předávají, včetně stanovených letových dob, se musí specifikovat v koordinačních dohodách nebo místních směrnicích, podle vhodnosti.

10.1.2.4 Předání na spojení

10.1.2.4.1 S výjimkou, když se uplatňují minima rozstupů uvedená v ust. 8.7.3, předání letadla na spojení předávajícím stanovištěm přebírajícímu stanovišti ATC se musí uskutečnit pět minut před předpokládaným časem, ve kterém letadlo dosáhne společné hranice řízené oblasti, pokud není mezi těmito stanovišti ATC dohodnuto jinak.

10.1.2.4.2 Když se v čase předání řízení uplatňují minima rozstupů uvedená v ust. 8.7.3, předání hlasového a/nebo datového spojení letadlo-země z předávajícího na přebírající stanoviště ATC se musí uskutečnit ihned potom, kdy přebírající stanoviště ATC souhlasí s převzetím řízení.

10.1.2.4.3 Přebírající stanoviště ATC nemusí za normálních podmínek oznamovat předávajícímu stanovišti, že bylo s předávaným letadlem navázáno radiové a/nebo datové spojení a že řízení letadla bylo převzato, pokud není mezi dotyčnými stanovišti ATC dohodou stanoveno jinak. Přebírající stanoviště ATC musí oznámit předávajícímu stanovišti, že spojení s letadlem nebylo navázáno tak, jak bylo očekáváno.

10.1.2.4.4 V případech, kde část řízené oblasti je situována tak, že čas potřebný pro letadlo k jejímu průletu je příliš krátký, měla by být uzavřena dohoda zajišťující přímé předání na spojení mezi stanovišti odpovědnými za sousední řízené oblasti, za předpokladu, že mezilehlé stanoviště je plně informováno o takovém provozu. Mezilehlému stanovišti zůstává odpovědnost za koordinaci a zajištění rozstupů mezi veškerým provozem v jeho prostoru odpovědnosti.

10.1.2.4.5 Letadlu může být povoleno dočasně navázat spojení s jiným řídícím stanovištěm, než je stanoviště, které má letadlo na řízení.

10.1.2.5 Ukončení řízení letu

V případě, kde je let ukončen jako řízený, tj. opustí řízený vzdušný prostor nebo zruší let IFR a pokračuje za VFR ve vzdušném prostoru, ve kterém lety VFR nejsou řízeny, dotyčné stanoviště ATC musí zajistit, aby příslušné informace o letu byly předány stanovišti (stanovištím) ATS odpovědnému (odpovědným) za poskytování letové informační a pohotovostní služby pro zbývající část letu, aby se zajistilo, že takové služby budou letadlu poskytovány.

10.1.3 Koordinace mezi stanovištěm poskytujícím oblastní službu řízení a stanovištěm poskytujícím přibližovací službu řízení

10.1.3.1 Rozdělení řízení

10.1.3.1.1 Pokud není stanoveno jinak v koordinačních dohodách nebo v místních směrnicích nebo příslušným ACC v jednotlivých případech, stanoviště poskytující přibližovací službu řízení smí vydávat povolení kterémukoli letadlu, které mu předalo ACC, bez dotazování u ACC. Jestliže však bylo přerušeno přiblížení a toto má dopad na ACC, musí být oblastní středisko řízení ihned vyrozuměno a následná činnost musí být podle nutnosti koordinována mezi oblastním střediskem řízení a stanovištěm poskytujícím přibližovací službu řízení.

10.1.3.1.2 Oblastní středisko řízení smí po koordinaci se stanovištěm poskytujícím přibližovací službu řízení předat letadla přímo letištním řídícím věžím, jestliže bude celé přiblížení provedeno v meteorologických podmínkách pro let za viditelnosti.

10.1.3.2 Čas uplynutí platnosti povolení vzletu

10.1.3.2.1 ACC musí určit čas vzletu, když je nezbytné:

a) koordinovat odlety s provozem nepředaným stanovišti poskytujícím přibližovací službu řízení; a

b) zajišťovat traťové rozstupy mezi odlétávajícími letadly letícími po stejné trati.

10.1.3.2.2 Jestliže čas vzletu není stanoven, stanoviště poskytující přibližovací službu řízení musí určit čas vzletu, když je nezbytné koordinovat odlet s provozem, který mu byl předán.

10.1.3.2.3 ACC musí určit čas ukončení platnosti povolení, jestliže by zdržený odlet mohl být konfliktní s provozem nepředaným stanovišti poskytujícímu přibližovací službu řízení. Jestliže stanoviště poskytující přibližovací službu řízení musí z důvodů vlastního provozu stanovit navíc svůj čas ukončení platnosti povolení, tento nesmí být pozdější než čas stanovený ACC.

10.1.3.3 Výměna údajů o pohybu a řízení

10.1.3.3.1 Stanoviště poskytující přibližovací službu řízení musí ihned předávat ACC náležité údaje o řízených letech, jako jsou:

a) dráha (dráhy) v používání a očekávaný druh postupu přiblížení podle přístrojů;

b) nejnižší volnou hladinu nad vyčkávacím fixem, která je k dispozici pro použití ACC;

c) průměrný časový interval nebo vzdálenost mezi po sobě jdoucími přílety určený stanovištěm poskytujícím přibližovací službu řízení;

d) oprava předpokládaného času přiblížení vydaného ACC, když se předpokládaný čas přiblížení vypočítaný stanovištěm poskytujícím přibližovací službu řízení liší o pět minut nebo o jiný čas dohodnutý mezi těmito dvěma stanovišti ATC;

e) časy příletů nad vyčkávací fix, když se tyto liší o tři minuty od již předaných předpokládaných časů nebo o jiný čas dohodnutý mezi dvěma dotyčnými stanovišti ATC;

f) zrušení letů IFR letadly, jestliže toto bude mít vliv na hladiny nad vyčkávacím fixem nebo na předpokládaný čas přiblížení dalších letadel;

g) časy vzletů letadel nebo, jestliže je tak dohodnuto mezi dvěma stanovišti ATC, jichž se to týká, vypočítaný čas na hranice řízené oblasti nebo jiného určeného bodu;

h) všechny dostupné informace týkající se zpožděných nebo nehlášených letadel;

i) nezdařená přiblížení, která mohou ovlivnit ACC.

10.1.3.3.2 ACC musí ihned předávat stanovišti poskytujícímu přibližovací službu řízení náležité údaje o řízeném provozu, jako jsou:

a) identifikace, typ a místo odletu přilétávajícího letadla;

b) vypočítaný čas a navrhovaná hladina přilétávajícího letadla nad vyčkávacím fixem nebo jiným určeným bodem;

c) skutečný čas a navrhovaná hladina přilétávajícího letadla nad vyčkávacím fixem, jestliže je přilétávající letadlo předáno na stanoviště poskytující přibližovací službu řízení po příletu nad vyčkávací fix;

d) požadovaný druh postupu IFR přiblížení, jestliže je jiný než ten, který stanovilo přibližovací stanoviště řízení;

e) vydaný předpokládaný čas přiblížení;

f) pokud je vyžadováno, oznámení, že letadlu bylo nařízeno přejít na spojení se stanovištěm poskytujícím přibližovací službu řízení;

g) pokud je vyžadováno, oznámení, že letadlo bylo předáno na stanoviště poskytující přibližovací službu řízení, včetně času a podmínek předání, je-li to nezbytné;

h) očekávané zdržení odlétávajícího provozu pro jeho nahromadění.

10.1.3.3.3 Informace o přilétávajících letadlech se musí předávat nejméně 15 minut před předpokládaným časem příletu a tyto informace se musí podle potřeby opravovat.

10.1.4 Koordinace mezi stanovištěm poskytujícím přibližovací službu řízení a stanovištěm poskytujícím letištní službu řízení

10.1.4.1 Rozdělení řízení

10.1.4.1.1 Stanoviště poskytující přibližovací službu řízení si musí ponechat řízení přilétávajících letadel, dokud nejsou předána letištní řídící věži a nejsou s ní na spojení. Koordinační dohody nebo místní směrnice musí stanovit pravidla pro předávání přilétávajících letadel, podle vhodnosti, vzhledem ke struktuře vzdušného prostoru, terénu, meteorologickým podmínkám a dostupným zařízením ATS.

10.1.4.1.2 Stanoviště poskytující přibližovací službu řízení může pověřit letištní řídící věž, aby rozhodovala o povolování vzletů podle svého uvážení s ohledem na přilétávající letadla.

10.1.4.1.3 Letištní řídící věže, pokud je tak stanoveno v koordinačních dohodách nebo místních směrnicích, musí před povolením zvláštních letů VFR získat souhlas od stanoviště poskytujícího přibližovací službu řízení.

10.1.4.2 Výměna údajů o pohybech a řízení

10.1.4.2.1 Letištní řídící věž musí ihned předávat stanovišti poskytujícímu přibližovací službu řízení náležité údaje týkající se řízeného provozu, jako jsou:

a) časy přistání a odletů;

b) pokud je vyžadováno, oznámení, že má na spojení první letadlo v pořadí na přiblížení, toto letadlo je v dohledu letištní řídící věže a existuje přiměřená jistota, že přistání může být provedeno;

c) všechny dostupné informace týkající se zpožděných nebo nehlášených letadel;

d) informace týkající se nezdařených přiblížení;

e) informace týkající se letadel vytvářejících místní význačný provoz vzhledem k letadlům řízeným stanovištěm poskytujícím přibližovací službu řízení.

10.1.4.2.2 Stanoviště poskytující přibližovací službu řízení musí ihned předávat letištní řídící věži náležité údaje o řízeném provozu, jako jsou:

a) předpokládaný čas a navržená hladina přilétávajícího letadla nad letištěm nejméně patnáct minut před předpokládaným příletem;

b) pokud je vyžadováno, oznámení, že letadlu bylo nařízeno přejít na spojení na letištní řídící věž a že řízení musí být převzato tímto stanovištěm;

c) očekávané zdržení odlétávajícího provozu pro jeho nahromadění.

10.1.5 Koordinace mezi řídícími pracovišti v rámci jednoho stanoviště

10.1.5.1 Mezi řídícími pracovišti jednoho stanoviště řízení letového provozu se musí vyměňovat informace příslušného letového plánu a informace o řízení týkající se:

a) všech letadel, u kterých se odpovědnost za řízení bude předávat z jednoho řídícího pracoviště na druhé;

b) letadel, která letí v tak těsné blízkosti hranic mezi řízenými sektory, že tím může být ovlivněno řízení provozu v sousedním sektoru;

c) všech letadel, u kterých byla odpovědnost za řízení delegována řídícím používajícím procedurální způsob řízení řídícímu používajícímu přehledový systém ATS, jakož i dalších letadel, která jsou tím ovlivněna.

10.1.5.2 Postupy pro koordinaci a předání řízení mezi řídícími sektory na stejném stanovišti ATC se musí řídit postupy používanými stanovišti ATC.

10.1.6 Porucha automatické koordinace

10.1.6.1 Porucha automatické koordinace musí být jasně prezentována řídícímu odpovědnému za koordinaci letu na předávajícím stanovišti. Tento řídící musí poté požadovanou koordinaci provádět s použitím předepsaných náhradních metod.

10.2 Koordinace při poskytování letové informační služby a pohotovostní služby

10.2.1 Kde je to příslušným úřadem nebo úřady ATS považováno za nutné, koordinace mezi stanovišti ATS poskytujícími letovou informační službu v sousedních FIR se musí uskutečňovat pro lety IFR i VFR, aby se zajistila plynulá letová informační služba těmto letadlům ve stanovených prostorech nebo na stanovených tratích. Taková koordinace se musí provádět v souladu s dohodou mezi dotyčnými stanovišti ATS.

10.2.2 Kde se koordinace letů provádí v souladu s ust. 10.2.1, musí vysílání následujících informací o dotyčném letu obsahovat:

a) příslušná pole platného letového plánu; a

b) čas, ve kterém se uskutečnilo poslední spojení s dotyčným letadlem

10.2.3 Tyto informace musí být předány stanovišti ATS, které zodpovídá za následující FIR, v níž letadlo poletí, dříve, než letadlo do této FIR vstoupí.

10.2.4 Pokud se požaduje podle dohody mezi příslušnými úřady ATS pomoc při identifikaci bloudícího nebo neidentifikovaného letadla a aby se vyloučila nebo omezila potřeba zakročování, musí se letový plán a informace o průběhu letu po stanovených tratích nebo jejích částech v bezprostřední blízkosti hranic letové informační oblasti rovněž poskytovat stanovištím ATS, které zodpovídají za letové informační oblasti sousedící s těmito tratěmi nebo jejich částmi.

10.2.5 Za okolností, kdy letadlo vyhlašuje stav minima paliva nebo očekává stav nouze, nebo jakoukoliv jinou situaci, kdy bezpečnost letadla není zajištěna, musí být typ nouze a/nebo okolnosti, za kterých letadlo letí, oznámeny předávajícím stanovištěm přebírajícímu stanovišti a jakémukoliv stanovišti ATS, které může být letem dotčeno, a přidruženým záchranným koordinačním centrům, je-li to nezbytné.

10.3 Koordinace při poskytování letové poradní služby

Stanoviště ATS poskytující letovou poradní službu musí uplatňovat koordinační postupy stanovené v ust. 10.1 se zřetelem na ta letadla, která se rozhodla použít tento druh služby.

10.4 Koordinace mezi stanovišti letových provozních služeb a leteckými telekomunikačními stanicemi

Když je tak předepsáno příslušným úřadem ATS, stanoviště ATS musí zajistit, že letecké telekomunikační stanice, které slouží dotyčným střediskům, jsou informovány o předání letadla na spojení. Pokud není stanoveno jinak, informace, která má být k dispozici, musí obsahovat identifikaci letadla (včetně SELCAL kódu, když je to nezbytné), trať nebo letiště určení (kde je to nezbytné) a předpokládaný nebo skutečný čas přechodu na spojení.

HLAVA 11 – ZPRÁVY LETOVÝCH PROVOZNÍCH SLUŽEB

11.1 Kategorie zpráv

11.1.1 Všeobecně

V souladu s požadavky Hlavy 10 – Koordinace, zprávy dále vyjmenované jsou schválené pro vysílání leteckou pevnou službou (zahrnující leteckou telekomunikační síť (ATN) a leteckou pevnou telekomunikační síť (AFTN), přímé hovorové okruhy nebo výměnu digitálních dat mezi stanovišti ATS, přímé dálnopisné okruhy a okruhy počítač-počítač) nebo leteckou pohyblivou službou, podle vhodnosti. Tyto zprávy jsou podle jejich použití letovými provozními službami tříděny do kategorií, které poskytují přibližné označení jejich důležitosti.

Poznámka: Přednostní značka v závorkách za každým druhem zprávy je stanovena v Předpisu L 10/II (Hlava 4) a používá se při přenosu zpráv po AFTN. Priorita pro všechny zprávy datové komunikace mezi zařízeními ATS (ATS Interfacility Data Communications - AIDC) používající ATN musí být „normální přednost zpráv o bezpečnosti letu“, jak je stanoveno v internetovém protokolu ATN kategorizace předností.

11.1.2 Zprávy o nouzi

Tato kategorie zahrnuje:

a) tísňové zprávy a provoz, včetně zpráv týkajících se údobí tísně (SS);

b) pilnostní zprávy, včetně zpráv týkajících se údobí pohotovosti nebo údobí nejistoty (DD);

c) jiné zprávy týkající se známých nebo předpokládaných nouzových situací, které nespadají pod a) nebo b) výše, a zprávy o ztrátě spojení (FF nebo vyšší, pokud se požaduje).

Poznámka: Když zprávy v a) nebo b) a, pokud je požadováno, v c) výše jsou předávány veřejnou telekomunikační službou, používá se přednostní značka SVH přidělená pro telegramy týkající se bezpečnosti života a uplatňovaná v souladu s článkem 25 Mezinárodní telekomunikační konvence, Malaga, 1973.

11.1.3 Zprávy o pohybech a řízení

Tato kategorie zahrnuje:

a) zprávy o pohybu letadel (FF) zahrnující:
   - zprávy podaného letového plánu;
   - zprávy o zdržení;
   - zprávy o změně;
   - zprávy o zrušení letového plánu;
   - zprávy o odletu;
   - zprávy o přistání;

b) koordinační zprávy (FF) zahrnující:
   - zprávy platného letového plánu;
   - zprávy o předpokládaném čase přeletu;
   - koordinační zprávy;
   - zprávy o souhlasu;
   - zprávy o logickém potvrzení;

c) doplňkové zprávy (FF) zahrnující:
   - zprávy žádosti o letový plán;
   - zprávy žádosti o doplněk letového plánu;
   - zprávy doplňku letového plánu;

d) zprávy AIDC zahrnující:
   - zprávy o oznámení;
   - koordinační zprávy;
   - zprávy o předání řízení;
   - zprávy všeobecných informací;
   - zprávy týkající se správy aplikací;

e) zprávy o řízení (FF) zahrnující:
   - zprávy o povolení;
   - zprávy o řízení toku;
   - hlášení polohy a hlášení z letadel.

11.1.4 Zprávy letových informací

Tato kategorie zahrnuje:

a) zprávy obsahující informace o provozu (FF);

b) zprávy obsahující meteorologické informace (FF nebo GG);

c) zprávy týkající se provozu leteckých zařízení (GG);

d) zprávy obsahující podstatné informace o letišti (GG);

e) zprávy týkající se hlášení incidentů v letovém provozu (FF).

11.1.4.2 Opravňuje-li to požadavek na zvláštní zacházení, zprávy vysílané po AFTN by měly být označeny přednostní značkou DD místo normální přednostní značky.

11.2 Všeobecná ustanovení

Poznámka: Použití výrazů jako "podaná", "vyslaná", "adresovaná" nebo "přijatá" v této Hlavě nemusí vždy nutně znamenat, že jde o zprávu dálnopisnou nebo o počítačovou výměnu digitálních dat. S výjimkou, kdy je výslovně uvedeno jinak, zprávy popsané v této Hlavě mohou být vysílány též hlasem. Čtyři výše uvedené výrazy pak znamenají "sestavená", "předávaná kým", "předávaná komu" a "odposlechnutá kým".

11.2.1 Sestavování a adresování zpráv

11.2.1.1 Všeobecně

Poznámka: Zprávy o pohybech zahrnují v této souvislosti zprávy letového plánu, zprávy o vzletu, zprávy o zdržení, zprávy o přistání, zprávy o zrušení, zprávy o hlášení polohy a k nim příslušné zprávy o změnách.

11.2.1.1.1 Zprávy pro účely ATS musí být vydávány příslušným stanovištěm letových provozních služeb nebo letadlem, jak je stanoveno v ust. 11.3, s výjimkou, kde podle místních zvláštních dohod stanoviště ATS smí odpovědnost za vydání zpráv o pohybech delegovat na pilota, provozovatele nebo jeho určeného zástupce.

11.2.1.1.2 Vydávání zpráv o pohybech, řízení a zpráv letových informací pro jiné účely než pro potřeby letových provozních služeb (např. pro operační kontrolu) musí být, s výjimkou stanovenou Předpisem L 11, ust. 2.16, odpovědností pilota nebo provozovatele nebo jeho určeného zástupce.

11.2.1.1.3 Zprávy letového plánu, zprávy, které je opravují, a zprávy o zrušení letového plánu se musí, s výjimkou stanovenou v ust. 11.2.1.1.4, adresovat pouze těm stanovištím ATS, která jsou uvedena v ust. 11.4.2. Takové zprávy musí být k dispozici dalším stanovištím ATS, kterých se to týká, nebo určeným pracovištím uvnitř takových stanovišť a dalším adresátům těchto zpráv v souladu s místními dohodami.

11.2.1.1.4 Požaduje-li tak provozovatel, kterého se to týká, musí být zprávy o nouzi a zprávy o pohybech, které mají být vyslány současně příslušným stanovištím ATS, také adresovány:

a) jednomu adresátovi na letišti určení nebo letišti odletu; a

b) ne více než dvěma stanovištím operační kontroly, kterých se to týká.

Tyto adresáty stanoví provozovatel nebo jeho určený zástupce.

11.2.1.1.5 Když je tak požadováno příslušným provozovatelem, zprávy o pohybech, které jsou vysílány postupně mezi příslušnými stanovišti ATS a které se týkají letadel, jimž tento provozovatel poskytuje službu operační kontroly, musí být, pokud je to proveditelné, ihned k dispozici provozovateli nebo jeho určenému zástupci v souladu s místními dohodnutými postupy.

11.2.1.2 Používání AFTN

11.2.1.2.1 Zprávy letových provozních služeb, které mají být vysílány po AFTN, musí obsahovat:

a) informaci o přednosti, s jakou má být zpráva vysílána, a o adresátech, jimž má být doručena, a označení data a času jejího podání u příslušné letecké pevné stanice a označení odesílatele (viz ust. 11.2.1.2.5);

b) údaje letových provozních služeb, kterým v případě potřeby předchází doplňující informace k označení adresáta předepsaná v ust. 11.2.1.2.6 a které jsou sestaveny podle Doplňku 3. Tyto údaje budou vysílány jako text zprávy AFTN.

11.2.1.2.2 Přednostní značka

Tato musí sestávat z příslušné dvoupísmenné přednostní značky pro zprávu, jak je uvedeno v závorkách pro příslušnou kategorii zprávy v ust. 11.1.

Poznámka: Pořadí přednosti zpráv vysílaných po AFTN předepisuje Předpis L 10/II (Hlava 4) a musí být následující:

Přednost vysílání	Přednostní značka	
1	SS	
2	DD	FF
3	GG	KK

11.2.1.2.3 Adresa

11.2.1.2.3.1 Adresa musí být složena z řady označení adresátů, po jednom pro každého adresáta, jemuž má být zpráva doručena.

11.2.1.2.3.2 Každé označení adresáta musí být složeno ze série osmi písmen v následujícím pořadí:

a) čtyř písmenná směrovací značka ICAO přidělená místu určení;

Poznámka: Seznam směrovacích značek ICAO obsahuje Location Indicators (ICAO Doc 7910).

b) i) třípísmenné označení ICAO leteckého úřadu, služby nebo provozovatele, jimž je zpráva adresována; nebo

ii) v případech, kde není označení přiděleno, jedno z následujících:

– „YXY“ v případě, kde adresátem je vojenská služba/organizace;

– „ZZZ“ v případě, kde adresátem je letadlo za letu;

– „YYY“ ve všech ostatních případech;

Poznámka: Seznam třípísmenných označení ICAO je obsažen v Designators for Aircraft Operating Agencies, Aeronautical Authorities and Services (ICAO Doc 8585).

c) i) písmeno X; nebo

ii) jednopísmenné označení oddělení nebo sekce organizace adresáta.

11.2.1.2.3.3 Následující třípísmenná označení se musí používat při adresování zpráv ATS stanovištím ATS:

Středisku odpovědnému za letovou informační oblast nebo horní letovou informační oblast (buď ACC nebo FIC):	
– týká-li se zpráva letu IFR	ZQZ
– týká-li se zpráva letu VFR	ZFZ
Letištní řídící věži	ZTZ
Ohlašovně letových provozních služeb	ZPZ

Jiná třípísmenná označení pro stanoviště ATS nesmí být pro tyto účely používána.

11.2.1.2.4 Čas podání

Čas podání musí být složen ze šestičíselné skupiny datum-čas udávající datum a čas podání zprávy pro vysílání dotyčnou leteckou pevnou stanicí.

11.2.1.2.5 Označení odesílatele

Označení odesílatele musí být složeno ze série osmi písmen, podobně jako označení adresáta (viz ust. 11.2.1.2.3.2), udávajících místo původu a organizaci podávající zprávu.

11.2.1.2.6 Doplňující informace k označení adresáta a odesílatele

Když jsou použita v označení adresáta a/nebo odesílatele třípísmenná označení „YYY“, „YXY“ nebo „ZZZ“ (viz ust. 11.2.1.2.3.2 b) ii)), požadují se následující doplňkové informace:

a) název organizace nebo identita letadla, kterého se to týká – má být uvedeno na začátku textu;

b) pořadí těchto doplňujících informací má být stejné jako pořadí označení adresátů a/nebo označení odesílatele;

c) je-li takových doplňujících informací více než jedna, mělo by za poslední následovat slovo "STOP";

d) je-li uvedena jedna nebo více doplňujících informací k označení adresátů plus doplňující informace k označení odesílatele, má se uvést před označením odesílatele slovo "FROM".

Poznámka: Zprávy ATS přijaté ve formě dálnopisné stránky:

1. *Zprávy ATS přijaté po AFTN jsou umístěny v komunikační „obálce“ (řada znaků před a za zprávou, které jsou nezbytné k zajištění správného přenosu po AFTN). Rovněž text zprávy AFTN může být přijat se slovy nebo skupinami předcházejícími a následujícími text ATS.*
2. *Zpráva ATS může být potom umístěna podle jednoduchého pravidla, že ji předchází otevírající závorka, např. „(“ a následuje uzavírací závorka, např. „)“.*
3. *Dálnopisné stroje používané v některých místních případech budou vždy tisknout jiné dva specifické symboly, než je otevřená a uzavřená závorka, vytvořené při příjmu zprávy ATS, jak je předepsáno v Doplňku 3. Takové místní odchylky se snadno poznají a jsou bezvýznamné.*

11.2.2 Sestavování a vysílání zpráv

11.2.2.1 Kromě výjimky uvedené v ust. 11.2.2.2 musí být zprávy ATS sestavovány a vysílány jako standardní texty ve standardním formátu a v souladu se standardními dohodnutými údaji, jak jsou předepsány v Doplňku 3.

11.2.2.2 Kde je to vhodné, zprávy popsané v Doplňku 3 musí být na základě regionálních postupů ICAO doplněny a/nebo nahrazeny zprávami AIDC předepsanými v Doplňku 6.

11.2.2.2.1 Kde jsou zprávy AIDC vysílány po ATN, musí využívat pravidla zakódování formou paketu s použitím *abstract syntax notation one (ASN.1).*

Poznámka: Ustanovení a informace o pravidlech kódování formou paketu jsou obsaženy v Předpisu L10/II a v Manual on Technical Provisions for the Aeronautical Telecommunication Network (ATN) (ICAO Doc 9705). Návod týkající se provozního použití zpráv AIDC je obsažen v Manual of Air Traffic Services Data Link Applications (ICAO Doc 9694).

11.2.2.2.2 Jsou-li zprávy AIDC vysílány po AFTN, formát pro zprávy AIDC musí, pokud je to proveditelné, splňovat příslušná pravidla o údajích obsažená v Doplňku 3. Datová pole AIDC, která mají být vysílána po AFTN a která jsou nekonzistentní s pravidly o údajích uvedenými v Doplňku 3 nebo je doplňují, musí být zajištěna na základě regionálních postupů ICAO.

11.2.2.3 Když jsou zprávy mezi příslušnými stanovišti ATS vyměňovány ústně, musí ústní potvrzení tvořit průkazné přijetí zprávy. Potvrzení v písemné formě přímo mezi řídícími se proto nemusí vyžadovat. Potvrzení koordinace způsobem výměny zpráv mezi automatizovanými systémy se musí vyžadovat, pokud není mezi stanovišti, jichž se to týká, uzavřena zvláštní dohoda.

Poznámka: Viz Předpis L 11, Hlava 6 týkající se požadavku na zaznamenávání přímých hovorových spojení.

11.3 Způsoby výměny zpráv

11.3.1 Způsob, který se používá pro výměnu zpráv ATS, se musí řídit stanovenými časovými požadavky řízení letového provozu a postupy pro řízení toku.

11.3.1.1 Způsob výměny zpráv musí být rovněž závislý na dostupnosti přiměřených spojovacích kanálů, na funkcích, které mají být vykonávány, na druhu vyměňovaných údajů a na zařízeních dotyčných stanovišť, které zprávy zpracovávají.

11.3.2 Základní údaje letového plánu nezbytné pro postupy pro řízení toku musí být předány nejméně 60 minut před daným letem. Základní údaje letového plánu se musí dodat buď jako podaný letový plán, nebo jako stálý letový plán předaný poštou ve formě formuláře seznamu stálých letových plánů nebo jiným mediem vhodným pro systémy elektronického zpracování údajů.

11.3.2.1 Údaje letového plánu předloženého před letem musí být aktualizovány, pokud jde o změny časů, hladin a tratí a další podstatné informace, které mohou být nezbytné.

11.3.3 Základní údaje letového plánu nezbytné pro účely řízení letového provozu musí být předloženy prvnímu středisku řízení na trati nejméně 30 minut před letem a každému následujícímu

středisku nejméně 20 minut před tím, než letadlo vstoupí do prostoru jeho odpovědnosti, aby se toto středisko mohlo připravit na předání řízení.

11.3.4 Kromě výjimky uvedené v ust. 11.3.5 musí být druhému a každému následujícímu středisku na trati poskytnuty platné údaje včetně aktualizovaných základních údajů letového plánu, které jsou obsaženy ve zprávě platného letového plánu nebo ve zprávě o předpokládaném čase přeletu, které doplňují již dostupné aktualizované základní údaje letového plánu.

11.3.5 V prostorech, kde se pro výměnu údajů letového plánu využívá automatizovaných systémů a kde tyto systémy poskytují údaje pro několik oblastních středisek řízení, přibližovacích stanovišť a /nebo letištních řídících věží, se příslušné zprávy nesmí adresovat každému jednotlivému stanovišti ATS, ale jen těmto automatizovaným systémům.

Poznámka: Další zpracování a distribuce údajů na svá přidružená stanoviště ATS je vnitřním úkolem přebírajícího systému.

11.3.5.1 Když jsou používány zprávy AIDC, vysílající stanoviště musí určit identitu přijímacího stanoviště ATS a všechny zprávy musí obsahovat identifikaci následujícího stanoviště ATS. Přijímající stanoviště akceptuje pouze zprávy, které jsou pro něj určeny.

11.3.6 Zprávy o pohybu letadla

Zprávy o pohybu letadla musí být adresovány současně prvnímu středisku řízení na trati a všem ostatním stanovištím ATS na trati letu, která nejsou schopna obdržet nebo zpracovat údaje platného letového plánu, a dotyčným stanovištím uspořádání toku letového provozu.

11.3.7 Údaje o koordinaci a předání

11.3.7.1 Průběh letu mezi za sebou jdoucími řídícími sektory a/nebo středisky řízení se musí uskutečňovat koordinací a předávajícím dialogem sestávajícím z následujících fází:

a) oznámení o letu za účelem připravit se na koordinaci podle potřeby;

b) koordinace podmínek předání řízení předávajícím stanovištěm ATC;

c) koordinace, je-li nezbytná, a akceptování podmínek předání řízení přebírajícím stanovištěm ATC; a

d) předání řízení přebírajícímu stanovišti.

11.3.7.2 Kromě výjimky uvedené v ust. 11.3.7.3 se oznámení o letu musí předat prostřednictvím zprávy platného letového plánu, která obsahuje všechny pro ATS důležité údaje, nebo zprávy o předpokládaném čase přeletu, která obsahuje navržené podmínky předání. Zpráva o předpokládaném čase přeletu se může použít pouze tehdy, když přebírající stanoviště již má k dispozici aktualizované základní údaje letového plánu, tj. zprávu podaného letového plánu a přiřazenou aktualizační zprávu (zprávy), které již byly odeslány předávajícím stanovištěm.

11.3.7.3 Kde jsou používány zprávy AIDC, oznámení o letu musí být provedeno zprávou o oznámení (Notification message) a/nebo počáteční koordinační zprávou (Coordination Initial message) obsahující všechny relevantní údaje ATS.

11.3.7.4 Kromě výjimky uvedené v ust. 11.3.7.5 se koordinační dialog musí považovat za ukončený, jakmile jsou navržené podmínky obsažené ve zprávě platného letového plánu nebo ve zprávě o předpokládaném čase přeletu nebo v jednom nebo více protinávrzích přijaty provozním nebo logickým postupem.

11.3.7.5 Kde jsou používány zprávy AIDC, bude jakýkoliv koordinační dialog považován za ukončený, jakmile je akceptována počáteční koordinační zpráva (Coordinate Initial message) nebo protinávrh (koordinační dohodovací zpráva – Coordinate Negotiate message).

11.3.7.6 Kromě výjimky uvedené v ust. 11.3.7.7, pokud nebylo přijato provozní potvrzení, musí přebírající počítač automaticky vyslat zprávu o logickém potvrzení, aby se zajistila integrita koordinačního dialogu využívajícího spojení počítač-počítač. Tato zpráva se musí vyslat tehdy, když byly údaje o předání přijaty a zpracovány do té míry, že jsou považovány za prosté všech syntaktických a sémantických chyb, tj. že zpráva obsahuje platnou informaci.

11.3.7.7 Jsou-li jsou používány zprávy AIDC, zpráva o akceptování došlých zpráv (Application Accept messages) musí být automaticky vysílána přijímajícím počítačem s využitím spojení počítač-počítač za účelem zajištění integrity koordinačního dialogu. Tato zpráva musí být vyslána, když koordinace, všeobecná informace nebo přenos dat byly přijaty, zpracovány a shledány prosté všech chyb a, kde je to relevantní, je k dispozici pro prezentaci na řídícím pracovišti.

11.3.7.8 Předání řízení se musí uskutečnit buď explicitně, nebo podle dohody mezi dvěma dotyčnými stanovišti implicitně, tj., že není nutná žádná komunikace mezi předávajícími a přebírajícími stanovišti.

11.3.7.9 Když předání řízení zahrnuje výměnu údajů, musí návrh pro předání, pokud je to vhodné, obsahovat i informaci odvozenou z přehledového systému ATS. Jestliže se návrh vztahuje k již odsouhlaseným koordinačním údajům, nemusí se obvykle další koordinace požadovat. Musí se však požadovat zpráva o akceptování navržených podmínek předání.

11.3.7.10 V situacích, kdy navrhované podmínky předání již nejsou nadále pro přebírající stanoviště akceptovatelné, musí být přebírajícím stanovištěm iniciována další koordinace navrhnutím alternativních přijatelných podmínek.

11.3.7.11 Zprávy o předání spojení mohou být použity jako alternativní ke zprávám o předání řízení. Jestliže jsou použity zprávy o předání spojení

k instruování letu navázat spojení s přijímajícím stanovištěm a předání řízení se bude konat na hranicích řízené oblasti nebo jiném čase nebo místě specifikovaném v koordinační dohodě, zprávy o předání řízení nemusí být použity.

11.3.7.12 Jestliže po přijetí informace odvozené z přehledového systému ATS není přebírající stanoviště schopné letadlo okamžitě identifikovat, musí následovat další komunikace, aby se získala nová přehledová informace, pokud je to vhodné.

11.3.7.13 Když bylo řízení předávaného letadla převzato, přebírající stanoviště musí ukončit dialog předání řízení tím, že předávajícímu stanovišti oznámí převzetí řízení, pokud mezi dotyčnými stanovišti nebyly uzavřeny zvláštní dohody.

11.3.8 Doplňkové údaje

11.3.8.1 Jestliže jsou požadovány základní údaje letového plánu nebo doplňkové údaje letového plánu, musí se adresovat zprávy o žádosti tomu stanovišti ATS, které má nejpravděpodobněji přístup k požadovaným údajům.

Poznámka: Viz ust. 11.4.2.4.2 a 11.4.2.4.3 tohoto předpisu pro stanoviště ATS, jimž se musí adresovat žádosti o zprávy.

11.3.8.2 Jsou-li požadované informace dostupné, musí se vyslat zpráva podaného letového plánu nebo zpráva doplňku letového plánu.

11.4 Druhy zpráv a jejich používání

11.4.1 Zprávy o nouzi

11.4.1.1 Rozdílnost okolností doprovázejících každou známou nebo předpokládanou nouzovou situaci vylučuje stanovení standardních druhů zpráv, které by měly být poskytovány pro spojení týkající se nouze, s výjimkou předepsanou v ust. 11.4.1.2, 11.4.1.3 a 11.4.1.4 tohoto předpisu.

11.4.1.2 Pohotovostní zprávy (ALR)

11.4.1.2.1 Předpokládá-li kterékoliv stanoviště ATS, že některé letadlo je ve stavu nouze, jak je definována v Předpisu L 11, Hlavě 5, musí vyslat každému stanovišti ATS, kterého se let může týkat, a přidruženým záchranným koordinačním střediskům pohotovostní zprávu obsahující ty z informací, které jsou stanoveny v Doplňku 3, ust. 1 tohoto předpisu a které jsou k dispozici nebo je možné je získat.

11.4.1.2.2 Je-li tak mezi zúčastněnými stanovišti ATS dohodnuto, zpráva týkající se údobí nouze odesílaná stanovištěm používajícím zařízení pro automatické zpracování údajů může mít formu zprávy o změně (jako v ust. 11.4.2.2.4) nebo koordinační zprávy (jako v ust. 11.4.2.3.4 nebo 11.4.2.4.4) doplněnou ústní zprávou udávající dodatečné podrobnosti předepsané k zahrnutí do pohotovostní zprávy.

11.4.1.3 Zprávy o ztrátě spojení (RCF)

Poznámka: Ustanovení upravující postup v případě ztráty spojení jsou uvedena v Předpisu L 2, ust. 3.6.5.2 a Hlavě 15, ust. 15.6 tohoto předpisu.

11.4.1.3.1 Zjistí-li stanoviště ATS, že v jeho prostoru došlo ke ztrátě radiového spojení s letadlem, musí všem následujícím stanovištím ATS na trati letu, která již přijala základní údaje letového plánu (FPL nebo RPL), a letištní řídící věži letiště určení vyslat zprávu RCF, jestliže základní údaje letového plánu již byly zaslány.

11.4.1.3.2 Jestliže následující stanoviště ATS dosud nepřijalo základní údaje letového plánu, protože mělo koordinačním postupem přijmout zprávu platného letového plánu, pak se tomuto stanovišti ATS musí vyslat zpráva RCF a zpráva CPL. Následně toto stanoviště ATS musí vyslat zprávu RCF a zprávu CPL následujícímu stanovišti ATS.

11.4.1.4 Zprávy o stavu nouze ve volném textu (Free Text Emergency messages) (AIDC, Doplňek 6)

11.4.1.4.1 Kdykoliv má být vyslána provozní informace týkající se letadla, o kterém je známo nebo se předpokládá, že je ve stavu nouze, a tato informace nemůže být formátována tak, aby splňovala jakýkoliv jiný typ zprávy AIDC, musí být vyslána zpráva o stavu nouze ve volném textu.

11.4.1.4.2 Některé příklady okolností, které mohou opravňovat použití zprávy o stavu nouze ve volném textu jsou následující:

a) hlášení o nouzovém volání nebo vysílání nouzového majáku určení polohy;
b) zprávy týkající se protiprávního činu nebo varování před bombovou hrozbou;
c) zprávy týkající se vážného onemocnění nebo výtržnosti mezi cestujícími;
d) náhlá změna trajektorie letu z důvodu technické nebo navigační poruchy; a
e) ztráta spojení.

11.4.2 Zprávy o pohybech a řízení

11.4.2.1 Zprávy týkající se zamýšlených nebo skutečných pohybů letadel se musí zakládat na nejnovějších informacích předávaných stanovištím ATS piloty, provozovateli nebo jejich určenými zástupci nebo získaných z přehledových systémů ATS.

11.4.2.2 Zprávy o pohybu letadel

11.4.2.2.1 Zprávy o pohybu letadel obsahují:

- zprávy podaného letového plánu (ust. 11.4.2.2.2);
- zprávy o zdržení (ust. 11.4.2.2.3);
- zprávy o změně (ust. 11.4.2.2.4);
- zprávy o zrušení letového plánu (ust. 11.4.2.2.5);
- zprávy o odletu (ust. 11.4.2.2.6);
- zprávy o příletu (ust. 11.4.2.2.7)

11.4.2.2.2 Zprávy podaného letového plánu (FPL)

Poznámka: Pokyny pro vysílání zprávy FPL obsahuje Doplněk 2.

11.4.2.2.2.1 Pokud se neuplatňují postupy pro stálé letové plány nebo se nepoužívají zprávy platného letového plánu, musí se na všechny lety, na které byl předložen letový plán, vyslat zpráva podaného letového plánu s cílem poskytnout ji službě řízení letového provozu, letové informační službě nebo pohotovostní službě na části nebo celé trati letu.

11.4.2.2.2.2 Zprávy podaného letového plánu musí být odesílány a adresovány stanovištěm ATS, které slouží letišti odletu, nebo, kde se tak uplatňuje, stanovištěm ATS, které přijalo letový plán od letadla za letu, následovně:

a) zpráva FPL musí být zaslána oblastnímu středisku řízení nebo letovému informačnímu středisku, které slouží řízené oblasti nebo letové informační oblasti, ve které se nachází letiště odletu;

b) s výjimkou, kdy na základě dohod o stálých letových plánech jsou již základní údaje letového plánu k dispozici, se zpráva FPL musí zaslat všem oblastním střediskům odpovědným za každou letovou informační oblast nebo horní letovou informační oblast na trati, které nemohou zpracovat aktuální údaje. Navíc se musí zpráva FPL rovněž zaslat letištní řídící věži letiště určení. Kde je tak požadováno, musí se zpráva FPL zaslat i střediskům uspořádání toku, sloužícím stanovištím ATS na trati;

c) je-li v letovém plánu vyznačena žádost možného znovupovolení za letu (RIF), musí se zpráva FPL zaslat dalším střediskům, jichž se týká, a letištní řídící věži změněného letiště určení;

d) kde bylo schváleno používání zpráv CPL, ale kde se pro včasné plánování toku provozu požadují informace, musí se oblastním střediskům řízení, kterých se to týká, zaslat zpráva FPL;

e) pro let na tratích, kde se poskytuje pouze letová informační služba a pohotovostní služba, se musí zpráva FPL adresovat každému středisku letové informační oblasti nebo horní letové informační oblasti na trati a letištní řídící věži letiště určení.

11.4.2.2.2.3 V případě letu s mezipřistáními, kde letové plány pro každý úsek byly podány na prvním letišti odletu, se musí uplatňovat následující postup:

a) ohlašovna letových provozních služeb na prvním letišti odletu musí:

   1) vyslat zprávu FPL pro první úsek letu v souladu s ust. 11.4.2.2.2.2;

   2) vyslat oddělenou zprávu FPL pro každý následující úsek letu adresovanou ohlašovně letových provozních služeb příslušného následujícího letiště odletu;

b) ohlašovna letových provozních služeb každého následujícího letiště odletu musí po přijetí zprávy FPL postupovat tak, jako by letový plán byl podán v místě.

11.4.2.2.2.4 Jestliže je tak požadováno dohodou mezi příslušnými úřady ATS, aby se napomohlo identifikaci letů a tím vyloučila nebo omezila potřeba zakročování v případě odchylek od přidělené trati, musí se zprávy FPL o letech po stanovených tratích nebo jejich částech v bezprostřední blízkosti hranic letové informační oblasti adresovat rovněž střediskům odpovědným za každou letovou informační oblast nebo horní letovou informační oblast, která sousedí s těmito tratěmi nebo jejich částmi.

11.4.2.2.2.5 Zprávy FPL by měly být vysílány ihned po podání letového plánu. Je-li letový plán podán více než 24 hodin před předpokládaným časem zahájení pojíždění, musí být do pole 18 letového plánu vloženo datum odletu.

11.4.2.2.3 Zprávy o zdržení (DLA)

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

11.4.2.2.3.2 Stanoviště ATS, které slouží letišti odletu, musí vyslat zprávu DLA všem příjemcům základních údajů letového plánu.

Poznámka: Viz ust. 11.4.2.3.4 týkající se oznámení zdrženého odletu letadla, na které byla vyslána zpráva CPL.

11.4.2.2.4 Zprávy o změně (CHG)

Zpráva CHG se musí vyslat, jakmile byla provedena jakákoliv změna základních údajů letového plánu obsažených v dříve vyslaných údajích FPL nebo RPL. Zpráva CHG se musí zaslat těm příjemcům základních údajů letového plánu, kteří budou změnou dotčeni. Příslušné změněné základní údaje letového plánu musí být poskytnuty těm dotčeným subjektům, které je předtím neobdrželi.

Poznámka: Viz ust. 11.4.2.3.4 týkající se oznámení o změně koordinovaných údajů obsažených v dříve vyslaném platném letovém plánu nebo ve zprávě o předpokládaném čase přeletu.

11.4.2.2.5 Zprávy o zrušení letového plánu (CNL)

Zpráva o zrušení letového plánu (CNL) se musí vyslat, když let, pro nějž byly dříve vyslány základní údaje letového plánu, byl zrušen. Stanoviště ATS, které slouží letišti odletu, musí vyslat zprávu CNL těm stanovištím ATS, která již obdržela základní údaje letového plánu.

11.4.2.2.6 Zprávy o odletu (DEP)

11.4.2.2.6.1 Pokud není na základě regionálních postupů ICAO předepsáno jinak, zpráva DEP se musí vyslat ihned po odletu letadla, na nějž byly dříve vyslány základní údaje letového plánu.

11.4.2.2.6.2 Zprávu DEP musí vyslat stanoviště ATS sloužící letišti odletu všem příjemcům základních údajů letového plánu.

Poznámka: Viz ust. 11.4.2.3.4 týkající se oznámení o odletu letadla, na které byla vyslána zpráva CPL.

11.4.2.2.7 Zprávy o příletu (ARR)

11.4.2.2.7.1 Když je zpráva o příletu přijata stanovištěm ATS sloužícím příslušnému letišti, musí toto stanoviště vyslat zprávu ARR:

a) při přistání na letišti určení:
   1) oblastnímu středisku řízení nebo letovému informačnímu středisku, v jehož prostoru se letiště příletu nachází, pokud tak toto stanoviště požaduje; a
   2) stanovišti ATS letiště odletu, které bylo původcem zprávy letového plánu, pokud tato zpráva obsahovala žádost o zprávu ARR;
b) při přistání na náhradním nebo jiném letišti:
   1) oblastnímu středisku řízení nebo letovému informačnímu středisku, v jehož prostoru se letiště příletu nachází; a
   2) letištní řídící věži letiště určení; a
   3) ohlašovně letových provozních služeb letiště odletu; a
   4) oblastnímu středisku řízení nebo letovému informačnímu středisku odpovědnému za každou letovou informační oblast nebo horní letovou informační oblast, přes kterou by letadlo v souladu s letovým plánem letělo, kdyby nedivertovalo.

11.4.2.2.7.2 Po přistání řízeného letu, u něhož došlo ke ztrátě obousměrného spojení, musí letištní řídící věž letiště příletu vyslat zprávu ARR:

a) při přistání na letišti určení:
   1) všem stanovištím ATS, které se letem v údobí ztráty spojení zabývaly; a
   2) všem ostatním stanovištím ATS, které mohly být uvedeny do pohotovosti;
b) při přistání jinde než na letišti určení: stanovišti ATS, které slouží letišti určení; toto stanoviště pak musí vyslat zprávu ARR ostatním stanovištím ATS, kterých se to týká nebo která byla uvedena do pohotovosti podle a) výše.

11.4.2.3 Koordinační zprávy (viz Doplněk 3)

Poznámka: Postupy týkající se koordinace obsahuje Hlava 10. Frazeologii, která se má používat při hlasovém spojení, obsahuje Hlava 12. Viz ust. 11.4.2.5 níže týkající se regulace zpráv AIDC, jak jsou uvedeny v Doplňku 6.

11.4.2.3.1 Koordinační zprávy zahrnují:

- zprávy platného letového plánu (ust. 11.4.2.3.2)
- zprávy o předpokládaném čase přeletu (ust. 11.4.2.3.3)
- koordinační zprávy (ust. 11.4.2.3.4)
- zprávy o souhlasu (ust. 11.4.2.3.5)
- zprávy o logickém potvrzení (ust. 11.4.2.3.6).

11.4.2.3.2 Zprávy platného letového plánu (CPL)

11.4.2.3.2.1 Pokud byly již základní údaje letového plánu (FPL nebo RPL) distribuovány a budou doplňovány koordinačními údaji ve zprávě o předpokládaném čase přeletu, zprávu CPL musí vyslat každé oblastní středisko řízení následujícímu oblastnímu středisku řízení a poslední oblastní středisko řízení letištní řídící věži letiště určení. Tato zpráva CPL se musí vyslat na každý řízený let a na každý let, kterému je poskytována letová poradní služba na tratích nebo jejich částech, kde bylo příslušným úřadem ATS rozhodnuto, že mezi uvedenými stanovišti existuje odpovídající spojení a že podmínky jsou jinak vhodné pro předávání informací platného letového plánu.

11.4.2.3.2.2 Když letadlo prolétává velmi malou částí řízené oblasti a je tak dohodnuto mezi příslušnými úřady ATS, koordinace letového provozu přes tuto část prostoru řízené oblasti, která byla delegována, se uskutečňuje přímo mezi dvěma středisky, jejichž řízené oblasti jsou odděleny touto částí. Zprávy CPL se musí vysílat přímo mezi takovými stanovišti.

11.4.2.3.2.3 Pokud není předepsáno příslušným úřadem ATS jiné časové období, musí být zpráva CPL vyslána dostatečně včas, aby to každému dotyčnému stanovišti ATS umožnilo přijmout tuto informaci nejméně 20 minut před časem, ve kterém se předpokládá, že letadlo přeletí bod předání řízení nebo hraniční bod, nad nímž jeho řízení převezme následující stanoviště. Tento postup se musí uplatňovat bez ohledu na to, jestli stanoviště ATS odpovědné za odeslání zprávy převzalo řízení nebo navázalo spojení s tímto letadlem v čase, kdy má být zpráva CPL vyslána.

11.4.2.3.2.4 Jestliže je zpráva CPL vyslána středisku, které nepoužívá zařízení pro automatické zpracování dat, časové období stanovené v ust. 11.4.2.3.2.3 může být nedostačující. V takovém případě se musí dohodnout jiný časový parametr.

11.4.2.3.2.5 Zpráva CPL musí zahrnovat pouze informace týkající se letu od místa vstupu do další řízené oblasti nebo poradního vzdušného prostoru k letišti určení.

11.4.2.3.3 Zprávy o předpokládaném čase přeletu (EST)

11.4.2.3.3.1 Když byly na let předány základní údaje letového plánu, musí každé oblastní středisko řízení nebo letové informační středisko vyslat zprávu EST následujícímu oblastnímu středisku řízení nebo letovému informačnímu středisku na trati letu.

11.4.2.3.3.2 Pokud není předepsáno příslušným úřadem ATS jiné časové období, musí se zpráva EST vyslat dostatečně včas, aby to dotyčnému stanovišti ATS umožnilo získat tuto informaci nejméně 20 minut před časem, ve kterém se předpokládá, že letadlo přeletí bod předání řízení nebo hraniční bod, nad nímž jeho řízení převezme následující stanoviště. Tento postup se musí uplatnit bez ohledu na to, jestli oblastní středisko řízení nebo letové informační středisko odpovědné za odeslání zprávy převzalo

řízení nebo navázalo spojení s tímto letadlem v čase, kdy má být zpráva EST vyslána.

11.4.2.3.3.3 Když se zpráva EST vysílá středisku, které nepoužívá zařízení pro automatické zpracování údajů, může být čas stanovený v ust. 11.4.2.3.3.2 nedostačující. V takovém případě se musí dohodnout jiný časový parametr.

11.4.2.3.4 Koordinační zprávy (CDN)

11.4.2.3.4.1 Zprávu CDN musí během koordinačního dialogu vyslat přebírající stanoviště předávajícímu, když přebírající stanoviště chce navrhnout změnu koordinačních údajů, které jsou obsaženy v dříve přijaté zprávě CPL nebo EST.

11.4.2.3.4.2 Jestliže chce předávající stanoviště navrhnout změnu údajů obsažených ve zprávě CDN přijaté od přebírajícího stanoviště, musí být přebírajícímu stanovišti zaslána zpráva CDN.

11.4.2.3.4.3 Výše popsaný dialog se opakuje, dokud jedno ze dvou dotčených stanovišť neukončí koordinační dialog vysláním zprávy o souhlasu (ACP). Když se však navrhuje změna ve zprávě CDN, musí se k vyřešení daného problému použít přímých hovorových okruhů.

11.4.2.3.4.4 Jestliže chce po ukončení koordinačního dialogu jedno ze dvou dotčených stanovišť ATS navrhnout nebo oznámit jakoukoli změnu základních údajů letového plánu nebo podmínek předání, musí druhému stanovišti vyslat zprávu CDN. To pak vyžaduje zopakování koordinačního dialogu.

11.4.2.3.4.5 Opakovaný koordinační dialog vyžaduje, aby byl ukončen vysláním zprávy ACP. Obvykle se při opakovaném koordinačním dialogu musí použít přímých hovorových okruhů.

11.4.2.3.5 Zprávy o souhlasu (ACP)

11.4.2.3.5.1 Pokud nebyly v souladu s Hlavou 10, ust. 10.1.2.2.1 mezi dotyčnými stanovišti řízení letového provozu uzavřeny zvláštní dohody, musí přebírající stanoviště vyslat předávajícímu stanovišti zprávu ACP, aby vyjádřilo, že souhlasí s údaji obsaženými ve zprávě CPL nebo EST.

11.4.2.3.5.2 Přebírající nebo předávající stanoviště musí vyslat zprávu ACP, aby vyjádřilo, že souhlasí s údaji získanými ve zprávě a že je koordinační dialog ukončen.

11.4.2.3.6 Zpráva o logickém potvrzení (LAM)

11.4.2.3.6.1 LAM se musí používat pouze mezi počítači ATC.

11.4.2.3.6.2 Počítač ATC musí vyslat LAM jako odpověď na zprávu CPL, EST nebo jinou příslušnou zprávu, která byla přijata a zpracována do té míry, že se její provozní obsah dostane k příslušnému řídícímu.

11.4.2.3.6.3 Při vysílání zprávy CPL nebo EST musí předávající středisko stanovit příslušný časový parametr pro odezvu. Jestliže LAM není přijata v tomto časovém parametru, musí se vyslat provozní výstraha a musí se přejít na telefonní a manuální režim.

11.4.2.4 Doplňkové zprávy

11.4.2.4.1 Doplňkové zprávy zahrnují:

- zprávy žádosti o letový plán (ust. 11.4.2.4.2);
- zprávy žádosti o doplněk letového plánu (ust. 11.4.2.4.3);
- zprávy doplňku letového plánu (ust. 11.4.2.4.4).

11.4.2.4.2 Zprávy žádosti o letový plán (RQP)

Zpráva žádosti o letový plán (RQP) se musí vyslat, když chce stanoviště ATS získat údaje letového plánu. To může nastat při obdržení zprávy týkající se letadla, o němž nebyly přijaty předem žádné odpovídající základní údaje letového plánu. Zpráva RQP se musí vyslat předávajícímu stanovišti ATS, které odeslalo zprávu EST, nebo středisku, které odeslalo aktualizující zprávu, pro kterou nejsou k dispozici žádné odpovídající základní údaje letového plánu. Jestliže nebyla přijata vůbec žádná zpráva, ale letadlo navázalo RTF spojení a žádá poskytnutí letových provozních služeb, musí se zpráva RQP vyslat na předchozí stanoviště ATS na trati letu.

11.4.2.4.3 Zprávy žádosti o doplněk letového plánu (RQS)

Zpráva žádosti o doplněk letového plánu (RQS) se musí vyslat, když chce stanoviště ATS získat údaje doplňku letového plánu. Zpráva se musí vyslat ohlašovně letových provozních služeb letiště odletu nebo v případě letového plánu předloženého za letu stanovišti ATS uvedenému ve zprávě letového plánu.

11.4.2.4.4 Zprávy doplňku letového plánu (SPL)

Poznámka: Pokyny pro vysílání SPL obsahuje Doplněk 2.

Ohlašovna ATS letiště odletu musí vyslat zprávu SPL stanovištím ATS požadujícím doplňkovou informaci k té, která již byla vyslána zprávou CPL nebo FPL. Při předávání po AFTN se zprávě musí přidělit stejná přednostní značka, jako je ta, která je uvedena ve zprávě žádosti.

11.4.2.5 Zprávy AIDC (viz Doplněk 6)

11.4.2.5.1 Zprávy AIDC obsahují:

- Zprávy o oznámení – Notify messages (11.4.2.5.3)
- Počáteční koordinační zprávy – Coordinate Initial messages (11.4.2.5.4)
- Koordinační dohodovací zprávy – Coordinate Negotiate messages (11.4.2.5.5)
- Koordinační zprávy o akceptování – Coordinate Accept messages (11.4.2.5.6)
- Koordinační zprávy o odmítnutí – Coordinate Reject messages (11.4.2.5.7)
- Koordinační zprávy o zrušení – Coordinate Cancel messages (11.4.2.5.8)
- Koordinační zprávy o aktualizaci – Coordinate Update messages (11.4.2.5.9)

- Koordinační pohotovostní zprávy – Coordinate Standby messages (11.4.2.5.10)
- Zprávy o zahájení předání – Transfer Initiate messages (11.4.2.5.11)
- Zprávy o návrhu podmínek předání – Transfer Conditions Proposal messages (11.4.2.5.12)
- Zprávy o akceptování podmínek předání – Transfer Conditions Accept messages (11.4.2.5.13)
- Zprávy žádosti o předání na spojení – Transfer Communication Request messages (11.4.2.5.14)
- Zpráva o předání spojení – Transfer Communication messages (11.4.2.5.15)
- Zpráva o převzetí spojení – Transfer Communications Assume messages (11.4.2.5.16)
- Zpráva o předání řízení – Transfer Control messages (11.4.2.5.17)
- Zpráva o převzetí řízení – Transfer Control Assume messages (11.4.2.5.18)
- Zprávy o detailech letu – General Point messages (11.4.2.5.19)
- Zprávy o aktivních údajích – General Executive Data messages (11.4.2.5.20)
- Zprávy o stavu nouze ve volném textu – Free Text Emergency messages (11.4.1.4)
- Zprávy ve volném textu – Free Text General messages (11.4.2.5.21)
- Zprávy o akceptování došlých zpráv – Application Accept messages (11.4.2.5.22)
- Zprávy o odmítnutí došlých zpráv – Application Reject messages (11.4.2.5.23)

11.4.2.5.2 Požadavky týkající se volby zpráv AIDC a souvisejících postupů by měly být stanoveny na základě regionálních postupů ICAO za účelem zjednodušit harmonizaci ATS v přilehlých vzdušných prostorech.

Poznámka: Přestože je implementace zpráv AIDC určena k automatizaci koordinačního procesu ATC a k minimalizaci požadavků na hlasovou koordinaci, nejde o její úplnou náhradu, zvláště když let probíhá v těsné blízkosti hranic prostoru odpovědnosti přilehlého stanoviště.

11.4.2.5.3 Zprávy o oznámení (Notify messages)

11.4.2.5.3.1 Zprávy o oznámení (Notify messages) musí být vysílány předem stanovištím ATS, u kterých bude požadována koordinace letu. Tyto zprávy mohou být zasílány i stanovištím ATS, která mohou být dotčena dráhou letu, přestože let nemusí aktuálně vstoupit do prostoru odpovědnosti těchto stanovišť ATS. Počáteční zpráva o oznámení (Notify message) musí být vyslána v dohodnutém čase nebo dříve nebo v dohodnuté vzdálenosti před společnými hranicemi s prostorem odpovědnosti přebírajícího stanoviště. Tento čas nebo vzdálenost obvykle spadají do období před vysláním počáteční koordinační zprávy (Coordinate Initial message). Jestliže letadlo odlétává z letiště v blízkosti společných hranic, mohou nicméně přilehlá stanoviště souhlasit s tím, že zpráva o oznámení (Notify messages) se nepožaduje a že počáteční koordinační zpráva (Coordinate Initial message) bude dostačující.

11.4.2.5.3.2 Všechny zprávy o oznámení (Notify messages) musí obsahovat údaje o předpokládaném přeletu hranic. Pokud jsou zahrnuty údaje o trati, musí minimálně obsahovat informace od bodu, který předchází vstupu do prostoru přijímacího stanoviště, po letiště určení.

Poznámka 1: Množství traťových informací předcházející bodu vstupu do prostoru přijímacích stanovišť závisí na prostředí, ve kterém je let prováděn. Například by se více traťových informací požadovalo v procedurálním prostředí.

Poznámka 2: Aby se umožnila synchronizace informací letových dat s přilehlými stanovišti, počáteční zpráva o oznámení (Notify message) může obsahovat všechny údaje letového plánu vztahující se k letu.

11.4.2.5.3.3 Před vysíláním počáteční koordinační zprávy (Coordinate Initial message) musí být vysláním další zprávy o oznámení (Notify message) oznámeny dodatky obsahující upravené údaje k obsahu předtím vysílané zprávy o oznámení (Notify message). Změny hladiny, tratě nebo letiště určení si mohou rovněž vynutit změnu stanovišť ATS, kterým je nová zpráva o oznámení poslána.

11.4.2.5.3.4 Jestliže destinace letadla je změněna před vysláním počáteční zprávy o oznámení (Notify message), letiště určení v této zprávě musí obsahovat změněnou destinaci. Jestliže je destinace změněna po vyslání počáteční zprávy o oznámení (Notify message), ale před vysláním počáteční koordinační zprávy (Coordinate Initial message), musí být vyslána nová zpráva o oznámení (Notify message) obsahující původní destinaci v údajích “Letiště určení“ a novou destinaci jako změněnou destinaci. Následné zprávy AIDC na stejné stanoviště musí obsahovat pouze změněnou destinaci v údajích “Letiště určení“.

11.4.2.5.3.5 Na zprávu o oznámení (Notify message) není operativní odpověď.

11.4.2.5.4 Počáteční koordinační zprávy (Coordinate Initial messages)

11.4.2.5.4.1 Počáteční koordinační zpráva (Coordinate Initial message) musí být vysílána každým oblastním střediskem řízení následujícímu oblastnímu středisku řízení a z posledního oblastního střediska řízení na přibližovací stanoviště řízení sloužící letišti určení (nebo letištnímu řízení, jestliže takové stanoviště neexistuje). Zpráva musí být poslána pro každý řízený let a pro každý let, kterému je poskytována letová poradní služba, podél tratí nebo části tratí, kde bylo stanoveno příslušným úřadem ATS, že podmínky jsou účelné pro předávání koordinačních informací. Toto může zahrnovat stanoviště, která budou dotčena dráhou letu, přestože let nemusí aktuálně vstoupit do prostoru těchto stanovišť ATS.

11.4.2.5.4.2 Počáteční koordinační zpráva (Coordinate Initial message) zakládá návrh koordinace letu v souladu s informacemi obsaženými v koordinační zprávě a jakoukoliv předtím přijatou notifikační zprávou (zprávami) (jestliže se používá). Všechny počáteční koordinační zprávy (Coordinate Initial messages) musí obsahovat údaje

o předpokládaném přeletu hranic. Když jsou zahrnuty údaje o trati, musí minimálně obsahovat informace od bodu, který předchází vstupu do prostoru následujícího stanoviště, po letiště určení.

Poznámka 1: Množství traťových informací předcházející bodu vstupu do prostoru odpovědnosti přijímacích stanovišť ATS závisí na prostředí, ve kterém je let prováděn. Například by se více traťových informací požadovalo v procedurálním prostředí.

Poznámka 2: Aby se umožnila synchronizace informací letových dat s přilehlými stanovišti, jestliže zpráva o oznámení nebyla předtím vyslána, počáteční koordinační zpráva (Coordinate Initial message) může obsahovat všechny údaje letového plánu vztahující se k letu.

11.4.2.5.4.3 Když letadlo přelétává malou část řízeného prostoru, kde je dohodou mezi příslušnými úřady ATS delegována koordinace letového provozu v této části řízeného prostoru a koordinace je prováděna přímo mezi dvěma stanovišti, jejichž řízené prostory jsou separované tímto úsekem, počáteční koordinační zprávy (Coordinate Initial messages) musí být vysílány kromě stanoviště ATS, jehož prostor je přelétáván, rovněž těmto dvěma stanovištím.

11.4.2.5.4.4 Počáteční koordinační zpráva (Coordinate Initial message) musí být vyslána dostatečně včas, aby to umožnilo každému zúčastněnému stanovišti ATS přijmout informaci nejméně 20 minut před časem, ve kterém se předpokládá, že letadlo mine bod předání řízení nebo hraniční bod s přijímajícím stanovištěm, pokud nebyl příslušným úřadem ATS předepsán jiný časový úsek. Tento požadavek musí být aplikován bez ohledu na to, zda stanoviště ATS odpovědné za vytvoření počáteční koordinační zprávy (Coordinate Initial message) převzalo řízení nebo navázalo spojení s letadlem do uplynutí doby, kdy má být koordinace uskutečněna.

11.4.2.5.4.5 Když je počáteční koordinační zpráva (Coordinate Initial message) vysílána stanovišti ATS, které nepoužívá zařízení pro automatické zpracování dat, časový úsek stanovený v ust. 11.4.2.5.4.4 může být nedostatečný. V tomto případě může být dohodnut zvýšený časový parametr.

11.4.2.5.4.6 Standardní odpovědí na počáteční koordinační zprávu (Coordinate Initial message) je buď koordinační dohodovací zpráva (Coordinate Negotiate message), nebo koordinační zpráva o akceptování (Coordinate Accept message). Nicméně, jestliže je přijata počáteční koordinační zpráva (Coordinate Initial message) navrhující nestandardní koordinační podmínky a koordinační dohodovací zpráva (Coordinate Negotiate message) není vhodnou odpovědí k odmítnutí počáteční koordinační zprávy (Coordinate Initial message), může být použita koordinační zpráva o odmítnutí (Coordinate Reject message). Jestliže se toto stává, místní postupy musí stanovit požadavky k dokončení koordinačního procesu.

11.4.2.5.5 Koordinační dohodovací zprávy (Coordinate Negotiate messages)

11.4.2.5.5.1 Koordinační dohodovací zpráva (Coordinate Negotiate message) musí být vyslána přijímajícím stanovištěm předávajícímu stanovišti během počátečního koordinačního dialogu, když si přijímající stanoviště přeje navrhnout změnu koordinačních podmínek obsažených v počáteční koordinační zprávě (Coordinate Initial message).

11.4.2.5.5.2 Za normálních okolností, když je v odpovědi na koordinační dohodovací zprávu (Coordinate Negotiate messages) přijatou v průběhu počátečního koordinačního dialogu požadováno další vyjednávání, musí být k vyřešení záležitosti použito přímých hovorových okruhů. Nicméně, kde je tak dohodnuto mezi dvěma stanovišti, musí být odeslána jako odpověď koordinační dohodovací zpráva (Coordinate Negotiate message). Tato výměna zpráv se opakuje, dokud není koordinační dialog dokončen jedním ze stanovišť vysláním koordinační zprávy o akceptování (Coordinate Accept message).

11.4.2.5.5.3 Koordinační dohodovací zpráva (Coordinate Negotiate message) s návrhem změn předtím dohodnutých koordinačních podmínek musí být vyslána po úspěšném dokončení koordinace buď předávajícím, nebo přijímajícím stanovištěm. Koordinační dohodovací zpráva (Coordinate Negotiate message) je vyslána, jestliže změny nejsou v souladu s koordinačními dohodami mezi předávajícími a přijímajícími stanovišti nebo jestliže nejsou v používání koordinační zprávy o aktualizaci (Coordinate Update messages).

11.4.2.5.5.4 Koordinační dohodovací zpráva (Coordinate Negotiate message) by obvykle neměla být vyslána po zahájení přechodu do stavu předání. Nicméně, kde je tak dohodnuto mezi stanovišti ATS, koordinační dohodovací zpráva (Coordinate Negotiate message) musí být vyslána přebírajícím stanovištěm k návrhu modifikace detailů letu poté, co bylo dokončeno předání řízení letu, ale let je ještě v blízkosti hranic prostoru odpovědnosti mezi dvěma stanovišti ATS.

11.4.2.5.5.5 Za normálních okolností, když je jako odpověď na koordinační dohodovací zprávu (Coordinate Negotiate message) přijatou poté, co byla počáteční koordinace úspěšně dokončena, požadována další změna, musí být k vyřešení záležitosti použito přímých hovorových okruhů. Nicméně, kde je tak dohodnuto mezi stanovišti ATS, může být jako odpověď vyslána koordinační dohodovací zpráva (Coordinate Negotiate message). Tato výměna zpráv se opakuje, dokud není koordinační dialog dokončen vysláním koordinační zprávy o akceptování (Coordinate Accept message) nebo koordinační zprávy o odmítnutí (Coordinate Reject messages) jedním ze stanovišť.

11.4.2.5.5.6 Jestliže je koordinační dohodovací zpráva (Coordinate Negotiate message) použita k návrhu změny letiště určení, koordinační dohodovací zpráva (Coordinate Negotiate message) musí obsahovat původní destinaci v údajích *„Letiště určení“* a novou destinaci jako změněnou destinaci. Operativní odpověď na tuto koordinační dohodovací zprávu (Coordinate Negotiate message) musí

v údajích *„Letiště určení“* obsahovat rovněž původní destinaci. Pokud je změna akceptována, následné zprávy AIDC na stejné stanoviště se musí týkat změněné destinace v údajích *„Letiště určení“.*

11.4.2.5.5.7 Všechny koordinační dohodovací zprávy (Coordinate Negotiate message) musí obsahovat údaje o předpokládaném čase přeletu hranic. Když je tak dohodnuto mezi dvěma stanovišti, koordinační dohodovací zpráva (Coordinate Negotiate message) musí být vyslána pro aktualizaci dalších údajů letového plánu, jako jsou *„Vybaveni CNS“* a *„Jiné informace“*. Údaje o trati, pokud jsou z důvodu potřeby zkoordinovat novou trať ve zprávě zahrnuty, musí obsahovat minimálně informace od bodu, který předchází vstupu do prostoru následujícího stanoviště, až po bod, kde se nová trať připojuje k dříve zkoordinované trati.

11.4.2.5.5.8 Koordinační dohodovací zpráva (Coordinate Negotiate message) by za normálních okolností měla být předložena řídícímu k manuálnímu zpracování.

11.4.2.5.6 Koordinační zprávy o akceptování (Coordinate Accept messages)

11.4.2.5.6.1 Koordinační zpráva o akceptování (Coordinate Accept message) musí být vysílána stanovištěm ATS přijímajícím počáteční koordinační zprávu (Coordinate Initial message), koordinační zprávu o aktualizaci (Coordinate Update message) nebo koordinační dohodovací zprávu (Coordinate Negotiate message) k indikaci toho, že navržené koordinační podmínky (nebo jejich revize) obsažené v přijaté zprávě jsou akceptovány.

11.4.2.5.6.2 Když je koordinační zpráva o akceptování (Coordinate Accept message) vysílána jako odpověď na dohodovací dialog navrhující změnu letiště určení, koordinační zpráva o akceptování (Coordinate Accept message) může (nepovinně) obsahovat předešlou destinaci v údajích *„Letiště určení“.*

Poznámka: Použití předešlé destinace v údajích “Letiště určení“ může být požadováno pro zajištění správného přiřazení ke koordinační dohodovací zprávě (Coordinate Negotiate message) navrhující změnu letiště určení.

11.4.2.5.6.3 Koordinační zpráva o akceptování (Coordinate Accept message) ukončuje koordinaci nebo dohodovací dialog. Na koordinační zprávu o akceptování (Coordinate Accept message) není operativní odpověď.

11.4.2.5.7 Koordinační zprávy o odmítnutí (Coordinate Reject messages)

11.4.2.5.7.1 Pokud je tak dohodnuto mezi dvěma stanovišti ATS, koordinační zpráva o odmítnutí (Coordinate Reject message) může být použita k odmítnutí koordinačních podmínek navržených v počáteční koordinační zprávě (Coordinate Initial message), když tyto koordinační podmínky nejsou v souladu s koordinační dohodou. Koordinační zpráva o odmítnutí (Coordinate Reject message) může být použita pouze jako odpověď na počáteční koordinační zprávu (Coordinate Initial message) za předpokladu, že pro dokončení koordinace letu existují místní postupy.

11.4.2.5.7.2 Koordinační zpráva o odmítnutí (Coordinate Reject message) musí být vysílána stanovištěm ATS přijímajícím koordinační zprávu o aktualizaci (Coordinate Update message) nebo koordinační dohodovací zprávu (Coordinate Negotiate message) k indikaci toho, že navržené revize koordinačních podmínek obsažených v přijaté zprávě nejsou akceptovatelné a že nebude vytvořen žádný protinávrh s použitím koordinační dohodovací zprávy (Coordinate Negotiate message).

11.4.2.5.7.3 Když je koordinační zpráva o odmítnutí (Coordinate Reject message) vysílána jako odpověď na dohodovací dialog navrhující změnu letiště určení, koordinační zpráva o odmítnutí (Coordinate Reject message) může (nepovinně) obsahovat předešlou destinaci v údajích *„Letiště určení“.*

Poznámka: Použití předešlé destinace v údajích “Letiště určení“ může být požadováno pro zajištění správného přiřazení ke koordinační dohodovací zprávě (Coordinate Negotiate message) nabízející změnu letiště určení.

11.4.2.5.7.4 Koordinační zpráva o odmítnutí (Coordinate Reject message) ukončuje koordinaci nebo dohodovací dialog. Jestliže koordinační zpráva o odmítnutí (Coordinate Reject message) byla jako odpověď na dohodovací dialog poté, co koordinace byla ukončena, jakékoliv předtím dohodnuté koordinační podmínky zůstávají v platnosti. Na koordinační zprávu o odmítnutí (Coordinate Reject message) není operativní odpověď.

11.4.2.5.8 Koordinační zprávy o zrušení (Coordinate Cancel messages)

11.4.2.5.8.1 Koordinační zpráva o zrušení (Coordinate Cancel message) musí být vysílána předávajícím stanovištěm přijímacímu stanovišti pro anulování existující notifikace o letu nebo koordinace letu v případech, kdy je let na neurčito zdržen nebo když je trať nebo hladina změněna tak, že se již neočekává, že let vstoupí do prostoru odpovědnosti přijímacího stanoviště přímo z prostoru odpovědnosti předávajícího stanoviště.

11.4.2.5.8.2 Koordinační zpráva o zrušení (Coordinate Cancel message) může obsahovat informaci týkající se důvodu zrušení. Tato informace je definována v Manual of Air Traffic Services Data Link Application (ICAO Doc 9694).

11.4.2.5.8.3 Na koordinační zprávu o zrušení (Coordinate Cancel message) není operativní odpověď.

11.4.2.5.9 Koordinační zprávy o aktualizaci (Coordinate Update messages)

11.4.2.5.9.1 Koordinační zpráva o aktualizaci (Coordinate Update message) musí být vyslána předávajícím stanovištěm přijímajícímu stanovišti k návrhu změny předtím dohodnutých podmínek za předpokladu, že navržená změna je v souladu s koordinační dohodou. Jestliže změna není v souladu

s koordinační dohodou, musí být místo ní poslána koordinační dohodovací zpráva (Coordinate Negotiate message). Koordinační zpráva o aktualizaci (Coordinate Update message) nesmí být poslána dříve, než je koordinace úspěšně dokončena, nebo poté, co byl zahájen přechod do stavu předání.

11.4.2.5.9.2 Jestliže let trvá déle než je dohodnutý čas nebo vzdálenost před hranicemi, změny obsažené v koordinační zprávě o aktualizaci (Coordinate Update message) jsou automaticky zpracovány přijímajícím stanovištěm a jako odpověď je automaticky vyslána koordinační zpráva o akceptování (Coordinate Accept message). Jestliže je let kratší než je dohodnutý čas nebo vzdálenost před hranicemi, musí být použita koordinační dohodovací zpráva (Coordinate Negotiate message).

11.4.2.5.9.3 Jestliže koordinační zpráva o aktualizaci (Coordinate Update message) je použita k návrhu změny letiště určení, koordinační zpráva o aktualizaci (Coordinate Update message) musí obsahovat původní destinaci v údajích *„Letiště určení“* a novou destinaci jako změněnou destinaci. Operativní odpověď na tuto koordinační zprávu o aktualizaci (Coordinate Update message) musí rovněž obsahovat původní destinaci v údajích *„Letiště určení“*. Pokud je změna akceptována, následné zprávy AIDC na stejné stanoviště musí uvádět pouze změněnou destinaci v údajích *„Letiště určení“.*

11.4.2.5.9.4 Všechny koordinační zprávy o aktualizaci (Coordinate Update message) musí obsahovat údaje o předpokládaném čase přeletu hranic. Když je tak dohodnuto mezi dvěma stanovišti, koordinační zpráva o aktualizaci (Coordinate Update message) musí být poslána pro aktualizaci dalších údajů letového plánu, jako jsou *„Vybaveni CNS“* a *„Jiné informace“*. Údaje o trati, pokud jsou z důvodu potřeby zkoordinovat novou trať ve zprávě zahrnuty, musí obsahovat minimálně informace od bodu, který předchází vstupu do prostoru následujícího stanoviště, až po bod, kde se nová trať připojuje k dříve zkoordinované trati.

11.4.2.5.10 Koordinační pohotovostní zprávy (Coordinate Standby messages)

Koordinační pohotovostní zpráva (Coordinate Standby message) musí být vyslána stanovištěm přijímajícím počáteční koordinační zprávu (Coordinate Initial message) nebo koordinační dohodovací zprávu (Coordinate Negotiate message), aby se vysílajícímu stanovišti indikovalo, že jejich návrh je přijat a bude řádně odpovězen. Koordinační pohotovostní zpráva (Coordinate Standby message) by například mohla být použita, jestliže koordinační zpráva musela být zařazena k manuálnímu zpracování nebo když musela být provedena další koordinace s jiným stanovištěm.

11.4.2.5.11 Zprávy o zahájení předání (Transfer Initiate messages)

11.4.2.5.11.1 Zprávy o předání řízení a předání spojení, které mají být použity v určitém prostředí ATC, musí být dohodnuty mezi zúčastněnými stanovišti a měly by být dohodnuty na regionálním základě. Zprávy používané v kontinentálním prostředí s vysokou hustotou provozu budou rozdílné od zpráv, jenž jsou požadovány v prostředí odlehlých prostorů s nízkou hustotou provozu.

11.4.2.5.11.2 Zpráva o zahájení předání (Transfer Initiate message) musí být vysílána automaticky předávajícím stanovištěm v nebo před dohodnutým časem nebo vzdáleností před společnými hranicemi. Tato zpráva zahajující fázi předání může být poslána pouze poté, co byla úspěšně dokončena koordinace s přijímajícím stanovištěm.

11.4.2.5.11.3 Zpráva o zahájení předání (Transfer Initiate message) obsahuje všechny aktivní údaje a nepovinně může obsahovat jakékoliv údaje o trati letu. Tato informace aktualizuje přijímajícímu středisku současné informace o řízeném prostředí letu, např. právě povolenou letovou hladinu a jakékoliv rychlostní omezení, rychlost stoupání nebo klesání, kurz nebo přímé směrování, jenž mohou být přiděleny.

11.4.2.5.11.4 Zpráva o zahájení předání (Transfer Initiate message) snižuje zátěž řídícího na ústní předání této informace řídícímu na přijímajícím stanovišti a zároveň umožňuje automatickou aktualizaci letových údajů, které má přijímající stanoviště k dispozici.

11.4.2.5.11.5 Na zprávu o zahájení předání (Transfer Initiate message) není operativní odpověď.

11.4.2.5.12 Zprávy návrhu podmínek předání (Transfer Conditions Proposal messages)

11.4.2.5.12.1 Zpráva návrhu podmínek předání (Transfer Conditions Proposal message) musí být použita pro manuální předčasné předání letu nebo za podmínek, které nejsou v souladu s podmínkami, jenž jsou specifikovány v platných koordinačních dohodách (např. přidělená rychlost je vyšší než dohodnutá v koordinační dohodě, letadlo udržující kurz, atd.). Jestliže zpráva o zahájení předání (Transfer Initiate message) nebyla předtím vyslána, zpráva návrhu podmínek předání (Transfer Conditions Proposal message) zahajuje fázi předání a vysílání zprávy o zahájení předání (Transfer Initiate message) se nepožaduje.

11.4.2.5.12.2 Následné změny řízeného prostředí letu jsou koordinovány vysíláním další zprávy návrhu podmínek předání (Transfer Conditions Proposal message) obsahující nové aktivní údaje přijímajícímu stanovišti.

11.4.2.5.12.3 Zpráva návrhu podmínek předání (Transfer Conditions Proposal message) navrhuje předání spojení a řízení letu řídícímu přebírajícího stanoviště společně s aktualizovanými údaji o řízeném prostředí. Zpráva by měla být předložena řídícímu přijímajícího stanoviště k manuálnímu zpracování.

Poznámka: Podmínky předání řízení obsažené v příslušné koordinační dohodě mohou omezovat řízení letu, dokud letadlo nedoletí na bod předání řízení.

11.4.2.5.12.4 Operativní odpověď na zprávu návrhu podmínek předání (Transfer Conditions Proposal message) je zpráva o akceptování podmínek předání (Transfer Conditions Accept message).

11.4.2.5.13 Zpráva o akceptování podmínek předání (Transfer Conditions Accept message)

11.4.2.5.13.1 Zpráva o akceptování podmínek předání (Transfer Conditions Accept message) je vysílána přebírajícím střediskem k indikaci toho, že řídící souhlasí akceptovat předání spojení a řízení letu v souladu s podmínkami obsaženými ve zprávě návrhu podmínek předání (Transfer Conditions Proposal message).

11.4.2.5.13.2 Kde je tak požadováno, musí zpráva o akceptování podmínek předání (Transfer Conditions Accept message) obsahovat údaje o radiotelefonním kmitočtu (kmitočtech) nebo kanálu (kanálech) podle vhodnosti, na který má být let předán.

11.4.2.5.13.3 Na zprávu o akceptování podmínek předání (Transfer Conditions Accept message) není operativní odpověď.

11.4.2.5.14 Zprávy žádosti o předání na spojení (Transfer Communication Request messages)

11.4.2.5.14.1 Zpráva žádosti o předání na spojení (Transfer Communication Request message) musí být vysílána řídícím přebírajícího stanoviště k vyžádání předání letu na spojení. Zpráva musí být použita, když řídící přebírajícího stanoviště požaduje bezodkladně spojení s letem a indikuje, že řídící předávajícího stanoviště by měl příslušnému letadlu vyslat náležité instrukce. Kde je tak požadováno, zpráva žádosti o předání na spojení (Transfer Communication Request message) musí obsahovat radiotelefonní kmitočet (kmitočty) nebo kanál (kanály), na který má být let předán.

11.4.2.5.14.2 Na zprávu žádosti o předání na spojení (Transfer Communication Request message) není operativní odpověď, ale příjem této zprávy by měl mít obvykle za následek vyslání zprávy o předání spojení (Transfer Communications message) předávajícím stanovištěm, když byla letu vydána instrukce navázat spojení s přebírajícím stanovištěm.

11.4.2.5.15 Zprávy o předání spojení (Transfer Communications messages)

Zpráva o předání spojení (Transfer Communications message) musí indikovat, že řídící na předávajícím stanovišti vydal instrukci, aby let navázal spojení s řídícím na přebírajícím stanovišti. Po obdržení této zprávy musí řídící přijímajícího stanoviště dohlédnout na to, aby bylo krátce potom navázáno spojení. Zpráva o předání spojení (Transfer Communications message) může nepovinně zahrnovat jakékoliv „propouštěcí podmínky“ pro předání řízení. Tyto propouštěcí podmínky mohou obsahovat omezení stoupání, klesání nebo zatáčení nebo jejich kombinaci. Jestliže nebyla již poslána zpráva o zahájení předání (Transfer Initiate message), zpráva o předání spojení (Transfer Communications message) zahajuje fázi předání.

11.4.2.5.16 Zprávy o převzetí spojení (Transfer Communications Assume messages)

Zpráva o převzetí spojení (Transfer Communications Assume message) musí být vyslána přebírajícím stanovištěm k indikaci toho, že let navázal spojení s příslušným řídícím a že předání spojení je ukončeno.

11.4.2.5.17. Zprávy o předání řízení (Transfer Control messages)

11.4.2.5.17.1 Zpráva o předání řízení (Transfer Control message) je návrh k předání řízení letu na přebírající stanoviště. Tato zpráva musí být vyslána buď automaticky předávajícím stanovištěm v nebo před dohodnutým časem nebo vzdáleností před společnými hranicemi, nebo manuálně řídícím předávajícího stanoviště. Tato zpráva zahajující fázi předání se vysílá až po úspěšném dokončení koordinace s přijímajícím stanovištěm.

11.4.2.5.17.2 Operativní odpověď na zprávu o předání řízení (Transfer Control message) je zpráva o převzetí řízení (Transfer Control Assume message).

11.4.2.5.18 Zprávy o převzetí řízení (Transfer Control Assume messages)

Zpráva o převzetí řízení (Transfer Control Assume message) musí indikovat, že řídící na přebírajícím stanovišti převzal odpovědnost za řízení letu. Příjem této zprávy uzavírá proces předání řízení.

11.4.2.5.19 Zprávy o detailech letu (General Point messages)

Zpráva o detailech letu (General Point message) musí být vysílána za účelem upoutání pozornosti řídícího přijímajícího zprávu o letu na údaje, které neobsahovala hlasová koordinace. Zpráva o detailech letu (General Point message) musí obsahovat detaily o letu, které nemohly být předtím přijímacímu stanovišti známy, aby se umožnilo jejich zobrazení, je-li tak požadováno. Tato zpráva může obsahovat například informace o letu, jehož provedení bylo naplánováno v prostoru řízení stanoviště žádajícího stoupání nebo odklon do prostoru řízeného dalším stanovištěm ATS, které nemá detaily o letu.

11.4.2.5.20 Zprávy o aktivních údajích (General Executive Data messages)

11.4.2.5.20.1 Zpráva o aktivních údajích (General Executive Data message) může být vyslána poté, co je zahájen přechod do stavu předání, a před zprávami o převzetí řízení (Transfer Control Assume) nebo převzetí spojení (Transfer Communications Assume) buď předávajícím stanovištěm na přijímající stanoviště, nebo z přijímajícího stanoviště na předávající stanoviště k informování stanoviště přijímajícího zprávu o jakékoliv modifikaci údajů vztažených k řízenému prostředí letu. Jestliže je zpráva o aktivních údajích (General Executive Data message) poslána předávajícím stanovištěm, musí obsahovat informace, jako jsou platně povolená letová hladina (mezihladina) a, je-li to vhodné, rychlostní omezení, omezení stoupání/klesání a kurz nebo přímé směrování přidělené letu. Jestliže je zpráva o aktivních údajích (General Executive Data message) vyslána přijímajícím stanovištěm, zahrnuje radiotelefonní kmitočet nebo kanál, na který má být letadlo předáno.

11.4.2.5.20.2 Na zprávu o aktivních údajích (General Executive Data message) není operativní odpověď.

11.4.2.5.21 Zprávy ve volném textu (Free Text General messages)

Poznámka: Podrobnosti o zprávách o stavu nouze ve volném textu (Free Text Emergency messages) viz ust. 11.4.1.4.

Zpráva ve volném textu (Free Text General message) může být použita pouze k vysílání provozní informace, pro kterou žádný jiný typ zprávy není vhodný, a pro sdělení v otevřené řeči. Obvykle má být informace ve volném textu prezentována přímo řídícímu odpovědnému za let (nebo o kterém se to předpokládá). Když zpráva neodkazuje na určitý let, musí být použito označení zařízení umožňující zobrazení informace na příslušném pracovním místě. Jestliže se zpráva nevztahuje k určitému letu, musí se označit zařízení, kterého se to týká, tak, aby mohla být informace předána na příslušné pracoviště ATS.

11.4.2.5.22 Zprávy o akceptování došlých zpráv (Application Accept messages)

Kromě zprávy určené pro jinou správu aplikací nebo zprávy, ve které byla zjištěna chyba, musí být přijímajícím stanovištěm ATS vyslána zpráva o akceptování došlých zpráv (Application Accept message), o tom, že zpráva AIDC je zpracována, shledána bez chyb a je k dispozici pro prezentaci na řídícím pracovišti.

11.4.2.5.23 Zprávy o odmítnutí došlých zpráv (Application Reject messages)

11.4.2.5.23.1 Zpráva o odmítnutí došlých zpráv (Application Reject message) musí být odeslána stanovištěm ATS přijímajícím zprávu AIDC, ve které je zjištěna chyba. Zpráva o odmítnutí došlých zpráv (Application Reject message) musí obsahovat kód, který umožní identifikaci povahy chyby. Regionální postupy ICAO musí být základem určujícím kódy, které jsou k dispozici pro implementaci.

*Poznámka: Informace týkající se vhodných kódů pro odmítnutí při použití ATN lze nalézt v ICAO dokumentu „*Manual of Technical Provisions for the Aeronautical Telecommunication Network (ATN)*“ (ICAO Doc 9705) Volume III, 3.2.7.1.1.*

11.4.2.5.23.2 Když se zprávy o odmítnutí došlých zpráv (Application Reject messages) nepoužívají, místní postupy musí zajistit, že příslušný řídící je v určeném časovém parametru varován, není-li přijata žádná zpráva o akceptování jako odpověď na vyslanou zprávu AIDC.

11.4.2.6 Zprávy o řízení

11.4.2.6.1 Zprávy o řízení zahrnují:

– zprávy o povoleních (ust. 11.4.2.6.2);
– zprávy o řízení toku (ust. 11.4.2.6.3);
– zprávy o poloze a hlášeních z letadla (ust. 11.4.2.6.4).

11.4.2.6.2 Zprávy o povolení

Poznámka: Ustanovení týkající se povolení obsahuje Hlava 4, ust. 4.5. Následující odstavce stanoví obsahy zpráv o povoleních spolu s danými postupy, které se vztahují k jejich vysílání. Postupy pro používání CPDLC k doručení letových povolení jsou obsaženy v Hlavě 14. Specifikace týkající se záměru, vlastností zprávy a volby zobrazení jsou uvedeny v Hlavě 14, Tabulce 14-1 až Tabulce 14-4 a v Doplňku 5.

11.4.2.6.2.1 Povolení musí v uvedeném pořadí obsahovat následující:

a) identifikaci letadla;
b) mez povolení;
c) trať letu;
d) hladinu(y) pro celou trať nebo její část a změny hladin, požadují-li se;

   Poznámka: Jestliže povolení pro hladiny pokrývá jen část trati, je pro stanoviště řízení letového provozu důležité vymezit bod, k němuž část povolení týkající se hladin platí, kdykoli je nezbytné zajistit soulad s ust. 3.6.5.2.2, písm. a) Předpisu L 2.

e) jakékoli nezbytné příkazy nebo informace vztahující se k jiným skutečnostem, jako je např. provoz odpovídače SSR, příletové nebo odletové postupy, spojení a čas ukončení platnosti povolení.

   Poznámka: Čas ukončení platnosti povolení vyjadřuje čas, po kterém bude povolení automaticky zrušeno, jestliže let nebyl zahájen.

11.4.2.6.2.2 Příkazy uváděné v povoleních týkajících se letových hladin musí sestávat z:

a) cestovní hladiny (hladin) nebo rozsahu hladin pro cestovní stoupání a, je-li to nutné, z bodu, ke kterému je povolení s ohledem na hladinu(y) platné;

   Poznámka: Viz ust. *11.4.2.6.2.1, písm. d) a k němu připojená poznámka.*

b) hladin, v nichž má letadlo přeletět význačné body, je-li to nutné;
c) místa nebo času zahájení stoupání nebo klesání, je-li to nutné;
d) rychlosti stoupání nebo klesání, je-li to nutné;
e) podrobných příkazů týkajících se hladin při odletu nebo při přiblížení, je-li to nutné.

11.4.2.6.2.3 Je odpovědností letecké stanice nebo provozovatele letadla, který přijal povolení, vyslat ho letadlu ve stanoveném nebo očekávaném čase jeho doručení a neprodleně uvědomit příslušné stanoviště řízení letového provozu, nebylo-li ve stanoveném čase letadlu předáno.

11.4.2.6.2.4 Jestliže personál přijme povolení, která mají být letadlu předána, musí je vyslat předepsanou frazeologií tak, jak byla přijata. V těch případech, kde personál vysílající povolení letadlům není součástí letových provozních služeb, je důležité učinit příslušná opatření, aby byl tento požadavek splněn.

11.4.2.6.2.5 Aby omezení týkající se hladin vydávaná ATC při komunikaci letadlo-země zůstávala v platnosti, musí být opakována spolu s následně vydanými povoleními týkajícími se hladin.

Poznámka: Viz rovněž Hlava 6, ust. 6.3.2.4 a 6.5.2.4 týkající se hladinových omezení publikovaných jako součást SID a STAR.

11.4.2.6.3 Zprávy o řízení toku

Poznámka 1: Postupy týkající se řízení toku letového provozu jsou uvedeny v Předpisu L 11, ust. 3.7.5 a v Hlavě 3, ust. 3.2.5.2 tohoto předpisu. Je však třeba věnovat pozornost pokynům obsaženým v ICAO Doc 9971 (Manual on Collaborative Air Traffic Flow Management).

Poznámka 2: Formát a pravidla pro sestavování údajů pro automatizovanou výměnu zpráv o řízení toku nebyla dosud vypracována.

11.4.2.6.4 Zprávy o poloze a hlášeních z letadla

Poznámka: Postupy týkající se hlášení polohy jsou uvedeny v Předpisu L 2, ust. 3.6.3 a 5.3.3 a v Hlavě 4, ust. 4.11 a 4.12 tohoto předpisu.

11.4.2.6.4.1 Formát a pravidla pro sestavování údajů, která se mají používat ve zprávách o poloze a mimořádných hlášeních z letadla, jsou stanovena ve vzoru formuláře AIREP SPECIAL v Doplňku 1, přičemž se používá:

a) pro zprávy o poloze: sekce 1;

b) pro zprávy o mimořádných hlášeních z letadla: sekce 1 a dále sekce 2 a/nebo 3 podle vhodnosti.

11.4.2.6.4.2 Kde zprávy mimořádných hlášení z letadla vysílané hlasovým spojením jsou následně předávány pomocí zařízení pro automatizované zpracování, která nejsou schopna přijímat zprávy označené zkratkou ARS, použití takového odlišného označení druhu zpráv musí být schváleno regionálními postupy ICAO a mělo by se promítnout v Předpisu L 7030 za předpokladu, že:

a) vysílaná data jsou v souladu s formátem zprávy mimořádného hlášení z letadla; a

b) jsou přijata opatření, která zajistí, že zprávy mimořádného hlášení z letadla budou předány příslušnému meteorologickému stanovišti a ostatním letadlům, jichž se mohou týkat.

11.4.3 Zprávy letových informací

11.4.3.1 Zprávy obsahující informace o provozu

Poznámka: Postupy týkající se vydávání informací o provozu jsou uvedeny v Předpisu L 11, ust. 4.2.2, písm. b) a v poznámkách 1 a 2 a v Hlavě 5, ust. 5.10 a v Hlavě 7, ust. 7.4.1 tohoto předpisu.

11.4.3.1.1 Zprávy obsahující informace o provozu letadlům letícím mimo řízený vzdušný prostor

11.4.3.1.1.1 Vzhledem k faktorům ovlivňujícím povahu letových informačních služeb a zvláště otázku poskytování informací o možném nebezpečí srážky letadlům letícím mimo řízený vzdušný prostor není možné stanovit pro tyto zprávy standardní texty.

11.4.3.1.1.2 Kde jsou takové zprávy vysílány, musí obsahovat dostatečné údaje o směru letu, předpokládaném čase přeletu, hladině a bodu, ve kterém se letadla, jichž se může týkat nebezpečí srážky, minou, předletí nebo se vzájemně přiblíží. Tato informace musí být předána takovým způsobem, aby byl pilot každého z dotyčných letadel schopen jednoznačně vyhodnotit povahu nebezpečí.

11.4.3.1.2 Zprávy obsahující informace o význačném provozu pro lety IFR v řízeném vzdušném prostoru

Kdykoli se takové zprávy vysílají, musí obsahovat následující text:

a) identifikaci letadla, kterému je informace vysílána;

b) slova PROVOZ JE nebo DALŠÍ PROVOZ JE;

c) směr letu dotyčného letadla;

d) typ dotyčného letadla;

e) cestovní hladinu dotyčného letadla a ETA na význačný bod nejbližší místu, ve kterém dojde k průletu hladin letadel.

11.4.3.1.3 Zprávy obsahující informace o význačném místním provozu

Kdykoli se takové zprávy vysílají, musí obsahovat následující text:

a) identifikaci letadla, kterému je informace vysílána;

b) slova PROVOZ JE nebo DALŠÍ PROVOZ JE, je-li to nutné;

c) popis místního význačného provozu způsobem, který pilotovi usnadní jeho rozpoznání, např. typ, kategorie rychlosti a/nebo barva letadla, druh vozidla, počet osob atd.;

d) polohu místního význačného provozu vzhledem k dotyčnému letadlu a směr pohybu.

11.4.3.2 Zprávy obsahující meteorologické informace

Poznámka: Postupy týkající se provádění a hlášení pozorování z letadel za letu obsahuje Předpis L 3. Postupy vztahující se k obsahu a vysílání hlášení z letadel jsou uvedeny v Hlavě 4, ust. 4.12 tohoto předpisu a ve formuláři užívaném pro mimořádná hlášení z letadel o vulkanické aktivitě uvedeném v Doplňku 1 tohoto předpisu. Vysílání meteorologických informací přijímaných z letadel za letu, které předávají stanoviště ATS meteorologickým služebnám, se řídí postupy uvedenými v Hlavě 4, ust. 4.12.6 tohoto předpisu. Postupy, kterými se řídí vysílání meteorologických informací letadlu ze stanovišť ATS, jsou uvedeny v Předpisu L 11, ust. 4.2 a v tomto předpisu (viz Hlava 4, ust. 4.8.3 a 4.10.4, Hlava 6, ust. 6.4 a 6.6, Hlava 7, ust. 7.4.1 a Hlava 9, ust. 9.1.3). Písemné formy informací SIGMET a AIRMET a dalších meteorologických zpráv v otevřené řeči se řídí ustanoveními Předpisu L 3.

11.4.3.2.1 Informace pilotovi měnícímu let IFR na let VFR, kde je pravděpodobné, že let za VMC nebude proveditelný, se musí předat následujícím způsobem:

"METEOROLOGICKÉ PODMÍNKY PRO LET PODLE PŘÍSTROJŮ HLÁŠENY (nebo předpovídány) V BLÍZKOSTI (místo)".

11.4.3.2.2 Meteorologické informace týkající se meteorologických podmínek na letištích, které mají být vysílány letadlům příslušným stanovištěm ATS v souladu s Předpisem L 11, Hlavou 4 a tímto dokumentem, Hlavou 6, ust. 6.4 a 6.6 a Hlavou 7, ust. 7.3.1, musí stanoviště ATS vybrat z následujících meteorologických zpráv poskytovaných příslušnou meteorologickou služebnou a pro přilétávající a odlétávající letadla musí být doplňovány, podle vhodnosti, informacemi ze zobrazovacích zařízení připojených k meteorologickým měřícím zařízením (zvláště, pokud jde o přízemní vítr a dráhovou dohlednost), které jsou umístěny na stanovišti ATS:

a) místní pravidelné a mimořádné meteorologické zprávy;

b) zprávy METAR/SPECI rozšiřované na jiná letiště mimo rámec letiště původu (určená hlavně pro plánování letů, rozhlasová vysílání VOLMET a D VOLMET).

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

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

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

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

b) dohlednost včetně význačných směrových rozdílů dohlednosti;

c) dráhová dohlednost (RVR);

d) současné počasí;

e) množství a výška základny nízké oblačnosti;

f) teplota vzduchu a teplota rosného bodu;

g) tlak pro nastavení výškoměru; a

h) jiné doplňující informace.

Poznámka: Ustanovení vztahující se k meteorologickým informacím poskytovaným v souladu s ust. 11.4.3.2.3 jsou obsaženy v Předpisu L 3 – Meteorologie, Hlavě 4 a Doplňku 3.

11.4.3.3 Zprávy týkající se provozu leteckých zařízení

Poznámka: Příslušná všeobecná ustanovení jsou uvedena v Předpisu L 11, ust. 4.2.

Zprávy týkající se provozu leteckých zařízení se musí vysílat letadlům, z jejichž letového plánu je zřejmé, že provozní stav dotyčného zařízení může ovlivnit provedení letu. Zprávy musí obsahovat příslušné údaje o stavu daného zařízení, a je-li zařízení mimo provoz, musí se uvést, kdy bude obnoven stav normálního provozu.

11.4.3.4 Zprávy obsahující informace o podmínkách na letišti

Poznámka: Postupy týkající se vydávání informací o podmínkách na letišti obsahuje Hlava 7, ust. 7.5 tohoto předpisu.

11.4.3.4.1 Kdykoli jsou poskytovány informace o podmínkách na letišti, musí to být provedeno jasně, stručně a výstižně tak, aby to usnadnilo pilotovi vyhodnocení popsané situace. Tato informace musí být předána, kdykoli se to jeví řídícímu ve službě nezbytným v zájmu bezpečnosti nebo požaduje-li tak pilot. Jestliže je informace poskytována z iniciativy řídícího, musí se vyslat každému dotčenému letadlu s dostatečným předstihem, aby to umožnilo pilotovi správné využití této informace.

11.4.3.4.2 Pokud je vydána informace týkající se stavu povrchu dráhy, který by mohl nepříznivě ovlivnit brzdicí účinky letadla, musí být v případě potřeby použita následující terminologie:

UJEŽDĚNÝ SNÍH;

SUCHÁ;

SUCHÝ SNÍH;

SUCHÝ SNÍH NA UJEŽDĚNÉM SNĚHU;

SUCHÝ SNÍH NA LEDU;

NÁMRAZA;

LED;

ROZBŘEDLÝ SNÍH;

STOJÍCÍ VODA;

VODA NA UJEŽDĚNÉM SNĚHU;

MOKRÁ;

MOKRÝ LED;

MOKRÝ SNÍH;

MOKRÝ SNÍH NA UJEŽDĚNÉM SNĚHU;

MOKRÝ SNÍH NA LEDU.

11.4.3.4.3 Příslušné stanoviště ATS musí mít, na vyžádání, dostupnou informaci o hlášení stavu dráhy (RCR), pro vysílání letadlu. Ta musí být předána letadlu za účelem udání směru přistání nebo vzletu.

11.4.3.5 Zprávy týkající se hlášení incidentů v letovém provozu

Jestliže letadlo zúčastněné na incidentu má místo určení mimo prostor odpovědnosti stanoviště ATS, v jehož prostoru k incidentu došlo, měl by být incident oznámen stanovišti ATS na letišti určení spolu se žádostí, aby bylo od pilota získáno hlášení o incidentu. Zpráva by měla obsahovat následující informace:

a) druh incidentu (AIRPROX, postup nebo zařízení);

b) identifikace daného letadla;

c) čas a poloha v době incidentu;

d) stručné podrobnosti o incidentu.

HLAVA 12 – FRAZEOLOGIE

12.1 Spojovací postupy

Spojovací postupy musí být v souladu s Předpisem L 10/II – Spojovací postupy. Piloti, personál ATS a ostatní pozemní personál musí být důkladně seznámeni s radiotelefonními postupy obsaženými v tomto dokumentu.

12.2 Všeobecně

Poznámka: Požadavky na opakování povolení a informací týkajících se bezpečnosti jsou uvedeny v Hlavě 4, ust. 4.5.7.5.

12.2.1 Většina frazeologie obsažená v ust. 12.3 této Hlavy uvádí text celé zprávy bez volacích znaků. Frazeologie není vyčerpávající, a když se okolnosti liší, od pilotů, personálu ATS a od ostatního pozemního personálu se očekává, že použijí otevřené řeči, která by měla být v maximální míře jasná a stručná, na úrovni specifikované v požadavcích ICAO na jazykovou způsobilost obsažených v Předpisu L 1 – *Způsobilost leteckého personálu*, aby se předešlo možnému nedorozumění u osob užívajících jazyk, který je jiný než jejich mateřština.

12.2.2 Frazeologie je pro usnadnění seskupena podle druhů letových provozních služeb. Uživatelé však musí znát a podle potřeby užívat i frazeologie z jiných skupin než z těch, které se vztahují výhradně k poskytované letové provozní službě. Veškerá frazeologie musí být užívána ve spojení s volacími znaky (letadlo, pozemní prostředek, ATC nebo jiné), podle vhodnosti. Aby se frazeologie uvedená v ust. 12.3 dala rychle vyhledávat, byly volací znaky vypuštěny. Ustanovení o sestavování RTF zpráv, volací znaky a postupy jsou obsaženy v Předpisu L 10/II, Hlavě 5.

12.2.3 Ust. 12.3 obsahuje frazeologii používanou piloty, personálem ATS a ostatním pozemním personálem.

12.2.4 Při letu nebo vertikálním průletu prostoru RVSM letadly neschválenými pro provoz RVSM musí piloti hlásit neschválený status v souladu s ust. 12.3.1.13 c) následovně:

a) při navázání spojení na jakémkoliv kanálu v prostoru RVSM;

b) při všech žádostech o změny hladiny; a

c) při opakování všech povolení týkajících se hladin.

12.2.5 Řídící letového provozu musí výslovně potvrdit přijetí zpráv z letadla hlásícího neschválený status RVSM.

12.2.6 Frazeologie pro pohyb mobilních prostředků na provozní ploše musí být stejná jako frazeologie určená pro pohyby letadel, s výjimkou příkazů pro pojíždění. V tomto případě musí být při komunikaci s mobilními prostředky slovo „POJÍŽDĚJTE“ nahrazeno slovem „POKRAČUJTE“.

12.2.7 Podmínkové fráze, například jako „ZA PŘISTÁVAJÍCÍM LETADLEM" nebo „ZA ODLÉTÁVAJÍCÍM LETADLEM“, nesmí být používány pro pohyby, které ovlivňují aktivní dráhu (dráhy), s výjimkou, kdy příslušný řídící a pilot dotčená letadla nebo mobilní prostředky vidí. Letadlo nebo mobilní prostředek, který je příčinou podmínky ve vydaném povolení, musí být první míjející letadlo/mobilní prostředek před druhým letadlem, kterého se to týká. Ve všech případech musí být podmínkové povolení vydáno v následujícím pořadí a sestávat z:

a) identifikace;

b) podmínky;

c) povolení; a

d) stručného opakování podmínek.

Např.: „SAS 941 ZA DC 9 NA KRÁTKÉM FINALE, VSTUPTE NA DRÁHU ZA NÍM".

Poznámka: Z toho pro letadlo, které přijímá podmínkové povolení, vyplývá potřeba identifikovat letadlo nebo mobilní prostředek, které je příčinou podmínkového povolení.

12.2.8 Frazeologie v ust. 12.3 nezahrnuje fráze a ustálená slovní spojení radiotelefonního postupu, obsažená v Předpisu L 10/II.

12.2.9 Slova v kulatých závorkách značí, že se fráze musí doplnit vložením určité informace o hladině, místu nebo čase atd. nebo že se mohou použít jiné vhodné fráze. Slova v hranatých závorkách značí možnost použití doplňujících slov nebo informací, které mohou být v určitých případech nezbytné.

12.2.10 Příklady používání frazeologie je možné nalézt v Manual of Radiotelephony (ICAO Doc 9432).

12.3 Frazeologie ATC

12.3.1 Všeobecně

Okolnosti	*Frazeologie*
12.3.1.1 Popis hladin (dále se uvádí jen jako "(hladina)")	a) LETOVÁ HLADINA *(číslo);* nebo b) *(číslo)* METRŮ; *nebo* c) *(číslo)* STOP.
12.3.1.2 Změny hladin, hlášení a rychlosti změn	a) STOUPEJTE (*nebo* KLESEJTE) *doplněné podle potřeby:* i) DO (*hladina*); ii) DO A UDRŽUJTE BLOK OD *(hladina*) DO *(hladina);* iii) ABYSTE DOSÁHL *(hladina)* V (*nebo* NAD) (*čas nebo význačný bod*); iv) OZNAMTE OPUŠTĚNÍ (*nebo* DOSAŽENÍ, *nebo* PRŮLET) (*hladina*); v) (*číslo*) METRŮ ZA SEKUNDU (*nebo* STOP ZA MINUTU) [NEBO VÍCE (*nebo* MÉNĚ)]; vi) OZNAMTE ZAHÁJENÍ ZRYCHLOVÁNÍ (*nebo* SNIŽOVÁNÍ RYCHLOSTI); b) UDRŽUJTE NEJMÉNĚ (*číslo*) METRŮ (*nebo* STOP) NAD (*nebo* POD) (*volací znak letadla*); c) ŽÁDEJTE ZMĚNU HLADINY (*nebo* LETOVÉ HLADINY *nebo* ALTITUDE) OD (*název stanoviště*) [V (*čas nebo význačný bod*)]; d) ZASTAVTE STOUPÁNÍ (*nebo* KLESÁNÍ) V (hladina); e) POKRAČUJTE VE STOUPÁNÍ (nebo KLESÁNÍ) DO (*hladina*); f) URYCHLETE STOUPÁNÍ (*nebo* KLESÁNÍ) [DO PRŮLETU (*hladina*)]; g) AŽ BUDETE PŘIPRAVEN, STOUPEJTE (*nebo* KLESEJTE) DO (*hladina);* h) OČEKÁVEJTE STOUPÁNÍ (*nebo* KLESÁNÍ) V (*čas nebo význačný bod*); i) + ŽÁDÁM KLESÁNÍ V (*čas*);
... pouze pro nadzvuková letadla	
... požadavek na činnost v určitém čase nebo místě	j) OKAMŽITĚ; k) PO PŘELETU (*význačný bod*); l) V (*nebo* NAD) (*čas nebo význačný bod*);
... požadavek na činnost ve vhodné době	m) AŽ BUDETE PŘIPRAVEN (*příkaz*);
... požadavek stoupání nebo klesání letadla s dodržením vlastních rozstupů a VMC	n) S DODRŽENÍM VLASTNÍCH ROZSTUPŮ A VMC [Z (*hladina*)] [DO (*hladina*)]*;* o) S DODRŽENÍM VLASTNÍCH ROZSTUPŮ A VMC NAD (*nebo* POD *nebo* DO) (*hladina*);
... existuje-li pochybnost, zda letadlo může dodržet povolení nebo příkaz	p) JESTLI NEJSTE SCHOPEN (*náhradní příkazy*) A OZNAMTE;
... není-li pilot schopen dodržet povolení nebo příkaz	q) + NEJSEM SCHOPEN;
... letová posádka zahajuje odchýlení od jakéhokoliv povolení nebo instrukce ATC, aby vyhověla radě k vyhnutí ACAS RA (komunikace mezi pilotem a řídícím)	r) + TCAS RA; s) ROZUMÍM;
... po ukončené reakci na radu k vyhnutí ACAS a zahájení návratu k povolení nebo instrukci ATC (komunikace mezi pilotem a řídícím)	t) + MIMO KONFLIKT, VRACÍM SE DO *(vydané povolení);* u) ROZUMÍM *nebo (náhradní příkazy);*

... po ukončené reakci na ACAS RA a pokračování podle povolení nebo instrukci ATC (komunikace mezi pilotem a řídícím)	v) + MIMO KONFLIKT (*vydané povolení*) OBNOVENO; *w)* ROZUMÍM *(nebo náhradní příkazy);*
... poté, co je přijato povolení nebo instrukce ATC, která je v rozporu s ACAS RA, letová posádka bude následovat RA a okamžitě informuje ATC (komunikace mezi pilotem a řídícím)	x) + NEJSEM SCHOPEN DODRŽET, TCAS RA; *y)* ROZUMÍM.
…povolení ke stoupání po SID, pro kterou jsou publikována hladinová omezení a/nebo omezení rychlosti, kde má pilot stoupat do povolené hladiny a respektovat publikovaná hladinová omezení, dodržovat příčný profil SID a pokračovat v souladu s publikovanými omezeními rychlosti nebo podle pokynů pro řízení rychlosti vydaných ATC, podle vhodnosti.	z) STOUPEJTE PO SID DO *(hladina)*
…povolení rušící hladinová omezení na vertikálním profilu SID během stoupání	aa) [STOUPEJTE PO SID DO *(hladina)*], ZRUŠTE HLADINOVÉ(Á) OMEZENÍ
…povolení rušící určitá hladinová omezení na vertikálním profilu SID během stoupání	bb) [STOUPEJTE PO SID DO *(hladina)*], ZRUŠTE HLADINOVÉ(Á)Í OMEZENÍ NA *(bod(y))*
…povolení rušící rychlostní omezení na SID během stoupání	cc) [STOUPEJTE PO SID DO *(hladina)*], ZRUŠTE OMEZENÍ RYCHLOSTI
… povolení rušící určitá rychlostní omezení na SID během stoupání	dd) [STOUPEJTE PO SID DO *(hladina)*], ZRUŠTE OMEZENÍ RYCHLOSTI NA *(bod(y))*
…povolení ke stoupání a rušící rychlostní a hladinová omezení na SID	ee) STOUPEJTE BEZ OMEZENÍ DO *(hladina) (nebo)* STOUPEJTE DO *(hladina)*, ZRUŠTE HLADINOVÁ OMEZENÍ A OMEZENÍ RYCHLOSTI
…povolení ke klesání po STAR, pro kterou jsou publikována hladinová omezení a/nebo omezení rychlosti, kde má pilot klesat do povolené hladiny a respektovat publikovaná hladinová omezení, dodržovat příčný profil STAR a pokračovat v souladu s publikovanými omezeními rychlosti nebo podle pokynů pro řízení rychlosti vydaných ATC, podle vhodnosti.	ff) KLESEJTE PO STAR DO *(hladina)*
…povolení rušící hladinová omezení na STAR během klesání	gg) [KLESEJTE PO STAR DO *(hladina)*], ZRUŠTE HLADINOVÉ(Á) OMEZENÍ
…povolení rušící určitá hladinová omezení na STAR během klesání	hh) [KLESEJTE PO STAR DO *(hladina)*], ZRUŠTE HLADINOVÉ(Á) OMEZENÍ NA (bod(y))
…povolení rušící rychlostní omezení na STAR během klesání	ii) [KLESEJTE PO STAR DO *(hladina)*], ZRUŠTE OMEZENÍ RYCHLOSTI
…povolení rušící určitá rychlostní omezení na STAR během klesání	jj) [KLESEJTE PO STAR DO *(hladina)*], ZRUŠTE OMEZENÍ RYCHLOSTI NA (bod(y))
…povolení ke klesání a rušící rychlostní a hladinová omezení na STAR	kk) KLESEJTE BEZ OMEZENÍ DO *(hladina) (nebo)* KLESEJTE DO *(hladina)*, ZRUŠTE HLADINOVÉ(Á) OMEZENÍ A OMEZENÍ RYCHLOSTI
	+ označuje vysílání pilota

12.3.1.3 Minimum paliva	
… oznámení minimálního paliva	a) + MINIMÁLNÍ PALIVO;

	b) ROZUMÍM [ZDRŽENÍ SE NEPŘEDPOKLÁDÁ nebo OČEKÁVEJTE (informace o zdržení)]. + označuje vysílání pilota
12.3.1.4 Předání řízení a/nebo změna kmitočtu *Poznámka: Letadlo může být požádáno „ČEKEJTE“ na kmitočtu, když se zamýšlí, že spojení zanedlouho zahájí stanoviště ATS, a nebo „MONITORUJTE“ kmitočet, když jsou informace na tomto kmitočtu vysílány rozhlasovým způsobem.*	a) [NYNÍ] PŘEJDĚTE NA (*volací znak stanoviště) (kmitočet);* b) V (*nebo* NAD) (*čas nebo místo*) [PŘI PRŮLETU/OPUŠTĚNÍ/DOSAŽENÍ] (*hladina*) PŘEJDĚTE NA (*volací znak stanoviště*) (*kmitočet*); c) NENAVÁŽETE-LI SPOJENÍ (*příkazy*); d) ČEKEJTE PRO (*volací znak stanoviště*) *(kmitočet);* e) + ŽÁDÁM PŘELADIT NA (*kmitočet*); f) ZMĚNA KMITOČTU SCHVÁLENA; g) MONITORUJTE (*volací znak stanoviště) (kmitočet*); h) + MONITORUJI (*kmitočet*); i) AŽ BUDETE PŘIPRAVEN PŘEJDĚTE NA *(volací znak stanoviště) (kmitočet)*; j) ZŮSTAŇTE NA TOMTO KMITOČTU. + označuje vysílání pilota
12.3.1.5 Kanálová separace 8.33 kHz *Poznámka: V tomto ustanovení je výraz „tečka“ používán pouze v kontextu pojmenování kanálové separace 8.33 kHz a nezakládá příčinu jakékoliv změny stávajících ustanovení ICAO nebo frazeologie týkajících se používání výrazu „čárka“.* ... žádost o potvrzení schopnosti kanálové separace 8.33 kHz ... oznámení schopnosti kanálové separace 8.33 kHz ...oznámení neschopnosti kanálové separace 8.33 kHz ... žádost o potvrzení schopnosti UHF ... oznámení schopnosti UHF ... oznámení neschopnosti UHF ... žádost o statut s ohledem na výjimku ... oznámení, že je výjimka 8.33 kHz ... oznámení, že výjimka z 8.33 kHz není ... oznámení, že je určité povolení vydáno, protože jinak by nevybavené letadlo a/nebo letadlo, které nemá udělenou výjimku, vstoupilo do vzdušného prostoru, kde je povinné vybavení požadováno.	a) POTVRĎTE OSUM TEČKA TŘI TŘI; b) + AFFIRM OSUM TEČKA TŘI TŘI; c) + NEGATIV OSUM TEČKA TŘI TŘI; d) POTVRĎTE UHF; e) + AFFIRM UHF; f) + NEGATIV UHF; g) POTVRĎTE ZDA MÁTE VÝJIMKU OSUM TEČKA TŘI TŘI; h) + AFFIRM VÝJIMKA OSUM TEČKA TŘI TŘI; i) + NEGATIV VÝJIMKA OSUM TEČKA TŘI TŘI; j) Z DŮVODU POŽADAVKU NA OSUM TEČKA TŘI TŘI. + označuje vysílání pilota
12.3.1.6 Změna volacího znaku … pro příkaz letadlu, aby změnilo druh svého volacího znaku … pro pokyn letadlu, aby se vrátilo k volacímu znaku uvedenému v letovém plánu	a) ZMĚŇTE VÁŠ VOLACÍ ZNAK NA (*nový volací znak)* [AŽ DO DALŠÍHO OZNÁMENÍ]; [OD (*význačný bod*)]; b) VRAŤTE SE K VOLACÍMU ZNAKU PODLE LETOVÉHO PLÁNU *(volací znak*) NAD (*význačný bod*).

	+ označuje vysílání pilota
12.3.1.7 Informace o provozu … Předání informací o provozu … Potvrzení informací o provozu	a) PROVOZ (*informace);* b) ŽÁDNÝ PROVOZ NENÍ HLÁŠEN; c) + DÍVÁM SE; d) + PROVOZ VIDÍM; e) + NEGATIV KONTAKT [*důvody*]; f) + [DALŠÍ] PROVOZ SMĚREM NA (*světová strana*) (*typ letadla*) (*hladina*) VYPOČÍTANÝ *ČAS (nebo NAD*) (*význačný bod*) V *(čas*); g) PROVOZ JE (*klasifikace*) VOLNÝ/É BALÓN/Y BEZ PILOTA NA PALUBĚ BYL/Y [*nebo PŘEDPOKLÁDANÝ ČAS*] NAD (*místo*) V *(čas*) HLÁŠEN/Y V (*hladina/y*) [*nebo HLADINA NENÍ ZNÁMA*] POHYBUJE/Í SE (*směr*) *(další vhodné informace, jsou-li nějaké*). + označuje vysílání pilota
12.3.1.8 Meteorologické podmínky	a) [PŘÍZEMNÍ] VÍTR (*číslo*) STUPŇŮ (*rychlost*) (*jednotky*); b) VÍTR V (*hladina*) (*číslo*) STUPŇŮ (*číslo*) KILOMETRŮ ZA HODINU (*nebo UZLŮ*); *Poznámka: Vítr se vždy udává jako průměrný směr a rychlost včetně význačných kolísání***.** c) DOHLEDNOST (*vzdálenost*) (*jednotky*) *[směr];* d) DRÁHOVÁ DOHLEDNOST (*nebo* RVR) [DRÁHA (*číslo*)] (*vzdálenost*) (*jednotky*); e) DRÁHOVÁ DOHLEDNOST (*nebo* RVR) DRÁHA (*číslo*) NENÍ K DISPOZICI *(nebo* NENÍ HLÁŠENA);
… pozorování RVR z více míst	f) DRÁHOVÁ DOHLEDNOST (*nebo* RVR) [*DRÁHA (číslo)] (první poloha) (vzdálenost), (jednotky), (druhá poloha) (vzdálenost), (jednotky), (třetí poloha) (vzdálenost) (jednotky);* *Poznámka 1: Pozorování RVR z více poloh jsou vždy reprezentativní pro prostor bodu dotyku, prostor středu dráhy a prostor opuštění/konce dráhy.* *Poznámka 2: Kde jsou předávána hlášení pro tři polohy, označení těchto poloh může být vynecháno za předpokladu, že hlášení jsou předávána v pořadí pro polohu bodu dotyku, polohu středu dráhy a polohu opuštění/konce dráhy.*
… v případě, že RVR informace z kteréhokoliv místa není k dispozici, uvádí se tato informace v příslušném pořadí	g) DRÁHOVÁ DOHLEDNOST (*nebo* RVR) [DRÁHA *(číslo)] (první poloha) (vzdálenost) (jednotky), (druhá poloha)* NENÍ K DISPOZICI, *(třetí poloha) (vzdálenost) (jednotky)*; h) SOUČASNÉ POČASÍ (*podrobnosti*); i) OBLAČNOST (*množství*,[(*druh*)] *a výška základny*) (*jednotky*) (*nebo* JASNO); *Poznámka: Podrobnosti způsobů jak popisovat množství a druh oblačnosti jsou v Hlavě 11, ust. 11.4.3.2.3.* j) CAVOK; *Poznámka: CAVOK se vyslovuje KAF OU KHEJ* k) TEPLOTA [MÍNUS*] (číslo)* (*a/nebo* ROSNÝ BOD [MÍNUS] (*číslo*)); l) QNH (*číslo*) [*jednotky*]; m) OFE (*číslo*) [*jednotky*]; n) (*typ letadla*) HLÁŠENÁ (*popis*) NÁMRAZA (*nebo* TURBULENCE) [V OBLAČNOSTI] (*prostor*) (*čas*); o) OZNAMTE PODMÍNKY LETU.

12.3.1.9 Hlášení poloh … Vynechání hlášení poloh až do stanovené polohy	a) PŘÍŠTÍ HLÁŠENÍ POLOHY NAD (*význačný bod*); b) VYNECHTE HLÁŠENÍ POLOH [AŽ DO] (*vymezení*); c) OBNOVTE HLÁŠENÍ POLOH.
12.3.1.10 Dodatečná hlášení … žádost o hlášení ve stanoveném místě nebo vzdálenosti … hlášení o specifické poloze nebo vzdálenosti … žádost o hlášení současné polohy … hlášení o současné poloze	a) OZNAMTE PŘELET (*význačný bod*); b) OZNAMTE (*vzdálenost*) MIL (GNSS nebo DME) OD (*název stanice* DME) *(nebo význačný bod*); c) + *(vzdálenost)* MIL (GNSS nebo DME) OD *(název stanice DME)(nebo význačný bod);* d) OZNAMTE PŘELET *(tři číslice)* RADIÁLU *(název VOR)* VOR; e) OZNAMTE (GNSSS *nebo* DME) VZDÁLENOST OD (*význačný bod*) nebo *(název stanice DME)*; f) + *(vzdálenost)* MIL (GNSS nebo DME) OD *(název stanice DME)(nebo význačný bod).*
12.3.1.11 Informace o letišti *Poznámka 1: Informace o předávání RCR pilotům viz ust. 11.4.3.4.3.* *Poznámka 2: Tato informace je poskytována pro jednotlivé třetiny dráhy nebo celou dráhu, dle vhodnosti.*	a) [*(místo)*] DRÁHA *(číslo)* POVRCH DRÁHY [KÓD *(trojciferné číslo)*] *doplněné podle potřeby:* 1. VYDÁNO V *(datum a čas UTC)*; ***EU:*** 2. SUCHÁ, *nebo* MOKRÝ LED, *nebo* VODA NA UJEŽDĚNÉM SNĚHU, *nebo* SUCHÝ SNÍH, *nebo* SUCHÝ SNÍH NA LEDU, *nebo* MOKRÝ SNÍH NA LEDU, *nebo* LED, *nebo* ROZBŘEDLÝ SNÍH, *nebo* STOJÍCÍ VODA, *nebo* UJEŽDĚNÝ SNÍH, *nebo* MOKRÝ SNÍH, *nebo* SUCHÝ SNÍH NA UJEŽDĚNÉM SNĚHU, *nebo* MOKRÝ SNÍH NA UJEŽDĚNÉM SNĚHU, *nebo* MOKRÁ, *nebo* NÁMRAZA, *nebo* SPECIÁLNĚ UPRAVENÁ ZIMNÍ DRÁHA, *nebo* KLUZKÁ ZA MOKRA; 3. HLOUBKA (*(hloubka nánosu)* MILIMETRY *nebo* NENÍ HLÁŠENA); 4. POKRYTÍ (*(číslo)* PROCENT *nebo* NENÍ HLÁŠENO); 5. ODHADOVANÝ BRZDICÍ ÚČINEK (DOBRÝ, *nebo* DOBRÝ AŽ STŘEDNÍ, *nebo* STŘEDNÍ, *nebo* STŘEDNÍ AŽ ŠPATNÝ, *nebo* ŠPATNÝ, *nebo* HORŠÍ NEŽ ŠPATNÝ); 6. POUŽITELNÁ ŠÍŘKA *(číslo)* METRŮ; 7. OMEZENÍ DÉLKY NA *(číslo)* METRŮ; 8. ZVÍŘENÝ SNÍH; 9. POSYP PÍSKEM; 10. CHEMICKY OŠETŘENA; 11. SNĚHOVÉ VALY *(číslo)* METRŮ [VLEVO, *nebo* VPRAVO, *nebo* VLEVO A VPRAVO] OD OSY; 12. POJEZDOVÁ DRÁHA *(identifikace pojezdové dráhy)* SNĚHOVÉ VALY *(číslo)* METRŮ [VLEVO, *nebo* VPRAVO, *nebo* VLEVO A VPRAVO] OD OSY; 13. SOUSEDNÍ SNĚHOVÉ VALY; 14. POJEZDOVÁ DRÁHA *(identifikace pojezdové dráhy)* ŠPATNÁ; 15. ODBAVOVACÍ PLOCHA *(identifikace odbavovací plochy)* ŠPATNÁ; 16. *Poznámky v otevřené řeči;* b) [*(místo)*] PODMÍNKY POVRCHU DRÁHY DRÁHA *(číslo)* NEJSOU PLATNÉ;

	c) POVRCH DRÁHY *(podmínky)*; d) POZOR STAVEBNÍ PRÁCE *(místo)*; e) POZOR *(určení příčin)* VPRAVO (*nebo* VLEVO) (*nebo* PO OBOU STRANÁCH) DRÁHY *[(číslo)]*; f) POZOR, PRÁCE PROBÍHAJÍ (*nebo* PŘEKÁŽKA) *(poloha a jakákoliv nezbytná rada)*; g) BRZDICÍ ÚČINEK HLÁŠENÝ *(typ letadla)* V *(čas)* DOBRÝ (*nebo* DOBRÝ až STŘEDNÍ, *nebo* STŘEDNÍ, *nebo* STŘEDNÍ AŽ ŠPATNÝ, *nebo* ŠPATNÝ);
	h) POJEZDOVÁ DRÁHA *(identifikace pojezdové dráhy)* MOKRÁ [*nebo* STOJÍCÍ VODA, *nebo* SNÍH ODSTRANĚN *(délka a šířka dle vhodnosti)*, *nebo* CHEMICKY OŠETŘENA, *nebo* POKRYTA OSTRŮVKY SUCHÉHO SNĚHU (*nebo* MOKRÉHO SNĚHU *nebo* UJEŽDĚNÝM SNĚHEM, *nebo* ROZBŘEDLÝM SNĚHEM, *nebo* ZMRZLÝM ROZBŘEDLÝM SNĚHEM, *nebo* LEDEM, *nebo* MOKRÝM LEDEM, *nebo* LEDOVÝM PODKLADEM, *nebo* LEDEM a SNĚHEM, *nebo* SNĚHOVÝMI NÁVĚJEMI, *nebo* ZMRZLÝMI KOLEJEMI A RÝHAMI nebo POSYPEM PÍSKEM)]. i) POZOROVÁNÍ Z VĚŽE *(informace o počasí)*; j) HLÁŠENÍ PILOTŮ *(informace o počasí)*.
12.3.1.12 Provozní stav vizuálních a jiných než vizuálních prostředků	a) *(určení vizuálního nebo jiného než vizuálního prostředku)* DRÁHA (*číslo*) (*popis závady*); b) (*druh*) SVĚTLA (*neprovozuschopnost*); c) GBAS/SBAS/MLS/ILS KATEGORIE (*kategorie*) (*stav provozu-schopnosti*); d) POJEZDOVÁ SVĚTLA (*popis závady*); e) (*druh vizuálního přibližovacího sestupového ukazatele*) DRÁHA (*číslo*) (*popis závady*);
12.3.1.13 Provoz ve vzdušném prostoru RVSM	
… ujištění o RVSM statutu letadla	a) POTVRĎTE, ŽE JSTE SCHVÁLEN PRO RVSM;
… hlášení o schválení pro RVSM	b) + AFFIRM RVSM;
… hlášení pilota o tom, že letadlo nemá schválený statut RVSM následované doplňující informací	c) + NEGATIV RVSM [(*doplňující informace např. „Státní letadlo“*)];
Poznámka: Viz ust. 12.2.4 a 12.2.5 obsahující postupy vztahující se k provozu letadel s neschváleným statutem RVSM ve vzdušném prostoru RVSM.	
… odmítnutí ATC udělit povolení do vzdušného prostoru RVSM	d) NEJSEM SCHOPEN VYDAT POVOLENÍ DO RVSM VZDUŠNÉHO PROSTORU, UDRŽUJTE [nebo KLESEJTE DO, nebo STOUPEJTE DO] *(hladina);*
… hlášení pilota, když silná turbulence ovlivňuje schopnost letadla udržovat požadavky na přesné dodržování hladin	e) + NEJSEM SCHOPEN RVSM PRO TURBULENCI;
… hlášení pilota, došlo-li k degradaci palubního zařízení letadla pod minimální výkonnostní úroveň	f) + NEJSEM SCHOPEN RVSM Z DŮVODU ZAŘÍZENÍ;
… žádost letadlu, aby ohlásilo schopnost obnovit let, jakmile schválený statut byl znovu získán nebo když je pilot připraven navrátit se k provozu v RVSM	g) OHLASTE SCHOPNOST OBNOVIT RVSM;
… žádost o potvrzení, že letadlo znovu získalo schválený statut RVSM nebo, že je pilot připraven navrátit se k provozu v RVSM	h) POTVRĎTE SCHOPNOST OBNOVIT RVSM;

… hlášení pilota o schopnosti vrátit se k provozu v RVSM po degradaci palubního zařízení nebo po nenadálé situaci vztažené k počasí.	i) PŘIPRAVEN OBNOVIT RVSM. + označuje vysílání pilota
12.3.1.14 Stav služby GNSS	a) GNSS HLÁŠENO JAKO NESPOLEHLIVÉ (*nebo* GNSS NESMÍ BÝT POUŽITO [PRO RUŠENÍ]: 1) V BLÍZKOSTI *(poloha)(poloměr)* [MEZI *(hladiny)*]; nebo 2) V OBLASTI *(popis)(nebo* V *(název)* FIR) [MEZI *(hladiny)*]; b) ZÁKLADNÍ GNSS (*nebo* SBAS *nebo* GBAS) NEPOUŽITELNÉ PRO *(upřesnění provozu)* [OD *(čas)* DO *(čas) (nebo* DO DALŠÍHO OZNÁMENÍ)]; c) + ZÁKLADNÍ GNSS NEPOUŽITELNÉ [Z DŮVODU (*důvod např*. ZTRÁTA RAIM *nebo* VÝSTRAHA RAIM)]; d) + GBAS (*nebo* SBAS) NEPOUŽITELNÝ; e) POTVRĎTE NAVIGACI GNSS; a f) + AFFIRM NAVIGACI GNSS. + označuje vysílání pilota
12.3.1.15 Degradace požadované navigační výkonnosti letadla	+ NEJSEM SCHOPEN RNP *(upřesnění typu) (nebo* RNAV [Z DŮVODU (*důvod např*. ZTRÁTA RAIM *nebo* VÝSTRAHA RAIM)].

12.3.2 Oblastní služby řízení

Okolnosti	*Frazeologie*
12.3.2.1 Vydání povolení	a) (*název stanoviště*) POVOLUJE (*volací znak letadla*); b) (*volací znak letadla*) POVOLENO DO; c) ZMĚNA POVOLENÍ (*podrobnosti opraveného povolení*) [ZBÝVAJÍCÍ ČÁST POVOLENÍ NEZMĚNĚNA]; d) ZMĚNA POVOLENÍ (*opravená část trati*) NA (*význačný bod původní trati*) [ZBÝVAJÍCÍ ČÁST POVOLENÍ NEZMĚNĚNA]; e) VSTUPTE DO ŘÍZENÉHO VZDUŠNÉHO PROSTORU (*nebo* ŘÍZENÉHO OKRSKU) [PŘES (*význačný bod nebo trať*)] V (*hladina*) [V (*čas*)]; f) OPUSŤTE ŘÍZENÝ VZDUŠNÝ PROSTOR (*nebo* ŘÍZENÝ OKRSEK) [PŘES (*význačný bod nebo trať*)] V (*hladina*) (*nebo* VE STOUPÁNÍ *nebo* V KLESÁNÍ); g) VSTUPTE (*vymezení*) NA (*význačný bod*) V (*hladina*) [V (*čas*)].
12.3.2.2 Označení tratě a mez povolení	a) Z (*místo*) Do (*místo*); b) DO (*místo*) *doplněné podle potřeby*: i) PŘÍMO; ii) PŘES (*trať a/nebo význačné body*); iii) PLÁNOVANÁ TRAŤ LETU; *Poznámka: Podmínky spojené s užíváním této fráze jsou v Hlavě 4, ust. 4.5.7.2.* iv) PO (*vzdálenost*) DME OBLOUKU (*směr*) (*název stanice* DME);

	c) *(trať)* NENÍ K DISPOZICI Z DŮVODŮ (*důvody*) NÁHRADNÍ JE/JSOU (*tratě*) SDĚLTE VAŠE ROZHODNUTÍ.
12.3.2.3 Udržování stanovených hladin	a) UDRŽUJTE (*hladina*) [DO (*význačný bod*)]; b) UDRŽUJTE (*hladina*) AŽ DO PŘELETU (*význačný bod*); c) UDRŽUJTE (*hladina*) AŽ DO (*minuty*) PO PŘELETU *(význačný bod)*; d) UDRŽUJTE (*hladina*) AŽ DO (*čas*); e) UDRŽUJTE (*hladina*) AŽ DO OZNÁMENÍ OD (*název stanoviště*); f) UDRŽUJTE (*hladina*) AŽ DO DALŠÍHO OZNÁMENÍ; g) UDRŽUJTE (*hladina*) ZA LETU V ŘÍZENÉM VZDUŠNÉM PROSTORU; h) UDRŽUJTE BLOK OD (*hladina*) DO (*hladina*). *Poznámka: Výrazu „UDRŽUJTE“ se nesmí používat na místo příkazu „KLESEJTE“, „STOUPEJTE“, když se letadlu předává příkaz ke změně hladiny.*
12.3.2.4 Určování cestovních hladin	a) PŘELEŤTE (*význačný bod*) V (*nebo* NAD, *nebo* POD) (*hladina*); b) PŘELEŤTE (*význačný bod*) V (*čas*) NEBO POZDĚJI (*nebo* DŘÍVE) V (*hladina*); c) CESTOVNÍ STOUPÁNÍ MEZI (*hladiny*) (*nebo* NAD (*hladina*)); d) PŘELEŤTE (*vzdálenost*) MIL (GNSS *nebo* DME) [(*směr*)] OD (*název stanice* DME) (*nebo (vzdálenost)* [(*směr*)] OD (*význačný bod*) V (*nebo* NAD, *nebo* POD) (*hladina*).
12.3.2.5 Nouzové klesání	a) + NOUZOVÉ KLESÁNÍ (*záměry*); b) POZOR VŠECHNA LETADLA V BLÍZKOSTI [*nebo* NAD] (*význačný bod nebo místo*) PROVÁDÍ SE NOUZOVÉ KLESÁNÍ Z (*hladina*) (*následované podle potřeby specifickými instrukcemi, povoleními, informací o provozu atd*.). + označuje vysílání pilota
12.3.2.6 Nelze-li vydat povolení okamžitě po obdržení žádosti	OČEKÁVEJTE POVOLENÍ (*nebo druh povolení*) V (*čas*).
12.3.2.7 Nelze-li vydat povolení k odchylce	NELZE POVOLIT, PROVOZ *(směr)* SMĚR *(typ letadla) (hladina)* PŘEDPOKLAD *(nebo* NAD*) (význačný bod)* V *(čas)* VOLACÍ ZNAK *(volací znak)* OZNAMTE ÚMYSLY.
12.3.2.8 Příkazy k zajištění rozstupů	a) PŘELEŤTE (*význačný bod*) V (*čas*) [NEBO POZDĚJI (*nebo* NEBO DŘÍVE)]; b) OZNAMTE ZDA JSTE SCHOPEN PŘELETĚT (*význačný bod*) V (*čas nebo hladina*); c) UDRŽUJTE MACH (*číslo*) [NEBO VĚTŠÍ (*nebo* NEBO MENŠÍ)] [AŽ DO (*význačný bod*)]; d) NEPŘEKROČTE MACH (*číslo*); e) POTVRĎTE USAZENÍ NA TRATI MEZI (*význačným bodem*) a (*význačným bodem*) (S NULOVÝM OFFSETEM); f) + USAZEN NA TRATI MEZI (*význačným bodem*) a (*význačným bodem*) (S NULOVÝM OFFSETEM);

Poznámka: Když je aplikován příčný rozstup při využití VOR/GNSS je požadováno potvrzení nulového vyosení (viz ust. 5.4.1.2 tohoto předpisu).	g) UDRŽUJTE TRAŤ MEZI (*význačným bodem*) a (*význačným bodem*). OZNAMTE USAZENÍ NA TRATI; h) + USAZEN NA TRATI; i) POTVRĎTE NULOVÝ OFFSET; j) + AFFIRM NULOVÝ OFFSET. + označuje vysílání pilota
12.3.2.9 Příkazy spojené s letem po trati, která je paralelní (OFFSET) s povolenou tratí	a) OZNAMTE, JESTLI JSTE SCHOPEN POKRAČOVAT PARALELNĚ OFFSET; b) POKRAČUJTE OFFSET (*vzdálenost*) VPRAVO/VLEVO OD [STŘEDU] (*trať*) [NAD (*nebo* V) (*význačný bod nebo čas*)] [AŽ DO (*význačný bod nebo čas*)]; c) ZRUŠTE OFFSET (*instrukce jak se znovu vrátit na povolenou trať letu nebo jiné informace*).

12.3.3 Přibližovací služby řízení

Okolnosti	*Frazeologie*
12.3.3.1 Příkazy při odletu	a) [PO VZLETU] TOČTE DOPRAVA (*nebo* DOLEVA) KURZ (*tři číslice*) (*nebo* POKRAČUJTE KURZEM DRÁHY) (*nebo* TRATÍ PRODLOUŽENÉ OSY DRÁHY) DO (*hladina nebo význačný bod*) [(*další instrukce jak je požadováno*)]; b) PO DOSAŽENÍ (*nebo* MINUTÍ) (*hladina nebo význačný bod*) (*instrukce*); c) TOČTE DOPRAVA (*nebo* DOLEVA) (*tři číslice*) DO (*hladina*) [K NALÉTNUTÍ (*trať, letová cesta, atd*.)]; d) ODLETOVÁ (*název a číslo standardního odletu*); e) TRAŤ (*tři číslice*) STUPŇŮ [MAGNETICKÝCH (*nebo* ZEMĚPISNÝCH)] K (*nebo* OD) *(význačný bod*) AŽ DO (*čas nebo* DOSAŽENÍ (*fix nebo význačný bod nebo hladina*) [PŘED NASAZENÍM KURZU NA TRAŤ]; f) POVOLEN ODLET (*označení*); *Poznámka: Podmínky spojené s užíváním této fráze jsou uvedeny v Hlavě 4, ust. 4.5.7.2.*
…povolení k přímému letu spolu s oznámením předem o budoucí instrukci k opětovnému návratu na SID	g) POVOLENO PŘÍMO NA *(traťový bod)*, STOUPEJTE DO *(hladina)*, OČEKÁVEJTE NÁVRAT NA SID [*(označení SID)*] [NA *(traťový bod)*], *potom* ZNOVU SE VRAŤTE NA SID [*(označení SID)*] [NA *(traťový bod)*]; h) POVOLENO PŘÍMO NA *(traťový bod)*, STOUPEJTE DO *(hladina),* *potom* ZNOVU SE VRAŤTE NA SID *(označení SID)* NA *(traťový bod).*
12.3.3.2 Příkazy k přiblížení	a) POVOLEN PŘÍLET (*označení*); b) POVOLENO DO (*mez povolení*) (*označení*); c) POVOLENO (*nebo* POKRAČUJTE) (*podrobnosti o trati, po níž se má letět*);

… povolení k přímému letu spolu s oznámením předem o budoucí instrukci k opětovnému návratu na STAR	d) POVOLENO NA *(traťový bod)*, KLESEJTE DO *(hladina)*, OČEKÁVEJTE NÁVRAT NA STAR [*(označení STAR)*] [NA *(traťový bod)*], *potom* ZNOVU SE VRAŤTE NA STAR [*(označení STAR)*] [NA *(traťový bod)*]; e) POVOLENO NA *(traťový bod)*, KLESEJTE DO *(hladina),* *potom* ZNOVU SE VRAŤTE NA STAR *(označení STAR)* NA *(traťový bod);* f) POVOLENO (*druh přiblížení*) PŘIBLÍŽENÍ [DRÁHA (*číslo*)];
Poznámka: Identifikace postupu přiblížení podle přístrojů v leteckých mapách je využívána k upřesnění druhu přiblížení. Pokud identifikace používá k zařazení výjimečných podmínek příponu v závorce např. „(pouze LNAV/VNAV)“ nebo „(AR)“ apod., text v závorkách není součástí letového povolení.	g) POVOLENO (*druh přiblížení*) DRÁHA (*číslo*) S OKRUHEM NA DRÁHU (*číslo*);
	h) PŘIBLÍŽENÍ POVOLENO [DRÁHA (*číslo*)]; i) ZAHAJTE PŘIBLÍŽENÍ V (*čas*); j) + ŽÁDÁM PŘÍMÉ [(*druh přiblížení*)] PŘIBLÍŽENÍ [DRÁHA (*číslo*)]; k) POVOLENO PŘÍMÉ [(*druh přiblížení*)] (PŘIBLÍŽENÍ) [DRÁHA (*číslo*)]; l) OZNAMTE, AŽ BUDETE ZA VIDITELNOSTI; m) OZNAMTE DRÁHU [DRÁHOVÁ SVĚTLA] V DOHLEDU;
… když pilot žádá vizuální přiblížení	n) + ŽÁDÁM VIZUÁLNÍ PŘIBLÍŽENÍ; o) POVOLENO VIZUÁLNÍ PŘIBLÍŽENÍ DRÁHA (*číslo*);
… žádost pilotovi, jestli je schopen provést vizuální přiblížení *Poznámka: Viz ust. 6.5.3, ustanovení týkající se postupů pro vizuální přiblížení.*	p) OZNAMTE, ZDA JSTE SCHOPEN PROVÉST VIZUÁLNÍ PŘIBLÍŽENÍ NA DRÁHU *(číslo);*
... v případě po sobě následujících vizuálních přiblížení, když pilot následného letadla hlásil, že má předcházející letadlo v dohledu	q) POVOLENO VIZUÁLNÍ PŘIBLÍŽENÍ DRÁHA (*číslo*) UDRŽUJTE VLASTNÍ ROZSTUP OD PŘEDCHOZÍHO *(typ letadla a kategorie turbulence v úplavu, podle vhodnosti)* [POZOR NA TURBULENCI V ÚPLAVU]; r) OZNAMTE (*význačný bod*) [NA ODLETU *nebo* PŘÍLETU]; s) OZNAMTE ZAHÁJENÍ PŘEDPISOVÉ ZATÁČKY; t) + ŽÁDÁM KLESÁNÍ ZA VMC; u) UDRŽUJTE VLASTNÍ ROZSTUP; v) UDRŽUJTE VMC; w) ZNÁTE POSTUP PŘIBLÍŽENÍ NA (*název*)?; x) + ŽÁDÁM (*druh přiblížení*) PŘIBLÍŽENÍ [DRÁHA (*číslo*)].
	+ označuje vysílání pilota
12.3.3.3 Povolení k vyčkávání	
… za viditelnosti	a) VYČKÁVEJTE ZA VIDITELNOSTI [NAD] (*poloha*), (*nebo* MEZI (*dva význačné orientační body*));
… pro publikovaný vyčkávací postup nad zařízením nebo fixem	b) POVOLENO (*nebo* POKRAČUJTE) NA (*význačný bod, název zařízení nebo fix*) [UDRŽUJTE (*nebo* STOUPEJTE *nebo* KLESEJTE DO) (*hladina*)] VYČKÁVEJTE [(*směr*)] JAK JE PUBLIKOVÁNO

… když se vyžaduje povolení s podrobným popisem k vyčkávání	OČEKÁVEJTE POVOLENÍ K PŘIBLÍŽENÍ (*nebo* DALŠÍ POVOLENÍ) V (*čas*); c) + ŽÁDÁM INSTRUKCE PRO VYČKÁVÁNÍ; d) POVOLENO (*nebo* POKRAČUJTE) NA (*význačný bod, název zařízení nebo fixu*) [UDRŽUJTE (*nebo* STOUPEJTE *nebo* KLESEJTE DO) (*hladina*)] VYČKÁVEJTE [(*směr*)] [*stanovený* RADIÁL, KURZ, PŘILETOVÁ TRAŤ (*tři číslice*) STUPŇŮ] [PRAVÝ (*nebo* LEVÝ) OBRAZEC] [ODLETOVÝ ČAS (*číslo*) MINUT] OČEKÁVEJTE POVOLENÍ K PŘIBLÍŽENÍ (*nebo* DALŠÍ POVOLENÍ) V (*čas*) (*doplňující instrukce podle potřeby*); e) POVOLENO NA RADIÁL (*tři číslice*) (*název*) VOR VE (*vzdálenost*) DME [UDRŽUJTE (*nebo* STOUPEJTE *nebo* KLESEJTE DO (*hladina*)] VYČKÁVEJTE [(*směr*)] [PRAVÝ (*nebo* LEVÝ) OBRAZEC] [ODLETOVÝ ČAS (*číslo*) MINUT] OČEKÁVEJTE POVOLENÍ K PŘIBLÍŽENÍ (*nebo* DALŠÍ POVOLENÍ) V (*čas*) (*doplňující instrukce podle potřeby*); f) POVOLENO NA RADIÁL (*tři číslice*) (*název*) VOR VE (*vzdálenost*) DME [UDRŽUJTE (*nebo* STOUPEJTE *nebo* KLESEJTE DO) (*hladina*)] VYČKÁVEJTE MEZI (*vzdálenost*) A (*vzdálenost*) DME [PRAVÝ (*nebo* LEVÝ) OBRAZEC] OČEKÁVEJTE POVOLENÍ K PŘIBLÍŽENÍ (*nebo* DALŠÍ POVOLENÍ) V (*čas*) (*doplňující instrukce podle potřeby*). + označuje vysílání pilota
12.3.3.4 Předpokládaný čas přiblížení	a) ZDRŽENÍ SE NEPŘEDPOKLÁDÁ; b) PŘEDPOKLÁDANÝ ČAS PŘIBLÍŽENÍ (*čas*); c) OPRAVENÝ PŘEDPOKLÁDANÝ ČAS PŘIBLÍŽENÍ (*čas*); d) ZDRŽENÍ NEBYLO URČENO (*důvody*).

12.3.4 Frazeologie, používaná na letišti a v jeho blízkosti

Okolnosti	*Frazeologie*
12.3.4.1 Identifikace letadla	ROZSVIŤTE PŘISTÁVACÍ SVĚTLA.
12.3.4.2 Potvrzení vizuálními prostředky	a) POTVRĎTE POHYBOVÁNÍM KŘIDÉLEK (*nebo* SMĚROVÉHO KORMIDLA); b) POTVRĎTE KÝVÁNÍM Z KŘÍDLA NA KŘÍDLO; c) POTVRĎTE BLIKÁNÍM PŘISTÁVACÍCH SVĚTEL.
12.3.4.3 Postupy pro spouštění … žádost o povolení ke spouštění motorů	a) + [*poloha letadla*] ŽÁDÁM SPOUŠTĚNÍ; b) + [*poloha letadla*] ŽÁDÁM SPOUŠTĚNÍ, INFORMACE (*označení ATIS*);
… odpovědi ATC	c) SPOUŠTĚNÍ SCHVÁLENO; d) SPOUŠTĚJTE V (*čas*); e) OČEKÁVEJTE SPOUŠTĚNÍ V (*čas*);

	f) SPOUŠTĚJTE DLE VLASTNÍHO UVÁŽENÍ; g) OČEKÁVEJTE ODLET (*čas*), SPOUŠTĚJTE DLE VLASTNÍHO UVÁŽENÍ. + označuje vysílání pilota
12.3.4.4 Postupy pro vytlačování *Poznámka: Kde tak předepisují místními postupy, schválení k vytlačování by se mělo získat od letištní řídící věže.* … letadlo/ATC	a) + [*poloha letadla*] ŽÁDÁM VYTLAČENÍ; b) VYTLAČENÍ SCHVÁLENO; c) ČEKEJTE; d) VYTLAČENÍ DLE VLASTNÍHO UVÁŽENÍ; e) OČEKÁVEJTE (*číslo*) MINUT ZPOŽDĚNÍ (*důvod*); + označuje vysílání pilota
12.3.4.5 Postupy pro přetahování … odpověď ATC	a) ++ ŽÁDÁM PŘETAŽENÍ [*název společnosti*] (*typ letadla*) Z (*poloha*) NA (*poloha*); b) PŘETAŽENÍ SCHVÁLENO PO (*následuje vymezení trati*); c) VYČKÁVEJTE NA MÍSTĚ; d) ČEKEJTE. ++ označuje vysílání letadlo/tahač
12.3.4.6 Žádost o kontrolu času a/nebo údajů o letišti pro odlet … není-li k dispozici rozhlasové vysílání ATIS	a) + ŽÁDÁM KONTROLU ČASU; b) ČAS (*čas*); c) + ŽÁDÁM INFORMACE PRO ODLET; d) DRÁHA (*číslo*), VÍTR (*směr a rychlost* [(*jednotky*)] QNH (*nebo* QFE) *číslo*) [*jednotky*], TEPLOTA [MINUS] (*číslo*), [DOHLEDNOST (*vzdálenost*) (*jednotky*) (*nebo* DRÁHOVÁ DOHLEDNOST (*nebo* RVR) (*vzdálenost*) (*jednotky*))] [ČAS (*čas*)]. *Poznámka: Jestliže jsou k dispozici pozorování o dohlednosti a RVR z více míst, pro vzlet by měly být použity ty, které reprezentují prostor rozjezdu/konce dráhy.* + označuje vysílání pilota
12.3.4.7 Postupy pro pojíždění … pro odlet … jsou-li vyžadovány podrobné instrukce pro pojíždění … nejsou-li k dispozici letištní informace z alternativního zdroje, jako je ATIS	a) + [*typ letadla*] [*kategorie turbulence v úplavu, jde-li o „super“ nebo „heavy“*] [*poloha letadla*] ŽÁDÁM POJÍŽDĚNÍ [*záměry*]; b) + [*typ letadla*] *[kategorie turbulence v úplavu, jde-li o „super“ nebo „heavy“*] [*poloha letadla*] (*pravidla letu*) DO (*letiště určení*) ŽÁDÁM POJÍŽDĚNÍ [*záměry*]; c) POJÍŽDĚJTE NA VYČKÁVACÍ MÍSTO [*číslo*] [DRÁHA (*číslo*)] [VYČKÁVEJTE V BLÍZKOSTI DRÁHY (*číslo*) *(nebo* KŘIŽUJTE DRÁHU*)*] [ČAS (*čas*)]; d) + [*typ letadla*] *[kategorie turbulence v úplavu, jde-li o „super“ nebo „heavy“*] ŽÁDÁM PODROBNÉ INSTRUKCE PRO POJÍŽDĚNÍ; e) POJÍŽDĚJTE NA VYČKÁVACÍ MÍSTO (*číslo*) [DRÁHA [(*číslo*)] PO (*vymezení trati*) [ČAS (*čas*)] [VYČKÁVEJTE V BLÍZKOSTI DRÁHY (*číslo*) *(nebo* KŘIŽUJTE DRÁHU*)*]; f) POJÍŽDĚJTE NA VYČKÁVACÍ MÍSTO (*následuje informace o letišti dle vhodnosti*) [ČAS (*čas*)];

	g) ODBOČTE (*nebo* ZATOČTE) PRVNÍ (*nebo* DRUHOU) DOLEVA (*nebo* DOPRAVA); h) POJÍŽDĚJTE PO (*označení pojezdové dráhy*); i) POJÍŽDĚJTE PO DRÁZE (*číslo*); j) POJÍŽDĚJTE K ODBAVOVACÍ BUDOVĚ (*nebo na jiné místo, např.* NA PLOCHU PRO VŠEOBECNÉ LETECTVÍ) [STÁNÍ (*číslo*)];
… pro provoz vrtulníků	k) + ŽÁDÁM POJÍŽDĚNÍ ZA LETU Z (*nebo* PO) NA (*poloha nebo trať podle vhodnosti*); l) POJÍŽDĚJTE ZA LETU NA (*nebo* PO) (*poloha nebo trať podle vhodnosti*), [POZOR (*prach, zvířený sníh, ztracené úlomky, pojíždějící lehké letadlo, personál, atd.)*]; m) POJÍŽDĚJTE ZA LETU (*přímo, jak bylo požadováno, nebo stanovená trať*) NA (*poloha, heliport, provozní nebo pohybová plocha, aktivní nebo neaktivní dráha*). VYHNĚTE SE (*letadla, vozidla nebo personál*);
… po přistání	n) + ŽÁDÁM ZPĚT PO DRÁZE; o) ZPĚT PO DRÁZE SCHVÁLENO; p) ZPĚT PO DRÁZE (*číslo*);
… všeobecně	q) + [*poloha letadla*] ŽÁDÁM POJÍŽDĚNÍ *NA (místo určení na letišti*); r) POJÍŽDĚJTE PŘÍMO VPŘED; s) POJÍŽDĚJTE OPATRNĚ; t) DEJTE PŘEDNOST (*popis a poloha jiného letadla)*; u) + DÁVÁM PŘEDNOST (*provoz*); v) + PROVOZ (*nebo typ letadla*) VIDÍM; w) POJÍŽDĚJTE DO VYČKÁVACÍHO PROSTORU; x) NÁSLEDUJTE (*popis jiného letadla nebo vozidla*); y) UVOLNĚTE DRÁHU; z) + DRÁHA UVOLNĚNA; aa) URYCHLETE POJÍŽDĚNÍ [(*důvod*)]; bb) + URYCHLUJI; cc) [POZOR] POJÍŽDĚJTE POMALEJI [*důvod*]; dd) + ZPOMALUJI. + označuje vysílání pilota
12.3.4.8 Vyčkávání … vyčkávat se nesmí blíže k dráze, než jak je uvedeno v Hlavě 7, ust. 7.6.3.1.3.1	a) ++ VYČKÁVEJTE (*směr*) K/OD (*poloha, dráha číslo atd.*); b) ++ VYČKÁVEJTE NA MÍSTĚ; c) ++ VYČKÁVEJTE (*vzdálenos*t) OD (*poloha*); d) ++VYČKÁVEJTE V BLÍZKOSTI (*poloha*); e) +++ VYČKÁVÁM; f) +++ VYČKÁVÁM V BLÍZKOSTI. + Označuje vysílání pilota. ++ Tyto fráze musí pilot zvlášť potvrdit. +++ Označuje vysílání pilota. Při potvrzování příkazů VYČKÁVEJTE, VYČKÁVEJTE NA MÍSTĚ a VYČKÁVEJTE V BLÍZKOSTI nejsou přípustná slova ROZUMÍM a PROVEDU. V každém případě musí být při potvrzení použito dle vhodnosti buď fráze VYČKÁVÁM nebo fráze VYČKÁVÁM V BLÍZKOSTI.
12.3.4.9 Křižování dráhy	a) + ŽÁDÁM KŘIŽOVAT DRÁHU (*číslo*); *Poznámka: Pokud křižující letadlo není z letištní řídící věže vidět (např. v noci, za nízké dohlednosti atd.), měl by být příkaz vždy doprovázen žádostí o oznámení, že celé letadlo minulo vyčkávací místo pro příslušnou dráhu.*

	b) KŘIŽUJTE DRÁHU (*číslo*) [OZNAMTE UVOLNĚNÍ]; c) URYCHLETE KŘIŽOVÁNÍ DRÁHY (*číslo*) PROVOZ (*typ letadla*) (*vzdálenost*) KILOMETRŮ *(nebo* MIL) FINÁLE; d) POJÍŽDĚJTE NA VYČKÁVACÍ BOD [*číslo*] [DRÁHA (*číslo*)] PO (*vymezení trati*) [VYČKÁVEJTE V BLÍZKOSTI DRÁHY (*číslo*)] nebo [KŘIŽUJTE DRÁHU (*číslo*)]; e) + DRÁHA UVOLNĚNA.
Poznámka: Je-li požadováno, pilot oznámí „DRÁHA UVOLNĚNA“, když celé letadlo minulo vyčkávací místo pro příslušnou dráhu.	+ označuje vysílání pilota
12.3.4.10 Příprava ke vzletu	a) POVOLENÍ PRO ODLETOVOU TRAŤ (*označení*) NELZE VYDAT (*důvody*); b) OZNAMTE AŽ BUDETE PŘIPRAVEN [K ODLETU]; c) JSTE PŘIPRAVEN [K ODLETU]?; d) JSTE PŘIPRAVEN K OKAMŽITÉMU ODLETU?; e) + PŘIPRAVEN;
… povolení ke vstupu na dráhu a očekávání povolení ke vzletu	f) VSTUPTE NA DRÁHU [A ČEKEJTE]; g) ++ VSTUPTE NA DRÁHU (*číslo*); h) VSTUPTE NA DRÁHU. BUĎTE PŘIPRAVEN K OKAMŽITÉMU ODLETU;
… podmínková povolení	i) +++ (*podmínka*) VSTUPTE NA DRÁHU *(stručné zopakování podmínek)*;
… potvrzení podmínkového povolení	j) + (*podmínka*) VSTUPUJI NA DRÁHU *(stručné zopakování podmínek)*;
… potvrzení nebo jinak opakování podmínkového povolení	k) [TO JE] SPRÁVNĚ (*nebo* NEGATIV) [OPAKUJI] (*dle vhodnosti*).
	+ označuje vysílání pilota ++ kde je možnost záměny při provozu více drah +++ postupy týkající se použití podmínkových povolení jsou uvedena v 12.2.7.
12.3.4.11 Povolení ke vzletu	a) DRÁHA (*číslo*) VZLET POVOLEN [OHLASTE PO VZLETU];
… je-li je používán snížený rozstup na dráze	b) *(informace o provozu)* DRÁHA *(číslo)* VZLET POVOLEN;
… když povolení ke vzletu nebylo využito	c) PROVEĎTE OKAMŽITÝ VZLET, NEBO UVOLNĚTE DRÁHU [(*instrukce*)]; d) PROVEĎTE OKAMŽITÝ VZLET, NEBO VYČKÁVEJTE V BLÍZKOSTI DRÁHY;
… zrušení povolení ke vzletu	e) VYČKÁVEJTE NA MÍSTĚ, ZRUŠTE VZLET OPAKUJI ZRUŠTE VZLET (*důvody*); f) + VYČKÁVÁM;
… přerušení vzletu poté, co letadlo zahájilo rozjezd	g) OKAMŽITĚ ZASTAVTE (*opakování volacího znaku letadla*) OKAMŽITĚ ZASTAVTE; h) + ZASTAVUJI;
… pro provoz vrtulníků	***ČR:*** i) *(místo) (současná poloha, pojezdová dráha, plocha konečného přiblížení a vzletu a číslo, dráha a číslo)* VZLET POVOLEN [OHLASTE PO VZLETU]; j) + ŽÁDÁM INSTRUKCE PRO ODLET; k) PO ODLETU TOČTE DOPRAVA (*nebo* DOLEVA *nebo* STOUPEJTE) (*instrukce podle vhodnosti*);
	+ označuje vysílání pilota. VYČKÁVÁM nebo ZASTAVUJI jsou předepsané odpovědi na e) a respektive na g).
12.3.4.12 Instrukce pro točení nebo stoupání po vzletu	

… žádat o čas vzletu … kurz, který se má letět … když se má letět stanovená trať	a) + ŽÁDÁM PRAVOU (*nebo* LEVOU) ZATÁČKU; b) PRAVÁ (*nebo* LEVÁ) ZATÁČKA SCHVÁLENA; c) PRO PRAVOU (*nebo* LEVOU) ZATÁČKU OZNÁMÍM POZDĚJI; d) OZNAMTE VZLET; e) VZLET (*čas*); f) PO PRŮLETU (*hladina*) (*příkazy*); g) POKRAČUJTE KURZEM DRÁHY (*příkazy*); h) TRATÍ PRODLOUŽENÉ OSY DRÁHY (*příkazy*); i) STOUPEJTE PŘÍMO (*příkazy*). + označuje vysílání pilota
12.3.4.13 Vstup do letištního provozního okruhu … jsou-li k dispozici informace ATIS	a) + [*typ letadla*](*poloha*) (*hladina*) NA PŘISTÁNÍ; b) VSTUPTE DO POLOHY *(směr okruhu)* (*poloha na okruhu*) (*číslo dráhy*) [PŘÍZEMNÍ] VÍTR (*směr a rychlost*) (*jednotky*) [TEPLOTA [MINUS] (*číslo*)] QNH (*nebo* QFE) (*číslo*) (*jednotky*) [PROVOZ (*údaj*)]; c) PROVEĎTE PŘÍMÉ PŘIBLÍŽENÍ, DRÁHA (*číslo*) [PŘÍZEMNÍ] VÍTR (*směr a rychlost*) (*jednotky*) [TEPLOTA [MÍNUS] (*číslo*)] QNH (*nebo* QFE) (*číslo*) [(*jednotky*)] [PROVOZ (*údaj*)]; d) + (*typ letadla*) (*poloha*) (*hladina*) INFORMACE (*kódové písmeno* ATIS) PRO PŘISTÁNÍ; e) VSTUPTE DO POLOHY (*poloha na okruhu*) [DRÁHA (*číslo*)] QNH (*nebo* QFE) (*číslo*) (*jednotky*) [PROVOZ (*údaj)].* + označuje vysílání pilota
12.3.4.14 Na okruhu	a) + (*poloha na okruhu, např*. PO VĚTRU/FINÁLE); b) POŘADÍ *(číslo)* ... NÁSLEDUJTE (*typ letadla a poloha*) [*další příkazy jsou-li požadovány*]. + označuje vysílání pilota
12.3.4.15 Příkazy při přiblížení *Poznámka: „DLOUHÉ FINÁLE“ se hlásí, když letadlo zatáčí na konečné přiblížení ve vzdálenosti větší než 7 km (4 NM) od bodu dotyku nebo když letadlo provádějící přímé přiblížení je ve vzdálenosti 15 km (8 NM) od bodu dotyku. V obou případech se hlášení „FINÁLE“ požaduje ve vzdálenosti přibližně 7 km (4 NM) od bodu dotyku.*	a) PROVEĎTE KRÁTKÉ PŘIBLÍŽENÍ; b) PROVEĎTE DLOUHÉ PŘIBLÍŽENÍ (*nebo* PRODLUŽTE PO VĚTRU); c) OZNAMTE POLOHU PŘED POSLEDNÍ ZATÁČKOU (*nebo* FINÁLE *nebo* DLOUHÉ FINÁLE); d) POKRAČUJTE V PŘIBLÍŽENÍ [PŘIPRAVTE SE NA MOŽNÉ PROVEDENÍ PRŮLETU].
12.3.4.16 Povolení k přistání … je-li použit snížený rozstup na dráze … zvláštní provoz … přiblížení na dráhu nebo paralelně k ní s klesáním do odsouhlasené minimální hladiny … let v blízkosti letištní řídící věže nebo jiného pozorovacího bodu za účelem vizuální prohlídky osobami na zemi	a) DRÁHA *(číslo)* PŘISTÁNÍ POVOLENO; b) *(informace o provozu)* DRÁHA (*číslo*) PŘISTÁNÍ POVOLENO; c) LETMÉ PŘISTÁNÍ A VZLET POVOLEN; d) PO PŘISTÁNÍ ZASTAVTE; e) + ŽÁDÁM NÍZKÉ PŘIBLÍŽENÍ (*důvody*); f) NÍZKÉ PŘIBLÍŽENÍ POVOLENO [DRÁHA (*číslo*)] [(*omezení nadmořské výšky, je-li požadováno) (příkazy pro průlet*)]; g) + ŽÁDÁM NÍZKÝ PRŮLET (*důvody*);

… pro provoz vrtulníků	h) NÍZKÝ PRŮLET POVOLEN [*jako v f*)]; i) + ŽÁDÁM PŘÍMÉ PŘIBLÍŽENÍ (*nebo* PŘIBLÍŽENÍ OKRUHEM, LEVOU (*nebo* PRAVOU) ZATÁČKU NA (*poloha*); j) PROVEĎTE PŘÍMÉ PŘIBLÍŽENÍ (*nebo* PŘIBLÍŽENÍ OKRUHEM, LEVOU (*nebo* PRAVOU) ZATÁČKU NA (*poloha, dráha, pojezdová dráha, plocha konečného přiblížení a vzletu*)) [PŘÍLET (*nebo* PŘÍLETOVÁ TRAŤ) (*číslo, název nebo kód*)]. [VYČKÁVEJTE V BLÍZKOSTI (*aktivní dráha, prodloužená osa dráhy, jiné*)]. [ZŮSTAŇTE (*směr nebo vzdálenost*) OD (*dráha, osa dráhy, jiný vrtulník nebo letadlo*)]. [POZOR *(elektrické vedení, neosvětlené překážky, turbulence v úplavu, atd*.)]. PŘISTÁNÍ POVOLENO; ***ČR:*** k) *(místo) (současná poloha, pojezdová dráha, plocha konečného přiblížení a vzletu a číslo, dráha a číslo)* PŘISTÁNÍ POVOLENO [OZNAMTE PO PŘISTÁNÍ]. + označuje vysílání pilota
12.3.4.17 Zdržení letadla	a) PROVÁĎEJTE OKRUH/Y KOLEM LETIŠTĚ; b) PROVEĎTE (PRAVÝ *nebo* LEVÝ) OKRUH [ZE SOUČASNÉ POLOHY]; c) PROVEĎTE DALŠÍ OKRUH.
12.3.4.18 Nezdařené přiblížení	a) PROVEĎTE PRŮLET; b) + PROVÁDÍM PRŮLET. + označuje vysílání pilota
12.3.4.19 Informace letadlům	
… když pilot žádal vizuální prohlídku podvozku	a) PODVOZEK SE JEVÍ VYSUNUTÝ; b) PRAVÉ (*nebo* LEVÉ *nebo* PŘEDNÍ) KOLO SE JEVÍ ZASUNUTÉ (*nebo* VYSUNUTÉ); c) KOLA SE JEVÍ ZASUNUTÁ; d) PRAVÉ (*nebo* LEVÉ *nebo* PŘEDNÍ) KOLO SE NEJEVÍ ZASUNUTÉ (*nebo* VYSUNUTÉ);
… turbulence v úplavu	e) POZOR TURBULENCE V ÚPLAVU [ZA PŘISTÁVAJÍCÍM (*nebo* ODLÉTÁVAJÍCÍM) (*typ letadla*)] [*doplňující informace jak se požaduje*];
… proudění za turbinovými motory na odbavovací ploše nebo na pojezdové dráze	f) POZOR NA PROUDĚNÍ ZA TURBINOVÝMI MOTORY;
… proudění za vrtulovými letadly	g) POZOR PROUDĚNÍ ZA VRTULOVÝM LETADLEM.
12.3.4.20 Opuštění dráhy a komunikace po přistání	a) PŘEJDĚTE NA GROUND (*kmitočet*); b) PO UVOLNĚNÍ PŘEJDĚTE NA GROUND (*kmitočet*); c) URYCHLETE UVOLŇOVÁNÍ; d) VAŠE STÁNÍ (*nebo* GATE) (*určení*); e) POUŽIJTE (*nebo* ZATOČTE) PRVNÍ (*nebo* DRUHOU *nebo* VHODNOU) DOLEVA (*nebo* DOPRAVA) A PŘEJDĚTE NA GROUND (*kmitočet*);
… pro provoz vrtulníků	f) POJÍŽDĚJTE ZA LETU NA STÁNÍ PRO VRTULNÍKY (*nebo*) PARKOVACÍ MÍSTO PRO VRTULNÍKY (*prostor*); g) POJÍŽDĚJTE ZA LETU NA (*nebo* PO) (*poloha nebo trať podle vhodnosti*). [POZOR (*prach, vysoko zvířený sníh, volné předměty, pojíždějící lehké letadlo, personál, atd.*)];

	h) POJÍŽDĚJTE ZA LETU (*přímo, jak bylo požadováno, nebo stanovená trať*) NA (*poloha, heliport, provozní nebo pohybová plocha, aktivní nebo neaktivní dráha*). VYHNĚTE SE (*letadla, vozidla nebo personál*).

12.3.5 Koordinace mezi stanovišti ATS

Okolnosti	*Frazeologie*
12.3.5.1 Předpokládané časy a jejich opravy	a) PŘEDPOKLAD [*směr letu*] (*volací znak letadla*) [SQAWK (*kód* SSR)] (*typ*) PŘEDPOKLÁDANÝ ČAS (*význačný bod*) (*čas*) (*hladina*) (*nebo* KLESÁ Z (*hladina*) DO (*hladina*) (*nebo* STOUPÁ Z (*hladina*) DO (*hladina*)) [RYCHLOST (*uvedená* TAS)] (*trať*) [POZNÁMKY];
… předávající stanoviště	b) PŘEDPOKLAD (*význačný bod*) NA (*volací znak letadla*);
… přijímající stanoviště (jestliže údaje letového plánu nejsou k dispozici)	c) ŽÁDNÉ PODROBNOSTI;
… odpověď přijímajícího stanoviště (jsou-li k dispozici údaje letového plánu)	(*typ letadla*) (*určení*);
… odpověď předávajícího stanoviště	[SQUAWK (*kód* SSR)], [PŘEDPOKLÁDANÝ ČAS] (*význačný bod*) (*čas*) V (*hladina*);
	Poznámka: V případě, že údaje letového plánu nejsou k dispozici, musí přijímající stanoviště odpovědět na b) NEMÁM PODROBNOSTI a vysílající stanoviště musí předat úplný předpoklad, jako v a).
	d) PŘEDPOKLAD VOLNÝ/É BALÓN/Y BEZ PILOTA NA PALUBĚ (*identifikace a kategorie*) PŘEDPOKLÁDANÝ ČAS (*místo*) V (*čas*) HLÁŠENÁ LETOVÁ HLADINA/Y (*číslo nebo čísla*) [*nebo* LETOVÁ HLADINA NEZNÁMÁ] POHYBUJE SE (*směr*) PŘEDPOKLÁDANÁ TRAŤOVÁ RYCHLOST (*číslo*) (*další vhodné informace, jsou-li nějaké*);
	e) OPRAVA (*volací znak letadla*) (*nezbytné údaje*).
12.3.5.2 Předání řízení	a) ŽÁDÁM PROPUSTIT (*volací znak letadla*);
	b) (*volací znak letadla*) PROPUŠTĚN [V *čas*)] [*podmínky/omezení*];
	c) JE (*volací znak letadla*) PROPUŠTĚN [PRO STOUPÁNÍ (*nebo* KLESÁNÍ)]?;
	d) (*volací znak letadla*) NENÍ PROPUŠTĚN [AŽ DO (*čas*) nebo (význačný bod)];
	e) NELZE PROPUSTIT (*volací znak letadla*) [PROVOZ JE (*údaje*)].
12.3.5.3 Změna povolení	a) MŮŽEME ZMĚNIT POVOLENÍ (*volací znak letadla*) NA (*podrobnosti navrhované změny*)?;
	b) POVOLENO (*podrobnosti změny povolení*) PRO (*volací znak letadla*);
	c) NELZE POVOLIT (*volací znak letadla*);
	d) NELZE POVOLIT (*požadovaná trať, hladina atd.*) [PRO (*volací znak letadla*) (*důvod*)] (*návrh náhradního povolení*).
12.3.5.4 Žádost o schválení	a) ŽÁDOST O SCHVÁLENÍ (*volací znak letadla*) PŘEDPOKLÁDANÝ ODLET Z (*význačný bod*) V (*čas*);
	b) (*volací znak letadla*) ŽÁDOST SCHVÁLENA [(*omezení, jsou-li nějaká*)];
	c) (*volací znak letadla*) NELZE SCHVÁLIT (*náhradní instrukce*).

12.3.5.5 Předání příletu	PŘEDÁNÍ PŘÍLETU (*volací znak letadla*) [SQUAWK (*kód SSR*)] (*typ*) Z (*místo odletu*) PŘEDÁNÍ V/NAD (*význačný bod, nebo čas nebo hladina*) POVOLEN NA A PŘEDPOKLÁDÁN (*mez povolení*) (*čas*) V (*hladina*) [PŘEDPOKLÁDANÝ ČAS PŘIBLÍŽENÍ (*čas*) *nebo* ZDRŽENÍ SE NEOČEKÁVÁ] PŘELAĎTE V (*čas*).
12.3.5.6 Předání	PŘEDÁNÍ (*volací znak letadla*) [SQUAWK (*kód* SSR)] POLOHA (*poloha letadla*) (*hladina*).
12.3.5.7 Urychlení povolení	a) URYCHLETE POVOLENÍ PRO (*volací znak letadla*) PŘEDPOKLÁDANÝ ODLET Z (*místo*) V (*čas*); b) URYCHLETE POVOLENÍ (*volací znak letadla*) PŘEDPOKLÁDANÝ ODLET (*místo*) V (*čas*) ŽÁDÁ (*hladina*) (*nebo trať atd.*).
12.3.5.8 Provoz v prostoru RVSM … pro verbální doplnění zpráv EST letadel neschválených pro provoz ve vzdušném prostoru RVSM nebo pro verbální doplnění zpráv EST při automatické výměně zpráv, jež neobsahují automatické předávání informací z pole 18 letového plánu, následované doplňujícími informacemi podle vhodnosti	a) NEGATIV RVSM [(*doplňující informace např. „Státní letadlo“*)];
… pro sdělení příčiny nenadálé situace ve vztahu k letadlu, které ztratilo schopnost přesného dodržování hladin ve vzdušném prostoru RVSM z důvodu silné turbulence nebo jiných nebezpečných meteorologických jevů nebo z důvodu poruchy palubního zařízení, podle vhodnosti	b) NESCHOPEN RVSM Z DŮVODU TURBULENCE (*nebo* ZAŘÍZENÍ, *podle vhodnosti*).

12.3.6 Frazeologie, která se má používat ve vztahu k CPDLC

Okolnosti	*Frazeologie*
12.3.6.1 Provozní status … porucha CPDLC	a) [VŠEM STANICÍM] PORUCHA CPDLC (*instrukce*);
… selhání jednotlivé zprávy CPDLC	b) SELHÁNÍ ZPRÁVY CPDLC *(příslušné povolení, instrukce, informace nebo žádost);*
… pro opravu povolení, instrukcí, informací nebo žádostí CPDLC	c) NEBERTE V ÚVAHU ZPRÁVU CPDLC (typ zprávy), MEZERA *(správné povolení, instrukce, informace nebo žádost);*
… k instruování všech stanic nebo určitého letu nevysílat žádosti CPDLC po omezený časový úsek	d) [VŠEM STANICÍM] ZASTAVTE VYSÍLÁNÍ ŽÁDOSTÍ CPDLC [DO OZNÁMENÍ] [*(důvod)*];
… pro návrat k normálnímu používání CPDLC	e) [VŠEM STANICÍM] OBNOVTE NORMÁLNÍ PROVOZ CPDLC.

12.4 Frazeologie pro přehledovou službu ATS

Poznámka: Následující ustanovení zahrnují frazeologii, která je specifická pro situace, když se při poskytování letových provozních služeb používá přehledový systém ATS. Frazeologii uvedenou v předcházejících ustanoveních lze také podle vhodnosti použít při poskytování letových provozních služeb s použitím přehledového systému ATS.

12.4.1 Všeobecná frazeologie pro přehledovou službu ATS

Okolnosti	*Frazeologie*
12.4.1.1 Identifikace letadla	a) OZNAMTE KURZ [A LETOVOU HLADINU (*nebo* ALTITUDE)]; b) PRO IDENTIFIKACI TOČTE DOLEVA (*nebo* DOPRAVA) KURZ (*tři číslice*); c) VYSÍLEJTE PRO IDENTIFIKACI A OZNAMTE KURZ; d) RADAROVÝ KONTAKT (*poloha*); e) IDENTIFIKOVÁN [*poloha*]; f) NEJSTE IDENTIFIKOVÁN [*důvod*] [OBNOVTE (*nebo* POKRAČUJTE) VLASTNÍ NAVIGACI];
12.4.1.2 Hlášení o poloze	POLOHA (*vzdálenost*) (*směr*) OD/K (*význačný bod*) (*nebo* NAD *nebo* NA ÚROVNI (*význačný bod*)).
12.4.1.3 Instrukce pro vektorování	a) OPUSŤTE (*význačný bod*) KURZ (*tři číslice*); b) UDRŽUJTE KURZ (*tři číslice*); c) UDRŽUJTE SOUČASNÝ KURZ; d) LEŤTE KURZ (*tři číslice*); e) TOČTE DOLEVA (*nebo* DOPRAVA) KURZ (*tři číslice*) [*důvod*]; f) TOČTE DOLEVA (*nebo* DOPRAVA) (*počet stupňů*) STUPŇŮ [*důvody*]; g) STOP TOČENÍ KURZ (*tři číslice*); h) LEŤTE KURZ (*tři číslice*) JSTE-LI SCHOPEN POKRAČUJTE PŘÍMO (*název*) (*význačný bod*); i) KURZ JE DOBRÝ.
12.4.1.4 Ukončení vektorování	a) OBNOVTE VLASTNÍ NAVIGACI (*poloha letadla*) (*určité příkazy*); b) OBNOVTE VLASTNÍ NAVIGACI [PŘÍMO] NA (*význačný bod*) [MAGNETICKÁ TRAŤ (*tři číslice*) VZDÁLENOST (*číslo*) KILOMETRŮ (*nebo* MIL)].
12.4.1.5 Manévry ... (v případě nespolehlivých směrových přístrojů na palubě letadla) *Poznámka: Kde je nezbytné stanovit důvod pro vektorování nebo pro shora uvedené manévry, měla by se použít následující frazeologie:* *a) PRO PROVOZ;* *b) PRO ROZSTUP;* *c) PRO ZDRŽENÍ;* *d) PRO POLOHU PO VĚTRU (nebo PŘED POSLEDNÍ ZATÁČKOU nebo FINALE).*	a) PROVEĎTE ZATÁČKU TŘISTAŠEDESÁT DOLEVA (*nebo* DOPRAVA) [*důvod*]; b) PROVÁDĚJTE LEVÝ/É (*nebo* PRAVÝ/É) OKRUH/Y [*důvod*]; c) ZAHAJUJTE A UKONČUJTE VŠECHNY ZATÁČKY NA POVEL „TEĎ“; d) TOČTE DOLEVA (*nebo* DOPRAVA) TEĎ; e) STOP ZATÁČKU TEĎ.
12.4.1.6 Řízení rychlosti	a) OZNAMTE RYCHLOST; b) + RYCHLOST (*číslo*) KILOMETRŮ ZA HODINU (*nebo* UZLŮ);

	c) UDRŽUJTE (*číslo*) KILOMETRŮ ZA HODINU (*nebo* UZLŮ) [NEBO VĚTŠÍ (*nebo* MENŠÍ)] [AŽ DO (*význačný bod*)]; d) NEPŘEKROČTE (číslo) KILOMETRŮ ZA HODINU (*nebo* UZLŮ); e) UDRŽUJTE SOUČASNOU RYCHLOST; f) ZVYŠTE (*nebo* SNIŽTE) RYCHLOST NA (*číslo*) KILOMETRŮ ZA HODINU (*nebo* UZLŮ) [NEBO VYŠŠÍ (*nebo* NEBO NIŽŠÍ)]; g) ZVYŠTE (*nebo* SNIŽTE) RYCHLOST O (*číslo*) KILOMETRŮ ZA HODINU (*nebo* UZLŮ); h) OBNOVTE NORMÁLNÍ RYCHLOST; i) SNIŽTE NA MINIMÁLNÍ PŘIBLIŽOVACÍ RYCHLOST; j) SNIŽTE NA MINIMÁLNÍ RYCHLOST V ČISTÉ KONFIGURACI; k) OBNOVTE PUBLIKOVANOU RYCHLOST l) [ATC] OMEZENÍ RYCHLOSTI [SE] NEPOŽADUJE. + označuje vysílání pilota
12.4.1.7 Hlášení poloh ... vynechání hlášení poloh	a) VYNECHTE HLÁŠENÍ POLOH [AŽ DO (*vymezení*)]; b) DALŠÍ HLÁŠENÍ NAD (*význačný bod*); c) HLÁŠENÍ SE POŽADUJE POUZE NAD (*význačný/é bod/body*); d) OBNOVTE HLÁŠENÍ POLOH.
12.4.1.8 Informace o provozu a akce k vyhnutí ... (jsou-li známy) ... žádost o akci k vyhnutí ... po minutí neznámého provozu ... pro akci k vyhnutí	a) PROVOZ (*číslo*) HODIN (*vzdálenost a směr letu*) (*jakékoli jiné vhodné informace*); 1) NEZNÁMÝ; 2) POHYBUJE SE POMALU; 3) POHYBUJE SE RYCHLE; 4) V BLÍZKOSTI; 5) V PROTISMĚRU (*nebo* VE STEJNÉM SMĚRU); 6) PŘEDLÉTÁVÁ; 7) KŘIŽUJE ZLEVA DOPRAVA (*nebo* ZPRAVA DOLEVA); 8) (*typ letadla*); 9) (*hladina*); 10) VE STOUPÁNÍ (*nebo* KLESÁNÍ); b) + ŽÁDÁM VEKTOROVÁNÍ; c) ŽÁDÁTE VEKTOROVÁNÍ?; d) MINUL JSTE PROVOZ [*příslušné příkazy*]; e) OKAMŽITĚ TOČTE DOLEVA (*nebo* DOPRAVA) KURZ (*tři číslice*) PRO VYHNUTÍ [NEZNÁMÝ] PROVOZ (*směr podle hodinových ručiček a vzdálenost*); f) OKAMŽITĚ TOČTE DOLEVA (*nebo* DOPRAVA) (*počet stupňů*) STUPŇŮ PRO VYHNUTÍ [NEZNÁMÝ] PROVOZU V (*směr podle hodinových ručiček a vzdálenost*). + označuje vysílání pilota
12.4.1.9 Spojení a ztráta spojení	a) V PŘÍPADĚ ZTRÁTY SPOJENÍ (*instrukce*); b) NEPŘIJMETE-LI ŽÁDNÉ VYSÍLÁNÍ PO (*číslo*) MINUT (*nebo* SEKUND) (*instrukce*); c) ODPOVĚĎ NEBYLA PŘIJATA (*instrukce*);

... je-li podezření na ztrátu spojení	d) POKUD SLYŠÍTE (*instrukce pro manévr nebo* SQUAWK (*kód nebo* IDENT); e) (*manévr,* SQUAWK *nebo* IDENT) ZPOZOROVÁN. POLOHA (*poloha letadla*). [(instrukce)].
12.4.1.10 Ukončení radarové služby nebo služby ADS-B	a) RADAROVÁ SLUŽBA (*nebo* IDENTIFIKACE) UKONČENA [Z DŮVODU *(důvody)*] (*instrukce*); b) BRZY ZTRATÍM IDENTIFIKACI (*vhodné instrukce nebo informace*); c) IDENTIFIKACE ZTRACENA [*důvody*] (*instrukce*).
12.4.1.11 Degradace radarového zařízení nebo zařízení ADS-B	a) SEKUNDÁRNÍ RADAR MIMO PROVOZ (*příslušné informace podle potřeby*); b) PRIMÁRNÍ RADAR MIMO PROVOZ (*příslušné informace podle potřeby*); c) ADS-B MIMO PROVOZ (*příslušné informace podle potřeby*).

12.4.2 Radar v přibližovací službě řízení

Okolnosti	*Frazeologie*
12.4.2.1 Vektorování pro přiblížení	a) VEKTOROVÁNÍ PRO (*druh přiblížení*) PŘIBLÍŽENÍ DRÁHA (*číslo*); b) VEKTOROVÁNÍ PRO VIZUÁLNÍ PŘIBLÍŽENÍ DRÁHA (*číslo*) OHLASTE LETIŠTĚ (*nebo* DRÁHU) V DOHLEDU; c) VEKTOROVÁNÍ DO/NA (*poloha na okruhu*); d) VEKTOROVÁNÍ PRO PŘIBLÍŽENÍ ŘÍZENÉ PŘEHLEDOVÝM RADAREM DRÁHA (*číslo*); e) VEKTOROVÁNÍ PRO PŘIBLÍŽENÍ ŘÍZENÉ PŘESNÝM PŘIBLÍŽOVACÍM RADAREM DRÁHA (*číslo*); f) (*druh*) PŘIBLÍŽENÍ NENÍ K DISPOZICI (*důvod*) (*náhradní příkazy*).
12.4.2.2 Vektorování na ILS a jiné postupy přiblížení	a) POLOHA (*číslo*) KILOMETRŮ (*nebo* MIL) OD (*fix*). TOČTE DOLEVA (*nebo* DOPRAVA) KURZ (*tři číslice*); b) NALÉTNETE (TRAŤ KONEČNÉHO PŘIBLÍŽENÍ *nebo radiové zařízení*) (*vzdálenost*) OD (*význačný bod nebo* BOD DOTYKU);
... požaduje-li pilot, aby byl přiveden do určité vzdálenosti od bodu dotyku	c) + ŽÁDÁM (*vzdálenost*) NA FINÁLE;
	d) (*druh*) PŘIBLÍŽENÍ POVOLENO DRÁHA (*číslo*);
... instrukce a informace	e) OZNAMTE USAZENÍ NA KURZOVÉM MAJÁKU ILS (V LOCALIZERu) (*nebo* NA TRATI [KONEČNÉHO] PŘIBLÍŽENÍ [GLS/RNP/MLS]); f) PŘIBLIŽUJETE SE ZLEVA (*nebo* ZPRAVA) [OHLASTE USAZENÍ]; g) TOČTE DOLEVA (*nebo* DOPRAVA) KURZ *(tři číslice*) [K NALÉTNUTÍ] *nebo* [OHLASTE USAZENÍ]; h) OČEKÁVEJTE VEKTOR PŘES (KURZOVÝ MAJÁK ILS (LOCALIZER) *nebo* TRAŤ KONEČNÉHO PŘIBLÍŽENÍ [GLS/RNP/MLS] *nebo radiové zařízení*) (*důvod*); i) TOUTO ZATÁČKOU PŘELÉTNETE KURZOVÝ MAJÁK ILS (LOCALIZER) *nebo* TRAŤ KONEČNÉHO PŘIBLÍŽENÍ [GLS/RNP/MLS] *nebo radiové zařízení*) [(*důvod)*];

	j) VEDU VÁS PŘES (KURZOVÝ MAJÁK ILS (LOCALIZER) *nebo* TRAŤ KONEČNÉHO PŘIBLÍŽENÍ [GLS/RNP/MLS] *nebo radiové zařízení*) [*(důvod)*]; k) UDRŽUJTE (*nadmořská výška*) AŽ DO NALÉTNUTÍ SESTUPOVÉ ROVINY; l) OHLASTE USAZENÍ NA SESTUPOVÉ ROVINĚ; m) NALÉTNĚTE (KURZOVÝ MAJÁK ILS (LOCALIZER) *nebo* [TRAŤ] [KONEČNÉHO] PŘIBLÍŽENÍ [GLS/RNP/MLS] *nebo radiové zařízení*) [DRÁHA *(číslo)*] [OZNAMTE USAZENÍ]. + označuje vysílání pilota
12.4.2.3 Manévry během nezávislých a závislých paralelních přiblížení	a) PŘIBLÍŽENÍ (*typ přiblížení*) DRÁHA (*číslo*) LEVÁ (*nebo* PRAVÁ) POVOLENO; b) PŘELETĚL JSTE KURZOVÝ MAJÁK ILS (LOCALIZER) (*nebo* GLS/RNP/TRAŤ KONEČNÉHO PŘIBLÍŽENÍ MLS). OKAMŽITĚ TOČTE DOLEVA (*nebo* DOPRAVA) A VRAŤTE SE NA KURZOVÝ MAJÁK ILS (LOCALIZER) (*nebo* GLS/RNP/TRAŤ KONEČNÉHO PŘIBLÍŽENÍ MLS) [DRÁHA *(číslo)*]; c) ILS (*nebo* MLS) DRÁHA (*číslo*) LEVÁ (*nebo* PRAVÁ) KURZOVÝ MAJÁK ILS (LOCALIZER) (*nebo* MLS) KMITOČET JE (*kmitočet*);
... pro akci k vyhnutí, když se pozoruje, že letadlo vstupuje do NTZ	d) OKAMŽITĚ TOČTE DOLEVA (*nebo* DOPRAVA) (*číslo*) STUPŇŮ (*nebo* KURZ) (*tři číslice*) K VYHNUTÍ SE PROVOZU NA [KTERÝ SE ODCHYLUJE NA SOUSEDNÍM PŘIBLÍŽENÍ], STOUPEJTE DO (*nadmořská výška*);
… akce k vyhnutí pod 120 m (400 ft) nad prahem dráhy, kde jsou uplatňována PAOAS kritéria	e) OKAMŽITĚ STOUPEJTE DO (*nadmořská výška*) K VYHNUTÍ SE PROVOZU [KTERÝ SE ODCHYLUJE OD SOUSEDNÍHO PŘIBLÍŽENÍ] (*další instrukce*).
12.4.2.4 Přiblížení přehledovým radarem	
12.4.2.4.1 Poskytování služby	a) TOTO BUDE PŘIBLÍŽENÍ ŘÍZENÉ PŘEHLEDOVÝM RADAREM NA DRÁHU (*číslo*) KONČÍCÍ VE (*vzdálenost*) OD BODU DOTYKU, BEZPEČNÁ ALTITUDE NAD PŘEKÁŽKAMI (*nebo* VÝŠKA) (*číslo*) METRŮ (*nebo* STOP) PROVĚŘTE VAŠE MINIMA [V PŘÍPADĚ PRŮLETU (*příkazy*)]; b) PŘEDÁVÁNÍ INSTRUKCÍ PRO PŘIBLÍŽENÍ BUDE UKONČENO VE (*vzdálenost*) OD BODU DOTYKU.
12.4.2.4.2 Výška	a) ZAHAJTE KLESÁNÍ TEĎ [UDRŽUJTE SESTUPOVOU DRÁHU (*číslo*) STUPŇŮ]; b) (*vzdálenost*) OD BODU DOTYKU, ALTITUDE (*nebo* VÝŠKA) MÁ BÝT (*číslo a jednotky*).
12.4.2.4.3 Poloha	*(vzdálenost*) OD BODU DOTYKU.
12.4.2.4.4 Prověření	a) PROVĚŘTE PODVOZEK VYSUNUT [A ZAJIŠTĚN]; b) NAD PRAHEM.
12.4.2.4.5 Ukončení přiblížení	a) OHLASTE VIZUÁLNÍ KONTAKT; b) OHLASTE DRÁHU [(*druh*) SVĚTLA] V DOHLEDU; c) PŘIBLÍŽENÍ UKONČENO [PŘEJDĚTE NA (*stanoviště*)].
12.4.2.5 Přiblížení PAR	
12.4.2.5.1 Poskytování služby	a) TOTO BUDE PŘIBLÍŽENÍ ŘÍZENÉ PŘESNÝM PŘIBLIŽOVACÍM RADAREM DRÁHA (*číslo*);

	b) PŘIBLÍŽENÍ ŘÍZENÉ PŘESNÝM PŘIBLIŽOVACÍM RADAREM NENÍ K DISPOZICI (*důvod*) (*náhradní příkazy*); c) V PŘÍPADĚ PRŮLETU (*příkazy*).
12.4.2.5.2 Spojení	a) NEPOTVRZUJTE DALŠÍ VYSÍLÁNÍ; b) NEOBDRŽEL JSEM ODPOVĚĎ. BUDU POKRAČOVAT V PŘEDÁVÁNÍ POKYNŮ.
12.4.2.5.3 Azimut	a) PŘIBLIŽUJETE SE POMALU (*nebo* RYCHLE) [ZLEVA *nebo* ZPRAVA]; b) KURZ JE DOBRÝ; c) NA TRATI; d) MÍRNĚ (*nebo* HODNĚ *nebo* ODCHYLUJETE SE) DOLEVA (*nebo* DOPRAVA) OD TRATI; e) (*číslo*) METRŮ VLEVO (*nebo* VPRAVO) OD TRATI.
12.4.2.5.4 Výška	a) PŘIBLIŽUJETE SE K SESTUPOVÉ DRÁZE; b) ZAHAJTE KLESÁNÍ TEĎ [(*číslo*) METRŮ ZA SEKUNDU *nebo* (*číslo)* STOP ZA MINUTU (*nebo* UDRŽUJTE (*číslo*) STUPŇŮ SESTUPOVOU DRÁHU]; c) RYCHLOST KLESÁNÍ JE DOBRÁ; d) NA SESTUPOVÉ DRÁZE; e) MÍRNĚ (*nebo* HODNĚ *nebo* ODCHYLUJETE SE) NAD (*nebo* POD) SESTUPOVOU DRÁHU; f) [STÁLE] (*číslo*) METRŮ (*nebo* STOP) PŘÍLIŠ VYSOKO (*nebo* PŘÍLIŠ NÍZKO); g) UPRAVTE RYCHLOST KLESÁNÍ; h) VRACÍTE SE [POMALU (*nebo* RYCHLE)] K SESTUPOVÉ DRÁZE; i) OBNOVTE NORMÁLNÍ RYCHLOST KLESÁNÍ; j) VÝŠKOVÁ INDIKACE MIMO *PROVOZ (následované příslušnými příkazy*); k) (*vzdálenost*) OD BODU DOTYKU. ALTITUDE (*nebo* VÝŠKA) MÁ BÝT (*čísla a jednotky*).
12.4.2.5.5 Poloha	a) (*vzdálenost*) OD BODU DOTYKU; b) NAD PŘIBLIŽOVACÍMI SVĚTLY; c) NAD PRAHEM.
12.4.2.5.6 Prověření	a) PROVĚŘTE PODVOZEK VYSUNUT A ZAJIŠTĚN; b) PROVĚŘTE ALTITUDE (*nebo* VÝŠKU) ROZHODNUTÍ.
12.4.2.5.7 Ukončení přiblížení	a) OHLASTE VIZUÁLNÍ KONTAKT; b) OHLASTE DRÁHU [(*druh*) SVĚTLA] V DOHLEDU; c) PŘIBLÍŽENÍ UKONČENO [PŘEJDĚTE NA (*stanoviště*)].
12.4.2.5.8 Nezdařené přiblížení	a) POKRAČUJTE VIZUÁLNĚ NEBO PROVEĎTE PRŮLET (*příkazy pro nezdařené přiblížení*); b) OKAMŽITĚ PROVEĎTE PRŮLET (*příkazy pro nezdařené přiblížení) (důvod*); c) PROVÁDÍTE PRŮLET?; d) PROVÁDÍTE-LI PRŮLET (*příslušné příkazy*); e) + PROVÁDÍM PRŮLET.

	+ označuje vysílání pilota

12.4.3 Frazeologie při používání sekundárního přehledového radaru a ADS-B

Okolnosti	*Frazeologie*
12.4.3.1 Žádost o oznámení schopnosti SSR zařízení	a) OHLASTE SCHOPNOST ODPOVÍDAČE; b) + ODPOVÍDAČ (*jak je uvedeno v letovém plánu*); c) + NEGATIV ODPOVÍDAČ. + označuje vysílání pilota
12.4.3.2 Dotaz na schopnost ADS-B	a) OZNAMTE SCHOPNOST ADS-B; b) + VYSÍLAČ ADS-B *(datové spojení)*; c) + PŘIJÍMAČ ADS-B *(datové spojení)*; d) + NEGATIV ADS-B. + označuje vysílání pilota
12.4.3.3 Pokyn k nastavení odpovídače	a) PRO ODLET SQUAWK (*kód*); b) SQUAWK (*kód*).
12.4.3.4 Žádost pilotovi o znovunastavení přiděleného módu a kódu	a) ZNOVU NASTAVTE SQUAWK [(*mód*)] (*kód*); b) + ZNOVU NASTAVUJI (*mód*) (*kód*). + označuje vysílání pilota
12.4.3.5 Žádost o znovunastavení identifikace letadla	ZNOVU ZADEJTE IDENTIFIKACI V MÓDU S *nebo* IDENTIFIKACI ADS-B.
12.4.3.6 Žádost pilotovi, aby potvrdil kód nastavený na odpovídači letadla	a) POTVRĎTE SQUAWK (*kód*); b) + SQUAWK (*kód*). + označuje vysílání pilota
12.4.3.7 Žádost o zapnutí funkce IDENT	a) SQUAWK [(*kód*)] [A] IDENT; b) SQUAWK NÍZKÝ VÝKON; c) SQUAWK NORMÁL; d) VYSÍLEJTE ADS-B IDENT.
12.4.3.8 Žádost o přechodné zastavení činnosti odpovídače	SQUAWK STANDBY.
12.4.3.9 Žádost o nouzový kód	SQUAWK MAYDAY [KÓD SEDUM-SEDUM-NULA-NULA].
12.4.3.10 Žádost o vypnutí odpovídače a/nebo vysílače ADS-B *Poznámka: Nezávislý provoz odpovídače módu S a ADS-B nemusí být možný ve všech letadlech (např., kde je ADS-B poskytováno samostatně prostřednictvím „extended squitter“ 1090 MHz emitovaným z odpovídače). V takových případech letadlo nemusí být schopné vyhovět instrukcím ATC souvisejícím s provozem ADS-B.*	a) STOP SQUAWK [VYSÍLEJTE POUZE ADS-B]; b) ZASTAVTE VYSÍLÁNÍ ADS-B [POUZE SQUAWK [(*kód*)];

12.4.3.11 Žádost o vyslání tlakové hladiny	a) SQUAWK CHARLIE; b) VYSÍLEJTE ADS-B ALTITUDE.
12.4.3.12 Žádost o kontrolu nastavení výškoměru a o potvrzení hladiny	PROVĚŘTE NASTAVENÍ VÝŠKOMĚRU A POTVRĎTE (*hladina*).
12.4.3.13 Žádost o ukončení vysílání údaje o tlakové hladině pro jeho chybnou činnost *Poznámka: Viz poznámka pod ust. 12.4.3.10 výše.*	a) STOP CHARLIE CHYBNÁ INDIKACE; b) STOP VYSÍLANÍ ADS-B ALTITUDE [(CHYBNÁ INDIKACE *nebo důvod*)].
12.4.3.13 Žádost o prověření hladiny	POTVRĎTE *(hladina)*.

12.5 Frazeologie pro automatický závislý přehledový systém – kontrakt (ADS-C)

12.5.1 Všeobecná ADS-C frazeologie

Okolnosti	*Frazeologie*
12.5.1.1 Degradace ADS-C	ADS-C (*nebo* ADS-KONTRAKT) MIMO PROVOZ (*příslušné informace podle potřeby*).

12.6 Frazeologie pro předávání výstrah

12.6.1 Frazeologie pro předávání výstrah

Okolnosti	*Frazeologie*
12.6.1.1 Výstraha na nízkou nadmořskou výšku	(*volací znak letadla*) VÝSTRAHA NA NÍZKOU ALTITUDE, OKAMŽITĚ PROVĚŘTE VAŠI ALTITUDE, QNH JE (*číslo*) [(*jednotky*)]. [MINIMÁLNÍ LETOVÁ NADMOŘSKÁ VÝŠKA JE (*nadmořská výška*)].
12.6.1.2 Výstraha na blízkost terénu	(*volací znak letadla*) VÝSTRAHA NA BLÍZKOST TERÉNU, (*návrh pro činnost pilota, je-li to možné*).

12.7 Frazeologie pro pozemní personál / letovou posádku

12.7.1 Frazeologie pro pozemní personál / letovou posádku

Okolnosti	*Frazeologie*
12.7.1.1 Postupy pro spouštění (pozemní personál / kabina)	a) [JSTE] PŘIPRAVEN SPOUŠTĚT?; b) + SPOUŠTÍM ČÍSLO (číslo motoru/ů). *Poznámka 1: Měla by následovat odpověď pozemního personálu buď interkomem, nebo příslušným vizuálním signálem k vyznačení, že vše je jasné a že spouštění, jak bylo naznačeno, může pokračovat.* *Poznámka 2: Je velmi důležité, aby se obě strany při spojení mezi pozemním personálem a piloty vzájemně pochopily.* + označuje vysíláním pilota
12.7.1.2 Postupy pro vytlačování … pozemní personál / kabina	a) JSTE PŘIPRAVEN K VYTLAČENÍ;

	b) + PŘIPRAVEN K VYTLAČENÍ; c) POTVRĎTE ODBRZDĚNÍ; d) + ODBRZDĚNO; e) ZAHAJUJI VYTLAČOVÁNÍ; f) VYTLAČOVÁNÍ SKONČENO; g) + ZASTAVTE VYTLAČOVÁNÍ; h) POTVRĎTE ZABRZDĚNÍ; i) + ZABRZDĚNO; j) + ROZPOJTE; k) ROZPOJÍM, ČEKEJTE NA VIZUÁLNÍ SIGNÁL PO VAŠÍ LEVÉ (*nebo* PRAVÉ) STRANĚ. *Poznámka: Po této korespondenci následuje vizuální signál, kterým se pilotovi oznamuje, že rozpojení bylo provedeno a nic nebrání v pojíždění.* + označuje vysílání pilota

12.7.2 Odmrazování / ochrana proti námraze letadel

Okolnosti	*Frazeologie*
12.7.2.1 Před prováděním odmrazování / ochrany proti námraze (pozemní personál (personál provádějící ošetření)) / (letová posádka) … potvrzení konfigurace letadla	a) ČEKÁM NA ODMRAZOVÁNÍ. POTVRĎTE ZABRZDĚNÍ A POŽADOVANÉ OŠETŘENÍ; b) +[POTVRZUJI] ZABRZNĚNO, ŽÁDÁM *(druh odmrazovacího / protinámrazového ošetření a plochy, které mají být ošetřeny)*; c) VYČKÁVEJTE NA MÍSTĚ A POTVRĎTE KONFIGURACI LETADLA; d) +[POTVRZUJI] LETADLO V KONFIGURACI, PŘIPRAVENO K ODMRAZOVÁNÍ; e) ZAHAJUJI ODMRAZOVÁNÍ. + označuje vysílání pilota.
12.7.2.2 Po ukončení postupu odmrazování/ochrany proti námraze … pro odmrazování … pro dvoufázové odmrazování / ochranu proti námraze … odmrazování / ochrana proti námraze dokončena	a) ODMRAZOVÁNÍ *(ošetřených ploch)* DOKONČENO. OHLASTE, AŽ BUDETE PŘIPRAVENI NA INFORMACE; b) DRUH KAPALINY (Druh I n*ebo* II *nebo* III *nebo* IV); c) DOBA PŮSOBENÍ ZAPOČALA V *(čas)*; d) KÓD OCHRANY PROTI NÁMRAZE *(odpovídající kód ochrany proti námraze)* *Poznámka: Příklad kódu ochrany proti námraze:* *Postup odmrazování / ochrany proti námraze, jehož posledním krokem je použití směsi ze 75 % kapaliny typu II a 25 % vody, zahájené ve 13:35 místního času, je zaznamenán následovně:* *DRUH II/75 13:35 (následuje celý název kapaliny pro ochranu proti námraze)* e) POSLEDNÍ KROK ZAHÁJEN V *(čas*); f) KONTROLA PO ODMRAZOVÁNÍ UKONČENA; g) PERSONÁL A VYBAVENÍ MIMO LETADLO.
12.7.2.3 Mimořádný provoz … při aktivaci senzoru přiblížení rozprašovací tryskou	a) HLÁSÍM AKTIVACI BLÍZKOSTI TRYSKY NA *(významný bod na letadle)* [ŽÁDNÉ VIDITELNÉ POŠKOZENÍ *nebo* ZJIŠTĚNO POŠKOZENÍ *(popis poškození)*] [SDĚLTE ÚMYSLY];

… informace jiným letadlům, že na ploše pro odmrazování došlo k nouzové situaci	b) NOUZOVÁ SITUACE NA PLOŠE PRO ODMRAZOVÁNÍ *(číslo plochy pro odmrazování)* [VYPNĚTE MOTORY *nebo* ČEKEJTE NA DALŠÍ INSTRUKCE].

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽIT

HLAVA 13 – SLUŽBY PRO AUTOMATICKÝ ZÁVISLÝ PŘEHLEDOVÝ SYSTÉM – KONTRAKT (ADS-C)

13.1 Všeobecně

Poskytování letových provozních služeb letadlům založené na informacích přijatých z letadel prostřednictvím ADS-C je obecně nazýváno jako poskytování služeb ADS-C.

Poznámka: Poradenský materiál týkající se implementace ADS-C je obsažen v ICAO dokumentu „Global Operational Data Link (GOLD) Manual*“ (*ICAO Doc 10037*).*

13.2 Schopnost pozemního systému ADS-C

13.2.1 Pozemní systém ADS-C používaný k poskytování letových provozních služeb musí mít velmi vysokou úroveň spolehlivosti, dostupnosti a integrity. Možnost výpadku systému nebo význačných degradací systému, které mohou způsobit úplné nebo částečné přerušení služeb, musí být minimální. Musí být zajištěno náhradní zařízení.

Poznámka 1: Pozemní systém ADS-C se běžně skládá z množství integrovaných součástí, včetně komunikačních rozhraní, systémů zpracování dat a jednoho nebo více připojení řídícího.

Poznámka 2: Příslušné informace k používání ADS-C, spolehlivosti, dostupnosti a integrity systému jsou obsaženy v ICAO dokumentu „Performance-based Communication and Surveillance (PBCS) Manual“ (Doc 9869)..

13.2.2 Pozemní systém ADS-C by měl být schopen integrace s ostatními automatizovanými systémy používanými při poskytování ATS a měl by zajišťovat příslušnou úroveň automatizace s cílem zlepšení přesnosti a včasnosti dat zobrazovaných řídícímu, snížení pracovní zátěže řídícího a potřeby provádět hlasovou koordinaci mezi sousedními řídícími pracovišti a stanovišti ATC.

13.2.3 Aby bylo možno povolit účinné zavedení ADS-C služby v prostředí CNS/ATM, je nezbytné dodržet několik význačných požadavků na funkčnost. Pozemní systémy musí zajišťovat:

a) vysílání, přijímání, zpracování a zobrazování ADS-C zpráv ve vztahu k letům vybaveným pro a prováděným v prostředí, kde jsou poskytovány služby ADS-C;

b) zobrazování výstrah a varování vztahujících se k bezpečnosti;

c) monitorování polohy (aktuální poloha letadla, jak je odvozena z hlášení ADS-C, je zobrazována řídícímu pro monitorování situace v letovém provozu);

d) sledování shody (ADS-C hlášení o aktuální poloze nebo předpokládaný profil je porovnáván s očekávanou polohou letadla, která je odvozena z platného letového plánu. Při příčných a vertikálních odchylkách podél trati, které přesáhnou předdefinované limity tolerance, musí systém umožnit, aby byla řídícímu vydána výstraha na neshodu);

e) aktualizaci letového plánu (např. podélné odchylky, které přesáhnou předem stanovenou toleranci, budou použity k upřesnění vypočítaného času příletu na následující fixy);

f) ověřování záměru (příslušná data obsažená v hlášeních ADS-C, jako je rozšířený plánovaný profil atd., jsou porovnávána s platným povolením a rozdíly jsou identifikovány);

g) detekování konfliktu (data ADS-C mohou být použita automatickým pozemním systémem ADS-C k identifikaci porušení minima rozstupu);

h) predikce konfliktu (data ADS-C mohou být použita automatickým pozemním systémem ADS-C k identifikaci potenciálního porušení minima rozstupu);

i) trekování (záměrem funkce „trekování“ je extrapolovat současnou polohu letadla na základě hlášení ADS-C);

j) výpočet větru (hlášení ADS-C obsahující údaje o větru může být použito k aktualizaci předpovědi větru a z toho lze odvodit vypočítané časy přeletů bodů na trati);

k) systém letového managementu (hlášení ADS-C mohou napomáhat automatickému systému k vygenerování optimálního bezkonfliktního povolení pro podporu technik úspory paliva, jako je cestovní stoupání požadované provozovateli).

Poznámka: Používání ADS-C nezbavuje řídícího povinnosti nepřetržitě sledovat provozní situaci.

13.2.4 Vzájemné sdílení informací ADS-C by mělo být podporováno v maximální možné míře za účelem rozšíření a zlepšení přehledu v sousedních řízených oblastech a tím snižování potřeby dodatečných ADS kontraktů podporovaných danými letadly.

13.2.5 Automatická výměna koordinačních dat vztažená k letadlům, kterým je poskytována služba ADS-C, a stanovení automatických koordinačních postupů musí být zabezpečeny na základě regionálních postupů ICAO.

13.2.6 Systémy řízení letového provozu poskytující službu ADS-C musí být schopny uchovávat a rozšiřovat specifické informace o letu vztahující se k letům vybaveným pro provoz v prostředí, kde je poskytována služba ADS-C.

13.2.7 Musí existovat efektivní rozhraní člověk-stroj, které umožní řídícímu vhodné využití informací odvozených z ADS-C a přidružených automatických činností.

13.3 Letecké informace vztahující se k ADS-C

Odpovídající informace o provozních postupech mající přímý vliv na provádění letových provozních služeb musí být publikovány v leteckých informačních příručkách. Tyto informace musí obsahovat stručný popis týkající se prostoru odpovědnosti, požadavky a podmínky, za kterých je služba ADS-C k dispozici, technická omezení zařízení, postupy pro případ poruchy ADS-C, pokud jsou požadovány, a počáteční adresu(y) pro každé stanoviště ATC.

13.4 Používání ADS-C při poskytování služby řízení letového provozu

13.4.1 Všeobecně

13.4.1.1 ADS-C může být použito při poskytování služby řízení letového provozu za předpokladu, že je letadlo jednoznačně identifikováno.

13.4.1.2 Zpracování dat ADS-C může být použito při poskytování služby řízení letového provozu za předpokladu, že bylo dosaženo korelace mezi ADS-C daty odeslanými z letadla a údaji letového plánu.

Poznámka: Je-li to nezbytné pro korelaci, může být použita kombinovaná informace, obdržená z letadla, jako např. letiště odletu, EOBT a letiště určení.

13.4.1.3 Musí být zachovávány zásady lidských činitelů. Řídící musí mít k dispozici především dostatek informací, aby:

a) udržoval přehled o situaci; a

b) v případě poruchy systému byl schopen převzít minimálně úkoly normálně vykonávané automaticky při poskytování služby řízení letového provozu.

Poznámka 1: Zatímco automatizované systémy jsou navrhovány tak, aby zajistily vysokou provozní integritu, zůstávají citlivé k chybám a poruchám. Lidská spoluúčast je nedílná součást bezpečnosti systémů pro řízení letového provozu

Poznámka 2: Průvodní materiál k zásadám lidských činitelů lze nalézt v Human Factors Training Manual (ICAO Doc 9683), Human Factors Digest No. 8 – Human Factors in Air Traffic Control (Circular 241) a Human Factors Digest No. 11 – Human Factors in CNS/ATM Systems (Circular 249).

13.4.1.4 Informace poskytované pozemním systémem mohou být použity řídícím k vykonávání následujících funkcí při řízení letového provozu:

a) zvýšení bezpečnosti;

b) udržování přesného přehledu o situaci v letovém provozu;

c) zajišťování minima rozstupu;

d) k uskutečňování příslušných opatření v případě jakýchkoli význačných odchylek letadel od jejich povolení, včetně povolených tratí, hladin a rychlosti, když je to vhodné;

Poznámka: Tam, kde tolerance ve vztahu k takovým údajům jako je např. přesnost 3-D polohy, rychlosti nebo času je předepsána příslušným úřadem ATS, odchylky nejsou považovány za význačné, dokud tyto tolerance nejsou překročeny.

e) zajišťování aktualizace polohové informace o letadlech pro jiné řídící, když je tak požadováno; a

f) zlepšení využitelnosti vzdušného prostoru, snížení zpoždění, stejně tak jako k napřímení tratí a dosažení optimálnějších letových profilů.

13.4.2 Zobrazení dat ADS-C

13.4.2.1 Příslušná data ADS-C musí být řídícímu zobrazena vhodným způsobem tak, aby mohl vykonávat řídící funkce uvedené v ust. 13.4.1.4. Zobrazovací systémy musí zahrnovat situační zobrazení, textové informace, zvukové a vizuální výstrahy v takových kombinacích, jaké jsou považovány za vhodné.

13.4.2.2 Zobrazovací systémy mohou zobrazovat pouze aktuální hlášení ADS-C nebo kombinaci aktuálních hlášení ADS-C a dat odvozených z hlášení ADS-C. Navíc zobrazovací systémy mohou zahrnovat přehledovou informaci z množství jiných zdrojů, včetně radarových dat, ADS-B, FDPS a/nebo CPDLC nebo hlasového hlášení poloh.

13.4.2.2.1 Tam, kde je přehledová informace odvozena z různých zdrojů, typ přehledové informace musí být řídícímu na první pohled zřejmý.

13.4.2.3 Informace ADS, kterou má řídící k dispozici na situačním zobrazení, musí minimálně obsahovat indikaci ADS polohy a mapovou informaci.

13.4.2.3.1 Pokud je to proveditelné, měly by být užity zřetelné symboly k rozlišení zobrazení indikací poloh, které jsou odvozeny od:

a) hlášení polohy ADS-C; nebo

b) kombinací ADS-C s informací odvozenou z jiných přehledových zdrojů, např. PSR, SSR, ADS-B; nebo

c) extrapolací ADS-C.

13.4.2.3.2 Formuláře (labels) používané pro informace odvozené z ADS-C a jakékoli jiné informace, které mohou být použitelné, musí být zobrazeny minimálně v alfanumerické formě.

13.4.2.3.3 Formulář (label) musí minimálně zahrnovat identifikaci letadla a informaci o hladině. Všechny informace uvedené ve formuláři musí být zobrazeny jasným a stručným způsobem. Formuláře musí být přidruženy k jejich indikovaným polohám ADS-C způsobem vylučujícím chybnou identifikaci.

13.4.2.4 Když jsou hlášení ADS-C řazeny do fronty, řídícímu musí být indikovány pilnostní hlášení na základě následujícího pořadí přednosti:

a) nouzový a/nebo pilnostní mód hlášení ADS-C;

b) událost nebo požadované hlášení ADS-C; a potom

c) pravidelná hlášení ADS-C.

13.4.2.4.1 Jestliže je ve frontě více než jedno hlášení ADS-C spadající do bodů a), b) nebo c) uvedených výše, musí být zpracována v pořadí, v jakém byla přijata.

13.4.2.5 Výstrahy a varování vztahující se k bezpečnosti, včetně nouzových/pilnostních hlášení, musí být prezentovány jasným a zřetelným způsobem. Musí být provedena taková opatření, aby byl řídící varován, když očekávaná ADS-C hlášení nejsou přijata v příslušném čase.

Poznámka: Nepřijatá náhodná hlášení ADS-C kontraktů mohou být nezjistitelná.

13.4.3 Poskytování služeb ADS-C

13.4.3.1 Všeobecně

13.4.3.1.1 Počet letadel, kterým je současně poskytována služba ADS-C, nesmí přesáhnout takové množství, které může být bezpečně obslouženo za převládajících okolností, s ohledem na:

a) složitost provozní situace a z toho vyplývající pracovní zátěž v sektoru nebo prostoru odpovědnosti řídícího;

b) úroveň automatizace pozemního systému ADS-C;

c) celkovou technickou výkonnost systémů ADS-C a komunikačních systémů, včetně možných degradací, které by vyžadovaly použití záložních prostředků;

d) celkovou výkonnost záložních přehledových a komunikačních systémů; a

e) vliv ztráty spojení mezi pilotem a řídícím.

13.4.3.2 Koordinace a předání řízení letadel v systému ADS-C

13.4.3.2.1 V rámci stanoviště a mezi stanovišti ATC používajícími ADS-C musí být uzavřeny příslušné dohody, aby se zajistila koordinace mezi provozem ADS-C a ostatním provozem (nevybaveným ADS-C) a aby bylo zajištěno poskytování příslušných rozstupů mezi letadly vybavenými ADS-C a všemi ostatními letadly.

13.4.3.2.2 Předání řízení musí být uskutečněno tak, aby se usnadnilo nepřerušované poskytování služby ADS-C tam, kde sousední stanoviště ATC využívají ADS-C.

13.4.3.2.3 Přebírající stanoviště ATC musí navázat ADS kontrakt s danými letadly dříve, než dosáhnou bodu předání řízení. Pokud by přebírající stanoviště ATC nebylo schopno navázat ADS kontrakt, předávající stanoviště ATC musí být uvědomeno, aby provedlo pozemní předání dat ADS-C tak, aby bylo umožněno nepřerušované poskytování služby ADS-C.

13.4.3.2.4 Když je letadlo v nouzovém/pilnostním módu nebo když je předmětem bezpečnostních výstrah nebo varování, musí být tyto informace předány přebírajícímu stanovišti ATC a ADS kontrakt nesmí být předávajícím stanovištěm ATC ukončen, dokud nebyla provedena příslušná koordinace.

13.4.3.2.5 Předání řízení mezi sousedními řídícími pracovišti nebo mezi sousedními stanovišti ATC může být prováděno následovně:

a) jsou dodržovány příslušné ADS-C předávací protokoly prostřednictvím:

   1) označení indikace polohy ADS-C automatickými prostředky; nebo

   2) přímého označení indikace polohy ADS-C, jestliže dva zobrazovací systémy spolu sousedí nebo je-li užit společný (konferenční) typ zobrazení; nebo

   3) označení indikace polohy ADS-C ve vztahu k poloze přesně indikované na obou zobrazovacích systémech;

b) informace o aktualizovaném letovém plánu předávaného letadla jsou předány přebírajícímu řídícímu před předáním letadla;

c) když řídící spolu fyzicky nesousedí, musí mít nepřetržitě mezi sebou k dispozici zařízení pro přímé spojení;

   Poznámka: Tento požadavek může být splněn obousměrným hlasovým zařízením nebo použitím výměny dat mezi stanovišti ATS (ATS Interfacility Data Communications – AIDC).

d) bod nebo body předání řízení a všechny další podmínky aplikace jsou předmětem přesně stanovených instrukcí nebo konkrétní dohody o spolupráci (LoA); a

e) přebírající řídící musí mít přehled o všech vydaných instrukcích k řízení (např. instrukce o hladině nebo rychlosti), které byly vydány letadlu před jeho předáním a které mění předpokládaný průběh letu.

   Poznámka: Tento požadavek může být splněn obousměrným hlasovým zařízením nebo použitím výměny dat mezi stanovišti ATS (ATS Interfacility Data Communications – AIDC).

13.4.3.2.6 Dohodnuté minimum rozstupu mezi letadly, která jsou předmětem předání řízení, musí být v souladu s dohodami o spolupráci nebo místními směrnicemi, podle vhodnosti.

13.4.3.3 Spojení

Komunikační zařízení mezi řídícím a pilotem musí být takové, aby možnost poruch nebo význačných degradací byla minimální. Adekvátní záložní zařízení musí být k dispozici.

13.4.3.4 Všeobecné postupy ADS-C

13.4.3.4.1 Řízení ADS kontraktu

13.4.3.4.1.1 Pouze příslušné stanoviště ATC smí iniciovat ADS kontrakty s danými letadly. Postupy musí zajišťovat, aby neplatné kontrakty byly včas ukončeny.

13.4.3.4.1.2 Pozemní systém ADS-C musí být schopen identifikovat schopnost ADS-C letadla a navázat příslušné ADS kontrakty s letadly vybavenými ADS-C.

13.4.3.4.1.3 ADS kontrakty nezbytné pro řízení letadel musí být navázány s každým letadlem

příslušným pozemním systémem ADS-C nejméně pro ty části letu letadla, kde stanoviště ATC poskytuje službu řízení letového provozu.

13.4.3.4.1.4 Kontrakt může obsahovat poskytování základních hlášení ADS-C v pravidelném intervalu stanoveným pozemním systémem ADS-C volitelně s doplňujícími daty obsahujícími specifické informace, které mohou nebo nemusí být zasílány s každým periodickým hlášením. Může být rovněž dohodnuto poskytovat hlášení ADS-C v geograficky definovaných bodech, jako např. v bodech na tratích, navíc k ostatním specifickým hlášením náhodných událostí.

13.4.3.4.1.5 Letadlo musí být schopno podporovat dohody ADS-C současně s nejméně čtyřmi stanovišti ATC vybavenými pozemními zařízeními ADS-C.

13.4.3.4.1.5.1 Když se pozemní zařízení ADS-C pokouší dosáhnout dohodu ADS-C s letadlem a není schopno ji získat z důvodu neschopnosti letadla podporovat další ADS kontrakt, mělo by letadlo odpovídat směrovací značkou ICAO nebo 8písmenným označením pozemních zařízení, se kterými právě udržuje kontrakt, za účelem dohodnutí se s ATC o uvolnění z kontraktu. V případě, že tato informace nemůže být pozemnímu systému poskytnuta, pozemní systém musí přesto upozornit řídícího, že ADS dohody nebylo dosaženo. Následně musí být provedena koordinace mezi příslušnými stanovišti ATS za účelem stanovení přednosti pro ADS-C spojení s letadlem.

13.4.3.4.1.6 Stanoviště ATC musí být schopné nahradit nebo ukončit své vlastní ADS kontrakty dle potřeby. Stávající kontrakt musí být udržován, dokud není nový kontrakt stejného typu akceptován letadlem nebo do doby, kdy je tento typ kontraktu ukončen.

13.4.3.4.2 Ukončení ADS-C

13.4.3.4.2.1 ADS kontrakty mohou být pro letadla přelétávající hranice FIR ukončeny manuálně nebo automaticky pozemním systémem ADS-C na základě dohod mezi odpovědnými úřady ATS.

13.4.3.4.2.2 Odpovědné úřady ATS musí stanovit postupy pro zajištění obnovení požadovaných ADS kontraktů, když je ADS-C neočekávaně ukončen.

13.4.3.4.3 ADS-C dohody

13.4.3.4.3.1 Počáteční ADS-C dohody, s výjimkou ust. 13.4.3.4.3.2 tohoto předpisu, musí být stanoveny odpovědným úřadem ATS. Následné úpravy individuálních kontraktů mohou být provedeny podle úvahy stanovištěm ATS.

13.4.3.4.3.2 Ve vzdušném prostoru, kde je uplatňován procedurální rozstup, musí ADS-C dohody obsahovat minimálně následující ADS kontrakty:

a) periodický kontrakt v intervalech odpovídajícím požadavkům vzdušného prostoru;

b) kontrakt událost, určující následující:

1)změnu traťového bodu;

2)událost příčné odchylky; a

3)událost rozsahu hladinové odchylky.

Poznámka: Změna vertikální rychlosti vyjádřená například zápornou vertikální rychlostí (tj. klesání) překračující 27 m/s (5 000 ft/min), může poskytnout další indikaci neobvyklé situace.

13.4.3.4.3.3 Po přijetí hlášení události indikujícího odchylku od povolení, stanoviště ATC musí stanovit periodický kontrakt ve zkráceném intervalu hlášení, jaký uzná za vhodný, požadující blok dat traťového vektoru jako doplněk základního ADS-C bloku dat. Stanoviště ATC musí uvědomit letovou posádku o zpozorované odchylce a zjistit úmysly letadla s využitím CPDLC nebo hlasové komunikace, podle vhodnosti.

13.4.3.4.3.4 Zkrácení intervalu periodických hlášení ADS-C musí být zachováno, dokud letadlo znovu nepokračuje podle povolení, od tohoto okamžiku musí být znovu zaveden kontrakt událost a obnoven normální periodický kontrakt. Je-li to považováno za vhodné, měla by být stanovištěm ATC přijata opatření, s cílem informovat nejbližší letadla.

13.4.3.4.3.5 Je-li použití určeného minima rozstupu závislé na intervalech pravidelných hlášení o poloze, stanoviště ATC nesmí použít periodické kontrakty s intervalem hlášení větším, než je požadovaný interval hlášení.

13.4.3.4.3.6 Když očekávané hlášení polohy není přijato v průběhu stanoveného časového parametru, musí být přijata odpovídající opatření ke zjištění polohy letadla.

Poznámka 1: Toho může být dosaženo užitím dotazovacího kontraktu ADS, CPDLC nebo hlasové komunikace nebo přijetím následujícího periodického hlášení.

Poznámka 2: Požadavky týkající se poskytování pohotovostní služby jsou obsaženy v Hlavě 9.

13.4.3.4.4 Prověrky výkonů

13.4.3.4.4.1 Stanoviště ATC poskytující službu ADS-C letadlům musí prověřit trojrozměrnou polohovou informaci ADS-C přijatou z letadla prostřednictvím hlášení pilota a/nebo shodou s letovým plánem.

13.4.3.4.4.2 Pilot letadla, jehož polohová informace odvozená z ADS-C je v povolené toleranci, nemusí být o takovém ověření uvědomen.

13.4.3.4.4.3 Jestliže zobrazená polohová informace není v rozmezí schválené tolerance nebo když je neshoda nad povolenou tolerancí zjištěna po ověření, pilot o tom musí být uvědomen a musí být požádán, aby prověřil navigační systém letadla.

13.4.3.4.4.4 Řídící musí nastavit zobrazení a provést patřičné prověření jeho přesnosti v souladu s instrukcemi předepsanými příslušným úřadem odpovědným za zobrazení ADS-C nebo daný integrovaný zobrazovací systém.

13.4.3.4.4.5 Řídící musí být přesvědčen, že funkční schopnost zobrazovacího systému ADS-C nebo integrovaného zobrazovacího systému, stejně tak jako zobrazovaná informace, je dostatečná pro funkce, které mají být vykonávány.

13.4.3.4.4.6 Řídící musí hlásit v souladu s místními postupy jakoukoli chybu v zařízení nebo jakoukoli událost vyžadující šetření nebo jakékoli jiné okolnosti, které mohou učinit poskytování služeb na bázi zobrazování poloh ADS-C složité nebo nepraktické.

13.4.3.4.5 Nouzová hlášení

Poznámka: Pro indikaci, že je ve stavu nouze nebo je nouzový stav ukončen, může letadlo vybavené ADS-C používat nouzový mód následovně:

a) nouze; a

b) nouzový stav zrušen.

13.4.3.4.5.1 Když je přijato hlášení ADS-C s indikací nouzového stavu, řídící odpovědný za let musí potvrdit příjem informace nejvhodnějším komunikačním prostředkem.

13.4.3.4.5.2 Oba systémy ADS-C, palubní i pozemní, musí být schopny podporovat nouzový mód provozu ADS-C k pomoci pohotovostním postupům ATC a k asistenci při provádění pátrání a záchrany. V případě, že letadlo je nebo se jeví být v jakékoli formě nouze, musí mu být řídícím poskytnuta všechna možná pomoc.

Poznámka: Palubní systém ADS-C umožňuje pilotovi iniciovat nouzový mód. Rovněž může umožnit letadlu automaticky nastavit nouzový mód.

13.4.3.4.5.3 Pozemní systém ADS-C musí rozpoznat zahájení, změnu a ukončení nouzového módu a dát výstrahu řídícímu. Pozemní systém ADS-C musí být schopen měnit četnost nouzových hlášení, jestliže je to nezbytné. Pozemní systém ADS-C musí být schopen potlačit indikaci nouze.

13.4.3.4.6 Poruchy zařízení

Poznámka: Neočekává se, že pilot bude uvědomen o jakékoli poruše ADS-C monitorovacími prostředky na palubě.

13.4.3.4.6.1 Porucha palubního systému ADS-C

13.4.3.4.6.1.1 Po přijetí zprávy o poruše palubního systému musí řídící:

a) informovat pilota o poruše;

b) informovat pilota o požadavku na hlášení poloh hlasem nebo CPDLC; a

c) učinit nezbytná opatření k zajištění náhradního rozstupu, je-li to požadováno.

13.4.3.4.6.1.2 Když letadlo s poruchou ADS-C po vzletu letí v nebo je očekáváno, že vstoupí do prostoru, kde je funkční zařízení ADS-C s určitou schopností povinné, stanoviště ATC, kterého se to týká, by mělo usilovat o zajištění pokračování letu na letiště prvního zamýšleného přistání v souladu s letovým plánem. Nicméně za některých okolností nemusí být pokračování letu umožněno z důvodu provozu nebo uspořádání vzdušného prostoru. V takovém případě může být letadlo požádáno, aby se vrátilo na letiště vzletu nebo přistálo na nejbližším vhodném letišti vyhovujícím danému provozovateli.

13.4.3.4.6.1.3 V případě poruchy ADS-C, která je zjištěna před vzletem z letiště, kde není možné provést opravu, mělo by být letadlu, kterého se to týká, umožněno pokračovat nejkratším možným způsobem na nejbližší vhodné letiště, na kterém by mohla být oprava uskutečněna. Když je uděleno takovému letadlu povolení, stanoviště ATC by mělo vzít do úvahy existující a předpokládanou provozní situaci a může měnit čas vzletu, letovou hladinu nebo trať zamýšleného letu. V průběhu letu může nastat nutnost dalších úprav.

13.4.3.4.6.2 Odstavení pozemního systému ADS-C

13.4.3.4.6.2.1 V případě plánovaného odstavení pozemního systému ADS-C je nutné:

a) vydat NOTAM informující všechny dotčené strany o době odstavení;

b) stanovit hlášení poloh hlasovým hlášením nebo CPDLC; a

c) stanovit náhradní postupy pro zajištění rozstupů, je-li to požadováno.

13.4.3.4.6.2.2 V případě neplánovaného odstavení pozemního systému ADS-C poskytovatel ATS, kterého se to týká, musí:

a) informovat všechna dotčená letadla a oznámit jim požadavek na hlášení poloh hlasovým hlášením nebo CPDLC;

b) učinit nezbytná opatření k zajištění náhradních rozstupů, je-li to požadováno;

c) informovat sousední stanoviště ATS přímou koordinací; a

d) informovat všechny zúčastněné strany publikováním NOTAMu, je-li to vhodné.

13.5 Použití ADS-C při zajištění minima rozstupu

13.5.1 Všeobecně

Poznámka: V systému ATC založeném na ADS-C je přesnost polohové informace zobrazované řídícímu závislá na palubním navigačním nebo polohovém systému. Proto jakákoli degradace palubního systému, která má vliv na navigační schopnosti letadla, bude mít rovněž vliv na přesnost polohových informací zobrazovaných řídícímu.

13.5.1.1 Jestliže je při poskytování služby řízení letového provozu použito ADS-C, uplatňují se postupy a minima uvedená v této části.

13.5.1.1.1 Využití polohových hlášení ADS-C k zajištění rozstupů může být použito pouze, když je přiměřená jistota, že hlášení ADS-C nebudou přerušena.

13.5.2 Určení obsazení hladiny

13.5.2.1 Hodnota tolerance, která musí být použita ke stanovení, že ADS-C informace o hladině

zobrazovaná řídícímu je přesná, musí být ±60 m (±200 ft) v prostoru RVSM. V ostatních prostorech musí být ±90 m (±300 ft) s výjimkou, kdy příslušné úřady ATS mohou určit nižší kritérium, ale ne méně než ±60 m (±200 ft), jestliže je to shledáno za výhodnější.

13.5.2.2 Jestliže informace ADS-C o hladině není ve schválených tolerancích, informace musí být ověřena hlasovým hlášením nebo CPDLC. Kde bylo zjištěno, že hladinová informace ADS-C je nesprávná, příslušný odpovědný úřad ATS musí stanovit opatření, která se musí učinit ve vztahu k zobrazení a použití takovéto informace.

13.5.2.3 Jestliže bylo letadlu povoleno opustit hladinu, manévr se považuje za zahájený a dříve obsazená hladina za uvolněnou, pokud informace o hladině odvozená z ADS indikuje změnu více než 90 m (300 ft) v očekávaném směru od dříve přidělené hladiny nebo to bylo ověřeno přijetím hlášení CPDLC nebo hlasového hlášení pilota.

13.5.2.4 Letadlo, které je ve stoupání nebo klesání, je považováno, že křižovalo hladinu, když hladinová informace ADS-C indikuje, že minulo tuto hladinu v požadovaném směru o více než 90 m (300 ft) nebo to bylo ověřeno přijetím hlášení CPDLC nebo hlasového hlášení pilota.

13.5.2.5 Letadlo, které je ve stoupání nebo klesání, je považováno, že dosáhlo hladinu, do které bylo povoleno, když bylo přijato potvrzení o dosažení přidělené hladiny prostřednictvím CPDLC nebo hlasového hlášení pilota. Letadlo může být považováno, že udržuje přidělenou hladinu, tak dlouho, dokud hladinová informace ADS-C zůstává v příslušných tolerancích, jak jsou stanoveny v ust. 13.5.2.1.

Poznámka: Kontrakt události rozsahu hladinové odchylky může být použit k trvalému sledování dodržování příslušných hodnot hladinové tolerance letadlem.

13.5.2.5.1 Když je pro ověření, že letadlo dosáhlo povolenou hladinu použito CPDLC, měla by být použita zpráva vzestupným spojem číslo 129, REPORT MAINTAINING (hladina) nebo zpráva vzestupným spojem číslo 200, REPORT REACHING.

Poznámka: Zpráva vzestupným spojem číslo 175, REPORT REACHING (hladina) neposkytuje stejnou jistotu, že letadlo udržuje přidělenou hladinu. V takových případech, kdy systém pro řízení a optimalizaci letu (flight management system) byl nastaven pilotem, aby odpovídal automaticky na tuto zprávu, odpověď může být vyslána, když letadlo dosáhne přidělenou hladinu, bez ohledu, zda letadlo tuto přidělenou hladinu udržuje.

13.5.2.6 Kde je zamýšleno zajišťovat vertikální rozstupy pod převodní hladinou použitím informace o hladině ADS-C, příslušný úřad musí zajistit, že taková informace je přepočtena na příslušnou tlakovou nadmořskou výšku.

13.5.3 Aplikace horizontálních rozstupů použitím polohové informace ADS-C

Poznámka 1: Faktory, které musí řídící brát v úvahu při stanovení rozstupů, které mají být aplikovány za konkrétních okolností za účelem zajištění, že minimum rozstupu nebude porušeno, zahrnují relativní kurzy a rychlosti, technická omezení ADS-C, zátěž řídícího a jakékoli potíže způsobené komunikačním zahlcením.

Poznámka 2: Informace ke stanovování a aplikaci minim rozstupů jsou obsaženy v Manual on Airspace Planning Methodology for the Determination of Separation minima (ICAO Doc 9689).

13.5.3.1 Podélné vzdálenostní rozstupy na základě ADS-C jsou podrobně uvedeny v Hlavě 5, ust. 5.4.2.9 tohoto předpisu.

13.5.3.2 Odpovědné úřady ATS musí zajistit, že postupy pro nepředvídané události jsou k dispozici tak, aby mohly být použity v případě degradace informace ADS-C z důvodu ztráty požadované navigační výkonnosti.

13.5.3.3 Minima vzdálenostních rozstupů pro použití ADS-C mohou být aplikována mezi polohami letadel odvozenými z ADS-C nebo mezi polohami odvozenými z ADS-C a radaru nebo polohami odvozenými z ADS-B. Polohy letadel musí být extrapolovány nebo interpolovány podle nutnosti, aby se zajistilo, že reprezentují polohy letadel ve společném čase.

13.5.3.3.1 Zobrazené symboly poloh ADS-C by měly řídícímu umožnit rozlišit mezi hlášenými extrapolovanými a interpolovanými polohami. Když je jakákoli pochybnost týkající se integrity informace zobrazené jako extrapolovaný nebo interpolovaný symbol polohy, musí být poloha aktualizována žádostí o požadovaný kontrakt.

13.5.3.3.2 ADS-C rozstupy nesmí být aplikovány mezi letadly vyčkávajícími nad stejným vyčkávacím fixem. Použití horizontálního rozstupu mezi vyčkávajícím letadlem a jinými lety musí být předmětem požadavků a postupů předepsaných příslušným úřadem ATS.

13.5.3.4 Informace odvozené ze zobrazení ADS-C nesmí být použity k vektorování letadel.

Poznámka: Vektorování použitím ADS-C může být možné v budoucnu v případech, kde přehledová a komunikační výkonnost bude porovnatelná s výkonností radarových systémů a přímou hlasovou komunikací využívající VKV.

HLAVA 14 – KOMUNIKACE DATOVÝM SPOJEM MEZI ŘÍDÍCÍM A PILOTEM (CPDLC)

14.1 Všeobecně

Poznámka 1: Ustanovení týkající se CPDLC jsou obsažena v Hlavě 8 Předpisu L 10/II.

Poznámka 2: Poradenský materiál týkající se implementace CPDLC je obsažen v ICAO dokumentu „Global Operational Data Link (GOLD) Manual“ (ICAO Doc 10037*).*

14.1.1 CPDLC zajišťuje způsob spojení mezi řídícím a pilotem s použitím souboru zpráv CPDLC pro komunikaci ATC.

14.1.2 Tato aplikace zahrnuje soubor prvků zpráv o povolení/informaci/žádosti, které odpovídají frazeologii používané v radiotelefonii.

Poznámka 1: Viz Doplněk 5 pro soubor zpráv CPDLC, který uvádí seznam prvků zpráv a jim odpovídající zamýšlené použití zprávy.

Poznámka 2: Záměr a text prvku zprávy a související postupy jsou v zásadě v souladu s Hlavou 12 – Frazeologie. Je však zřejmé, že se soubor zpráv CPDLC a související postupy poněkud liší od používané hlasové komunikace z důvodu rozdílů mezi těmito dvěma médii.

14.1.3 Pilot a řídící musí mít možnost vyměňovat zprávy, které zahrnují prvky standardních zpráv, prvky zpráv ve volném textu nebo kombinaci obojího.

14.1.4 Pozemní a palubní systémy musí umožňovat, aby zprávy byly vhodně zobrazovány, tištěny, je-li to požadováno, a uchovávány způsobem, který dovolí včasné a snadné vyhledání v případě, že je to nezbytné.

14.1.5 Kdykoli je požadována prezentace ve formě textu, musí být pro zobrazení používán anglický jazyk jako minimum.

14.2 Navázání CPDLC

14.2.1 CPDLC musí být navázáno dostatečně včas, aby bylo zajištěno, že letadlo komunikuje se správným stanovištěm ATC. Informace o tom, kdy a případně kde by měly systémy letadlo-země navázat CPDLC, musí být publikovány v Letecké informační příručce.

14.2.2 CPDLC zahájené letadlem

14.2.2.1 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.

14.2.2.2 Když stanoviště ATC odmítne požadavek na CPDLC, musí prostřednictvím příslušné CPDLC zprávy sdělit pilotovi důvod odmítnutí.

14.2.3 CPDLC zahájené stanovištěm ATC

14.2.3.1 Stanoviště ATC může navázat CPDLC s letadlem pouze v případě, když letadlo nemá navázáno žádné jiné spojení CPDLC nebo když získalo povolení od stanoviště ATC, které má s letadlem navázáno CPDLC.

14.2.3.2 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“, podle vhodnosti, oznámen důvod odmítnutí. Místní postupy musí určit, zda se důvod odmítnutí prezentuje řídícímu. Žádné jiné důvody pro odmítnutí zahájení CPDLC ze strany letadla stanovištěm ATC nejsou povoleny.

14.3 Výměna provozních zpráv CPDLC

14.3.1 Řídící nebo pilot musí vytvářet zprávy CPDLC s použitím prvků standardních zpráv, prvků zpráv ve volném textu nebo kombinace obojího.

Poznámka: Viz Doplněk 5 pro soubor zpráv CPDLC včetně zprávy o úmyslu/použití a jim odpovídající prvky zpráv.

14.3.1.1 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 ICAO dokumentu „Human Factors Guidelines for Air Traffic Management (ATM) Systems“ *(ICAO Doc 9758).*

14.3.1.2 Když se využívá CPDLC a účel zprávy je obsažen v souboru zpráv CPDLC uvedených v Doplňku 5, musí se používat prvky standardních zpráv.

14.3.1.3 S výjimkou uvedenou v ust. 14.3.5.1, když řídící nebo pilot komunikuje prostřednictvím CPDLC, by odpověď měla přijít cestou CPDLC. Když řídící nebo pilot využívá hlasové komunikace, odpověď by měla přijít hlasovou komunikací.

14.3.1.4 Kdykoliv je považováno za nutné opravit zprávu odeslanou přes CPDLC nebo je obsah zprávy zapotřebí vyjasnit, řídící nebo pilot musí použít nejvhodnější dostupné prostředky k opravě detailů nebo pro objasnění.

Poznámka: Následující postupy mohou být používány řídícím k opravě povolení, instrukcí nebo informací nebo pilotem k opravě odpovědi na zprávu vzestupným spojem nebo opravám předtím oznámených žádostí nebo informací.

14.3.1.4.1 Když je k opravě zprávy CPDLC, pro kterou dosud nebyla přijata provozní odpověď, použita hlasová komunikace, vysílání řídícího 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.

14.3.1.4.2 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 řídící 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)

14.3.1.4.3 Jestliže zpráva CPDLC, na kterou se požaduje provozní odpověď, je následně projednávána hlasovou komunikací, musí být pro zajištění správné synchronizace dialogu CPDLC vyslána příslušná odpověď ve formě uzavírací zprávy CPDLC. To je možné zajistit buď výslovnou instrukcí příjemci zprávy cestou hlasové komunikace, aby ukončil dialog, nebo tím, že se systému umožní automaticky dialog ukončit.

14.3.2 Příznaky zpráv diktují určité požadavky na zacházení se zprávami pro uživatele CPDLC, který zprávu přijímá. Každá zpráva CPDLC má dva příznaky: pohotovost a odpověď.

14.3.2.1 Pohotovost

Příznak pohotovosti určuje druh pohotovosti požadované po přijetí zprávy. Druhy pohotovosti jsou uvedeny v Tabulce 14-1.

14.3.2.2 Odpověď

14.3.2.2.1 Příznak odpovědi vymezuje platné odpovědi pro daný prvek zprávy. Druhy odpovědí jsou uvedeny v Tabulce 14-2 pro zprávy vzestupným spojem a v Tabulce 14-3 pro zprávy sestupným spojem.

Tabulka 14-1. 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

Tabulka 14-2. Příznak 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 14-3. 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), ZPRÁVA NENÍ TÍMTO STANOVIŠTĚM ATC PODPOROVÁNA , CHYBA	2

14.3.2.2.2 Když se požaduje odpověď na víceprvkovou zprávu, 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.

14.3.2.2.3 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.

14.3.2.2.4 Řídící 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(á) povolení se neopakuje(í).

14.3.2.2.5 Jestliže žádosti o povolení obsahující více prvků může být vyhověno pouze částečně, řídící 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.

14.3.2.2.6 Když může být vyhověno všem prvkům jedno nebo víceprvkové žádosti o povolení, řídící musí odpovědět povoleními odpovídajícími každému prvku žádosti. Tato odpověď by měla být zahrnuta do jediné zprávy vzestupným spojem.

Poznámka: Například, protože je třeba vyhnout se zprávám 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.

14.3.2.2.7 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.

14.3.3 Předání CPDLC

14.3.3.1 Při předávání CPDLC musí být spolu s CPDLC současně předáno i hlasové spojení.

14.3.3.2 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.

14.3.3.3 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), řídící předávající CPDLC musí být informován.

14.3.3.3.1 Jestliže řídící potřebuje předat letadlo bez odpovědi na kteroukoli nevyřízenou zprávu (zprávy) sestupným spojem, systém musí mít schopnost vyslat automaticky jako odpověď příslušnou(é) ukončující zprávu(y). V takových případech obsah všech ukončujících zpráv vysílaných automaticky jako odpověď musí být uveden v místních směrnicích.

14.3.3.3.2 Když se řídící rozhodne předat letadlo bez odpovědi pilota na kteroukoli (kterékoliv) nevyřízenou(é) zprávu(y) vzestupným spojem, měl by přejít zpět na hlasovou komunikaci, aby zabránil jakékoliv nejednoznačnosti související s nevyřízenou(ými) zprávou(ami).

14.3.4 Prvky zprávy ve volném textu

Poznámka: Ustanovení týkající se použití prvků zprávy ve volném textu jsou obsaženy v Hlavě 8 Předpisu L 10/II.

14.3.4.1 Řídící nebo piloti by se měli vyhnout používání prvků zpráv ve volném textu.

Poznámka: Přestože je zřejmé, že nestandardní a nouzové situace mohou vyžadovat použití volného textu, zvláště když dojde k selhání hlasové komunikace, považuje se za vhodné vyhnout se zprávám ve volném textu, aby se omezila možnost nesprávné interpretace nebo nejednoznačného významu.

14.3.4.2 Pokud příslušný úřad ATS stanoví, že je použití prvků zpráv ve volném textu přijatelné, měly by být prvky zpráv ve volném textu uloženy pro výběr v systému letadla nebo v pozemním systému, aby se usnadnilo jejich používání.

14.3.5 Postupy pro nouzi, nebezpečí a poruchy vybavení

14.3.5.1 Když je přijata zpráva CPDLC o nouzi, řídící musí potvrdit příjem takové zprávy nejefektivnějším dostupným způsobem.

14.3.5.2 V odpovědi CPDLC na ostatní nouzové a pilnostní zprávy se musí použít zpráva vzestupným spojem ROGER (ROZUMÍM).

14.3.5.3 Když zpráva CPDLC vyžaduje logické potvrzení a/nebo provozní odpověď a taková odpověď není přijata, pilot nebo řídící, podle vhodnosti, musí být upozorněn.

14.3.6 Porucha CPDLC

Poznámka: Postup pro případ selhání jednotlivé zprávy CPDLC je popsán v ust. 14.3.8.

14.3.6.1 Řídící a pilot musí obdržet výstrahu o poruše CPDLC, jakmile je porucha detekována.

14.3.6.2 Jakmile řídící nebo pilot obdrží výstrahu, že má CPDLC poruchu, a řídící nebo pilot potřebují komunikovat dříve, než bude CPDLC obnoveno, potom by řídící nebo pilot měli přejít zpět k hlasové komunikaci, pokud je to možné, a uvést informaci frází CPDLC FAILURE (PORUCHA CPDLC).

14.3.6.3 Řídící, 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.

14.3.6.4 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.

14.3.6.5 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.

14.3.7 Plánované vypnutí CPDLC

14.3.7.1 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 to nutné, o kmitočtech, které mají být použity pro hlasovou komunikaci.

14.3.7.2 Letadla udržující spojení se stanovištěm ATC musí být upozorněna hlasovou komunikací nebo cestou CPDLC na jakékoli zamýšlené vypnutí CPDLC.

14.3.7.3 Řídící a pilot musí mít možnost přerušit CPDLC.

14.3.8 Porucha jednotlivé zprávy CPDLC

14.3.8.1 Jakmile řídící nebo pilot obdrží výstrahu, že došlo k selhání jednotlivé zprávy CPDLC, musí řídící nebo pilot použít dle vhodnosti jeden z následujících postupů:

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.

14.3.9 Přerušení používání CPDLC žádostí pilota

14.3.9.1 Když řídící požaduje, aby všechny stanice nebo určitý let neposílaly žádosti CPDLC 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.

14.3.9.2 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

14.3.10 Testování CPDLC

Tam, kde by testování CPDLC s letadlem mohlo ovlivnit poskytování letových provozních služeb tomuto letadlu, musí být takové testování předem zkoordinováno.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

HLAVA 15 – POSTUPY PRO NOUZOVÉ SITUACE, ZTRÁTU SPOJENÍ A NENADÁLÉ SITUACE

15.1 Nouzové postupy

15.1.1 Všeobecně

15.1.1.1 Rozdílnost okolností, za jakých se mohou nouzové situace vyskytnout, vylučují stanovit přesné podrobné postupy, které by se měly dodržovat. Postupy zde naznačené jsou myšleny jako všeobecný návod pro personál letových provozních služeb. Při řešení nouzových situací musí stanoviště řízení letového provozu udržovat plnou a dokonalou koordinaci a personál musí jednat podle svého nejlepšího úsudku.

Poznámka 1: Dodatečné postupy, které se mají používat při nouzových a jiných zvláštních případech při používání přehledového systému ATS, jsou obsaženy v Hlavě 8, ust. 8.8.1.

Poznámka 2: Jestliže pilotovi letadla nacházejícího se ve stavu nouze nařídilo předtím ATC zvolit určitý kód odpovídače a/nebo určitý ADS-B nouzový mód, tento kód a/nebo mód budou za normálních okolností udržovány, pokud se pilot za zvláštních okolností nerozhodne jinak nebo se mu jinak neoznámí. Kde ATC nepožadovalo nastavení kódu nebo nouzového módu, pilot nastaví odpovídač na mód A, kód 7700 a/nebo na příslušný ADS-B nouzový mód.

Poznámka 3: Některá letadla vybavená avionikou ADS-B první generace mají pouze schopnost vysílat všeobecnou nouzovou výstrahu, bez ohledu na kód nastavený pilotem.

Poznámka 4: Některá letadla vybavená avionikou ADS-B první generace nemají schopnost zapnout IDENT v případě zvoleného nouzového a/nebo pilnostního módu.

15.1.1.2 Pokud letadlo vyhlásilo stav nouze, stanoviště ATS by mělo přijmout příslušná a odpovídající následující opatření:

a) provést všechny nezbytné kroky pro zjištění identifikace a typu letadla, povahy nouze, úmyslů letové posádky, polohy a hladiny letadla, pokud tyto údaje nejsou jasně oznámeny letovou posádkou nebo jinak známy;
b) rozhodnout o nejvhodnější pomoci, která může být letadlu poskytnuta;
c) zajistit pomoc jakéhokoli jiného stanoviště ATS nebo jiných služeb, které mohou poskytnout letadlu pomoc;
d) poskytnout letové posádce jakékoli požadované informace a další závažné informace jako např. podrobnosti o vhodných letištích, minimální bezpečné nadmořské výšky, meteorologické informace;
e) získat od provozovatele nebo letové posádky další závažné informace, jako např. počet osob na palubě, množství zbývajícího paliva, možnou přítomnost nebezpečných materiálů na palubě a jejich druh; a
f) uvědomit příslušná stanoviště ATS a úřady podle místních směrnic.

15.1.1.3 Pokud je to možné, neměly by se provádět změny kmitočtů a kódů SSR. Tyto změny by se měly provádět za normálních okolností pouze v případě, že je možné dotyčnému letadlu poskytnout lepší službu. Instrukce k manévrování letadlu, které má poruchu motoru, by měly být omezeny na minimum. Ostatní letadla letící v blízkosti letadla v nouzi by se měla podle vhodnosti informovat.

Poznámka: Informace obsažené v ust. 15.1.1.2 e) se od letové posádky vyžadují pouze v tom případě, že tyto informace nejsou k dispozici od provozovatele nebo z jiných zdrojů a dotazy se omezují jen na důležité informace.

15.1.2 Přednost

Letadlu, o kterém je známo nebo se předpokládá, že je ve stavu nouze včetně protiprávního činu, se musí dát přednost před všemi ostatními letadly.

15.1.3 Protiprávní čin a hrozba bombou na palubě

15.1.3.1 Personál letových provozních služeb musí být připraven rozpoznat jakýkoliv náznak výskytu protiprávního činu vůči letadlu.

15.1.3.2 Kdykoliv je podezření na protiprávní čin vůči letadlu a kde automatické zvýraznění SSR módu A, kódu 7500 a kódu 7700 není k dispozici, musí se řídící pokusit ověřit své podezření nastavením dekodéru SSR na mód A, kód 7500 a potom na kód 7700.

Poznámka: Od letadla vybaveného odpovídačem SSR se očekává, že jej nastaví na mód A, kód 7500, aby přesně označilo, že je vystaveno protiprávnímu činu. Letadlo však může nastavit odpovídač na mód A, kód 7700, aby naznačilo, že mu hrozí vážné a bezprostřední nebezpečí a že žádá okamžitou pomoc. Letadlo vybavené vysílači jiného přehledového systému, včetně ADS-B a ADS-C, může poslat nouzový a/nebo pilnostní signál všemi dostupnými prostředky.

15.1.3.3 Kdykoli je známo nebo je podezření na protiprávní čin vůči letadlu nebo byla přijata hrozba bombou na palubě, stanoviště ATS musí urychleně věnovat pozornost požadavkům nebo předvídaným potřebám letadla, včetně žádostí o důležité informace vztahující se k navigačním zařízením, postupům a službám na trati letu a na jakémkoli letišti zamýšleného přistání, a musí přijmout taková

opatření, která jsou nezbytná k urychlenému provedení všech částí letu.

15.1.3.3.1 Stanoviště ATS musí také:

a) vysílat a pokračovat ve vysílání informací souvisejících s bezpečným provedením letu, aniž očekávají odpověď od letadla;

b) sledovat a zakreslovat průběh letu prostředky, které jsou k dispozici, a koordinovat předání řízení se sousedními stanovišti ATS, aniž by se od letadla vyžadovalo vysílání nebo jiné reakce, pokud není spojení s letadlem normální;

c) informovat a pokračovat v předávání informací příslušným stanovištím ATS, včetně těch stanovišť v sousedních letových informačních oblastech, která mohou být průběhem letu dotčena;

Poznámka: Při uplatňování tohoto ustanovení je nutné uvážit všechny faktory, které mohou ovlivnit průběh letu, včetně vytrvalosti letu a možnosti náhlých změn trati a letiště určení. Účelem je v maximálním předstihu, který okolnosti dovolují, poskytovat každému stanovišti ATS příslušné informace související s očekávaným nebo možným proniknutím letadla do prostoru jeho odpovědnosti.

d) uvědomit:

1) provozovatele nebo jeho určeného zástupce;

2) příslušné záchranné koordinační středisko v souladu s příslušnými postupy stavu pohotovosti;

3) příslušný orgán určený státem;

Poznámka: Předpokládá se, že určený bezpečnostní orgán a/nebo provozovatel uvědomí ihned další zúčastněné v souladu s předem stanovenými postupy.

e) předávat příslušné zprávy vztahující se k okolnostem souvisejícím s protiprávním činem mezi letadlem a určenými úřady.

Poznámka: Tyto zprávy zahrnují, ale nejsou omezeny na: počáteční zprávy deklarující incident; aktualizované zprávy o existujícím incidentu; zprávy obsahující rozhodnutí učiněné příslušnými orgány; zprávy o předání odpovědnosti; zprávy o přijetí odpovědnosti; zprávy označující, že daný subjekt není nadále angažován v incidentu; a zprávy uzavírající incident.

15.1.3.4 Pokud je přijata hrozba bombou nebo jiným výbušným zařízením na palubě letadla, musí se dodržovat následující dodatečné postupy. Stanoviště ATS, které přijalo informaci o hrozbě, musí:

a) pokud má přímé spojení s letadlem, neprodleně informovat letovou posádku o hrozbě a o dalších okolnostech týkajících se hrozby; nebo

b) pokud nemá přímé spojení s letadlem, informovat letovou posádku co nejrychleji přes jiné stanoviště ATS nebo jinými způsoby.

15.1.3.5 Stanoviště ATS, které má letadlo na spojení, musí zjistit záměry letové posádky a informovat o nich ostatní stanoviště ATS, která mohou být tímto letem dotčena.

15.1.3.6 Letadlu musí být poskytovány služby bez jakéhokoli zdržení a přitom musí být v maximální možné míře zajištěno, že bezpečnost jiných letadel, osob nebo pozemních zařízení nebude ohrožena.

15.1.3.7 Letadlu za letu se musí bez zdržení vydat znovupovolení na vyžádané nové letiště určení. Jakákoli žádost letové posádky o stoupání nebo klesání za účelem vyrovnání nebo snížení rozdílu okolního tlaku vzduchu s tlakem v kabině musí být schválena co nejdříve, jak je to jen možné.

15.1.3.8 Letadlo na zemi by mělo být upozorněno, aby zůstalo pokud možno co nejdále od ostatních letadel a zařízení a podle vhodnosti opustilo dráhu. Letadlo by mělo být instruováno pojíždět na určené nebo izolované parkovací místo v souladu s místními směrnicemi. Pokud letová posádka a cestující opustí ihned letadlo, ostatní letadla, vozidla a personál by měly být udržovány v bezpečné vzdálenosti od ohroženého letadla.

15.1.3.9 Stanoviště ATS nesmí letové posádce dávat jakékoli rady nebo návrhy k činnosti, pokud jde o výbušná zařízení.

15.1.3.10 Letadlo, o kterém je známo nebo se předpokládá, že je předmětem protiprávního činu, nebo které z jiných důvodů vyžaduje separaci od normální letištní činnosti, se musí povolit na stanovené izolované parkovací místo. Tam, kde takové izolované parkovací místo nebylo stanoveno nebo není k dispozici, se letadlo musí povolit do místa v prostoru nebo v prostorech k tomu vybraných podle předchozí dohody s letištním orgánem. Povolení k pojíždění musí určovat trasu pojíždění, která povede k parkovacímu místu. Tato trasa musí být volena s ohledem na minimalizaci nebezpečí pro veřejnost, ostatní letadla a zařízení na letišti.

Poznámka: Viz Předpis L 14, Hlava 3.

15.1.4 Nouzové klesání

15.1.4.1 Činnost stanoviště ATS

Po zjištění, že letadlo provádí nouzové klesání, se musí ihned učinit všechna příslušná opatření k ochraně všech dotčených letadel. Příslušná opatření mohou zahrnovat následující, v pořadí vhodném pro dané okolnosti:

a) vysílat nouzovou zprávu;

b) vydat provozní informaci a/nebo instrukce letadlům ovlivněným klesáním;

c) sdělit minimální nadmořskou výšku a nastavení výškoměru pro danou oblast provozu; a

d) informovat všechna ostatní stanoviště ATS, která by mohla být dotčena nouzovým klesáním.

15.1.4.2 Činnost pilota letadla při nouzovém klesání

Pilot musí provést následující kroky co možná nejdříve v pořadí vhodném pro dané okolnosti:

a) pilotovat letadlo, jak pilot uzná za vhodné;

b) uvědomit příslušné stanoviště ATS o nouzovém klesání, a pokud je schopen, uvědomit ho i o záměrech;

c) nastavit odpovídač na kód 7700 a, pokud je to možné, vybrat příslušný nouzový mód na ADS-B a/nebo ADS-C;

d) zapnout vnější světla letadla (přiměřená příslušným provozním omezením);

e) dávat si pozor na konfliktní provoz, jak vizuálně, tak a s využitím ACAS (je-li jím letadlo vybaveno); a

f) po ukončení nouzového klesání koordinovat další záměry s příslušným stanovištěm ATS.

Poznámka: Postupy pro použití ACAS jsou obsaženy v Hlavě 3 Dílu 3 Části III Předpisu L 8168.

15.1.4.3 Činnost pilota letadla po obdržení vysílání o nouzovém klesání

Pokud není stanovištěm ATS výslovně instruován, aby opustil daný prostor nebo ohrožen bezprostředním nebezpečím, pilot musí provést následující činnosti:

a) pokračovat v souladu s aktuálním povolením a udržovat poslech na frekvenci v používání pro jakékoli další instrukce ATS; a

b) dávat pozor na konfliktní provoz, jak vizuálně, tak s využitím systému ACAS (je-li jím letadlo vybaveno).

15.2 Zvláštní postupy pro nenadálé situace za letu v letovém prostoru nad oceánem

15.2.1 Úvod

15.2.1.1 Ačkoliv nejsou obsaženy všechny možné nenadálé situace, postupy uvedené v ust. 15.2.2, 15.2.3 a 15.2.4 popisují nejčastější případy, jako jsou:

a) neschopnost dodržet přidělené povolení z důvodu meteorologických podmínek (viz ust. 15.2.4);

b) odchýlení tratě napříč převládajícím tokem letového provozu (například v důsledku lékařské nouzové situace (viz ust. 15.2.2 a 15.2.3)); a

c) ztráta nebo význačné snížení požadované navigační výkonnosti v prostoru, kde požadovaná navigační výkonnost je nezbytná pro bezpečné provedení letů, nebo ztráty přetlaku v kabině (viz ust. 15.2.2 a 15.2.3).

Poznámka: Postupy pro případ degradace navigačních schopností obsahuje Hlava 5, ust. 5.2.2.

15.2.1.2 Pilot musí přijmout opatření nezbytná pro zajištění bezpečnosti letadla a stanovit posloupnost opatření, která mají být provedena, s ohledem na převažující okolnosti. Řízení letového provozu musí poskytnout veškerou možnou pomoc.

15.2.2 Všeobecné postupy

Poznámka: Obr. 15-1 pomáhá při pochopení a použití postupů pro nenadálé situace uvedených v ust. 15.2.2 a 15.2.3.

15.2.2.1 Jestliže letadlo není schopno pokračovat v letu v souladu s povolením ATC, musí obdržet změněné povolení, pokud je to možné, před zahájením jakékoliv akce.

15.2.2.2 Jestliže nemůže být povolení obdrženo předem, měly by být použity následující postupy pro nenadálé situace, dokud není přijato změněné povolení. Všeobecně by měla být letadlem letěna taková offsetová hladina a letadlo by mělo letět na takové offsetové trati, kde je menší pravděpodobnost setkání s jinými letadly. Konkrétně pak pilot musí:

a) opustit povolenou trať nebo trať ATS zpočátku změnou kurzu nejméně o 30 stupňů doprava nebo doleva za účelem nalétnutí a udržování 5,0 NM (9,3 km) offsetu od paralelní tratě ve stejném směru nebo tratě ATS. Směr zatáčky by měl být stanoven na základě jednoho nebo více z následujících činitelů:
   1) poloha letadla vzhledem k uspořádání tratí nebo traťovému systému ATS;
   2) směr letů a letové hladiny přidělené přilehlým tratím;
   3) směr na náhradní letiště;
   4) jakákoliv strategická letěná příčná offsetová trať; a
   5) výška nad terénem;

b) trvale sledovat konfliktní provoz jak vizuálně, tak pomocí ACAS (pokud je tímto zařízením letadlo vybaveno), ACAS je po celou dobu ponechán v režimu RA, pokud není provozními omezeními letadla předepsáno jinak;

c) zapnout všechna vnější letadlová světla (v závislosti na provozních omezeních);

d) udržovat vždy zapnutý SSR odpovídač, když lze squawk 7700, podle vhodnosti a je-li vybaveno ADS-B nebo ADS-C, zvolit příslušnou nouzovou funkcionalitu;

e) jakmile je to možné, informovat řízení letového provozu o jakékoli odchylce od jemu přidělené tratě;

f) ke spojení během nenadálé nebo nouzové situace použít prostředky podle vhodnosti (tj. hlasové a/nebo CPDLC);

g) pokud je použito hlasové spojení, musí být použit příslušný radiotelefonní tísňový (MAYDAY) nebo pilnostní (PAN PAN) signál, pokud možno opakovaný třikrát;

h) pokud jsou nouzové situace komunikovány prostřednictvím CPDLC, může řídící odpovídat prostřednictvím CPDLC. Nicméně řídící se rovněž může pokusit navázat s letadlem hlasové spojení;

   Poznámka: Poradenský materiál týkající se nouzových postupů pro řídící, operátory rádií a letové posádky při datovém spojení lze nalézt v dokumentu Global Operational Data Link (GOLD) Manual (Doc 10037).

i) navázat spojení a varovat blízká letadla vysíláním na kmitočtech v používání a ve vhodných intervalech na kmitočtu 121,5 MHz (nebo, jako záloha, na kmitočtu 123,45 MHz kanálem INTERPILOT): identifikace letadla, povaha tísňového stavu, úmysly pilota, poloha (včetně

označení tratě ATS nebo kódu tratě, dle vhodnosti) a letová hladina; a

j) řídící by se měl pokusit určit povahu nouzové situace a zjistit jakoukoli potřebnou pomoc. Následná činnost ATC s ohledem na toto letadlo musí vycházet z úmyslů pilota a celkové provozní situace.

15.2.3 Používaná opatření v případě offsetu od tratě

Poznámka: Činnosti, které je třeba provést, budou dány posouzením situace pilotem a potřebou zajistit bezpečnost letadla. Činitele, které pilot zohledňuje při odchýlení se z povolené tratě nebo tratě nebo hladiny ATS bez povolení ATC, zahrnují, mimo jiné:

a) provoz v rámci systému paralelních tratí;

b) možnost uživatelem preferovaných tratí (UPR) paralelních k trati letadla nebo trati ATS;

c) povaha nenadálé situace (např. závada palubního systému); a

d) činitele počasí (např. konvektivní počasí v nižších letových hladinách).

15.2.3.1 Pokud je to možné, udržovat přidělenou letovou hladinu dokud není dosaženo paralelní tratě stejného směru nebo tratě ATS s offsetem 9,3 km (5,0 NM). Pokud to možné není, nejprve v provozně proveditelné míře minimalizovat rychlost klesání.

15.2.3.2 Jakmile je dosaženo paralelní tratě stejného směru nebo tratě ATS s offsetem 9,3 km (5,0 NM), buď:

a) klesat pod FL 290 a dosáhnout vertikálního offsetu 150 m (500 ft) od obvykle používaných letových hladin a pokračovat, jak vyžaduje provozní situace nebo, pokud bylo získáno povolení ATC, v souladu s tímto povolením; nebo

Poznámka 1: Obvykle používané letové hladiny jsou ty, které jsou uvedeny v Dodatku 3 Předpisu L 2.

Poznámka 2: Klesání pod FL 290 se považuje za vhodné zejména v provozech, kde existuje převládající letový tok (např. východ-západ) nebo paralelní traťový systém, kde bude odchýlená trajektorie letadla pravděpodobně křižovat sousední tratě nebo tratě ATS. Klesání pod FL 290 může snížit pravděpodobnost konfliktu s jiným letadlem, událostí ACAS RA a zpoždění při získávání opraveného povolení ATC.

b) dosáhnout vertikálního offsetu 150 m (500 ft) (nebo vertikálního offsetu 300 m (1000 ft), pokud je nad FL 410) od obvykle používaných letových hladin a pokračovat, jak vyžaduje provozní situace nebo, pokud bylo získáno povolení ATC, v souladu s tímto povolením.

Poznámka: Systémové chyby výškoměru (ASE) mohou mít za následek vertikální vzdálenost méně než 150 m (500 ft) (méně než 300 m (1000 ft) nad FL410), když je výše uvedený postup pro nenadálé situace použit.

15.2.4 Postupy pro odchýlení se z tratě z důvodu počasí

15.2.4.1 Všeobecné postupy

Poznámka: Následující postupy jsou určené pro vyhýbání se nepříznivým meteorologickým podmínkám.

15.2.4.1.1 Jestliže je vyžadováno odchýlení se z tratě z důvodu počasí, pilot by měl zahájit komunikaci s ATC prostřednictvím hlasového spojení nebo CPDLC. Urychlené odpovědi může být dosaženo buď:

a) uvedením fráze „ŽÁDÁM O ODCHÝLENÍ Z TRATĚ Z DŮVODU POČASÍ“ k označení, že je požadována přednost na kmitočtu a pro odpověď ATC; nebo

b) žádostí o odchýlení se z tratě z důvodu počasí prostřednictvím zprávy o příčné odchylce sestupným spojem CPDLC.

15.2.4.1.2 Pokud je to nutné, pilot by měl zahájit komunikaci pilnostním signálem „PAN PAN“ (pokud možno třikrát opakovaným) nebo použitím pilnostní zprávy sestupným spojem CPDLC.

15.2.4.1.3 Pilot musí informovat ATC, pokud odchýlení z tratě z důvodu počasí není nadále požadováno a letadlo se vrací zpět na povolenou trať.

15.2.4.2 Používaná opatření, jestliže je navázáno spojení řídící-pilot

15.2.4.2.1 Pilot by měl uvědomit ATC a žádat povolení pro odchýlení z tratě nebo tratě ATS a, je-li to možné, ohlásit rozsah požadované odchylky. Letová posádka použije ke komunikaci v průběhu odchýlení se z tratě z důvodu počasí jakékoli vhodné prostředky (tj. hlasové spojení a/nebo CPDLC).

Poznámka: Doporučuje se, aby piloti kontaktovali ATC s žádostí o povolení co možná nejdříve, aby poskytli dostatečný čas pro posouzení žádosti a následná opatření.

15.2.4.2.2 ATC by mělo přijmout jedno z následujících opatření:

a) když může být použit příslušný rozstup, vydá povolení pro odchýlení z tratě; nebo

b) pokud se vyskytuje konfliktní provoz a ATC není schopno zajistit příslušný rozstup, ATC musí:

1) oznámit pilotovi neschopnost vydat povolení pro požadované odchýlení z tratě;

2) vydat pilotovi informaci o konfliktním provozu; a

3) vyžádat informaci o úmyslech pilota.

15.2.4.2.3 Pilot by měl provést následující postup:

a) dodržet vydané povolení ATC; nebo

b) ohlásit ATC úmysly a dodržet postupy popsané v ust. 15.2.4.3 níže.

15.2.4.3 Používaná opatření, jestliže nelze obdržet opravené povolení ATC

Poznámka: Ustanovení v této části se používají v situacích, kdy pilot potřebuje uplatnit pravomoci velitele letadla na základě ust. 2.3.1 Předpisu L 2.

15.2.4.3.1 Jestliže letadlo požaduje odchýlení od tratě nebo tratě ATS k vyhnutí se nepříznivým meteorologickým podmínkám a povolení předem nelze vydat, povolení ATC musí být obdrženo v co nejkratším čase. Do obdržení povolení ATC pilot musí provést následující opatření:

a) pokud je to možné, odchýlit se od zřízené tratě nebo traťového systému ATS;

b) zahájit komunikaci s varováním na blízká letadla rozhlasovým vysíláním ve vhodných intervalech: identifikace letadla, letová hladina, poloha (včetně označení tratě ATS) a úmysly na kmitočtu v používání a na 121,5 MHz (nebo, jako záloha, na kmitočtu 123,45 MHz – kanálem INTERPILOT);

c) trvale sledovat konfliktní provoz jak vizuálně, tak pomocí ACAS (pokud je tímto zařízením letadlo vybaveno);

d) zapnout všechna vnější letadlová světla (v závislosti na provozních omezeních);

e) pro odchýlení menší než 9,3 km (5,0 NM) od původně povolené tratě nebo tratě ATS udržovat letovou hladinu schválenou ATC;

f) pro odchýlení větší než nebo rovné 9,3 km (5,0 NM) od původně povolené tratě nebo tratě ATS, pokud je letadlo přibližně 9,3 km (5,0 NM) od trati, zahájit změnu letové hladiny v souladu s Tabulkou 15-1;

g) pokud pilot obdrží povolení odchýlit se od povolené tratě nebo tratě ATS po stanovený úsek tratě a následně žádá, ale neobdrží povolení odchýlit se od tratě za tímto úsekem, měl by pilot použít offset od nadmořské výšky v souladu s Tabulkou 15-1, než provede odchýlení se za povoleným úsekem;

Tabulka 15-1

Směr osy původně povolené tratě nebo tratě ATS	Odchylka větší než ≥ 9,3 km (5,0 NM)	Změna letové hladiny
VÝCHOD (000° – 179° magnetický směr)	VLEVO	KLESÁNÍ 90 m (300 ft)
	VPRAVO	STOUPÁNÍ 90 m (300 ft)
ZÁPAD (180° – 359° magnetický směr)	VLEVO	STOUPÁNÍ 90 m (300 ft)
	VPRAVO	KLESÁNÍ 90 m (300 ft)

h) při návratu na trať nebo trať ATS udržovat schválenou letovou hladinu, když se letadlo nachází ve vzdálenosti přibližně 9,3 km (5,0 NM) od osy tratě; a

i) jestliže nebylo navázáno spojení před odchýlením se z tratě, pokračovat v pokusech o navázání spojení s ATC pro získání povolení. Jestliže bylo spojení navázáno, pokračovat v informování ATC o svých záměrech a získávat informace o význačném provozu.

Poznámka: Jestliže jako výsledek opatření přijatých podle ust. 15.2.4.3.1 pilot vyhodnotí, že se nachází ve stejné letové hladině nebo v její těsné blízkosti, ve které lze očekávat konflikt, očekává se, že pilot upraví trajektorii letu tak, jak je nezbytné, aby se konfliktu vyhnul.

15.3 Postupy pro ztrátu spojení letadlo-země

Poznámka 1: Postupy týkající se letadla se ztrátou spojení letadlo-země při poskytování přehledové služby ATS jsou uvedeny v Hlavě 8, ust. 8.8.3.

Poznámka 2: Od letadla vybaveného odpovídačem SSR se očekává, že jej nastaví na mód A, kód 7600, aby označilo, že má ztrátu spojení. Letadlo vybavené vysílači jiného přehledového systému, včetně ADS-B a ADS-C, může indikovat ztrátu spojení letadlo-země všemi dostupnými prostředky.

Poznámka 3: Některá letadla vybavená avionikou ADS-B první generace mají pouze schopnost vysílat všeobecnou nouzovou výstrahu, bez ohledu na kód nastavený pilotem.

Poznámka 4: Postupy pro případy vydaných odletových povolení neobsahujících zeměpisná nebo časová omezení pro hladinu dle letového plánu a postupy, které mají být aplikovány, pokud jde o letadlo se ztrátou spojení, jsou uvedeny v Hlavě 6, ust. 6.3.2.5.

Poznámka 5: Další požadavky týkající se ztráty spojení při aplikaci podélného minima rozstupu 50 NM RNAV/RNP 10 jsou uvedeny v Hlavě 5, ust. 5.4.2.6.3.2.

15.3.1 Nemohou-li stanoviště řízení letového provozu udržovat obousměrné spojení s letadly letícími v řízené oblasti nebo řízeném okrsku, musí postupovat tak, jak je naznačeno v dalších odstavcích.

15.3.2 Jakmile je známo, že došlo ke ztrátě obousměrného spojení, musí se ověřit, zda je letadlo schopné přijímat vysílání stanoviště řízení letového provozu tím, že se letadlo požádá o provedení určitého manévru, který může být pozorován přehledovým systémem ATS, nebo, je-li to možné, požádá se o vyslání stanoveného signálu naznačujícího potvrzení.

Poznámka: Některá letadla vybavená avionikou ADS-B první generace nemají schopnost zapnout IDENT v případě zvoleného nouzového a/nebo pilnostního módu.

15.3.3 Nemůže-li letadlo naznačit, že je schopné přijímat a potvrzovat vysílání, musí se mezi letadlem, které ztratilo spojení, a ostatními letadly udržovat rozstupy založené na následujícím předpokladu:

a) Letí-li letadlo v meteorologických podmínkách pro let za viditelnosti:
   1) pokračuje v letu v meteorologických podmínkách pro let za viditelnosti;
   2) přistane na nejbližším vhodném letišti; a
   3) ohlásí svůj přílet nejrychlejším způsobem příslušnému stanovišti řízení letového provozu; nebo

b) letí-li v meteorologických podmínkách pro let podle přístrojů nebo jsou-li podmínky takové, že se jeví nepravděpodobné, že pilot dokončí let podle bodu a):
   1) ve vzdušném prostoru, kde jsou používány procedurální rozstupy, udržuje poslední přidělenou rychlost a hladinu nebo minimální

letovou nadmořskou výšku, jestliže je vyšší, po dobu 20 minut od okamžiku, kdy letadlo neohlásilo svoji polohu nad povinným hlásným bodem, a potom upraví hladinu a rychlost v souladu s podaným letovým plánem, jestliže není stanoveno jinak na základě regionálních postupů ICAO; nebo

2) ve vzdušném prostoru, kde je k poskytování služby řízení letového provozu používán přehledový systém ATS, udržuje poslední přidělenou rychlost a hladinu nebo minimální letovou nadmořskou výšku, jestliže je vyšší, po dobu 7 minut následujících od:
   i) času, kdy je dosažena poslední přidělená hladina nebo minimální letová nadmořská výška; nebo
   ii) času nastavení odpovídače na kód 7600 nebo vysílače ADS-B na indikaci ztráty spojení letadlo-země; nebo
   iii) času, kdy letadlo neohlásilo svoji polohu nad povinným hlásným bodem;

   podle toho, co nastane později, a potom upraví hladinu a rychlost v souladu s podaným letovým plánem;
3) jestliže je let vektorován nebo je směrován ATC na souběžné trati (OFFSET) s použitím RNAV bez určené meze povolení, musí pokračovat nejpřímějším možným způsobem na trať platného letového plánu tak, aby se připojil ne později než na nejbližším význačném bodě, přičemž musí brát v úvahu minimální použitelnou letovou nadmořskou výšku;
4) pokračuje po trati platného letového plánu na příslušné určené navigační zařízení nebo fix sloužící letišti příletu, a požaduje-li se shoda s bodem 5) níže, bude vyčkávat nad tímto zařízením nebo fixem do zahájení klesání;
5) zahájí klesání z navigačního prostředku nebo fixu uvedeného v bodu 4) co nejblíže předpokládanému času přiblížení naposled přijatému a potvrzenému nebo, jestliže nebyl předpokládaný čas přiblížení přijat a potvrzen, v čase nebo co nejblíže vypočítanému času příletu vyplývajícímu z platného letového plánu;
6) dokončí normální postup přístrojového přiblížení specifikovaný pro určené navigační zařízení nebo fix; a
7) přistane, je-li to možné, do 30 minut po vypočítaném času příletu specifikovaném v bodu 5) nebo posledním potvrzeném předpokládaném času zahájení přiblížení, podle toho, který z nich je pozdější.

Poznámka 1: Ustanovení vztahující se k minimálním hladinám obsahuje Předpis L 2, ust. 5.1.2.

Poznámka 2: Jak je zřejmé z meteorologických podmínek zde předepsaných, vztahuje se ust. 15.3.3 a) na všechny řízené lety, zatímco 15.3.3 b) se vztahuje jen na lety IFR.

Poznámka 3: Viz rovněž ust. 8.6.5.1 b) týkající se požadavku na informování letové posádky o účelu vektoru a limitu vektoru.

15.3.4 Opatření přijímaná k zajištění vhodných rozstupů se musí přestat zakládat na předpokladech uvedených v ust. 15.3.3, když:

a) bylo zjištěno, že letadlo postupuje jinak, než jak je uvedeno v ust. 15.3.3; nebo
b) s použitím elektronických nebo jiných prostředků zjistila stanoviště řízení letového provozu, že činnost lišící se od požadované v ust. 15.3.3 lze provádět, aniž by to snižovalo bezpečnost; nebo
c) došla spolehlivá zpráva, že letadlo přistálo.

15.3.5 Jakmile je známo, že selhalo obousměrné spojení, musí se dotyčnému letadlu vyslat naslepo příslušné informace o opatřeních provedených stanovištěm řízení letového provozu nebo příkazy vyvolané nouzovou situací. Pro účely tohoto vysílání se použijí dostupné kmitočty, o nichž se předpokládá, že je na nich letadlo na poslechu, včetně hlasových kmitočtů použitelných radionavigačních nebo přibližovacích prostředků. Rovněž se musí předat informace týkající se:

a) meteorologických podmínek příhodných k průletu oblačností v prostorech, v nichž se lze vyhnout hustému provozu; a
b) meteorologických podmínek na vhodných letištích.

15.3.6 Související informace se musí poskytnout ostatním letadlům v blízkosti předpokládané polohy letadla, které ztratilo spojení.

15.3.7 Jakmile je známo, že letadlo letící v prostoru odpovědnosti stanoviště letových provozních služeb zjevně ztratilo radiové spojení, musí stanoviště letových provozních služeb o ztrátě spojení informovat všechna dotčená stanoviště letových provozních služeb na trati letu. To oblastní středisko řízení, v jehož prostoru se nachází letiště určení, musí podniknout kroky k získání informací o náhradním letišti (náhradních letištích) a dalších důležitých informací uvedených v podaném letovém plánu, nejsou-li takové informace k dispozici.

15.3.8 Ukazuje-li se, že by řízený let se ztrátou spojení mohl pokračovat v letu na náhradní letiště (některé z náhradních letišť) uvedené v podaném letovém plánu, musí se stanovišti (stanovištím) řízení letového provozu náhradního letiště (náhradních letišť) a všem ostatním stanovištím řízení letového provozu, která by mohla být možným letem na náhradní letiště dotčena, oznámit okolnosti ztráty spojení a musí být požádána, aby se pokusila navázat spojení s tímto letadlem v čase, kdy může být v dosahu jejich spojení. To musí platit zejména, když bylo na základě dohody s provozovatelem nebo jeho určeným zástupcem dotyčnému letadlu naslepo vysláno povolení letět na náhradní letiště, nebo když jsou na letišti zamýšleného přistání takové meteorologické podmínky, že se let na náhradní letiště jeví pravděpodobným.

15.3.9 Když stanoviště řízení letového provozu obdrží informaci, že letadlo se ztrátou spojení opět spojení navázalo nebo přistálo, musí to ihned oznámit stanovišti letových provozních služeb, v jehož prostoru letadlo bylo, když došlo ke ztrátě spojení, a dalším stanovištím letových provozních služeb na trati letu, kterých se to týká. Musí jim předat informace nezbytné pro další řízení, pokračuje-li takové letadlo v letu.

15.3.10 Neohlásí-li se letadlo do třiceti minut po:

a) předpokládaném času příletu oznámeným pilotem; nebo
b) předpokládaném času příletu vypočítaném oblastním střediskem řízení; nebo
c) naposled potvrzeném předpokládaném času přiblížení,

podle toho, který z nich je pozdější, musí se příslušné informace o tomto letadle předat provozovatelům nebo jejich určeným zástupcům a velitelům všech letadel, jichž se to týká. Normální postupy řízení se obnoví, jestliže to tito požadují. Je odpovědností provozovatelů letadel nebo jejich určených zástupců a velitelů letadel rozhodnout, zda obnoví normální provoz nebo podniknou jiná opatření.

15.4 Asistence letům VFR

15.4.1 Bloudící let VFR a let VFR v nepříznivých meteorologických podmínkách

Poznámka: Bloudící letadlo je letadlo, které se význačně odchýlilo od zamýšlené trati nebo které hlásí, že nezná svou polohu.

15.4.1.1 Let VFR, který hlásí, že si není jist svou polohou nebo ji nezná, nebo se dostal do nepříznivých meteorologických podmínek, by měl být považován za let ve stavu nouze a jako s takovým by s ním mělo být zacházeno. Za těchto okolností musí řídící komunikovat s letadlem jasně, stručně a klidným hlasem a v tomto ohledu se musí vyvarovat dotazů na pilota ohledně možné chyby, kterou pilot pravděpodobně udělal při letu nebo při přípravě na let. Za účelem zkvalitnění poskytované asistence by v závislosti na podmínkách měl být pilot požádán o následující informace:

a) letové podmínky letadla;
b) poloha (pokud je známa) a hladina;
c) rychlost a kurz od poslední známé polohy, podle vhodnosti;
d) zkušenost pilota;
e) navigační vybavení letadla a zda jsou přijímány signály z navigačních prostředků;
f) mód a nastavený kód SSR, pokud je to vhodné;
g) schopnost ADS-B;
h) letiště odletu a určení;
i) počet osob na palubě;
j) vytrvalost letu.

15.4.1.2 Pokud je spojení s letadlem slabé nebo rušené, mělo by se letadlu navrhnout stoupat do vyšší hladiny, za předpokladu, že to meteorologické podmínky a jiné okolnosti dovolují.

15.4.1.3 Navigační pomoc umožňující pilotovi určit polohu letadla může být poskytnuta pomocí přehledového systému ATS, zaměřovače, navigačních prostředků nebo vizuálně jiným letadlem. Při poskytování navigační pomoci je třeba dbát na to, aby se letadlo nedostalo do oblačnosti.

Poznámka: Musí se brát v úvahu možnost, že let VFR může zabloudit v důsledku střetu s nepříznivými meteorologickými podmínkami.

15.4.1.4 Pilot by měl dostat zprávy a informace o vhodných letištích v jeho blízkosti, kde jsou meteorologické podmínky pro let za viditelnosti.

15.4.1.5 Pokud pilot hlásí problémy s udržováním VMC nebo nemožnost udržet VMC, pilot by měl být informován o minimální letové nadmořské výšce v prostoru, kde se letadlo nachází nebo se předpokládá, že se tam nachází. Pokud je letadlo pod touto hladinou a jeho poloha byla určena s dostatečnou pravděpodobností, letadlu se může navrhnout trať, kurz nebo stoupání tak, aby se letadlo dostalo do bezpečné hladiny.

15.4.1.6 Pomoc letu VFR by měla být poskytnuta s použitím přehledového systému ATS pouze na žádost pilota nebo s jeho souhlasem. Druh služby, která by měla být poskytnuta, by měl být dohodnut s pilotem.

15.4.1.7 Při poskytování takové pomoci při nepříznivých meteorologických podmínkách je hlavním cílem dostat letadlo co nejdříve do VMC. Musí se přitom dbát na to, aby se letadlo nedostalo do oblačnosti.

15.4.1.8 Pokud pilotovi okolnosti nedovolí vyhnout se IMC, může se postupovat následovně:

a) ostatní provoz na kmitočtu ATC, který nemůže poskytnout žádnou pomoc, může být přeladěn na jiný kmitočet, aby se zajistilo, že spojení s dotyčným letadlem nebude rušeno, nebo letadlo, kterému je poskytována pomoc, může být přeladěno na jiný kmitočet;
b) pokud možno zajistit, aby letadlo provádělo všechny zatáčky mimo oblačnost;
c) neměly by být vydávány instrukce požadující prudké manévry; a
d) instrukce nebo návrhy na snížení rychlosti letadla nebo na vysunutí podvozku by měly být pokud možno vydávány, když je letadlo mimo oblačnost.

15.5 Postupy pro nenadálé situace za letu

Poznámka: Text ust. 15.4.1 a 15.4.2 je převzat z Předpisu L 11, Hlavy 2 a má povahu standardu.

15.5.1 Bloudící nebo neidentifikované letadlo

Poznámka 1: Výrazy „bloudící letadlo“ a „neidentifikované letadlo“ mají v tomto ustanovení tyto významy:

Bloudící letadlo

Letadlo, které se význačně odchýlilo od zamýšlené trati nebo které hlásí, že nezná svou polohu.

Neidentifikované letadlo

Letadlo, které bylo zpozorováno nebo došlo hlášení, že letí v daném prostoru, ale jehož identita nebyla získána.

Poznámka 2: Letadlo může být současně považováno jedním stanovištěm za „bloudící letadlo“ a jiným stanovištěm za „neidentifikované letadlo“.

Poznámka 3: Bloudící nebo neidentifikované letadlo může být považováno za letadlo, které je předmětem protiprávního činu. Viz Předpis L 11, ust. 2.24.1.3.

15.5.1.1 Jakmile je stanovišti letových provozních služeb známo, že letadlo bloudí, musí provést všechna potřebná opatření popsaná v ust. 15.5.1.1.1 a 15.5.1.1.2, aby pomohlo letadlu a poskytlo ochranu jeho letu.

Poznámka: Navigační pomoc poskytovaná stanovištěm letových provozních služeb je zvlášť důležitá, jestliže je stanovišti známo, že letadlo bloudí nebo že zabloudí do prostoru, kde může dojít k zakročování nebo k jakémukoliv jinému ohrožení jeho bezpečnosti.

15.5.1.1.1 Není-li poloha letadla známa, stanoviště letových provozních služeb musí:

a) pokusit se navázat obousměrné spojení s letadlem, pokud takové spojení již neexistuje;
b) použít všech dosažitelných prostředků k určení polohy letadla;
c) informovat stanoviště ATS, do jejichž prostoru odpovědnosti letadlo zabloudilo nebo může zabloudit, přičemž musí být brány v úvahu všechny činitele, které by za daných podmínek mohly ovlivnit navigační vedení letadla;
d) informovat v souladu s místními dohodnutými postupy příslušná vojenská stanoviště a poskytnout jim příslušný letový plán a další informace o bloudícím letadle;
e) vyžadovat od stanovišť uvedených pod body c) a d) a od jiných letadel za letu veškerou pomoc při navazování spojení s letadlem a stanovení jeho polohy.

Poznámka: Postupy podle bodů d) a e) platí také pro stanoviště ATS, která byla informována podle bodu c).

15.5.1.1.2 Když je poloha letadla zjištěna, musí stanoviště letových provozních služeb:

a) oznámit letadlu jeho polohu a instrukce pro opravu letu; a
b) v případě potřeby předat jiným stanovištím ATS a příslušným vojenským stanovištím nezbytné informace týkající se bloudícího letadla a všech letadlu poskytnutých rad.

15.5.1.2 Jakmile je stanovišti letových provozních služeb známo, že v jeho prostoru je neidentifikované letadlo, musí usilovat o zjištění jeho totožnosti, jestliže je to nutné pro poskytování letových provozních služeb nebo je tak požadováno příslušným vojenským stanovištěm v souladu s místními dohodnutými postupy. Proto musí stanoviště letových provozních služeb provést ta z následujících opatření, která jsou přiměřená daným okolnostem:

a) pokusit se navázat obousměrné spojení s letadlem;
b) informovat se u ostatních stanovišť letových provozních služeb v letové informační oblasti a vyžadovat jejich pomoc při navazování obousměrného spojení s letadlem;
c) informovat se u stanovišť letových provozních služeb sousedních letových informačních oblastí, zda mají informace o letu, a vyžadovat jejich pomoc při navazování obousměrného spojení s letadlem;
d) pokusit se získat informace od ostatních letadel v daném prostoru.

15.5.1.2.1 Stanoviště letových provozních služeb musí informovat, je-li to nezbytné, příslušné vojenské stanoviště ihned, jakmile zjistí totožnost letadla.

Poznámka: Požadavky na koordinaci mezi vojenskými orgány a letovými provozními službami jsou stanoveny v Předpisu L 11, ust. 2.16.

15.5.1.3 Pokud by stanoviště ATS uvážilo, že bloudící nebo neidentifikované letadlo může být předmětem protiprávního činu, musí být v souladu s dohodnutými místními postupy neprodleně informován příslušný orgán určený státem.

15.5.2 Zakročování proti civilním letadlům

15.5.2.1 Jakmile se stanoviště letových provozních služeb dozví, že v prostoru jeho odpovědnosti je zakročováno proti letadlu, musí provést ta z následujících opatření, která jsou přiměřená daným okolnostem:

a) pokusit se navázat obousměrné spojení s letadlem, proti němuž je zakročováno, na kterémkoliv použitelném kmitočtu, včetně tísňového kmitočtu 121,5 MHz, pokud takové spojení není již navázáno;
b) informovat pilota letadla, proti němuž je zakročováno, o zakročování;
c) navázat spojení se stanovištěm řídícím zakročování, které udržuje obousměrné spojení se zakročujícím letadlem, a poskytnout mu dostupné informace týkající se letadla, proti němuž je zakročováno;
d) je-li to nezbytné, předávat zprávy mezi zakročujícím letadlem nebo stanovištěm řídícím zakročování a letadlem, proti němuž je zakročováno;
e) v těsné spolupráci se stanovištěm řídícím zakročování přijmout nezbytná opatření k zajištění bezpečnosti letadla, proti němuž je zakročováno;
f) informovat stanoviště ATS sousedních letových informačních oblastí, jestliže se jeví, že letadlo zabloudilo z těchto letových informačních oblastí.

15.5.2.2 Jakmile se stanoviště letových provozních služeb dozví, že je zakročováno proti letadlu vně prostoru jeho odpovědnosti, musí provést ta z následujících opatření, která jsou přiměřená daným okolnostem:

a) informovat stanoviště ATS, v jehož prostoru dochází k zakročování, poskytnout mu dostupné informace, které mohou pomoci určit totožnost letadla, a požádat jej o provedení opatření podle ust. 15.5.2.1;
b) předávat zprávy mezi letadlem, proti němuž je zakročováno, a příslušným stanovištěm ATS, stanovištěm řídícím zakročování nebo zakročujícím letadlem.

15.5.3 Vypouštění paliva

15.5.3.1 Všeobecně

15.5.3.1.1 Letadlo v nouzi nebo v jiných naléhavých situacích může potřebovat vypouštět palivo z důvodu snížení maximální přistávací hmotnosti, aby bylo zajištěno bezpečné přistání.

15.5.3.1.2 Pokud letadlo letící v řízeném vzdušném prostoru požaduje vypouštění paliva, musí to letová posádka oznámit ATC. Stanoviště ATC musí pak s letovou posádkou koordinovat následující:

a) trať letu, která by pokud možno měla vést mimo města, přednostně nad vodou a mimo oblasti, kde jsou hlášeny nebo očekávány bouřky;
b) hladinu letu, která by neměla být nižší než 1800 m (6000 ft); a
c) trvání vypouštění paliva.

15.5.3.2 Rozstupy

Ostatní známý provoz musí být, pokud je to proveditelné, separován od letadla vypouštějící palivo:

a) nejméně 19 km (10 NM) horizontálně, ale ne za letadlem vypouštějícím palivo;
b) vertikálním rozstupem za letadlem vypouštějícím palivo ve vzdálenosti do 15 minut letu nebo 93 km (50 NM):
   1) nejméně 300 m (1000 ft) nad letadlem vypouštějícím palivo; a
   2) nejméně 900 m (3000 ft) pod letadlem vypouštějícím palivo.

   Poznámka: Horizontální hranice prostoru, ve kterém se musí ostatnímu provozu zajistit vertikální rozstup, se rozšiřují na 19 km (10 NM) na obě strany od tratě letu letadla vypouštějícího palivo, 19 km (10 NM) před tímto letadlem a 93 km (50 NM) nebo 15 minut letu za tímto letadlem (včetně zatáček).

15.5.3.3 Spojení

Pokud bude letadlo během vypouštění paliva udržovat rádiové ticho, měl by se s letovou posádkou dohodnout kmitočet, který bude monitorován, a čas, kdy bude rádiové ticho ukončeno.

15.5.3.4 Informace ostatním stanovištím ATS a neřízenému provozu

15.5.3.4.1 Na vhodném kmitočtu musí být vysílána výstraha pro neřízené lety, aby se vyhnuly dotyčnému prostoru. Sousední stanoviště ATC a řídící pracoviště by měla být informována o probíhajícím vypouštění paliva a měla by být požádána o vysílání vhodné výstrahy na používaných kmitočtech pro ostatní provoz, aby se vyhnul dotyčnému prostoru.

15.5.3.4.2 Po ukončení vypouštění paliva by měla být sousední stanoviště ATC a řídící pracoviště informována, že může být obnoven normální provoz.

15.5.4 Nouzový stav paliva a minimum paliva

Poznámka 1: Všeobecné postupy uplatňující se při ohlášení nouzové situace ze strany pilota jsou obsaženy v ust. 15.1.1 a 15.1.2.

Poznámka 2: Koordinační postupy uplatňující se mezi předávajícími a přebírajícími stanovišti ATS v situacích při letech s nouzovým stavem paliva nebo minimem paliva jsou obsaženy v Hlavě 10, ust. 10.2.5.

Poznámka 3: Slova MAYDAY PALIVO popisují povahu tísňového stavu, jak je vyžadováno Předpisem L 10/II, ust. 5.3.2.1.1 b) 3).

15.5.4.1 V případě, že pilot nahlásí stav minima paliva, řídící letového provozu ho musí, jakmile to bude proveditelné, informovat jak o jakémkoliv předpokládaném zdržení, tak o situaci, kdy se žádné zdržení neočekává.

Poznámka 1: Vyhlášení MINIMÁLNÍHO PALIVA informuje ATC o tom, že všechny plánované volby letiště zamýšleného k přistání se omezily na volbu jednoho určeného letiště a jakákoliv změna současného povolení může vést k přistání s konečnou zálohou paliva menší, než bylo plánováno. Toto není nouzová situace, ale náznak toho, že pokud by došlo k dalšímu zdržení, nouzová situace může nastat.

15.5.5 Klesání letadel z důvodu slunečního záření v důsledku jevů kosmického počasí

Stanoviště řízení letového provozu by měla být připravena na možnost, že letadla se mohou v ojedinělých případech setkat s nárůstem slunečního záření, který vyžaduje, aby klesala do nižších hladin. Když taková situace nastane nebo se předpokládá, stanoviště řízení letového provozu by měla podniknout všechna možná opatření, která zajistí bezpečnost všech letadel, kterých se to týká, včetně veškerých letadel ovlivněných tímto klesáním.

Poznámka: Všechna letadla v určité části vzdušného prostoru a nad určitou nadmořskou výškou mohou být zářením ovlivněna současně, což může být provázeno zhoršením nebo ztrátou spojení letadlo-země. Očekává se, že letadlo bude varovat stanoviště řízení letového provozu ještě před tím, než záření dosáhne kritické úrovně, a bude žádat povolení klesat, jakmile kritická úroveň nastane. Přesto mohou vzniknout situace, při nichž letadlo potřebuje klesat, aniž by čekalo na povolení. V takových případech se od letadel očekává, že jakmile to bude možné, oznámí stanovištím řízení letového provozu, jaká nouzová opatření podnikla.

15.6 Postupy pro nenadálé situace ATC

Rozdílnost okolností, za jakých se mohou nenadálé situace vyskytnout, vylučují stanovení přesných podrobných postupů, které by měly být dodržovány. Postupy níže uvedené jsou myšleny jako obecný návod pro personál letových provozních služeb.

15.6.1 Nenadálé situace při rádiovém spojení

15.6.1.1 Všeobecně

Nenadálé situace ATC týkající se spojení, tj. okolnosti zabraňující řídícímu komunikovat s řízeným letadlem, mohou být způsobeny buď poruchou pozemního spojovacího zařízení, poruchou palubního zařízení, nebo nevědomým zablokováním provozního kmitočtu vysílačem letadla. Tyto události mohou mít dlouhé trvání, a proto by měla být neprodleně přijata odpovídající opatření, která zajistí, že bezpečnost letadla nebude ovlivněna.

15.6.1.2 Porucha pozemního rádia

15.6.1.2.1 V případě úplné poruchy pozemního rádiového zařízení používaného pro ATC řídící musí:

a) kde jsou letadla povinna udržovat poslech na nouzovém kmitočtu 121,5 MHz, pokusit se navázat rádiové spojení na tomto kmitočtu;
b) bez zdržení o poruše informovat všechna sousední vhodná řídící pracoviště nebo stanoviště ATC;
c) seznámit taková pracoviště nebo stanoviště se současnou provozní situací;
d) pokud je to proveditelné, požádat o jejich pomoc s ohledem na letadla, která by mohla navázat spojení s těmito pracovišti nebo stanovišti při zajišťování rozstupů mezi letadly a udržovat řízení takových letadel; a
e) instruovat sousední řídící pracoviště nebo stanoviště ATC, aby všechny řízené lety mimo prostor odpovědnosti pracoviště nebo stanoviště ATC, které má poruchu, vyčkávala nebo byla přesměrována až do doby, kdy může být obnoveno normální poskytování služeb.

15.6.1.2.2 Ke snížení vlivu úplné poruchy pozemního rádiového zařízení na bezpečnost letového provozu by měl příslušný úřad ATS stanovit postupy pro řešení nenadálých situací, podle kterých by řídící pracoviště a stanoviště ATC v takových případech postupovala. Kde je to možné a proveditelné, měly by takové postupy pro nenadálé situace umožňovat pověřit řízením sousední řídící pracoviště nebo stanoviště ATC tak, aby to dovolilo poskytovat minimum služeb co nejdříve po poruše pozemního rádia, dokud nebude možné obnovit normální provoz.

15.6.1.3 Zablokovaný kmitočet

V případě nevědomého zablokování provozního kmitočtu vysílačem letadla by měly být provedeny následující dodatečné kroky:

a) pokusit se zjistit, které je to letadlo;
b) jestliže je letadlo blokující kmitočet zjištěno, pokusit se navázat s ním spojení, např. na nouzovém kmitočtu 121,5 MHz, použitím SELCAL, prostřednictvím používaného kmitočtu provozovatele letadla, jestliže je používán, jakéhokoli VHF kmitočtu používaného pro spojení mezi letovými posádkami nebo jakýmikoli jinými prostředky spojení, nebo pokud je letadlo na zemi, přímým kontaktem;
c) jestliže je spojení s dotyčným letadlem navázáno, letové posádce se musí nařídit, aby okamžitě přestala vysílat na provozním kmitočtu.

15.6.1.4 Neoprávněné používání kmitočtu ATC

15.6.1.4.1 Na kmitočtech ATC se mohou občas vyskytnout případy falešných a klamných vysílání, které mohou narušit bezpečnost letadla. V případě jejich výskytu by dotyčné stanoviště ATC mělo:

a) opravit jakékoli falešné a klamné instrukce nebo povolení, které byly vyslány;
b) upozornit všechna letadla na daném kmitočtu (kmitočtech), že jsou vysílány falešné a klamné instrukce a povolení;
c) instruovat všechna letadla na daném kmitočtu (kmitočtech), aby si ověřila instrukce a povolení dříve, než se jimi budou řídit;
d) jestliže je to proveditelné, instruovat letadla k přechodu na jiný kmitočet; a
e) jestliže je to možné, upozornit všechna dotyčná letadla, že falešné a klamné instrukce a povolení již nejsou vysílány.

15.6.1.4.2 Letové posádky musí odmítnout nebo si ověřit u dotyčného stanoviště ATC jakékoliv instrukce nebo povolení jim vydané, pokud je podezření, že mohou být falešné nebo klamné.

15.6.1.4.3 Pokud je zjištěno vysílání falešných nebo klamných instrukcí a povolení, příslušný úřad (MD ČR) musí provést všechny nezbytné kroky ke zjištění polohy vysílače a ukončení jeho vysílání.

15.7 Postupy pro jiné nenadálé situace ATC

15.7.1 Nouzové rozstupy

15.7.1.1 Jestliže během nouzové situace není možno vydat instrukce, které zajistí dodržování používaného horizontálního rozstupu, mohou být použity nouzové poloviční vertikální rozstupy, tj. 150 m (500 ft) mezi letadly letícími ve vzdušném prostoru, kde se používá minimální vertikální rozstup 300 m (1000 ft), a 300 m (1000 ft) mezi letadly letícími ve vzdušném prostoru, kde se používá minimální vertikální rozstup 600 m (2000 ft).

15.7.1.2 Pokud je používán nouzový rozstup, musí být dotyčné letové posádky informovány o tom, že je používán nouzový rozstup, a dále musí být informovány o aktuálně používaném minimu rozstupu. Navíc musí být všechny dotyčné letové posádky informovány o význačném provozu.

15.7.2 Postupy při varování na hrozící konflikt (STCA)

Poznámka 1: Tvorba varování před hrozícím konfliktem (dále jen STCA) je funkce založená na přehledových datech integrovaných do systému ATC. Účelem funkce STCA je asistovat řídícímu při předcházení srážkám mezi letadly tím, že generuje včasné varování v případě potenciálního nebo aktuálního nedodržení minima rozstupu.

Poznámka 2: Funkce STCA sleduje současné a vypočítané trojrozměrné polohy letadel se schopností hlášení tlakové nadmořské výšky ke zjišťování blízkosti letadel. Jestliže se předpokládá, že vzdálenost mezi trojrozměrnými polohami dvou letadel se sníží na méně než stanovené použitelné minimum v určitém časovém období, bude řídícímu, v jehož prostoru odpovědnosti letadlo letí, generováno akustické a/nebo vizuální varování.

15.7.2.1 Místní směrnice týkající se používání funkce STCA musí kromě jiného specifikovat:

a) druhy letů, které jsou předmětem generování varování;
b) sektory nebo části vzdušného prostoru, ve kterých je funkce STCA zavedena;
c) způsob zobrazení STCA řídícímu;
d) všeobecně parametry pro generování varovného hlášení a čas jeho aktivace;
e) části vzdušného prostoru, kde STCA může být selektivně potlačena, a podmínky, za kterých je toto možné povolit;

f) podmínky, za jakých se specifická varování mohou potlačit u jednotlivých letů; a

g) postupy používané pro části vzdušného prostoru nebo pro lety, pro které byly funkce STCA nebo specifická varování potlačeny.

15.7.2.2 V případě generování STCA u řízeného letu musí řídící bez prodlení vyhodnotit situaci a, pokud je to nezbytné, uskutečnit kroky zajišťující, že používané minimum rozstupu nebude porušeno nebo bude obnoveno.

15.7.2.3 Po generování STCA by se mělo od řídícího požadovat, aby vyplnil formulář hlášení incidentu v letovém provozu pouze v případě, že došlo k porušení minima rozstupu.

15.7.2.4 Příslušný úřad ATS by měl udržovat elektronické záznamy všech generovaných varování. Data a okolnosti týkající se každého varování by měly být analyzovány k určení, jestli hlášení bylo odůvodněné nebo ne. Neodůvodněná hlášení, např. pokud bylo použito vizuálního rozstupu, by měla být ignorována. Z důvodů zjištění možných nedostatků ve struktuře vzdušného prostoru, postupů ATC a sledování celkové úrovně bezpečnosti by měla být provedena statistická analýza odůvodněných hlášení.

15.7.3 Postupy týkající se letadel vybavených palubními protisrážkovými systémy (ACAS)

15.7.3.1 Postupy, které se používají pro poskytování letových provozních služeb letadlům vybaveným ACAS, musí být stejné jako postupy pro letadla nevybavená ACAS. Zejména zabraňování srážkám, zajišťování příslušného rozstupu a informace, které mohou být poskytnuty o konfliktním provozu a o možném úhybném manévru, musí odpovídat normálním postupům a nesmí vycházet ze schopností letadel závislých na vybavení ACAS.

15.7.3.2 Když pilot hlásí radu k vyhnutí (RA) ACAS, řídící se nesmí pokoušet upravovat průběh dráhy letu až do okamžiku, kdy pilot oznámí „MIMO KONFLIKT“.

15.7.3.3 Jakmile se letadlo odchýlí od svého povolení nebo instrukce ATC v souladu s RA nebo pilot ohlásí RA, řídící přestává mít odpovědnost za zajištění rozstupů mezi tímto letadlem a jakýmikoli jinými letadly, kterých se to v důsledku manévrování na základě RA týká. Řídící musí znovu převzít odpovědnost za zajišťování rozstupů všech dotyčných letadel, když:

a) řídící potvrdí hlášení letové posádky, že letadlo opět pokračuje v souladu s platným povolením; nebo

b) řídící potvrdí hlášení letové posádky, že letadlo opět pokračuje v souladu s platným povolením, a vydá náhradní povolení, které letová posádka potvrdí.

Poznámka: Piloti jsou žádáni, aby hlásili RA, které vyžadují odchýlení od platného povolení ATC nebo instrukce (viz Předpis L 8168, Část III, Díl 3, ust. 3.2 c) 4)). Toto hlášení informuje řídícího, že probíhá odchýlení od povolení nebo instrukce jako odpověď na ACAS RA.

15.7.3.4 Návod na výcvik řídících letového provozu na události ACAS je obsažen v ACAS Manual (ICAO Doc 9863).

15.7.3.5 ACAS může významně ovlivnit ATC. Proto by činnost ACAS v prostředí ATC měla být monitorována.

15.7.3.6 Piloti a řídící by měli po každé významné události ACAS vyplnit hlášení o incidentu v letovém provozu.

Poznámka 1: Schopnost ACAS letadla nemusí být řídícím letového provozu známa.

Poznámka 2: Provozní postupy pro používání ACAS jsou uvedeny v Předpisu L 8168, Části III, Dílu 3, Hlavě 3.

Poznámka 3: Frazeologie, která má být používána řídícím a piloty, je uvedena v Hlavě 12, ust. 12.3.1.2.

15.7.4 Postupy MSAW (Výstraha na minimální bezpečnou nadmořskou výšku)

Poznámka 1: Generování hlášení MSAW je funkcí systému ATC pro zpracování radarových dat. Účelem funkce MSAW je pomoci zabránit nehodám řízeného letu způsobeným kontaktem s terénem tím, že včas generuje výstrahu možného porušení minimální bezpečné nadmořské výšky.

Poznámka 2: Funkce MSAW využívá hlášené hladiny vysílané z letadla se schopností hlášení tlakové nadmořské výšky a porovnává je s definovanými minimálními bezpečnými nadmořskými výškami. Když je detekovaná nebo predikovaná hladina letadla nižší než použitelná minimální bezpečná nadmořská výška, bude řídícímu, v jehož prostoru odpovědnosti letadlo letí, generováno akustické a vizuální varování.

15.7.4.1 Místní směrnice týkající se používání funkce MSAW musí kromě jiného specifikovat:

a) druhy letů, které jsou předmětem generování MSAW;

b) sektory nebo části vzdušného prostoru, pro které byla stanovena minimální bezpečná nadmořská výška pro MSAW a ve kterých je funkce MSAW implementována;

c) definované hodnoty MSAW minimálních bezpečných nadmořských výšek;

d) způsob zobrazení MSAW řídícímu;

e) parametry pro generování MSAW a aktivace; a

f) podmínky, za jakých se funkce MSAW může u jednotlivých letů potlačit.

15.7.4.2 V případě generování MSAW u řízeného letu se musí bez prodlení uskutečnit následující:

a) jestliže je letadlo vektorováno, musí být instruováno, aby okamžitě stoupalo do použitelné bezpečné hladiny, a je-li to nezbytné pro vyhnutí se terénu, musí mu být přidělen nový kurz;

b) v ostatních případech musí být letová posádka neprodleně upozorněna na generování varovného hlášení minimální bezpečné nadmořské výšky a instruována, aby zkontrolovala hladinu letadla.

15.7.4.3 Řídící by měli po události MSAW vyplnit hlášení o incidentu v letovém provozu pouze v případě, že minimální bezpečná nadmořská výška byla dotčeným letadlem neúmyslně porušena s možným důsledkem kontaktu řízeného letu s terénem.

15.7.5 Autonomní výstražný systém narušení dráhy (ARIWS)

Poznámka 1: Vznik výstrahy ARIWS je funkce založená na přehledových datech. Cílem funkce ARIWS je pomáhat letové posádce a řidičům mobilních prostředků předcházet narušením dráhy tím, že včas vydá přímou výstrahu o možném nebezpečí na dráze, což ji činí nebezpečnou pro vstup, křížení nebo vzlet.

Poznámka 2: Úkolem ARIWS je pracovat nezávisle na ATC, a výstrahy jsou generovány pro piloty a řidiče mobilních prostředků.

Poznámka 3: Předpis L 14, Dodatek A, bod 21 poskytuje popis systému ARIWS a informace o jeho využití.

15.7.5.1 V případě, že je generována výstraha ARIWS, která je v rozporu s povolením ATC, letová posádka a řidiči mobilních prostředků musí přijmout následující opatření:

a) Letová posádka nebo řidič mobilního prostředku musí dát přednost výstraze ARIWS před povolením ATC. Nesmí pokračovat na dráhu nebo zahájit rozjezd při vzletu. Letová posádka nebo řidič mobilního prostředku musí informovat o výstraze ARIWS řídícího a čekat na další povolení.
b) V případě, že letadlo nebo mobilní prostředek již zahájily kroky v souladu s povolením, které jsou v rozporu s výstrahou, letová posádka nebo řidič mobilního prostředku musí využít výstrahy k tomu, aby dle svého nejlepšího úsudku zvolil nejlepší způsob k vyřešení jakéhokoli možného střetu, k čemuž má plnou pravomoc. Pokud je to možné, řídící by měl být o výstraze ARIWS informován.

15.7.5.2 Stanoviště ATS musí mít zavedené postupy pro situaci, kdy jsou řídící o výstraze ARIWS informováni, včetně toho, jak deaktivovat ARIWS v případě nesprávné funkce.

15.7.6 Změna radiotelefonního volacího znaku letadla

15.7.6.1 Stanoviště ATC může v zájmu bezpečnosti vydat letadlu pokyn, aby změnilo druh svého radiotelefonního (RTF) volacího znaku, když podobnost mezi dvěma nebo více radiotelefonními volacími znaky letadel je taková, že je pravděpodobné, že by mohlo dojít k záměně.

15.7.6.1.1 Jakákoli taková změna druhu volacího znaku musí být dočasná a musí se uplatňovat jen ve vzdušném prostoru (vzdušných prostorech), v němž by mohlo dojít k záměně.

15.7.6.2 Aby se stanoviště ATC vyhnulo záměně, mělo by, je-li to vhodné, identifikovat letadlo, kterému bude vydán pokyn změnit jeho volací znak, odkazem na jeho polohu a/nebo hladinu.

15.7.6.3 Když stanoviště ATC změní druh volacího znaku letadla, musí zajistit, že toto letadlo začne opět používat volací znak uvedený v letovém plánu, když je předáváno jinému stanovišti ATC, vyjma, kdy změna volacího znaku byla koordinována mezi těmito dvěma dotyčnými stanovišti ATC.

15.7.6.4 Příslušné stanoviště ATC musí dotčenému letadlu oznámit, kdy má opět začít používat volací znak uvedený v letovém plánu.

15.8 Postupy pro stanoviště ATS, když je hlášen nebo předpovídán oblak vulkanického popela

15.8.1 Jestliže je hlášen nebo předpovídán oblak vulkanického popela ve vzdušném prostoru, za který je stanoviště ATS odpovědné, měla by být provedena následující opatření:

a) neprodleně předat související informace letovým posádkám, jejichž letadla by mohla být zasažena, aby bylo zajištěno, že jsou informováni o aktuální a předpovídané poloze oblaku vulkanického popela a o zasažených letových hladinách;
b) vyhovět žádostem o přesměrování nebo změnu letové hladiny v použitelném rozsahu;
c) na žádost pilota nebo považuje-li to řídící za nezbytné, navrhnout přesměrování letu tak, aby se vyhnul hlášené oblasti známých nebo předpovídaných oblaků popela nebo ji opustil;
d) je-li to možné, požadovat mimořádná hlášení letadel, pokud trať letu letadla vede do oblasti předpovídaných oblaků popela nebo její blízkosti a poskytovat tato mimořádná hlášení příslušným agenturám.;

*Poznámka 1: Zkušenost ukazuje, že doporučený únikový manévr pro letadlo, které se setká s oblakem popela, je obrátit kurz, a pokud to terén dovolí, začít klesat. Konečná odpovědnost za toto rozhodnutí nicméně zůstává na veliteli letadla, jak je uvedeno v ust. 5.2.4.1 ICAO dokumentu „*Manual on Volcanic Ash, Radioactive Material and Toxic Chemical Clouds*“ (ICAO Doc 9691).*

Poznámka 2: Konečná pravomoc rozhodnout, zda se letadlo vyhne nebo proletí oblastí známých nebo předpovídaných oblaků popela zůstává na veliteli letadla, jak je předepsáno v ust. 2.4 Předpisu L 2.

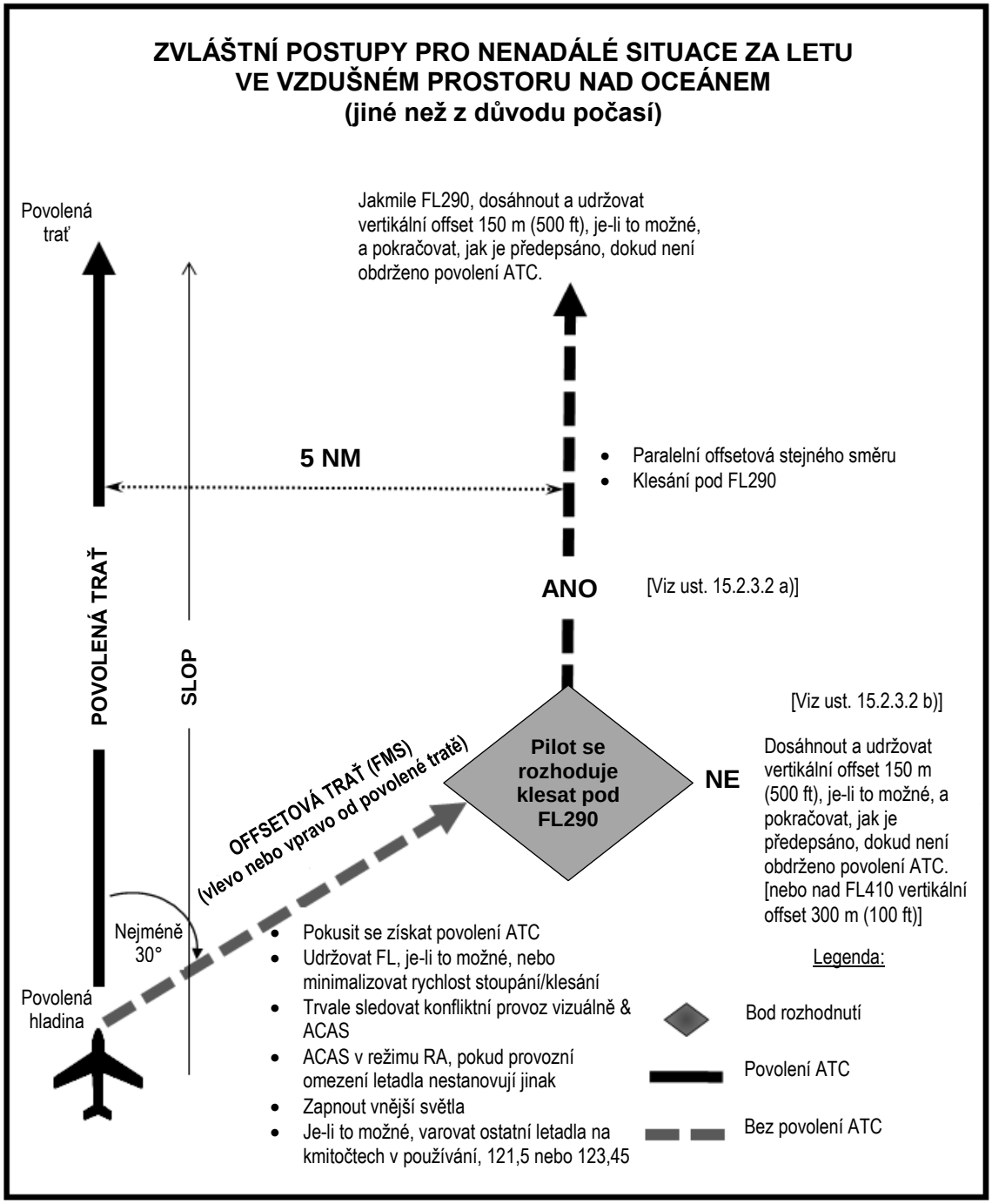
15.8.2 Když letová posádka oznámí stanovišti ATS, že letadlo neúmyslně vstoupilo do oblaku vulkanického popela, stanoviště ATS by mělo:

a) přijmout opatření odpovídající letadlu v nouzové situaci; a

b) zahájit úpravu tratě nebo přidělené hladiny jen na žádost pilota, nebo pokud si to vynutí požadavky vzdušného prostoru nebo provozní podmínky.

Poznámka 1: Všeobecné postupy, které mají být uplatňovány, pokud pilot ohlásí nouzovou situaci, jsou uvedeny v ust. 15.1.1 a 15.1.2 tohoto předpisu.

Poznámka 2: Poradenský materiál, který se týká účinku a dopadu vulkanického popela na letecké provozní a podpůrné služby je uveden v Hlavě 4 a 5 v ICAO dokumentu Doc 9691.



Obr. 15-1
Vizuální pomůcka pro provedení postupy pro nenadálé situace

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

HLAVA 16 – RŮZNÉ POSTUPY

16.1 Odpovědnost vzhledem k vojenskému letovému provozu

16.1.1 Uznává se, že některé vojenské letecké činnosti vyžadují nevyhovění určitým postupům používaným v letovém provozu. Aby se zajistila bezpečnost letů, musí se od příslušných vojenských úřadů požadovat, aby předem oznamovaly, pokud je to proveditelné, příslušnému stanovišti řízení letového provozu uskutečňování takových manévrů.

16.1.2 Snížení minim rozstupů požadovaných nezbytnou vojenskou potřebou nebo jinými mimořádnými okolnostmi musí stanoviště řízení letového provozu akceptovat pouze, když obdrželo konkrétní požadavek v zaznamenané podobě od orgánu, který má jurisdikci nad příslušným letadlem. Nižší minima, která mají být potom dodržena, se musí vztahovat pouze na tato letadla. Stanoviště řízení letového provozu, kterého se to týká, musí vydat v zaznamenané podobě instrukci plně pokrývající toto snížení minim rozstupu.

16.1.3 Pro potřeby velkých skupinových letů nebo jiné vojenské letové činnosti se smí dočasně vyhradit pohyblivé nebo nepohyblivé vzdušné prostory. Rezervace takového vzdušného prostoru se musí provést koordinací mezi uživatelem a příslušným úřadem ATS. Tato koordinace se musí uskutečňovat v souladu s ustanoveními Předpisu L 11 a musí se dokončit dostatečně včas, aby umožnila v předstihu vydat informaci v souladu s ustanoveními Předpisu L 15.

16.2 Odpovědnost vzhledem k volným balónům bez pilota na palubě

16.2.1 Při příjmu oznámení o zamýšleném letu středního nebo těžkého volného balónu bez pilota na palubě musí stanoviště letových provozních služeb zařídit, aby tato informace byla rozšířena všem, kterých se to týká. Tato informace musí obsahovat:

a) identifikaci letu balónu nebo kódové označení úkolu;
b) klasifikaci a popis balónu;
c) podle vhodnosti kód SSR nebo kmitočet NDB;
d) místo vypouštění;
e) předpokládaný čas zahájení vypouštění nebo plánované období vypouštění;
f) předpokládaný směr výstupu;
g) cestovní hladinu (hladiny / tlakové nadmořské výšky);
h) předpokládanou celkovou dobu letu do průletu tlakové nadmořské výšky 18 000 m (60 000 ft) nebo do dosažení cestovní hladiny 18 000 m (60 000 ft) nebo nižší, spolu s předpokládanou polohou.

16.2.2 Při příjmu oznámení, že střední nebo těžký volný balón bez pilota na palubě byl vypuštěn, musí stanoviště letových provozních služeb zařídit, aby tato informace byla rozšířena všem, kterých se to týká. Tato informace musí obsahovat:

a) identifikaci balónu nebo kódové označení úkolu;
b) klasifikaci a popis balónu;
c) podle vhodnosti kód SSR nebo kmitočet NDB;
d) místo vypouštění;
e) čas(y) vypouštění;
f) vypočítaný čas, ve kterém dojde k průletu tlakové výšky 18 000 m (60 000 ft), nebo vypočítaný čas dosažení cestovní hladiny, je-li tato v nebo pod 18 000 m (60 000 ft), a předpokládanou polohu;
g) předpokládané datum a čas ukončení letu; a
h) plánované místo dotyku se zemí, je-li to vhodné.

16.2.3 Pokud lze důvodně očekávat, že těžký nebo střední volný balón bez pilota na palubě přeletí státní hranice, musí příslušné stanoviště ATS zajistit předání předběžného oznámení o vypouštění a oznámení o vypouštění stanovišti (stanovištím) ATS státu (státům), jehož (jichž) se to týká, prostřednictvím NOTAMu. Jestliže se tak státy, jichž se to týká, dohodnou, může být oznámení o vypouštění předáno mezi zainteresovanými oblastními středisky řízení / letovými informačními středisky ústně po přímém hovorovém okruhu ATS.

16.2.4 Stanoviště letových provozních služeb musí v co největší míře udržovat pomocí radaru a/nebo ADS-B přehled o středních a těžkých volných balónech bez pilota na palubě. Je-li to nezbytné a vždy na žádost pilota letadla, musí s použitím přehledového systému ATS zajistit rozstup mezi letadlem a těmi balóny, které jsou identifikovány nebo jejichž přesná poloha je známá.

16.3 Hlášení incidentu v letovém provozu

16.3.1 Hlášení incidentu v letovém provozu musí být předáno obvykle příslušnému stanovišti letových provozních služeb, pokud se jedná o incidenty, které se vztahují k poskytování letových provozních služeb, zahrnující události jako sblížení letadel (AIRPROX) nebo jiné vážné události, následkem kterých vzniklo nebezpečí pro letadla, způsobené například: nesprávnými postupy, nedodržováním postupů nebo poruchou pozemních zařízení.

16.3.2 Ke zvýšení bezpečnosti letadel by měly být stanoveny postupy pro hlášení sblížení letadel a pro jejich vyšetřování. Při vyšetřování

incidentu by měl být stanoven stupeň nebezpečí vzniklý sblížením letadel a označen jako „nebezpečí srážky“, „bezpečnost nezajištěna“, „žádné nebezpečí srážky„ nebo „nebezpečí neurčeno“.

16.3.3 Vyšetřování sblížení letadel, prováděné úřadem pro vyšetřování nehod/incidentů v letovém provozu by mělo zahrnovat aspekty letových provozních služeb.

Poznámka: V Doplňku 4 je uveden vzorový formulář pro hlášení incidentů v letovém provozu, spolu s pokyny pro jeho vyplňování. Další informace týkající se incidentů v letovém provozu obsahuje Air Traffic Services Planning Manual (ICAO Doc 9426).

16.4 Používání stálých letových plánů (RPL)

16.4.1 Všeobecně

16.4.1.1 RPL se nesmí používat pro jiné lety než IFR provozované pravidelně ve stejný den (dny) po sobě jdoucích týdnů a alespoň v deseti případech nebo každý den po dobu alespoň deseti po sobě jdoucích dnů. Prvky každého letového plánu musí mít vysoký stupeň stálosti.

Poznámka: Pro přípustné nahodilé změny údajů RPL, které ovlivňují provoz v jednom dni a nejsou zamýšleny jako změny v seznamu RPL, viz ust. 16.4.4.2.2 a 16.4.4.2.3.

16.4.1.2 RPL musí pokrývat celý let z letiště odletu až na letiště určení. RPL postupy se musí používat pouze tehdy, když všechny dotčené úřady ATS souhlasí s přijímáním RPL.

16.4.1.3 Použití RPL pro mezinárodní let musí být podmíněno tím, že dotčené sousední státy buď již RPL používají, nebo je budou v téže době používat. Postupy pro jejich požívání mezi státy musí být předmětem buď dvoustranných, mnohostranných, nebo regionálních postupů ICAO, podle vhodnosti.

16.4.2 Postupy pro předkládání RPL provozovateli

16.4.2.1 Podmínky, kterými se řídí předkládání, oznamování změn nebo rušení RPL, musí být předmětem příslušných dohod mezi provozovateli a dotyčným úřadem ATS nebo regionálních postupů ICAO.

16.4.2.2 RPL musí obsahovat ty z následujících bodů, které jsou příslušným úřadem ATS považovány za důležité:

- dobu platnosti letového plánu;
- dny provozu;
- identifikaci letadla;
- typ letadla a kategorie turbulence v úplavu;
- schopnost MLS;
- letiště odletu;
- čas zahájení pojíždění;
- cestovní rychlost(i);
- cestovní hladinu(y);
- trať letu;
- letiště určení;
- celkovou předpokládanou dobu letu;
- označení místa, kde jsou na vyžádání okamžitě k dispozici následující informace:
  - náhradní letiště;
  - vytrvalost letu;
  - celkový počet osob na palubě;
  - nouzové vybavení;
- další informace.

16.4.3 Předkládání celkových seznamů

16.4.3.1 RPL musí být předkládány formou seznamů, které obsahují požadované údaje letového plánu, buď na formuláři seznamu RPL zvlášť navrženého pro tento účel, nebo na jiných médiích vhodných pro elektronické zpracování dat. Způsob předkládání musí být určen buď místní, nebo regionální dohodou.

Poznámka: Vzor formuláře seznamu RPL je obsažen v Doplňku 2.

16.4.3.2 Počáteční předkládání úplných seznamů RPL a jakékoliv následné sezónní nové předložení úplných seznamů se musí provést dostatečně včas, aby si organizace ATS mohla správně přizpůsobit tyto údaje. Takové seznamy musí být předkládány s minimálním předstihem stanoveným dotyčnými úřady a publikovaným v jejich AIP. Tento minimální předstih musí být alespoň dva týdny.

16.4.3.3 Provozovatelé musí předkládat seznamy určenému zprostředkovateli k distribuci příslušným stanovištím letových provozních služeb.

16.4.3.4 Poskytovat se obvykle musí ty informace, které jsou uvedeny v ust. 16.4.2.2, s tím, že úřady mohou rovněž požadovat poskytnutí předpokladů týkajících se hranic letových informačních oblastí a hlavního náhradního letiště. Je-li tak požadováno, musí se takové informace poskytovat, jak je uvedeno na formuláři seznamu stálého letového plánu zvlášť navrženého k tomuto účelu.

16.4.3.5 Informace týkající se náhradního letiště (náhradních letišť) a údajů doplňku letového plánu (informace normálně uváděné v poli 19 formuláře letového plánu ICAO) musí být snadno dosažitelné u provozovatele na letišti odletu nebo na jiném dohodnutém místě tak, aby na žádost stanovišť ATS mohly být neprodleně poskytnuty. Název úřadu, kde lze tuto informaci získat, musí být zaznamenán na formuláři seznamu RPL.

16.4.3.6 Potvrzení příjmu seznamů údajů letového plánu a/nebo jejich oprav se nesmí požadovat, ledaže tak bylo dohodnuto mezi provozovateli a příslušnou organizací.

16.4.4 Změny v seznamech RPL

16.4.4.1 Změny trvalé povahy

16.4.4.1.1 Změny trvalé povahy zahrnující zařazení nových letů, zrušení nebo změn letů v platném seznamu se musí předkládat formou opravených seznamů. Tyto seznamy musí být doručeny dotyčné organizaci letových provozních služeb nejméně sedm dní před účinností změny.

16.4.4.1.2 Kde byly seznamy RPL předloženy původně na mediích vhodných pro elektronické zpracování dat, musí být na základě vzájemné dohody mezi provozovatelem a příslušným úřadem (MD) přípustné předkládat některé změny na formulářích seznamů RPL.

16.4.4.1.3 Všechny změny RPL musí být předkládány v souladu s instrukcemi pro přípravu seznamů RPL.

16.4.4.2 Změny dočasné povahy

16.4.4.2.1 Změny RPL dočasné, neopakující se povahy, které se týkají typu letadla a kategorie turbulence v úplavu, rychlosti a/nebo cestovní hladiny, musí být oznámeny pro každý jednotlivý let co nejdříve, nejpozději však 30 minut před odletem, ohlašovně ATS příslušné letišti odletu. Pouze změna cestovní hladiny smí být oznámena radiotelefonicky při prvním spojení letadla se stanovištěm ATS.

16.4.4.2.2 V případě nahodilé změny identifikace letadla, letiště odletu, trati a/nebo letiště určení se musí RPL pro daný den zrušit a předložit letový plán pro jednotlivý let.

16.4.4.2.3 Kdykoliv provozovatel předpokládá, že určitý let, na nějž byl předložen RPL, se pravděpodobně zdrží o 30 minut nebo více oproti času zahájení pojíždění uvedeném v letovém plánu, musí to okamžitě oznámit stanovišti ATS odpovědnému za letiště odletu.

Poznámka: Důsledkem nedodržení tohoto postupu provozovatelem může být, s ohledem na striktní požadavky řízení toku, automatické zrušení RPL pro daný let na jednom nebo více dotčených stanovištích ATS.

16.4.4.2.4 Kdykoliv je provozovateli známo, že byl zrušen jakýkoliv let, na který byl podán RPL, musí to oznámit stanovišti ATS odpovědnému za letiště odletu.

16.4.4.3 Vztah provozovatel/pilot

Provozovatel musí zajistit, aby aktuální údaje letového plánu, včetně trvalých a nahodilých změn, týkající se daného letu a řádně oznámené příslušné organizaci byly rovněž k dispozici veliteli letadla.

16.4.4.4 Postupy RPL pro stanoviště ATS

Zde popsané postupy pro zacházení s RPL platí bez ohledu na to, zda se používá vybavení pro automatické zpracování dat nebo zda se údaje letového plánu zpracovávají manuálně.

16.4.4.5 Zavádění postupů RPL

16.4.4.5.1 Postupy pro používání RPL mohou být zavedeny pro lety v jedné letové informační oblasti nebo v jednom státě.

16.4.4.5.2 Postupy mohou být rovněž zavedeny pro lety přes státní hranice za předpokladu, že dotyčné státy běžně používají nebo budou souběžně používat RPL.

16.4.4.5.3 Uplatnění postupů RPL pro mezinárodní lety vyžaduje uzavření dvoustranných nebo mnohostranných dohod mezi zúčastněnými státy. Mnohostranné dohody zahrnující větší počet států mohou mít formu regionálních postupů ICAO.

16.4.4.5.4 Používání RPL vyžaduje dohody se zúčastněnými provozovateli k zavedení postupů předkládání a oprav RPL.

16.4.4.5.5 Dohody musí zahrnovat ustanovení pro tyto postupy:

a) počáteční předložení;
b) trvalé změny;
c) dočasné a nahodilé změny;
d) zrušení;
e) dodatky; a
f) zcela revidované seznamy vyvolané rozsáhlými změnami.

16.4.4.6 Sběr, ukládání a zpracovávání údajů RPL

16.4.4.6.1 Každý stát, který používá RPL, musí určit jednu nebo více organizací odpovědných za vedení takových údajů. Prostor odpovědnosti pro každou takovou určenou organizaci musí být alespoň jedna letová informační oblast. Část nebo celý prostor odpovědnosti jednoho nebo více států může však být spravován jednou organizací. Každá určená organizace musí rozesílat příslušné údaje RPL dotčeným stanovištím ATS ve svém prostoru odpovědnosti tak, aby tato stanoviště obdržela takové údaje dostatečně včas před jejich vstupem v platnost.

16.4.4.6.2 RPL musí být uloženy každým dotčeným stanovištěm ATS způsobem zajišťujícím, že budou systematicky aktivovány v příslušný den provedení letu v pořadí podle předpokládaných časů vstupu do prostoru odpovědnosti stanoviště. Aktivace se musí provést dostatečně včas, aby údaje byly předloženy řídícímu ve vhodné formě k analýze a řídící činnosti.

16.4.4.7 Pozastavení postupů RPL

Příslušný úřad ATS, který je vlivem výjimečných okolnosti nucen dočasně pozastavit používání RPL v celém prostoru odpovědnosti nebo v jeho stanovené části, musí publikovat takové pozastavení co nejdříve a nejvhodnější formou se zřetelem k daným okolnostem.

16.4.4.8 Zprávy ATS, týkající se jednotlivých letů prováděných na základě RPL

Zprávy ATS týkající se jednotlivých letů prováděných na základě RPL musí být sestavovány a adresovány dotčeným stanovištím ATS způsobem, který je shodný s tím, který se používá pro lety prováděné na základě jednotlivých letových plánů.

16.5 Postupy pro strategické lety OFFSET (SLOP)

Poznámka 1: SLOP jsou schválené postupy umožňující let letadla na paralelní trati vpravo od osy tratě ve směru letu. Díky zvýšené navigační přesnosti slouží ke snížení pravděpodobnosti příčného překrývání tratí a nebezpečného sblížení letadel během turbulence v úplavu. Pokud není specifikováno ve standardních rozstupech, použití těchto postupů letadlem nemá vliv na uplatňování předepsaných standardních rozstupů.

Poznámka 2: Ust. 3.6.2.1.1 Předpisu L 2 vyžaduje pro aplikaci strategických letů OFFSET (dále jen offsety) schválení příslušným úřadem ATS odpovědným za vzdušný prostor, kterého se to týká.

16.5.1 Zavádění postupů strategických offsetů musí být koordinováno mezi dotčenými státy.

*Poznámka: Informace týkající se zavádění postupů strategických offsetů jsou obsaženy v ICAO dokumentu „*Implementation of Strategic Lateral Offset Procedures*“ (ICAO Circ 354).*

16.5.2 Strategické offsety musí být schváleny jen na trati ve vzdušném prostoru podle následujícího:

a) kde je minimální příčný rozstup nebo rozstup mezi osami tratí 28 km (15 NM) nebo více, offset vpravo od osy vztažené ke směru letu je v desetinách námořní míle až do maxima 3,7 km (2 NM); a
b) kde je minimální příčný rozstup nebo rozstup mezi osami tratí 19 km (10 NM) nebo více, ale méně než 28 km (15 NM), přičemž jedno letadlo stoupá/klesá hladinou jiného letadla, offset vpravo od osy vztažené ke směru letu je v desetinách námořní míle až do maxima 3,7 km (2 NM); a
c) kde je minimální příčný rozstup nebo rozstup mezi osami tratí 11,1 km (6 NM) nebo více, ale méně než 28 km (15 NM), offset vpravo od osy vztažené ke směru letu je v desetinách námořní míle až do maxima 0,9 km (0,5 NM).

Poznámka: Příčný rozstup letadel na paralelních nebo na neprotínajících se tratích nebo tratích ATS viz ust. 5.4.1.2.1.6.

16.5.3 Tratě nebo vzdušný prostor, kde je použití strategických offsetů schváleno, a postupy, které mají být piloty dodržovány, musí být zveřejněny v leteckých informačních příručkách (AIP). V některých případech, může být nezbytné nařídit omezení využívání strategických offsetů, např. tam, kde jejich užití může být nevhodné z důvodu vzdálenosti od překážek. Při využívání SLOP musí být zohledněny systémy sledování shody s tratí.

16.5.4 Rozhodnutí použít strategický offset musí být v odpovědnosti letové posádky. Letová posádka může aplikovat strategický offset pouze v prostoru, kde takové offsety byly schváleny příslušným úřadem ATS, a za předpokladu, že letadlo je vybaveno zařízením způsobilým k automatickému dodržování tratí offset.

Poznámka 1: Piloti mohou pro koordinaci offsetů kontaktovat další letadla na kmitočtu 123,45 MHz – kanálem INTERPILOT.

Poznámka 2: Postup strategického offsetu je navržen tak, aby zahrnoval offsety pro zmírnění vlivu turbulence v úplavu od přecházejícího letadla. Jestliže je třeba vyhnout se turbulenci v úplavu, může být využit offset vpravo v souladu s ust. 16.5.2 tohoto předpisu.

Poznámka 3: Od pilotů se nepožaduje, aby informovali ATC o aplikaci strategického offsetu.

16.6 Oznámení o podezření na nakažlivou chorobu na palubě letadla nebo jiné ohrožení veřejného zdraví

16.6.1 Posádka letadla na trati musí po zjištění podezření výskytu(ů) nakažlivé choroby nebo jiného ohrožení veřejného zdraví na palubě letadla bezprostředně uvědomit stanoviště ATS, kterému sdělí následující informace:

a) identifikaci letadla;
b) letiště odletu;
c) letiště určení;
d) předpokládaný čas příletu;
e) počet osob na palubě;
f) počet podezření na výskyt; a
g) charakter ohrožení veřejného zdraví, pokud je znám.

16.6.2 Stanoviště ATS musí po přijetí informací od pilota, které se týkají podezření na nakažlivou chorobu nebo jiné ohrožení veřejného zdraví na palubě letadla, neprodleně předat zprávu stanovišti ATS obsluhujícímu letiště určení/odletu, nejsou-li zavedeny příslušné postupy pro oznámení příslušnému úřadu určenému Státem a provozovateli letadla nebo jeho pověřenému zástupci.

16.6.3 Pokud bylo stanovištěm ATS obsluhujícím letiště určení/odletu přijato oznámení o podezření na výskyt nakažlivé choroby nebo na jiné ohrožení veřejného zdraví na palubě letadla od jiného stanoviště ATS nebo od letadla nebo jeho provozovatele, musí toto stanoviště neprodleně předat zprávu:

- úřadu pro veřejné zdraví (PHA) nebo příslušnému úřadu určenému Státem;
- provozovateli letadla nebo jeho pověřenému zástupci; a
- správě letiště.

Poznámka 1: Viz Předpis L 9, Hlava 1 (Definice), Hlava 8, ust. 8.12 a 8.15 a Doplněk 1 pro doplňující informace související s problematikou nakažlivých chorob a ohrožení veřejného zdraví na palubě letadla.

Poznámka 2: Od PHA se očekává, že uvědomí zástupce letecké společnosti nebo provozní zastoupení a správu letiště, pokud je to proveditelné, pro následnou koordinaci s letadlem týkající se klinických podrobností a připravenosti letiště. V závislosti na dostupných komunikačních prostředcích se zástupcem letecké společnosti nebo provozním zastoupením nemusí být možné kontaktovat letadlo, dokud není blíže letišti určení. Kromě počátečního uvědomění stanoviště ATS by se během letu letadla na trati mělo vyhnout komunikaci skrze kanály služeb ATC.

Poznámka 3: Informace, které jsou poskytnuty letišti odletu, zabrání možnému šíření nakažlivé choroby nebo jiného ohrožení veřejného zdraví prostřednictvím letadel odlétávajících ze stejného letiště.

Poznámka 4: Mohou být využity AFTN (pilnostní zpráva), telefon, fax nebo jiné způsoby přenosu.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

DOPLNĚK 1 – POKYNY PRO HLÁŠENÍ Z LETADLA HLASOVÝM SPOJENÍM

1. Pokyny pro hlášení
2. Formulář pro mimořádné hlášení z letadla o vulkanické aktivitě (vzor VAR)
3. Příklady

1. Pokyny pro hlášení

Vzor AIREP SPECIAL

Položka	Parametr	Vysílání v telefonii podle vhodnosti
–	Označení druhu zprávy: • mimořádné hlášení z letadla	[AIREP] SPECIAL

Sekce 1	1.	Identifikace letadla	*(identifikace letadla)*
	2.	Poloha	POLOHA *(zeměpisná šířka a délka)* NAD *(význačný bod)* NA ÚROVNI *(význačný bod)* *(význačný bod) (zaměření) (vzdálenost)*
	3.	Čas	*(čas)*
	4.	Hladina	LETOVÁ HLADINA *(číslo)* nebo *(číslo)* METRŮ nebo STOP STOUPÁNÍ DO LETOVÉ HLADINY *(číslo)* nebo *(číslo)* METRŮ nebo STOP KLESÁNÍ DO LETOVÉ HLADINY (číslo) NEBO (číslo) METRŮ NEBO STOP
	5.	Příští poloha a předpokládaný čas přeletu	*(poloha) (čas)*
	6.	Následující význačný bod	PŘÍŠTÍ *(poloha)*
Sekce 2	7.	Předpokládaný čas příletu	*(letiště) (čas)*
	8.	Dolet	DOLET *(hodiny a minuty)*
Sekce 3	9.	Pozorované jevy nebo jevy, se kterými došlo ke střetu, jež jsou příčinou mimořádného hlášení z letadla:	
		• mírná turbulence	TURBULENCE MÍRNÁ
		• silná turbulence	TURBULENCE SILNÁ
		• mírná námraza	NÁMRAZA MÍRNÁ
		• silná námraza	NÁMRAZA SILNÁ
		• silné horské vlny	HORSKÁ VLNA SILNÁ
		• bouřky bez krup	BOUŘKY
		• bouřky s kroupami	BOUŘKY S KROUPAMI
		• silná prachová/písečná vichřice	PRACHOVÁ VICHŘICE nebo PÍSEČNÁ VICHŘICE SILNÁ
		• oblak vulkanického popela	OBLAK VULKANICKÉHO POPELA
		• přederupční vulkanická aktivita nebo vulkanická erupce	PŘEDERUPČNÍ VULKANICKÁ AKTIVITA nebo VULKANICKÁ ERUPCE
		Brzdicí účinek dráhy	
		• Dobrý	DOBRÝ
		• Dobrý až střední	DOBRÝ AŽ STŘEDNÍ
		• Střední	STŘEDNÍ
		• Střední až špatný	STŘEDNÍ AŽ ŠPATNÝ
		• Špatný	ŠPATNÝ
		• Horší než špatný	HORŠÍ NEŽ ŠPATNÝ

1. Zprávy o poloze a mimořádná hlášení z letadla

1.1 Sekce 1 vzoru AIREP SPECIAL je povinná pro zprávy o poloze a mimořádná hlášení z letadla, ačkoli položky 5 a 6 mohou být vynechány, když je tak předepsáno v *Regional Supplementary Procedures*; sekce 2 se musí předat celá nebo její část pouze tehdy, je-li tak požadováno provozovatelem nebo jeho určeným zástupcem nebo pokud to považuje velitel letadla za nezbytné; sekce 3 musí být zahrnuta do mimořádných hlášení z letadla.

1.2 Mimořádná hlášení z letadla se musí předávat, kdykoli je pozorován kterýkoliv z jevů uvedený v sekci 3 položce 9 nebo dojde-li ke střetu s některým z těchto jevů. Položky 1 až 4 sekce 1 a příslušné jevy uvedené v sekci 3, položce 9 jsou požadovány od všech letadel.

1.3 V případě mimořádných hlášení z letadla obsahujících informace o vulkanické aktivitě musí být po ukončení letu podáno hlášení na formuláři hlášení o vulkanické aktivitě (Vzor VAR). Všechny prvky, které jsou pozorovány, musí být zaznamenány a patřičně označeny na příslušných místech formuláře Vzor VAR.

1.4 Mimořádná hlášení z letadla musí být předávána co nejdříve, jak je to proveditelné, po pozorování jevu, který je příčinou mimořádného hlášení z letadla.

1.5 Jestliže jev, který je důvodem k předání mimořádného hlášení z letadla, je pozorován v čase nebo nejblíže času nebo místu, kde se předává pravidelné hlášení z letadla, musí se předat místo pravidelného hlášení z letadla mimořádné hlášení z letadla.

2. Podrobné pokyny pro hlášení

2.1 Položky hlášení z letadla musí být hlášeny v pořadí, ve kterém jsou uvedeny ve formuláři AIREP SPECIAL.

– OZNAČENÍ DRUHU ZPRÁVY. Ohlaste „MIMOŘÁDNÉ“ pro mimořádné hlášení z letadla.

Sekce 1

Položka 1 – IDENTIFIKACE LETADLA. Ohlaste radiotelefonní volací znak letadla tak, jak je předepsáno v Předpisu L 10/II, Hlavě 5.

Položka 2 – POLOHA. Ohlaste polohu zeměpisnou šířkou (stupně jako 2 číslice nebo stupně a minuty jako 4 číslice, za kterými následuje výraz „sever“ nebo „jih“) a zeměpisnou délkou (stupně jako 3 číslice nebo stupně a minuty jako 5 číslic, za kterými následuje výraz „východ“ nebo „západ“) nebo jako význačný bod označený kódovým označením (2 až 5 znaků) nebo jako význačný bod následovaný magnetickým zaměřením (3 číslice) a vzdáleností v námořních mílích od bodu (např. „4620Sever07805Západ“, „4620Sever07800Západ“, „4600Sever07800Západ“, LN („LIMA NOVEMBER“), „MAY“, „HADDY“ nebo „DUB 180 STUPŇŮ 40 MIL“). Pokud je to vhodné, uveďte před význačným bodem “NA ÚROVNI“.

Položka 3 – ČAS. Ohlaste čas v hodinách a minutách UTC (4 číslice), pokud není na základě regionálních postupů ICAO předepsán čas hlášení pouze v minutách (2 číslice). Hlášený čas musí být aktuální čas letadla v poloze a ne čas sestavení nebo vysílání hlášení. V případě mimořádného hlášení z letadla musí být čas vždy hlášen v hodinách a minutách UTC.

Položka 4 – LETOVÁ HLADINA NEBO NADMOŘSKÁ VÝŠKA. Ohlaste letovou hladinu číslicemi (např. „LETOVÁ HLADINA 310“) při standardním nastavení výškoměru. Ohlaste nadmořskou výšku v metrech následovanou výrazem „METRŮ“ nebo ve stopách následovanou výrazem „STOP“ při nastavení QNH. Ohlaste „STOUPÁNÍ“ (následované hladinou) při stoupání nebo „KLESÁNÍ“ (následované hladinou) při klesání do nové hladiny po přeletu význačného bodu.

Položka 5 – PŘÍŠTÍ POLOHA A PŘEDPOKLÁDANÝ ČAS PŘELETU. Ohlaste příští hlásný bod a předpokládaný čas přeletu takového hlásného bodu nebo ohlaste předpokládanou polohu, které bude dosaženo o hodinu později, podle platných postupů pro hlášení polohy. Použijte zavedený postup pro uvádění údajů, jak je stanoveno v položce 2. Ohlaste předpokládaný čas přeletu této polohy. Ohlaste čas v hodinách a minutách UTC (4 číslice), pokud není na základě regionálních postupů ICAO předepsán čas hlášení pouze v minutách (2 číslice).

Položka 6 – NÁSLEDUJÍCÍ VÝZNAČNÝ BOD. Ohlaste další význačný bod, který následuje za „příští poloha a předpokládaný čas přeletu“.

Sekce 2

Položka 7 – PŘEDPOKLÁDANÝ ČAS PŘÍLETU. Ohlaste název letiště prvního zamýšleného přistání následovaný předpokládaným časem příletu na toto letiště v hodinách a minutách UTC (4 číslice).

Položka 8 – DOLET. Ohlaste „DOLET“ následovaný množstvím paliva v hodinách a minutách (4 číslice).

Sekce 3

Položka 9 – JEV, KTERÝ JE PŘÍČINOU K MIMOŘÁDNÉMU HLÁŠENÍ Z LETADLA. Ohlaste jeden z následujících jevů, které byly pozorovány nebo se kterými došlo ke střetu:

- Mírná turbulence jako „TURBULENCE MÍRNÁ“.
  Silná turbulence jako „TURBULENCE SILNÁ“.
  Platí následující specifikace:

  mírná – Podmínky, za kterých může dojít k mírným změnám polohy a/nebo nadmořské výšky letadla, ale letadlo zůstává po celou dobu plně ovladatelné. Obvykle dochází k malému kolísání vzdušné rychlosti. Změny v údajích akcelerometru jsou od 0,5 g do 1,0 g v těžišti letadla. Jsou potíže při chůzi. Osoby cítí napětí bezpečnostních pásů. Volné předměty se pohybují.

  silná – Podmínky, při kterých dochází k náhlým změnám polohy a/nebo nadmořské výšky; letadlo

může být po dobu krátkých časových úseků neovladatelné. Obvykle dochází k velkému kolísání vzdušné rychlosti. Změny v údajích akcelerometru jsou větší než 1,0 g v těžišti letadla. Osoby jsou prudce tlačeny do bezpečnostních pásů. Volné předměty jsou vymrštěvány ze svého místa.

- Mírná námraza jako „NÁMRAZA MÍRNÁ“.
  Silná námraza jako „NÁMRAZA SILNÁ“.
  Platí následující specifikace:

  mírná – Podmínky, při kterých může být zvažována změna kurzu a/nebo nadmořské výšky.

  silná – Podmínky, při kterých je nutná okamžitá změna kurzu a/nebo nadmořské výšky.
- Silná horská vlna jako „HORSKÁ VLNA SILNÁ“.
  Platí následující specifikace:

  silná – podmínky, při kterých je rychlost průvodního sestupného proudu 3,0 m/s (600 ft/min) nebo více a/nebo dochází ke střetu se silnou turbulencí.
- Bouřka bez krup jako „BOUŘKA“.
- Bouřka s kroupami jako „BOUŘKA S KROUPAMI“.
  Platí následující specifikace:

  Ohlaste pouze takové bouřky, které jsou:

  - zastřeny zákalem; nebo
  - zakryty vrstevnatou oblačností; nebo
  - rozsáhlé; nebo
  - tvořící čáru instability.
- Silná prachová nebo písečná vichřice jako „PRACHOVÁ VICHŘICE NEBO PÍSEČNÁ VICHŘICE SILNÁ“ .
- Oblak vulkanického popela jako „OBLAK VULKANICKÉHO POPELA“.
- Přederupční vulkanická aktivita nebo vulkanická erupce jako „PŘEDERUPČNÍ VULKANICKÁ AKTIVITA NEBO VULKANICKÁ ERUPCE“.

  Platí následující specifikace:

  Přederupční vulkanická aktivita znamená v této souvislosti neobvyklou a/nebo stupňující se vulkanickou aktivitu, která může být předzvěstí vulkanické erupce.

  Poznámka: V případě oblaku vulkanického popela, přederupční vulkanické aktivity nebo vulkanické erupce v souladu s Hlavou 4, ust. 4.12.3 musí být po ukončení letu také podána zpráva na formuláři pro mimořádné hlášení z letadla o vulkanické aktivitě (Vzor VAR).

- Dobrý brzdicí účinek jako „BRZDICÍ ÚČINEK DOBRÝ“
- Dobrý až střední brzdicí účinek jako „BRZDICÍ ÚČINEK DOBRÝ AŽ STŘEDNÍ“
- Střední brzdicí účinek jako „BRZDICÍ ÚČINEK STŘEDNÍ“
- Střední až špatný brzdicí účinek jako „BRZDICÍ ÚČINEK STŘEDNÍ AŽ ŠPATNÝ“
- Špatný brzdicí účinek jako „BRZDICÍ ÚČINEK ŠPATNÝ“
- Horší než špatný brzdicí účinek jako „BRZDICÍ ÚČINEK HORŠÍ NEŽ ŠPATNÝ“

Platí následující specifikace:

Dobrý – Zpomalení brzděním je při použití brzd kol normální a směrové vedení je normální.

Dobrý až střední – Zpomalení brzděním nebo směrové vedení je mezi dobrým a středním.

Střední – Zpomalení brzděním je při použití brzd kol viditelně sníženo nebo je viditelně sníženo směrové vedení.

Střední až špatný – Zpomalení brzděním nebo směrové vedení je mezi středním až špatným.

Špatný – Zpomalení brzděním je při použití brzd kol významně sníženo nebo je významně sníženo směrové vedení.

Horší než špatný – Zpomalení brzděním je minimální až neexistující při použití brzd kol nebo je nejisté směrové vedení.

2.2 Informace zaznamenané na formuláři pro hlášení o vulkanické aktivitě (Vzor VAR) nejsou určeny pro vysílání RTF, ale po příletu na letiště mají být doručeny neprodleně provozovatelem nebo členem letové posádky letištní meteorologické služebně. Jestliže taková služebna není snadno přístupná, vyplněný formulář musí být doručen v souladu s místními dohodami mezi meteorologickým úřadem a úřadem ATS a provozovatelem.

3. Předávání meteorologických informací přijatých hlasovým spojením

Při přijetí mimořádných hlášení z letadla musí stanoviště letových provozních služeb předat tato hlášení z letadel neprodleně příslušné meteorologické výstražné službě (MWO). K zajištění asimilace hlášení z letadel v pozemních automatizovaných systémech musí být prvky těchto hlášení vysílány s použitím zavedených postupů pro uvádění údajů, které jsou uvedeny níže, a v předepsaném pořadí.

– ADRESÁT. Zaznamenejte volanou stanici a, kde je to nezbytné, požadujte předání.

– OZNAČENÍ DRUHU ZPRÁVY. Zaznamenejte „ARS“ pro mimořádné hlášení z letadla.

Poznámka: V případě, že jsou hlášení z letadla zpracovávána zařízením pro automatizované zpracování dat, které nemůže přijmout toto označení druhu zprávy v souladu s Hlavou 11, ust. 11.4.2.6.4.2, je povoleno použití jiného označení druhu zprávy v souladu s regionálními postupy ICAO.

– IDENTIFIKACE LETADLA. Zaznamenejte identifikaci letadla požitím zavedeného postupu pro hlášení dat stanoveným v poli 7 letového plánu bez mezery mezi označením provozovatele a registrační značkou letadla nebo označením letu, jestliže je použito (např. New Zeland 103 jako ANZ103).

Sekce 1

Položka 0 – POLOHA. Zaznamenejte polohu zeměpisnou šířkou (stupně jako 2 číslice nebo stupně a minuty jako 4 číslice, za kterými bez mezery následuje N nebo S) a zeměpisnou délkou (stupně jako 3 číslice nebo stupně a minuty jako 5 číslic, za kterými bez mezery následuje E nebo W) nebo jako význačný bod označený kódovým znakem (2 až 5 znaků) nebo jako význačný bod následovaný magnetickým zaměřením (3 číslice) a vzdáleností v námořních mílích (3 číslice) od bodu (např. 4620N07805W, 4620N07800W, 46N078W, LN, MAY, HADDY nebo DUB180040). Pokud je to vhodné, uveďte před význačným bodem „NA ÚROVNI“ (úroveň).

Položka 1 – ČAS. Zaznamenejte čas v hodinách a minutách UTC (4 číslice).

Položka 2 – LETOVÁ HLADINA NEBO NADMOŘSKÁ VÝŠKA. Zaznamenejte F následované 3 číslicemi (např. F310), když se hlásí letová hladina. Zaznamenejte nadmořskou výšku v metrech následovanou M nebo ve stopách následovanou FT, když se hlásí nadmořská výška. Zaznamenejte „ASC“ (hladinu) při stoupání nebo „DES“ (hladinu) při klesání.

Sekce 3

Položka 9 – JEV, KTERÝ JE PŘÍČINOU MIMOŘÁDNÉHO HLÁŠENÍ Z LETADLA. Hlášený jev zaznamenejte následovně:

- mírnou turbulenci jako „TURB MOD“
- silnou turbulenci jako „TURB SEV“
- mírnou námrazu jako „ICE MOD“
- silnou námrazu jako „ICE SEV“
- silnou horskou vlnu jako „MTV SEV“
- bouřku bez krup jako „TS“
- bouřku s kroupami jako „TSGR“
- silnou písečnou vichřici jako „HVY SS“
- silnou prachovou vichřici jako „HVY DS“
- oblak vulkanického popela jako „VA CLD“
- přederupční vulkanickou aktivitu nebo vulkanickou erupci jako „VA“
- kroupy jako „GR“
- oblačnost typu cumulonimbus jako „CB“.

– ČAS VYSÍLÁNÍ. Zaznamenejte jen, když se vysílá Sekce 3.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

2. Formulář mimořádného hlášení z letadla o vulkanické aktivitě (vzor VAR)

Vzor VAR: použije se pro hlášení po ukončení letu

HLÁŠENÍ O VULKANICKÉ AKTIVITĚ
VOLCANIC ACTIVITY REPORT

Hlášení z letadel mají zásadní význam pro vyhodnocování nebezpečí, které představuje pro letecký provoz oblak vulkanického popela.
Air reports are critically important in assessing the hazard which volcanic ash cloud presents to aircraft operations.

PROVOZOVATEL Operator			IDENTIFIKACE LETADLA (dle letového plánu) A/C IDENTIFICATION (as indicated on Flight Plan)		
VELITEL LETADLA Pilot-in-command					
LETIŠTĚ VZLETU: DEP from:	DATUM: Date:	ČAS; UTC: Time; UTC:	LETIŠTĚ PŘISTÁNÍ: ARR at:	DATUM: Date:	ČAS; UTC: Time; UTC:
PŘÍJEMCE/Addressee:			AIREP SPECIAL:		

Pole 1 – 8 ohlaste neprodleně stanovišti ATS, se kterým jste na spojení.
Items 1 – 8 are to be reported immediately to the ATS unit that you are in contact with.

1) IDENTIFIKACE LETADLA / Aircraft identification	**2)** POLOHA / Position
3) ČAS / Time	**4)** LETOVÁ HLADINA NEBO NADMOŘSKÁ VÝŠKA / Flight level or altitude

5) VULKANICKÁ AKTIVITA POZOROVÁNA V *(poloha nebo kurz, odhadnutá hladina oblaku tvořeného vulkanickým popelem a vzdálenost od letadla):*
Volcanic activity observed at *(position or bearing, estimated level of ash cloud and distance from aircraft):*

6) TEPLOTA VZDUCHU / Air temperature:	**7)** VÍTR V DANÉM ÚSEKU / MÍSTĚ / Spot wind:

8) DOPLŇUJÍCÍ INFORMACE
Supplementary info:

Jiné _____

SO_2 detekován Ano☐ Ne☐ _____
SO_2 detected Yes No _____

Střet s oblakem popela Ano☐ Ne☐
Ash encountered Yes No

(Stručný popis aktivity s důrazem na vertikální a horizontální rozsah oblaku vulkanického popela; a pokud je to možné, horizontální pohyb, rychlost růstu atd.)

(Brief description of activity especially vertical and lateral extent of ash cloud; and where possible, horizontal movement, rate of growth, etc.)

Po přistání doplňte pole 9 – 16 a potom formulář odešlete faxem na: +420 244 032 241
After landing complete items 9 – 16 then Fax form to: +420 244 032 241

9) HUSTOTA OBLAKU VULKANICKÉHO POPELA ☐ (a) nízká wispy ☐ (b) střední moderate dense ☐ (c) vysoká very dense
Density of ash cloud

10) ZBARVENÍ OBLAKU VULKANICKÉHO POPELA ☐ (a) bílé white ☐ (b) světle šedé light grey ☐ (c) tmavě šedé dark grey ☐ (d) černé black ☐ (e) jiné _____ other
Colour of ash cloud

11) ERUPCE ☐ (a) souvislé continuous ☐ (b) občasné intermittent ☐ (c) nejsou viditelné not visible
Eruption

12) POLOHA AKTIVITY ☐ (a) vrchol summit ☐ (b) strana side ☐ (c) jednotlivý single ☐ (d) násobný multiple ☐ (e) není pozorován not observed
Position of activity

13) JINÉ POZOROVANÉ CHARAKTERISTIKY ERUPCE ☐ (a) blesk lightning ☐ (b) záře glow ☐ (c) velké kameny large rocks ☐ (d) spad popela ash fall out ☐ (e) hřibovitý oblak mushrooms cloud ☐ (f) vše all
Other observed features of eruption

14) VLIV NA LETADLO Effect on aircraft	☐ (a) komunikace communication	☐ (b) navigační systémy nav systems	☐ (c) motory engines
	☐ (d) Pitotova trubice Pitot static	☐ (e) čelní sklo windscreen	☐ (f) okna windows
15) JINÉ VLIVY Other effects	☐ (a) turbulence turbulence	☐ (b) „Eliášův oheň“ St. Elmo´s Fire	☐ (c) Jiný dým/výpary Other fumes
16) JINÉ INFORMACE / OTHER INFORMATION (Jakékoli použitelné související informace / Any information considered useful)			

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

3. Příklady:

JAK SE VYSLOVUJE V RADIOFONII	**JAK SE ZAZNAMENÁVÁ STANOVIŠTĚM ATS A PŘEDÁVÁ PŘÍSLUŠNÉ METEOROLOGICKÉ SLUŽEBNĚ**
I.[-1] AIREP SPECIAL CLIPPER JEDNA NULA JEDNA POLOHA PĚT NULA ČTYRI PĚT SEVERNĚ NULA DVA NULA JEDNA PĚT ZÁPADNĚ JEDNA PĚT TŘI ŠEST LETOVÁ HLADINA TŘI JEDNA NULA VE STOUPÁNÍ DO LETOVÉ HLADINY TŘI PĚT NULA BOUŘKY S KROUPAMI	I.[-1] ARS PAA101 5045N02015W 1536 F310 ASC F350 TSGR
II.[-2] SPECIAL NIUGINI DVA SEDUM TŘI POLOHA MADANG NULA OSUM ČTYRY ŠEST JEDNA DEVĚT TISÍC STOP TURBULENCE SILNÁ	II.[-2] ARS ANG273 MD 0846 19000FT TURB SEV

1) Mimořádné hlášení z letadla, které je požadováno z důvodu výskytu rozsáhlých bouřek s kroupami.

2) Mimořádné hlášení z letadla, které je požadováno z důvodu silné turbulence. Letadlo má nastavení výškoměru na QNH.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

DOPLNĚK 2 – LETOVÝ PLÁN

1. ICAO vzor formuláře letového plánu
2. Pokyny pro vyplňování formuláře letového plánu
3. Pokyny pro vysílání zprávy podaného letového plánu (FPL)
4. Pokyny pro vysílání zprávy doplňku letového plánu (SPL)
5. Příklad vyplněného formuláře letového plánu
6. ICAO vzor formuláře seznamu stálých letových plánů (RPL)
7. Pokyny pro vyplňování formuláře seznamu stálých letových plánů (RPL)
8. Příklad vyplněného formuláře seznamu stálých letových plánů (RPL)

1. ICAO vzor formuláře letového plánu

LETOVÝ PLÁN / FLIGHT PLAN

PŘEDNOST / Priority — OZNAČENÍ ADRESÁTŮ / Addressee(s)

<< ≡FF →

<< ≡

ČAS PODÁNÍ / Filing time — ODESÍLATEL / Originator

→ << ≡

Doplňující označení adresáta/ů nebo odesílatele / Specific identification of addressee(s) and/or originator

3 DRUH ZPRÁVY / Message type — 7 IDENTIFIKACE LETADLA / Aircraft identification — 8 PRAVIDLA LETU / Flight rules — DRUH LETU / Type of flight

<< ≡ (FPL – – <<

9 POČET / Number — TYP LETADLA / Type of aircraft — KATEGORIE TURBULENCE V ÚPLAVU / Wake turbulence category — 10 VYBAVENÍ / Equipment

– / – / <<

13 LETIŠTĚ ODLETU / Departure aerodrome — ČAS / Time

– <<

15 CESTOVNI RYCHLOST / Cruising speed — HLADINA / Level — TRAŤ / Route

– →

<<

16 LETIŠTĚ URČENÍ / Destination aerodrome — CELKOVÁ EET / Total EET HR MIN — NÁHRADNÍ LETIŠTĚ / ALTN aerodrome — 2.NÁHRADNÍ LETIŠTĚ/ 2nd. ALTN aerodrome

– → → <<

18 JINÉ INFORMACE / Other information

–)<<

DOPLŇUJÍCÍ INFORMACE (NEVYSÍLÁ SE VE ZPRÁVÁCH FPL) / SUPPLEMENTARY INFORMATION (NOT TO BE TRANSMITTED IN FPL MESSAGES)

19 VYTRVALOST DOLETU / Endurance — POČET OSOB NA PALUBĚ / Persons on board — NOUZOVÉ RÁDIO / Emergency radio

HR MIN — UHF VHF ELT

- E / → P / → R / U V E

ZÁCHRANNÉ VYBAVENÍ / Survival equipment — VESTY / Jackets

POLAR DESERT MARITIME JUNGLE — LIGHT FLUORES UHF VHF

→ S / P D M J → J / L F U V

ČLUNY/Dinghies POČET/Number — KAPACITA/ Capacity — KRYTÉ/ Cover — BARVA/ Colour

→ D / → → C → << ≡

BARVA A OZNAČENÍ LETADLA / Aircraft colour and markings

A /

POZNÁMKY / Remarks

→ N / <<

VELITEL LETADLA / Pilot-in-Command

C /) << ≡

PODAL / Filed by

MÍSTO REZERVOVANÉ PRO DODATEČNÉ POŽADAVKY/ Space reserved for additional requirements

2. Pokyny pro vyplňování formuláře letového plánu

2.1 Všeobecně

Dodržujte přesně předepsaný formát a způsob uvádění údajů.

Údaje začněte uvádět do první volné kolonky. Nevyplněné kolonky ponechte prázdné.

Časové údaje uvádějte v UTC *čtyřmi číslicemi*.

Celkovou vypočítanou dobu letu uvádějte čtyřmi číslicemi (hodiny a minuty).

Stínovanou plochu předcházející poli 3 vyplňují služby ATS a COM, pokud nebyla odpovědnost za sestavování zpráv letových plánů delegována.

Poznámka: Výrazem „letiště“, pokud je použit v letovém plánu, se rozumí také jiná místa než letiště, která mohou být použita určitými druhy letadel, např. vrtulníky nebo balóny.

2.2 Pokyny pro uvádění údajů ATS

Vyplňte pole 7 až 18, jak je uvedeno dále.

Vyplňte také pole 19, jak je uvedeno dále, jestliže je tak požadováno příslušným úřadem ATS nebo je-li to jinak nezbytné.

Poznámka 1: Čísla polí ve formuláři letového plánu nenásledují za sebou, protože odpovídají číslům polí ve zprávách ATS.

Poznámka 2: Systémy zpracování dat letových provozních služeb mohou pro informace v podaném letovém plánu představovat omezení v předávání nebo zpracování. Možná omezení mohou být například limity, které se týkají délky pole, počtu prvků v poli tratě nebo celkové délky letového plánu. Významná omezení jsou uvedena v příslušné Letecké informační příručce.

POLE 7
IDENTIFIKACE LETADLA (maximálně 7 znaků)

UVEĎTE jednu z následujících identifikací letadla nepřesahující 7 alfanumerických znaků a neobsahující pomlčky nebo symboly:

a) označení ICAO provozovatele letadla následované označením letu (např. KLM511, NGA213, JTR25), když letadlo při radiotelefonii použije volací znak sestávající z telefonního označení ICAO provozovatele následovaného označením letu(např. KLM511, NIGERIA213, JESTER25); NEBO

b) značka státní příslušnosti nebo společná a rejstříková značka letadla (např. EIAKO, 4XBCD, N2567GA), když:

   1) volací znak letadla užívaný při radiotelefonním spojení je shodný s poznávací značkou letadla (např. CGAJS) nebo předchází-li tomuto volacímu znaku telefonní označení ICAO provozovatele letadla (např. BLIZZARD CGAJS);

   2) letadlo není vybaveno radiem.

Poznámka 1: Zásady pro použití značek státní příslušnosti, společných a rejstříkových značek jsou obsaženy v Předpisu L 7, Hlavě 2.

Poznámka 2: Pravidla pro používání radiotelefonních volacích znaků obsahuje Předpis L 10/II, Hlava 5. Označení a telefonní označení ICAO provozovatelů obsahuje Designators for Aircraft Operating Agencies, Aeronautical Authorities and Services (ICAO Doc 8585).

POLE 8
PRAVIDLA LETU A DRUH LETU
(1 nebo 2 znaky)

Pravidla letu

UVEĎTE jedno z následujících písmen k označení kategorie pravidel letu, kterými se pilot zamýšlí řídit:

I v případě, že je zamýšleno provést celý let podle pravidel IFR;

V v případě, že je zamýšleno provést celý let podle pravidel VFR;

Y v případě zahájení letu podle pravidel IFR, po kterém bude následovat jedna nebo více navazujících změn pravidel pro let; nebo

Z v případě zahájení letu podle pravidel VFR, po kterém bude následovat jedna nebo více navazujících změn pravidel pro let.

V poli 15 stanovte bod nebo body, ve kterých je plánována změna pravidel letu.

Druh letu

UVEĎTE jedno z následujících písmen k označení druhu letu, pokud je tak požadováno příslušným úřadem ATS:

S v případě pravidelné dopravy;

N v případě nepravidelné dopravy;

G v případě všeobecného letectví;

M v případě vojenského letu;

X v případě jiných než výše uvedených kategorií.

Uveďte status letu za zkratku STS v poli 18 nebo, pokud je nutné upozornit na jiné důvody pro zvláštní zacházení ATS, uveďte důvod za značku RMK v poli 18.

POLE 9
POČET A TYP LETADEL A KATEGORIE TURBULENCE V ÚPLAVU

Počet letadel (1 nebo 2 znaky)

UVEĎTE počet letadel, je-li vyšší než jedna.

Typ letadla (2 až 4 znaky)

UVEĎTE příslušné označení, jak je uvedeno v Aircraft Type Designators (ICAO Doc 8643),

NEBO

nebylo-li takové označení přiděleno nebo v případě skupinových letů sestávajících z více než jednoho typu, UVEĎTE ZZZZ a v poli 18 UVEĎTE zkratku TYP/, za níž následuje počet (počty) a typ(y) letadel.

Kategorie turbulence v úplavu (1 znak)

UVEĎTE lomítko a za ním jedno z následujících písmen k označení kategorie turbulence v úplavu:

J – SUPER – k označení typu letadla takto stanoveného v ICAO Doc 8643, *Aircraft Type Designators*;.

H – TĚŽKÁ – k označení typu letadla s maximální schválenou vzletovou hmotností 136 000 kg nebo vyšší, s výjimkou typů letadel uvedených v Doc 8643 v kategorii SUPER (J);

M – STŘEDNÍ – k označení typu letadla s maximální schválenou vzletovou hmotností nižší než 136 000 kg, ale vyšší než 7 000 kg;

L – LEHKÁ – k označení typu letadla s maximální schválenou vzletovou hmotností 7 000 kg nebo nižší;

POLE 10
VYBAVENÍ A SCHOPNOSTI

Schopnosti zahrnují následující prvky:

a) přítomnost příslušného provozuschopného vybavení na palubě letadla;

b) vybavení a schopnosti úměrné kvalifikaci letové posádky; a

c) kde je to vhodné, oprávnění od příslušného úřadu (ÚCL).

Vybavení pro radiové spojení, navigační a přibližovací prostředky a schopnosti

UVEĎTE jedno písmeno následovně:

N – jestliže na palubě není žádný COM/NAV/přibližovací prostředek pro letěnou trať nebo není-li toto vybavení provozuschopné,

NEBO

S – jestliže je na palubě standardní provozuschopné COM/NAV/přibližovací vybavení pro letěnou trať (*viz poznámka 1*),

A/NEBO

UVEĎTE jedno nebo více z následujících písmen, k označení provozuschopného COM/NAV/přibližovacího vybavení a jeho schopností, které jsou k dispozici:

A	systém pro přistání GBAS
B	LPV (APV s SBAS)
C	LORAN C
D	DME
E1	FMC WPR ACARS
E2	D-FIS ACARS
E3	PDC ACARS
F	ADF
G	GNSS. Pokud je nějaká část letu plánovaná, že bude provedena podle pravidel IFR, odkazuje na přijímač GNSS, který je v souladu s požadavky Předpisu L 10/I *(viz Poznámka 2).*
H	HF RTF
I	Inerční navigace
J1	CPDLC ATN VDL Mód 2 *(viz Poznámka 3)*
J2	CPDLC FANS 1/A HFDL
J3	CPDLC FANS 1/A VDL Mód A
J4	CPDLC FANS 1/A VDL Mód 2
J5	CPDLC FANS 1/A SATCOM (INMARSAT)
J6	CPDLC FANS 1/A SATCOM (MTSAT)
J7	CPDLC FANS 1/A SATCOM (Iridium)
K	MLS
L	ILS
M1	ATC SATVOICE (INMARSAT)
M2	ATC SATVOICE (MTSAT)
M3	ATC SATVOIC (Iridium)
O	VOR
P1	CPDLC RCP 400 (*viz Poznámka 7*)
P2	CPDLC RCP 240 (*viz Poznámka 7*)
P3	SATVOICE RCP 400 (*viz Poznámka 7*)
P4–P9	Rezervováno pro RCP
R	PBN schválena (*viz Poznámka 4*)
T	TACAN
U	UHF RTF
V	VHF RTF
W	RVSM schváleno
X	MNPS schváleny
Y	VHF se schopností kanálové separace 8.33 kHz
Z	jiné vybavení nebo jiné schopnosti *(viz Poznámka 5)*

Jakékoliv alfanumerické znaky neuvedené výše jsou rezervovány.

Poznámka 1: Použije-li se písmeno S, za standardní vybavení se považuje VHF RTF, VOR a ILS, nepředepsal-li příslušný úřad ATS jinou kombinaci.

Poznámka 2: Použije-li se písmeno G, druhy externího rozšíření GNSS, pokud nějaké existuje, jsou uvedeny v poli 18 za zkratkou NAV/ a jsou oddělené mezerou.

Poznámka 3: Pro služby přenosu datovým spojem jako povolení a informace řízení letového provozu/uspořádání spojení s řízením letového provozu/zkouška mikrofonu řízení letového provozu viz RTCA/EUROCAE Interoperability Requirements Standard For ATN Baseline 1 (ATN B1 INTEROP Standard – DO-280B/ED-110B).

Poznámka 4: Použije-li se písmeno R, úrovně navigace založené na výkonnosti, kterých může být dosaženo, jsou uvedeny v poli 18 za zkratkou PBN/. Poradenský materiál o použití navigace založené na výkonnosti pro daný úsek tratě nebo prostor je obsažen v Performance-Based Navigation Manual (ICAO Doc 9613).

Poznámka 5: Použije-li se písmeno Z, uveďte podle vhodnosti v poli 18 zkratku COM/, NAV/ a/nebo DAT, za níž následuje další vybavení.

Poznámka 6: Informace o navigační schopnosti je poskytována stanovištím ATC pro účely povolování a směrování.

*Poznámka 7: Poradenský materiál k používání komunikace založené na výkonnosti, která předepisuje RCP letovým provozním službám v určité oblasti, je obsažen v ICAO dokumentu „*Performance-based Communication and Surveillance (PBCS) Manual*" (ICAO Doc 9869).*

Přehledové vybavení a schopnosti

UVEĎTE písmeno N, pokud na trati, po které se má letět, není na palubě žádné přehledové vybavení nebo vybavení není provozuschopné.

NEBO

UVEĎTE jeden nebo více z následujících deskriptorů do maximální délky 20 znaků k popisu provozuschopného přehledového vybavení na palubě a/nebo poskytovaných schopností:

SSR Módy A a C

A odpovídač – Mód A (4 číslice – 4096 kódů)

C odpovídač – Mód A (4 číslice – 4096 kódů) a Mód C

SSR Mód S

E odpovídač – Mód S zahrnující schopnost hlásit identifikaci letadla, tlakovou nadmořskou výšku a schopnost „extended squitter" (ADS-B)

H odpovídač – Mód S zahrnující schopnost hlásit identifikaci letadla, tlakovou nadmořskou výšku a schopnost zdokonaleného přehledu („enhanced surveillance")

I odpovídač – Mód S zahrnující schopnost hlásit identifikaci letadla, ale bez schopnosti hlásit tlakovou nadmořskou výšku

L odpovídač – Mód S zahrnující schopnost hlásit identifikaci letadla, tlakovou nadmořskou výšku, schopnost „extended squitter" (ADS-B) a schopnost zdokonaleného přehledu

P odpovídač – Mód S zahrnující schopnost hlásit tlakovou nadmořskou výšku, ale bez schopnosti hlásit identifikaci letadla

S odpovídač – Mód S zahrnující schopnost hlásit jak tlakovou nadmořskou výšku, tak identifikaci letadla

X odpovídač – Mód S bez schopnosti hlásit jak identifikaci letadla, tak tlakovou nadmořskou výšku

Poznámka: Schopnost zdokonaleného přehledu je schopnost letadla odeslat letové údaje prostřednictvím odpovídače Módu S.

ADS-B

B1 ADS-B s vyhrazenou schopností 1090 MHz ADS-B „out"

B2 ADS-B s vyhrazenou schopností 1090 MHz ADS-B „out" a „in"

U1 schopnost ADS-B „out" používající UAT

U2 schopnost ADS-B „out" a „in" používající UAT

V1 schopnost ADS-B „out" používající VDL Mód 4

V2 schopnost ADS-B „out" a „in" používající VDL Mód 4

ADS-C

D1 ADS-C se schopnostmi FANS 1/A

G1 ADS-C se schopnostmi ATN

Alfanumerické znaky neuvedené výše jsou rezervovány.

Příklad: ADE3RV/HB2U2V2G1

*Poznámka 1: Specifikace RSP, je-li to použitelné, bude uvedena v poli 18 za zkratkou SUR/. Poradenský materiál k používání přehledu založeného na výkonnosti, který předepisuje RSP letovým provozním službám v určité oblasti, je obsažen v ICAO dokumentu „*Performance-based Communication and Surveillance (PBCS) Manual*" (ICAO Doc 9869).*

Poznámka 2: Další vybavení nebo schopnosti přehledového systému budou uvedeny v poli 18 za zkratkou SUR/, jak požaduje příslušný úřad ATS.

POLE 13
LETIŠTĚ ODLETU A ČAS (8 znaků)

UVEĎTE čtyřpísmennou směrovací značku ICAO letiště odletu, jak je uvedeno v ICAO Doc 7910, Location Indicators,

NEBO

když letiště nemá přidělenou směrovací značku,

UVEĎTE ZZZZ a v poli 18 UVEĎTE zkratku DEP/a za ní název a polohu letiště odletu,

NEBO

UVEĎTE zkratku DEP/ a za ní první traťový bod nebo rádiové návěstidlo, pokud letadlo nevzlétá z letiště,

NEBO

je-li letový plán přijat z letadla za letu,

UVEĎTE AFIL a v poli 18 UVEĎTE zkratku DEP/ a za ní čtyř písmennou směrovací značku ICAO stanoviště ATS, od kterého je možné obdržet doplňující údaje letového plánu,

POTOM BEZ MEZERY

UVEĎTE u letového plánu podaného před odletem předpokládaný čas zahájení pojíždění (EOBT),

NEBO

u letového plánu obdrženého z letadla za letu skutečný nebo předpokládaný čas přeletu prvního bodu na trati, ke kterému se letový plán vztahuje.

POLE 15
TRAŤ

UVEĎTE první cestovní rychlost podle bodu a) a první cestovní hladinu podle bodu b) bez mezery mezi nimi.

PAK za šipkou UVEĎTE popis tratě podle bodu c).

a) cestovní rychlost (maximálně 5 znaků)

UVEĎTE pravou vzdušnou rychlost pro první nebo celou cestovní část letu vyjádřenou:

– v kilometrech za hodinu – označenou písmenem K, po němž následují 4 číslice (např. K 0830), nebo

– v uzlech – označenou písmenem N, po němž následují 4 číslice (např. N0485), nebo

– pravým Machovým číslem, kde je tak předepsáno příslušným úřadem ATS, zaokrouhleným na nejbližší setinu Machova čísla – označenou písmenem M, po němž následují 3 číslice (např. M082).

b) cestovní hladina (maximálně 5 znaků)

UVEĎTE plánovanou cestovní hladinu pro první část trati nebo pro celou letěnou trať vyjádřenou jako:

– letová hladina označená písmenem F následovaná 3 číslicemi (např. F085, F330), nebo

– pokud tak stanoví příslušný úřad ATS, standardní metrická hladina v desítkách metrů označená písmenem S, po němž následují 4 číslice (např. S1130), nebo

– nadmořská výška ve stovkách stop označená písmenem A, po němž následují 3 číslice (např. A045; A100), nebo

– nadmořská výška v desítkách metrů označená písmenem M, po němž následují 4 číslice (např. M0840), nebo

– písmena VFR pro neřízené lety VFR.

c) trať (včetně změn rychlosti, hladiny a/nebo pravidel letu)

Lety po označených tratích ATS

UVEĎTE, pokud se letiště odletu nachází na trati ATS nebo se na ni napojuje, označení první tratě ATS,

NEBO

nenachází-li se letiště odletu na trati ATS a ani se na ni nenapojuje, písmena DCT, po nichž následuje bod vstupu na první trať ATS a za ním označení tratě ATS,

POTOM

UVEĎTE každý bod, ve kterém je buď plánováno zahájit změnu rychlosti a/nebo hladiny, nebo je plánována změna tratě ATS, a/nebo změna pravidel letu.

Poznámka: Když je plánován přechod mezi spodní a horní tratí ATS a tratě jsou orientovány stejným směrem, nemusí se bod přechodu uvádět.

NÁSLEDOVANÝ V KAŽDÉM PŘÍPADĚ

označením další části tratě ATS, i když je shodná s označením předcházející části,

NEBO

zkratkou DCT v případě, že let k dalšímu bodu bude proveden mimo označenou trať, pokud nejsou oba body určeny zeměpisnými souřadnicemi.

Lety mimo označené tratě ATS

UVEĎTE body obvykle vzdálené od sebe ne více než 30 minut doby letu nebo 370 km (200 NM), včetně každého bodu, nad nímž se plánuje změna rychlosti nebo hladiny, změna tratě nebo změna pravidel letu.

NEBO, když je tak požadováno příslušným(i) úřadem (úřady) ATS,

URČETE trať letů provozovaných převážně ve směru východ-západ mezi 70° N a 70° S vzhledem k význačným bodům, které tvoří průsečíky rovnoběžek s poledníky s dělením po půl nebo po celém stupni zeměpisné šířky a po 10 stupních zeměpisné délky. Pro lety prováděné v prostorech mimo tyto zeměpisné šířky se musí tratě určovat význačnými body tvořenými průsečíky rovnoběžek s poledníky, při čemž se obvykle používá dělení po 20 stupních zeměpisné délky. Vzdálenost mezi význačnými body nesmí, pokud je to možné, přesáhnout jednu hodinu letu. Dodatečné význačné body musí být uvedeny, jakmile se to jeví nezbytné.

Pro lety provozované převážně ve směru sever-jih určete tratě vzhledem k význačným bodům, které jsou tvořeny průsečíky poledníků a rovnoběžek, s dělením po jednom stupni zeměpisné délky a 5 stupních zeměpisné šířky.

UVEĎTE zkratku DCT mezi body, které po sobě následují, pokud oba body nejsou určeny zeměpisnými souřadnicemi nebo směrem a vzdáleností.

POUŽÍVEJTE VÝHRADNĚ výrazy podle bodů 1) až 5) níže uvedených a ODDĚLTE každou položku mezerou:

1) Trať ATS (2 až 7 znaků)

Kódové označení tratě nebo části tratě, jak je to vhodné, kódové označení standardní odletové nebo příletové tratě (např. BCN1, B1, R14, KODAP2A).

Poznámka: Postupy pro používání označení tratí jsou uvedeny v Předpisu L 11, Doplňku 1.

2) Význačný bod (2 až 11 znaků)

Kódové označení (2 až 5 znaků) přidělené bodu (např. LN, MAY, HADDY), nebo

jestliže kódové označení nebylo přiděleno, použijte jeden z následujících způsobů:

– pouze stupně (7 znaků)

2 číslice udávající zeměpisnou šířku ve stupních, po nichž následuje písmeno "N" (sever) nebo "S" (jih), po nichž následují 3 číslice udávající zeměpisnou délku ve stupních, po nichž následuje písmeno "E" (východ) nebo "W" (západ). K doplnění na požadovaný počet číslic, kde je třeba, se vkládají nuly (např. 46N078W);

– stupně a minuty (11 znaků)

4 číslice udávající zeměpisnou šířku ve stupních a desítkách a jednotkách minut, po nichž následuje písmeno "N" (sever) nebo "S" (jih), po nichž následuje 5 číslic udávajících zeměpisnou délku ve stupních a desítkách a jednotkách minut, po nichž následuje písmeno "E" (východ) nebo "W" (západ). K doplnění na požadovaný počet číslic, kde je třeba, se vkládají nuly (např. 4620N07805W);

– směr a vzdálenost od význačného bodu

Označení význačného bodu, následuje údaj o magnetickém směru od tohoto bodu vyjádřený ve stupních formou tří číslic a údaj o vzdálenosti od tohoto bodu formou tří číslic udávajících námořní míle.. V oblastech vysoké zeměpisné šířky, kde je příslušným úřadem stanoveno, že vyjádření v magnetických stupních je nepraktické, mohou být použity zeměpisné stupně. K doplnění na požadovaný počet číslic, kde je třeba, se vkládají nuly – např. bod 180° magnetických ve vzdálenosti 40 námořních mil od VOR „DUB“ by měl být uveden jako DUB180040.

ČR:

– kódové označení bodu sestávající ze čtyřpísmenné směrovací značky letiště a písmene hláskovací abecedy (5 znaků).

Kódové označení VFR vstupního/výstupního bodu do/z CTR nebo jiného bodu, zřízeného v rámci CTR za účelem stanovení a provádění postupů pro lety VFR, v podobě textového řetězce, sestávajícího ze čtyřpísmenné směrovací značky příslušného řízeného letiště (viz *Location Indicators* (ICAO Doc 7910)), následované písmenem, odpovídajícím označení bodu publikovanému prostřednictvím AIP ČR a VFR příručky ČR.

Příklad:

LKPRE
LKTBN

– název zeměpisného místa (neomezený počet znaků).

Název zeměpisného místa tak, jak je uvedeno na letecké mapě ICAO České republiky 1:500 000 v případě neřízených letů VFR.

Poznámka: Názvu zeměpisného místa by mělo být využito pouze v případě, kdy k označení význačného bodu v poli 15 nelze použít žádného z předchozích výrazů.

3) Změna rychlosti nebo hladiny (maximálně 21 znaků)

Bod, ve kterém je plánováno zahájit změnu rychlosti (5 % TAS nebo 0,01 Mach nebo větší) nebo změnu hladiny, vyjádřený přesně tak, jak je uvedeno v bodě 2) výše, za nímž následuje lomítko a cestovní rychlost a cestovní hladina vyjádřené přesně tak, jak je uvedeno v bodech a) a b) výše, bez mezery mezi nimi, i když se změní třeba jen jedna z těchto hodnot.

Příklady:

LN/K0284A045
MAY/K0305F180
HADDY/N0420F330
4602N07805W/N0500F350
46N078W/M082F330
DUB180040/N0350M0840

4) Změna pravidel letu (maximálně 3 znaky)

Bod, ve kterém je plánována změna pravidel letu, vyjádřený přesně podle bodu 2) nebo 3) výše, jak je vhodné, po němž následuje mezera a jeden z následujících výrazů:

– VFR – při přechodu z IFR na VFR

– IFR – při přechodu z VFR na IFR

Příklady:

LN VFR
LN/N0284A050 IFR

5) Cestovní stoupání (maximálně 28 znaků)

Písmeno C následované lomítkem, potom bod, ve kterém je plánováno zahájení cestovního stoupání, vyjádřený přesně podle bodu 2) výše, po němž následuje lomítko; POTOM rychlost, která má být udržována během cestovního stoupání, vyjádřená přesně podle bodu a) výše, po níž následují dvě hladiny určující vrstvu, která má být obsazena během cestovního stoupání, kde je každá hladina vyjádřena přesně podle bodu b) výše nebo hladina, nad kterou je plánováno cestovní stoupání, po níž následují písmena PLUS bez mezery mezi nimi.

Příklady:

C/48N050W/M082F290F350
C/48N050W/M082F290PLUS
C/52N050W/M220F580F620

POLE 16
LETIŠTĚ URČENÍ A CELKOVÁ VYPOČÍTANÁ DOBA LETU, NÁHRADNÍ LETIŠTĚ URČENÍ

Letiště určení a celková vypočítaná doba letu (8 znaků)

UVEĎTE čtyřpísmennou směrovací značku ICAO letiště určení, jak je uvedeno v ICAO Doc 7910, Location Indicators,

NEBO pokud nebyla směrovací značka přidělena,

UVEĎTE ZZZZ a v poli 18 UVEĎTE zkratku DEST/, za kterou následuje název a poloha letiště.

POTOM BEZ MEZERY

UVEĎTE celkovou vypočítanou dobu letu.

Poznámka: V případě letového plánu přijatého z letadla za letu se celková vypočítaná doba letu rovná vypočítanému času od prvního bodu na trati, k němuž se letový plán vztahuje, po bod ukončení letového plánu.

Náhradní letiště určení

UVEĎTE čtyřpísmennou(é) značku(y) ICAO ne více než dvou náhradních letišť určení, jak uvedeno v ICAO Doc 7910, Location Indicators, oddělené mezerou,

NEBO

nebyla-li náhradnímu (náhradním) letišti (letištím) určení směrovací značka přidělena,

UVEĎTE ZZZZ a v poli 18 UVEĎTE zkratku ALTN/ a za ní název a polohu náhradního (náhradních) letiště (letišť) určení.

POLE 18
JINÉ INFORMACE

Poznámka: Použití zkratek, které nejsou zahrnuty v tomto poli, může způsobit odmítnutí, chybné zpracování nebo ztrátu dat.

Pomlčky či lomítka by měly být používány pouze, jak je předepsáno níže.

UVEĎTE 0 (nulu), nejsou-li žádné jiné informace,

NEBO

jakékoli jiné nezbytné informace v níže uvedeném pořadí s použitím příslušné zkratky vybrané z těch, které jsou definovány níže, následované lomítkem a informací, která má být uvedena:

STS/ Důvody pro zvláštní zacházení ATS, např. akce pátrání a záchrany, následovně:

ALTRV: let uskutečňovaný v souladu s vymezením nadmořské výšky;

ATFMX: let se schválenou výjimkou z opatření ATFM příslušným úřadem ATS;

FFR: hašení požáru;

FLTCK: letové ověřování za účelem kalibrace navigačních zařízení;

HAZMAT: let přepravující nebezpečný materiál;

HEAD: let se statusem přepravy hlavy státu;

HOSP: sanitní let ohlášený zdravotnickými úřady;

HUM: let uskutečňovaný v rámci humanitární mise;

MARSA: let, za jehož rozstup od vojenského letadla přebírá odpovědnost vojenský subjekt;

MEDEVAC: zdravotnickou pohotovostní evakuaci v případě ohrožení života;

NONRVSM: let bez schopnosti RVSM, jehož provedení je zamýšleno ve vzdušném prostoru RVSM;

SAR: let účastnící se akce pátrání a záchrany; a

STATE: let zapojený do vojenských, celních nebo policejních služeb.

Další důvody pro zvláštní zacházení ATS musí být označeny pod zkratkou RMK/.

PBN/ Označení schopností RNAV a/nebo RNP. Uveďte tolik níže uvedených označení, kolik se jich týká daného letu, až do maxima 8 údajů, tj. úhrnem ne více než 16 znaků.

	Specifikace RNAV
A1	RNAV 10 (RNP 10)
B1	RNAV 5 všechny povolené senzory
B2	RNAV 5 GNSS
B3	RNAV 5 DME/DME
B4	RNAV 5 VOR/DME
B5	RNAV 5 INS nebo IRS
B6	RNAV 5 LORANC
C1	RNAV 2 všechny povolené senzory
C2	RNAV 2 GNSS
C3	RNAV 2 DME/DME
C4	RNAV 2 DME/DME/IRU
D1	RNAV 1 všechny povolené senzory
D2	RNAV 1 GNSS
D3	RNAV 1 DME/DME
D4	RNAV 1 DME/DME/IRU
	Specifikace RNP
L1	RNP 4
O1	Základní RNP 1 všechny povolené senzory
O2	Základní RNP 1 GNSS
O3	Základní RNP 1 DME/DME
O4	Základní RNP 1 DME/DME/IRU
S1	RNP APCH
S2	RNP APCH s BARO-VNAV
T1	RNP AR APCH s RF (požadováno zvláštní povolení)
T2	RNP AR APCH bez RF (požadováno zvláštní povolení)

Kombinace alfanumerických znaků neuvedené výše jsou rezervovány.

NAV/ Význačné údaje týkající se navigačního vybavení jiné než uvedené v PBN/, jak je požadováno příslušným úřadem ATS. Za tuto zkratku uveďte rozšíření GNSS, kde jednotlivé metody rozšíření oddělte mezerou, např. NAV/GBAS SBAS.

COM/ Uveďte vybavení a schopnosti spojení, které nejsou uvedeny v poli 10a.

DAT/ Uveďte vybavení a schopnosti datové komunikace, které nejsou uvedeny v poli 10a.

SUR/ Uveďte přehledové vybavení nebo schopnosti, které nejsou uvedeny v poli 10b. Uveďte tolik specifikací RSP, kolik se jich vztahuje k danému letu, s použitím zkratkového označení bez mezery. Více specifikací RSP se oddělí mezerou. Příklad: RSP180 RSP400.

DEP/ Název a poloha letiště odletu, pokud je v poli 13 uvedeno ZZZZ, nebo ATS, od kterého je možné obdržet doplňující údaje letového plánu, pokud je v poli 13 uvedeno AFIL. Pro letiště, která nejsou uvedena v příslušné Letecké informační příručce, uveďte polohu následovně:

4 číslicemi udávajícími zeměpisnou šířku ve stupních a desítkách a jednotkách minut, po nichž následuje písmeno "N" (sever) nebo "S" (jih), po nichž následuje 5 číslic udávajících zeměpisnou délku ve stupních a desítkách a jednotkách minut, po nichž následuje písmeno "E" (východ) nebo "W" (západ). K doplnění na požadovaný počet číslic, kde je třeba, se vkládají nuly, např. 4620N07805W (11 znaků).

NEBO

Směr a vzdálenost od nejbližšího význačného bodu následovně:

označení význačného bodu následované směrem od tohoto bodu formou 3 číslic udávajících magnetické stupně následovaným vzdáleností od tohoto bodu formou 3 číslic udávajících námořní míle. V oblastech vysoké zeměpisné šířky, kde je příslušným úřadem stanoveno, že vyjádření v magnetických stupních je nepraktické, mohou být použity zeměpisné stupně. K doplnění na požadovaný počet číslic, kde je třeba, se vkládají nuly, např. bod 180° magnetických ve vzdálenosti 40 námořních mil od VOR „DUB“ by měl být uveden jako DUB180040.

NEBO

první traťový bod (název nebo LAT/LONG) nebo rádiové návěstidlo, pokud letadlo nevzlétá z letiště.

DEST/ Název a poloha letiště určení, pokud je v poli 16 uvedeno ZZZZ. Pro letiště, která nejsou uvedena v příslušné Letecké informační příručce, uveďte polohu jako LAT/LONG nebo

jako směr a vzdálenost od nejbližšího význačného bodu, jak je popsáno výše pod DEP/.

DOF/ Datum odletu ve formě 6 číslic (RRMMDD, kde RR odpovídá roku, MM odpovídá měsíci a DD odpovídá dni).

REG/ Značka státní příslušnosti nebo společná a rejstříková značka letadla, pokud je odlišná od identifikace letadla v poli 7.

EET/ Význačné body nebo označení hranic FIR a sečtené odhadované uplynulé doby od vzletu po tyto body nebo hranice FIR, kde je tak stanoveno na základě regionálních postupů ICAO nebo příslušným úřadem ATS.

Příklady:

EET/CAP0745 XYZ0830

EET/EINN0204

SEL/ Kód SELCAL pro takto vybavené letadlo.

TYP/ Pokud je v poli 9 uvedeno ZZZZ, typ letadla, kterému, je-li to nutné, předchází bez mezery počet letadel. Je-li v poli uvedeno více typů, pak jsou odděleny jednou mezerou.

Příklad: TYP/2F15 5F5 3B2

CODE/Adresa letadla (vyjádřená ve formě alfanumerického kódu sestávajícího ze šesti znaků), když je tak požadováno příslušným úřadem ATS;

Příklad: „F00001“ je nejnižší číslo adresy letadla obsažené ve zvláštním bloku spravovaném ICAO.

DLE/ Traťové zpoždění nebo vyčkávání – uveďte význačný(é) traťový(é) bod(y), kde je plánováno, že dojde ke zpoždění, následovaný(é) dobou trvání zpoždění ve formě 4 číslic udávajících hodiny a minuty (hhmm).

Příklad: DLE/MDG0030

OPR/ Označení ICAO nebo název leteckého provozovatele, pokud se liší od identifikace letadla v poli 7.

ORGN/Osmipísmenná adresa AFTN nebo jiné vhodné kontaktní informace předkladatele v případech, kdy by předkladatel letového plánu nemusel být snadno identifikován, jak je požadováno příslušným úřadem ATS.

Poznámka: V některých oblastech mohou střediska přijímající letové plány vložit zkratku ORGN/ a AFTN adresu předkladatele automaticky.

PER/ Údaje o výkonu letadla označené jediným písmenem, jak je uvedeno v Předpisu L 8168, je-li tak předepsáno příslušným úřadem ATS.

ALTN/ Název náhradního letiště (náhradních letišť) určení, pokud je v poli 16 uvedeno ZZZZ. Pro letiště, která nejsou uvedena v příslušné Letecké informační příručce, uveďte polohu jako LAT/LONG nebo jako směr a vzdálenost od nejbližšího význačného bodu, jak je popsáno výše pod DEP/.

RALT/ Čtyřpísmenné(á) označení ICAO náhradního letiště na trati, jak je uvedeno v Doc 7910, Location Indicators, nebo název (názvy) náhradního letiště (náhradních letišť), pokud označení ICAO není přiděleno. Pro letiště, která nejsou uvedena v příslušné Letecké informační příručce, uveďte polohu jako LAT/LONG nebo jako směr a vzdálenost od nejbližšího význačného bodu, jak je popsáno výše pod DEP/.

TALT/ Čtyřpísmenné(á) označení ICAO náhradního letiště při vzletu, jak je uvedeno v Doc 7910, Location Indicators, nebo název náhradního letiště, pokud označení ICAO není přiděleno. Pro letiště, která nejsou uvedena v příslušné Letecké informační příručce, uveďte polohu jako LAT/LONG nebo jako směr a vzdálenost od nejbližšího význačného bodu, jak je popsáno výše pod DEP/.

RIF/ Podrobné údaje o trati na změněné letiště určení, po nichž následuje čtyřpísmenná směrovací značka ICAO daného letiště. Změněná trať je předmětem znovupovolení za letu.

Příklady:

RIF/DTA HEC KLAX

RIF/ESP G94 CLA YPPH

RMK/ Jakékoli jiné poznámky v otevřené řeči, pokud jsou požadovány příslušným úřadem ATS nebo se považují za nutné.

POLE 19
DOPLŇUJÍCÍ INFORMACE

Vytrvalost letu

za E/ UVEĎTE skupinu čtyř číslic udávající množství paliva v hodinách a minutách.

Počet osob na palubě

za P/ UVEĎTE celkový počet osob (cestujících a posádky) na palubě, pokud tak požaduje příslušný úřad ATS. UVEĎTE TBN (bude oznámeno), není-li v čase podání znám celkový počet osob.

Nouzové a záchranné vybavení

R/ (RADIO)

ŠKRTNĚTE U, když UHF na kmitočtu 243,0 MHz není k dispozici.

ŠKRTNĚTE V, když VHF na kmitočtu 121,5 MHz není k dispozici.

ŠKRTNĚTE E, když nouzový polohový vysílač (ELT) není k dispozici.

S/ (ZÁCHRANNÉ VYBAVENÍ)

ŠKRTNĚTE všechna označení, když není záchranné vybavení.

ŠKRTNĚTE P, když není polární záchranné vybavení.

ŠKRTNĚTE D, když není pouštní záchranné vybavení.

ŠKRTNĚTE M, když není námořní záchranné vybavení.

ŠKRTNĚTE J, když není záchranné vybavení pro džungli.

J/ (VESTY)

ŠKRTNĚTE všechna označení, když nejsou záchranné vesty.

ŠKRTNĚTE L, když nejsou záchranné vesty vybaveny světly.

ŠKRTNĚTE F, když nejsou záchranné vesty světélkující.

ŠKRTNĚTE U nebo V jako v R/ výše, podle vhodnosti, jsou-li vesty vybaveny radiem, nebo ŠKRTNĚTE obojí, nejsou-li vesty vybaveny radiem.

D/ (ČLUNY) (POČET)

ŠKRTNĚTE označení D a C, když nejsou ve vybavení čluny, nebo UVEĎTE počet člunů; a

(KAPACITA)

UVEĎTE celkovou kapacitu všech člunů vyjádřenou počtem osob; a

(ZAKRYTÍ)

ŠKRTNĚTE označení C, když čluny nejsou zakryté; a

(BARVA)

UVEĎTE barvu člunů, jsou-li na palubě.

A/ (BARVA LETADLA A OZNAČENÍ);

UVEĎTE barvu letadla a jeho význačné značení.

N/ (POZNÁMKY)

ŠKRTNĚTE označení N, když nejsou poznámky, nebo UVEĎTE jakékoli jiné záchranné vybavení a jakékoli další poznámky týkající se záchranného vybavení.

C/ (PILOT)

UVEĎTE jméno velitele letadla.

2.3 Podán kým

UVEĎTE název stanoviště, instituce nebo osoby, která podává letový plán.

2.4 Přijetí letového plánu

Vyznačte přijetí letového plánu způsobem předepsaným příslušným úřadem ATS.

2.5 Pokyny pro uvádění údajů COM

Pole, která mají být vyplněna.

VYPLŇTE horní dva stínované řádky formuláře a třetí stínovaný řádek VYPLŇTE jen, je-li to nezbytné, v souladu s ust. 11.2.1.2, pokud ATS nestanoví jinak.

3. Pokyny pro vysílání zprávy podaného letového plánu (FPL)

Oprava zřejmých chyb

Pokud není jinak předepsáno, OPRAVTE zřejmé chyby formátu a/nebo opomenutí (např. lomítka) k zajištění souladu s ust. 2.

Pole, která se vysílají

VYSÍLEJTE pole, jak je níže uvedeno, pokud není stanoveno jinak:

a) pole ve stínovaných řádcích nad polem 3;

b) počínaje signálem << ≡ (FPL pole 3:

další funkce „seřízení“, pokud je nezbytné k zabránění většímu počtu znaků než 69 na každé řádce polí 15 nebo 18. Funkce "seřízení" se uvede pouze místo mezery tak, aby se nepřerušila celistvost skupiny údajů,

změna písmen na čísla a naopak (nepředtištěná na formuláři), podle potřeby;

c) ukončení zprávy AFTN, jak je níže uvedeno:

Signál „Konec textu"

a) jedna „ZMĚNA NA PÍSMENA"

b) 2x NÁVRAT VÁLCE, 1x POSUN ŘÁDKY

Posun stránky

7x POSUN ŘÁDKY

Signál konec zprávy

4x písmeno N.

4. Pokyny pro vysílání zprávy doplňku letového plánu (SPL)

Pole, která se vysílají

Vysílejte pole, jak je stanoveno dále, pokud není předepsáno jinak:

a) přednostní značku AFTN, označení adresátů << ≡, čas podání, označení odesílatele << ≡ a, je-li to nezbytné, doplňující označení adresátů a/nebo odesílatele;

b) počínaje s << ≡ (SPL:

všechny znaky a údaje v nestínovaných částech polí 7, 13, 16 a 18, s výjimkou, že „)“ na konci pole 18 se nevysílá, a dále znaky v nestínované části pole 19 až do a včetně)<< ≡ pole 19,

další funkce „seřízení“, pokud je nezbytné k zabránění většímu počtu znaků než 69 na každé řádce polí 18 a 19. Funkce "seřízení" se uvede pouze místo mezery tak, aby se nepřerušila celistvost skupiny údajů,

změna „písmen" na „čísla" a naopak (nepředtištěná na formuláři), podle potřeby;

c) ukončení zprávy AFTN, jak je níže uvedeno:

Signál „Konec textu"

a) jedna „ZMĚNA NA PÍSMENA"

b) 2x NÁVRAT VÁLCE, 1x POSUN ŘÁDKY

Posun stránky

7x POSUN ŘÁDKY

Signál konec zprávy

4x písmeno N.

5. Příklad vyplněného formuláře letového plánu

LETOVÝ PLÁN / FLIGHT PLAN

PŘEDNOST / Priority

<< ≡FF →

OZNAČENÍ ADRESÁTŮ / Addressee(s)

EHAAZQZX EBURZQZX EDDYZQZX LFFFZQZX
LFRRZQZX LFBBZQZX LECMZQZX LPPCZQZX

<< ≡

ČAS PODÁNÍ / Filing time: **1 9 0 8 3 6** →

ODESÍLATEL / Originator: **E H A M Z P Z X** << ≡

Doplňující označení adresáta/ů nebo odesílatele / Specific identification of addressee(s) and/or originator

3 DRUH ZPRÁVY / Message type

<< ≡ (FPL

7 IDENTIFIKACE LETADLA / Aircraft identification

– **A C F 4 0 2**

8 PRAVIDLA LETU / Flight rules: **I**

DRUH LETU / Type of flight: **N** << ≡

9 POČET / Number

–

TYP LETADLA / Type of aircraft: **A 3 0 0**

KATEGORIE TURBULENCE V ÚPLAVU / Wake turbulence category: / **H**

10 VYBAVENÍ / Equipment: – **S / C** << ≡

13 LETIŠTĚ ODLETU / Departure aerodrome: – **E H A M**

ČAS / Time: **0 9 4 0** << ≡

15 CESTOVNI RYCHLOST / Cruising speed: – **K 0 8 3 0**

HLADINA / Level: **F 2 9 0**

TRAŤ / Route: → **LEK2B LEK UA6 XMM/M078 F 330**

UA6 PON UR10N CHW UA5 NTS DCT 4611N00412W DCT STG UA5 FTM

FATIM1A

<< ≡

16 LETIŠTĚ URČENÍ / Destination aerodrome: – **L P P T**

CELKOVÁ EET / Total EET HR MIN: **0 2 3 0**

NÁHRADNÍ LETIŠTĚ / ALTN aerodrome: → **L P P R**

2.NÁHRADNÍ LETIŠTĚ/ 2nd. ALTN aerodrome: →

<< ≡

18 JINÉ INFORMACE / Other information

– **REG / FBVGA SEL / EJFL**

EET / LPPC0158

)<< ≡

DOPLŇUJÍCÍ INFORMACE (NEVYSÍLÁ SE VE ZPRÁVÁCH FPL) / SUPPLEMENTARY INFORMATION (NOT TO BE TRANSMITTED IN FPL MESSAGES)

19 VYTRVALOST DOLETU / Endurance HR MIN: - E / **0 3 4 5**

POČET OSOB NA PALUBĚ / Persons on board: →P / **3 0 0**

NOUZOVÉ RÁDIO / Emergency radio UHF VHF ELT: → R / U V E

ZÁCHRANNÉ VYBAVENÍ / Survival equipment: → S / ~~P~~ ~~D~~ M ~~J~~

VESTY / Jackets: → J / L F ~~U~~ ~~V~~

POLAR DESERT MARITIME JUNGLE

LIGHT FLUORES UHF VHF

ČLUNY/Dinghies POČET/Number: → D / **1 1**

KAPACITA/ Capacity: → **3 3 0**

KRYTÉ/ Cover: → C

BARVA/ Colour: → **YELLOW** << ≡

BARVA A OZNAČENÍ LETADLA / Aircraft colour and markings

A / **WHITE**

POZNÁMKY / Remarks

→ ~~N~~ /

<< ≡

VELITEL LETADLA / Pilot-in-Command

C / **DENKE**) << ≡

PODAL / Filed by

AIR CHARTER INT.

MÍSTO REZERVOVANÉ PRO DODATEČNÉ POŽADAVKY/ Space reserved for additional requirements

6. ICAO vzor formuláře seznamu stálých letových plánů (RPL)

SEZNAM STÁLÝCH LETOVÝCH PLÁNŮ

A PROVOZOVATEL	B ADRESÁT(I)	C LETIŠTĚ ODLETU	D DATUM _ _ _ _ _ _ yymmdd	E POŘ ČÍS. _ _ - _ _	F STRANA Z _ _ / _ _
			G DOPLŇUJÍCÍ INFORMACE (pole 19) NA:		

H + –	I PLATÍ OD yymmdd	J PLATÍ DO yymmdd	K DNY V PROVOZU 1	2	3	4	5	6	7	L IDENTIFIKACE LETADLA (pole 7)	M TYP LETADLA A KATEGORIE TURBULENCE V ÚPLAVU (pole 9)		N LETIŠTĚ ODLETU A ČAS (pole 13)		O TRAŤ (pole 15) CESTOVNÍ RYCHLOST	HLADINA	TRAŤ	P LETIŠTĚ URČENÍ A CELKOVÁ VYPOČÍTANÁ DOBA LETU (pole 16)		Q POZNÁMKY

7. Pokyny pro vyplňování formuláře seznamu stálých letových plánů (RPL)

7.1 Všeobecně

Zaznamenejte pouze letové plány, které budou prováděny podle IFR. (Pravidla letu I ve formátu FPL.)

Předpokládá se, že všechny lety jsou provozovány jako pravidelné lety (Druh letu S ve formátu FPL), jinak uveďte v Q (Poznámky).

Předpokládá se, že všechna letadla provozovaná na základě RPL jsou vybavena odpovídači pro 4096 kódů a Módy A a C. Jinak uveďte v Q (Poznámky).

Zaznamenejte letové plány v abecedním pořádku podle směrovací značky letiště odletu.

Zaznamenejte letové plány chronologicky podle předpokládaných časů zahájení pojíždění pro každé letiště.

Přísně dodržujte pravidla o vyjadřování údajů tak, jak je uvedeno ve formuláři letového plánu (Doplněk 3, ust. 1.6), pokud není jinak uvedeno v ust. 7.4.

Uvádějte všechny časy čtyřmi číslicemi v UTC.

Uvádějte všechny vypočítané doby letu čtyřmi číslicemi (hodiny a minuty).

Uvádějte vždy na nový řádek údaje pro každý úsek tratě s jedním nebo více přerušeními, např. z jakéhokoli letiště odletu na následující letiště určení, i když volací znak nebo číslo letu je stejné pro více úseků.

Jasně označte dodatky a zrušení v souladu s položkou H v ust. 7.4. Následující seznamy musí obsahovat opravené a dodatečné údaje a zrušené letové plány musí být vypuštěny.

Očíslujte stránky uvedením čísla stránky a celkovým počtem stránek.

Použijte více než jednu řádku pro jakýkoli RPL, kde místo poskytnuté pro položky O a Q na jedné řádce není dostatečné.

7.2 Let musí být zrušen následovně:

a) uveďte znaménko minus v položce H následované všemi ostatními položkami zrušeného letu;

b) uveďte následující údaj s použitím znaménka plus v položce H a datum posledního letu v položce J se všemi dalšími položkami zrušeného letu nezměněně.

7.3 Změny letu se musí provádět následovně:

a) označte zrušení tak, jak je uvedeno v ust. 7.2; a

b) uveďte třetí záznam uvedením nového letového plánu (nových letových plánů) s příslušnými dle potřeby změněnými položkami zahrnujícími nové platné údaje v položkách I a J.

Poznámka: Všechny záznamy vztahující se k tomu samému letu budou vloženy postupně v pořadí určeném výše.

7.4 Pokyny pro uvádění údajů RPL

Vyplňte položky A až Q tak, jak je uvedeno dále.

POLOŽKA A: PROVOZOVATEL

UVEĎTE název provozovatele.

POLOŽKA B: ADRESÁT(I)

UVEĎTE název instituce (institucí) určené (určených) státy ke správě RPL pro FIR nebo prostory odpovědnosti ve vztahu k trati letu.

POLOŽKA C: LETIŠTĚ ODLETU

UVEĎTE směrovací značku (značky) letiště (letišť) odletu.

POLOŽKA D: DATUM

UVEĎTE na každé stránce datum předložení (rok, měsíc, den) ve skupině šesti číslic, kdy byl seznam předložen.

POLOŽKA E: POŘADOVÉ ČÍSLO

UVEĎTE pořadové číslo předložení (2 číslice) označující poslední dvě číslice roku, pomlčka a pořadové číslo předložení pro daný rok (začněte číslicí 1 každý nový rok).

POLOŽKA F: STRANA Z

UVEĎTE číslo stránky / celkový počet předložených stránek.

POLOŽKA G: DOPLŇUJÍCÍ ÚDAJE NA

UVEĎTE název a příslušné kontaktní informace subjektu, kde jsou údaje obvykle uváděné v poli 19 letového plánu k dispozici a mohou být poskytnuty bez zdržení.

POLOŽKA H: OZNAČENÍ ZÁZNAMU

UVEĎTE znaménko minus (-) pro každý letový plán, který má být v seznamu zrušen.

UVEĎTE znaménko plus (+) pro každý počáteční záznam seznamu a v případě následného předložení pro každý letový plán neuvedený v předloženém předešlém seznamu.

Poznámka: V této položce se nepožaduje žádná informace pro jakýkoli letový plán, který není změněn oproti předcházejícímu předložení.

POLOŽKA I: PLATÍ OD

UVEĎTE první datum (rok, měsíc, den), od kterého bude let pravidelně prováděn.

POLOŽKA J: PLATÍ DO

UVEĎTE poslední datum (rok, měsíc, den), do kterého bude let pravidelně prováděn, jak je uvedeno, nebo

UFN, jestliže není známa doba trvání.

POLOŽKA K: DNY PROVOZU

UVEĎTE číslo odpovídající dni v týdnu v příslušném sloupci;

Pondělí = 1 až do neděle = 7.

UVEĎTE do příslušného sloupce 0 pro každý den, kdy nebude let prováděn.

POLOŽKA L: IDENTIFIKACE LETADLA

(Pole 7 letového plánu ICAO)

UVEĎTE identifikaci letadla, která bude pro let použita.

POLOŽKA M: TYP LETADLA A KATEGORIE TURBULENCE V ÚPLAVU

(Pole 9 letového plánu ICAO)

UVEĎTE příslušnou poznávací značku ICAO, jak je uvedena v Aircraft Type Designators (ICAO Doc 8643).

UVEĎTE J, H, M, nebo L označení, podle vhodnosti:

J – SUPER – k označení typu letadla takto stanoveného v ICAO Doc 8643, *Aircraft Type Designators*;.

H – TĚŽKÁ k označení typu letadla s maximální schválenou vzletovou hmotností 136 000 kg nebo více, s výjimkou typů letadel uvedených v Doc 8643 v kategorii SUPER (J);

M – STŘEDNÍ k označení typu letadla s maximální schválenou vzletovou hmotností nižší než 136 000 kg, ale vyšší než 7 000 kg;

L – LEHKÁ k označení typu letadla s maximální schválenou vzletovou hmotností 7 000 kg nebo nižší.

POLOŽKA N: LETIŠTĚ ODLETU A ČAS

(Pole 13 letového plánu ICAO)

UVEĎTE směrovací značku letiště odletu.

UVEĎTE čas zahájení pojíždění, t.j. předpokládaný čas, ve kterém letadlo zahájí pohyb související s odletem.

POLOŽKA O: TRAŤ

(Pole 15 letového plánu ICAO)

a) Cestovní rychlost

UVEĎTE pravou vzdušnou rychlost pro první část nebo celou trať v souladu s polem 15 (a) letového plánu ICAO.

b) Cestovní hladina

UVEĎTE plánovanou cestovní hladinu pro první část nebo celou trať v souladu s polem 15 (b) letového plánu ICAO.

c) Trať

UVEĎTE celou trať v souladu s polem 15 (c) letového plánu ICAO.

POLOŽKA P: LETIŠTĚ URČENÍ A CELKOVÁ VYPOČÍTANÁ DOBA LETU

(Pole 16 letového plánu ICAO)

UVEĎTE směrovací značku letiště určení.

UVEĎTE celkovou vypočítanou dobu letu.

POLOŽKA Q: POZNÁMKY

UVEĎTE informace požadované příslušným úřadem ATS, položky obvykle uváděné v poli 18 letového plánu ICAO a jakékoli další informace související s letem a které zajímají ATS.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

8. Příklad vyplněného formuláře seznamu stálých letových plánů (RPL)

A PROVOZOVATEL	B ADRESÁT(I)	C LETIŠTĚ ODLETU	D DATUM *800305* yymmdd	E POŘ ČÍS. *80-12*	F STRANA Z *3/3*
BRITISH AIRWAYS	*UK STORED FLIGHT PLAN* *OFFICE EGTXZBZX* *Chef de la Subdivision informatique* *9 rue de Champagne* *91205 Athismons France*	*EGLL*	G DOPLŇUJÍCÍ INFORMACE (pole 19) NA: *BAW Briefing Office*		

H	I	J	K							L	M		N		O			P		Q
+ –	PLATÍ OD yymmdd	PLATÍ DO yymmdd	DNY PROVOZU							IDENTIFIKACE LETADLA (pole 7)	TYP LETADLA A KATEGORIE TURBULENCE V ÚPLAVU (pole 9)		LETIŠTĚ ODLETU A ČAS (pole 13)		TRAŤ(pole 15)			LETIŠTĚ URČENÍ A CELKOVÁ VYPOČÍTA-NÁ DOBA LETU (pole 16)		POZNÁMKY
			1	2	3	4	5	6	7						CESTOVNÍ RYCHLOST	HLADINA	TRAŤ			
+	*800401*	*811031*	*1*	*2*	*3*	*4*	*5*	*6*	*7*	*BAW004*	*HS 21*	*M*	*EGLL*	*0700*	*N0440*	*F210*	*A1E UA1E DPE UA16 MAN*	*LFPG*	*0045*	
+	*800401*	*800731*	*1*	*2*	*3*	*4*	*5*	*6*	*7*	*BAW032*	*HS 21*	*M*	*EGLL*	*1800*	*N0440*	*F210*	*A1E UA1E DPE UA16 MAN*	*LFPG*	*0045*	
+	*800801*	*811031*	*1*	*0*	*3*	*0*	*5*	*0*	*7*	*BAW032*	*HS 21*	*M*	*EGLL*	*1800*	*N0440*	*F210*	*A1E UA1E DPE UA16 MAN*	*LFPG*	*0045*	
+	*800601*	*800930*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*7*	*BAW082*	*HS 21*	*M*	*EGLL*	*1805*	*N0450*	*F270*	*A1S UA1S RBT UA3 MTL*			
																	UA3W STP DCT GL	*LFMN*	*0130*	
-	*800103*	*800930*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*6*	*7*	*BAW092*	*B737*	*M*	*EGLL*	*1810*	*N0430*	*F190*	*A1E UA1E DPE UA16 MAN*	*LFPG*	*0400*	*CHARTERED ACFT*
+	*800103*	*800315*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*6*	*7*	*BAW092*	*B737*	*M*	*EGLL*	*1810*	*N0430*	*F190*	*A1E UA1E DPE UA16 MAN*	*LFPG*	*0400*	*CHARTERED ACFT*

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

DOPLNĚK 3 – ZPRÁVY LETOVÝCH PROVOZNÍCH SLUŽEB

1. Obsah zpráv, formáty a pravidla uvádění údajů
2. Příklady zpráv ATS

1. Obsah zpráv, formáty a pravidla uvádění údajů

Poznámka: K usnadnění popisu obsahu a formátu zpráv letových provozních služeb určených jak pro výměnu mezi stanovišti bez zařízení pro automatické zpracování údajů, tak i pro výměnu mezi počítači řízení letového provozu, se prvky údajů, které musí každá zpráva obsahovat, seskupují do "polí". Každé pole obsahuje buď jeden prvek, nebo skupinu spolu souvisejících prvků.

1.1 Standardní druhy zpráv

1.1.1 Standardní druhy zpráv stanovené pro výměnu údajů ATS spolu s příslušnými označeními druhů zpráv jsou následující:

Kategorie zprávy	Druh zprávy	Označení druhu zprávy
Nouze	Pohotovostní	ALR
	Ztráta spojení	RCF
Podaný letový plán a jeho aktualizace	Podaný letový plán	FPL
	Změna	CHG
	Zrušení	CNL
	Zdržení	DLA
	Odlet	DEP
	Přistání	ARR
Koordinace	Platný letový plán	CPL
	Předpokládaný čas přeletu	EST
	Koordinační	CDN
	Souhlas	ACP
	Logické potvrzení	LAM
Doplňková	Žádost o letový plán	RQP
	Žádost o doplněk letového plánu	RQS
	Doplněk letového plánu	SPL

1.2 Standardní typy polí

1.2.1 Standardní pole údajů povolených ve zprávách ATS jsou uvedena v následující tabulce. Čísla ve sloupci 1 odpovídají číslům v referenční tabulce na straně Dopl. 3 - 24.

Typ pole	Údaje
3	Druh, číslo zprávy a referenční údaje
5	Popis nouze
7	Identifikace letadla a mód a kód SSR
8	Pravidla letu a druh letu
9	Počet a typ letadel a kategorie turbulence v úplavu
10	Vybavení a schopnosti
13	Letiště odletu a čas
14	Údaje o předpokládaném čase přeletu
15	Trať
16	Letiště určení a celková vypočítaná doba letu, náhradní letiště určení
17	Letiště přistání a čas
18	Jiné informace
19	Doplňující informace
20	Informace pro pátrání a záchranu
21	Informace o ztrátě spojení
22	Změna

1.3 Složení standardních druhů zpráv

1.3.1 Složení každé zprávy standardního druhu vyjádřené jako předepsaná posloupnost polí údajů musí být v souladu s referenční tabulkou na straně Dopl. 3 - 24. Každá zpráva musí obsahovat všechna předepsaná pole.

1.4 Složení standardních typů polí

1.4.1 Složení každého pole standardního typu vyjádřeného předepsanou posloupností údajů prvků nebo v některých případech jako jeden prvek musí být v souladu s tabulkami polí na stranách Dopl. 3 - 5 až Dopl. 3 - 24.

Poznámka: Každý typ pole obsahuje nejméně jeden povinný prvek a s výjimkou pole 9 je to první nebo jediný prvek v daném poli. Pravidla pro uvádění nebo vynechání volitelných prvků jsou uvedena v tabulkách polí.

1.5 Sestavování a interpunkce zpráv

1.5.1 Začátek údajů ATS musí být uveden otevírací závorkou "(", která tvoří signál začátek údajů ATS. Tento signál se používá jen jako tištěný znak bezprostředně předcházející označení druhu zprávy.

Poznámka: V dálnopisném provozu používajícím mezinárodní telegrafní abecedu č. 2 je otevírací závorka vysílána jako číslicový signál č. 11. Na některých dálnopisných strojích tento signál tiskne jiný symbol než "(", ale tato odchylka se vyskytuje místně a je bezvýznamná. Kde se používá vyšší úrovně kódů, vytiskne se znak "(".

1.5.2 Začátek každého pole jiného než prvního musí být uveden pomlčkou "–", která tvoří signál začátek pole. Tento signál se používá jen jako tištěný znak předcházející první prvek údajů ATS v každém poli.

Poznámka: V dálnopisném provozu používajícím mezinárodní telegrafní abecedu č. 2 je pomlčka vysílána jako číslicový signál č. 1. Na některých dálnopisných strojích tento signál tiskne jiný symbol než "–", ale tato odchylka se vyskytuje místně a je bezvýznamná. Kde se používá vyšší úrovně kódů, vytiskne se znak "–".

1.5.3 Prvky uvnitř pole musí být odděleny lomítkem "/" (viz poznámka 1) nebo mezerou (viz poznámka 2) jen, kde je to předepsáno v tabulkách polí na stranách Dopl. 3 - 5 až Dopl. 3 - 24.

Poznámka 1: V dálnopisném provozu používajícím mezinárodní telegrafní abecedu č. 2 je lomítko vysíláno jako číslicový signál č. 24. Na některých dálnopisných strojích tento signál tiskne jiný symbol než "/", ale tato odchylka se vyskytuje místně a je bezvýznamná. Kde se používá vyšší úrovně kódů, vytiskne se znak "/".

Poznámka 2: V dálnopisném provozu používajícím mezinárodní abecedu č. 2 je mezera vysílána jako signál č. 31. Kde se používá vyšší úrovně kódů, musí se použít znak, který vytvoří mezeru.

1.5.4 Konec údajů ATS musí být uveden uzavírací závorkou ")", která tvoří signál konec údajů ATS. Tento signál se používá jen jako tištěný znak bezprostředně následující za posledním polem zprávy.

Poznámka: V dálnopisném provozu používajícím mezinárodní telegrafní abecedu č. 2 je uzavírací závorka vysílána jako číslicový signál č. 12. Na některých dálnopisných strojích tento signál tiskne jiný symbol než ")“, ale tato odchylka se vyskytuje místně a je bezvýznamná. Kde se používá vyšší úrovně kódů, vytiskne se znak „)“.

1.5.5 Jsou-li standardní zprávy ATS připravovány v dálnopisné formě, musí se vložit znak „seřízení" (dva návraty válce následované jedním posunem řádky):

a) před každé z polí, u kterých je to uvedeno v referenční tabulce na straně Dopl. 3 - 24

b) v polích 5 (popis nouze), 15 (trať), 18 (jiné informace), 19 (doplňující informace), 20 (informace pro pátrání a záchranu), 21 (informace o ztrátě spojení) a 22 (změna), kdykoli je nutné začít nový řádek (viz Poznámka). V takových případech musí být vloženo „seřízení„ mezi dva prvky údajů a nesmí rozdělovat jeden prvek.

Poznámka: Předpis L 10 stanoví, že řádka dálnopisné stránky nesmí obsahovat více než 69 znaků.

1.6 Pravidla uvádění údajů

1.6.1 Většina pravidel pro vyjadřování údajů ATS, které mají být používány ve zprávách, je uvedena v tabulkách polí na stranách Dopl. 3 - 5 až Dopl. 3 - 24. Pravidla pro vyjadřování údajů hladiny, polohy a tratě jsou však z důvodu zjednodušení tabulek polí uvedena níže.

1.6.2 Vyjádření údaje o hladině

1.6.2.1 Pro vyjádření údajů o hladině lze použít čtyři alternativy pravidel:

a) „F“ následované třemi číslicemi: udává číslo letové hladiny, např. letová hladina 330 se vyjádří jako „F330“;

b) „S“ následované čtyřmi číslicemi: udává letovou hladinu v desítkách metrů, např. letová hladina 11 300 m (FL 370) se vyjádří jako „S1130“;

c) „A“ následované třemi číslicemi: udává nadmořskou výšku ve stovkách stop, např. nadmořská výška 4 500 stop se vyjádří jako „A045“;

d) „M“ následované čtyřmi číslicemi: udává nadmořskou výšku v desítkách metrů, např. nadmořská výška 8 400 metrů se vyjádří jako „M0840“.

1.6.3 Vyjádření polohy nebo tratě

Pro vyjádření polohy nebo tratě se používá jedna z následujících alternativ pravidel o vyjadřování údajů:

a) 2 až 7 znaků, které tvoří kódové označení přidělené trati ATS, která se má letět;

b) 2 až 5 znaků, které tvoří kódové označení přidělené traťovému bodu;

c) 4 číslice udávající zeměpisnou šířku ve stupních a desítkách a jednotkách minut následované písmenem N (sever) nebo S (jih), za nimiž následuje 5 číslic udávajících zeměpisnou délku ve stupních a desítkách a jednotkách minut, za nimiž následuje písmeno E (východ) nebo W (západ). Správný počet číslic, kde je to nutné, se vytvoří vložením nul, např. 4620N07805W;

d) 2 číslice udávající zeměpisnou šířku ve stupních následované písmenem N (sever) nebo S (jih), za nimiž následují 3 číslice udávající zeměpisnou délku ve stupních, za nimiž následuje písmeno E (východ) nebo W (západ). Správný počet číslic, kde je to nutné, se vytvoří vložením nul, např. 46N078W;

e) 2 až 5 znaků, které tvoří kódové označení význačného bodu, následované 3 číslicemi udávajícími zaměření od daného bodu v magnetických stupních, za nimiž následují 3 číslice udávající vzdálenost od bodu v námořních mílích. Správný počet číslic, kde je to nutné, se vytvoří vložením nul, např. bod v magnetickém směru 180 stupňů ve vzdálenosti 40 námořních mil od VOR „FOJ“ by měl být vyjádřen jako F0J180040.

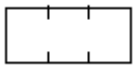
1.7 Podrobný popis polí

1.7.1 Prvky údajů, které jsou předepsané nebo které je povoleno vkládat do každého druhu pole, spolu s podmínkami použití a možnostmi volby jsou uvedeny na stranách Dopl. 3 - 5 až Dopl. 3 - 33.

1.7.2 Na pravém okraji každé stránky polí je uveden klíč; tento klíč udává pořadí, ve kterém mají být daná pole v každé zprávě uvedena.

1.7.3 Prvním polem každé zprávy je pole typu 3; na straně popisující pole typu 3 ukazuje klíč číslo dalšího pole pro každou zprávu. Na dalších stranách polí je uvedeno číslo typu předchozího pole, aby byl umožněn i zpětný odkaz. Znak začátek údajů ATS "(" je v klíči použit k vyznačení, že nepředchází žádný typ pole; znak konec údajů ATS „)“ je použit k vyznačení, že nenásleduje žádný další typ pole.

1.7.4 Na stranách polí jsou prvky s pevným počtem znaků znázorněny graficky jako (v tomto případě tři znaky)



prvky proměnlivé délky jsou zobrazeny jako

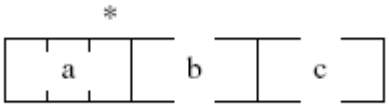
1.8 Přesnost při sestavování zpráv ATS

1.8.1 Jsou-li standardní zprávy ATS vysílány po dálnopisných linkách v oblastech, o nichž je známo, že používají počítače ATC, musí se přísně dodržovat formáty a pravidla pro sestavování údajů, která jsou předepsána v tabulkách polí na stranách Dopl. 3 - 5 až Dopl. 3 - 23.

POLE TYPU 3 – Druh zprávy, číslo a odkazovací údaje

POLE TYPU 3

Formát:



Předchozí typ pole nebo symbol	Tento typ pole se používá v	Následující typ pole nebo symbol
(	ALR	5
(	RCF	7
(	FPL	7
(	CHG	7
(	CNL	7
(	DLA	7
(	DEP	7
(	ARR	7
(	CPL	7
(	EST	7
(	CDN	7
(	ACP	7
(	LAM	)
(	RQP	7
(	RQS	7
(	SPL	7

OTEVÍRACÍ ZÁVORKA

a) Označení druhu zprávy

3 PÍSMENA následovně:

ALR	Pohotovostní
RCF	Ztráta spojení
FPL	Podaný letový plán
CHG	Změna
CNL	Zrušení
DLA	Zdržení
DEP	Odlet
ARR	Přílet
CPL	Platný letový plán
EST	Předpokládaný čas přeletu
CDN	Koordinace
ACP	Souhlas
LAM	Logické potvrzení
RQP	Žádost o letový plán
RQS	Žádost o doplněk letového plánu
SPL	Doplňku letového plánu

∗Pokud není stanoveno jinak, toto pole obsahuje pouze jeden prvek a). Prvky b) nebo b) a c) se používají jen, když jsou zprávy generovány a/nebo vyměňovány mezi počítačovými systémy stanovišť ATS.

b) Číslo zprávy

1 až 4 PÍSMENA	identifikující vysílající stanoviště ATS, za nimiž následuje
LOMÍTKO (/)	následované
1 až 4 PÍSMENY	identifikujícími přijímající stanoviště ATS, za nimiž následují
3 ČÍSLICE	udávající pořadové číslo této zprávy v posloupnosti zpráv vysílaných tímto stanovištěm označenému přijímajícímu stanovišti ATS.

c) Odkazující údaje

1 až 4 PÍSMENA následovaná LOMÍTKEM (/), za nímž následují 1 až 4 PÍSMENA následovaná 3 ČÍSLICEMI udávajícími „číslo zprávy" obsažené v prvku b) provozní zprávy, která zahájila posloupnost zpráv, které je tato zpráva součástí.

Příklady:

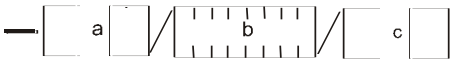
(FPL
(CNL
(CHGA/B234A/B231
(CPLA/B002

POLE TYPU 5 – Popis nouze

POLE TYPU 5

Předchozí typ pole nebo symbol	Tento typ pole se používá v	Následující typ pole nebo symbol
3	ALR	7

Formát:



JEDNA POMLČKA

a) Údobí nouze

INCERFA v případě údobí nejistoty nebo
ALERFA v případě údobí pohotovosti nebo
DETRESFA v případě údobí tísně

vyhlášené pro dané letadlo.

LOMÍTKO

b) Odesílatel zprávy

8 PÍSMEN sestávajících ze 4 písmenných směrovacích značek ICAO plus 3 písmenného označení stanoviště ATS odesílajícího zprávu, za nimiž následuje písmeno X nebo, je-li to proveditelné, jednopísmenné označení pracoviště na stanovišti ATS, které vyslalo zprávu.

LOMÍTKO

c) Povaha nouze

KRÁTKÝ TEXT V OTEVŘENÉ ŘEČI, který je nezbytný k vysvětlení povahy nouze, s mezerami mezi slovy.

Příklad:

–ALERFA/EINNZQZX/NEHLÁSÍ SE

POLE TYPU 7 – Identifikace letadla a kód módu SSR

POLE TYPU 7

Předchozí typ pole nebo symbol	Tento typ pole se používá v	Následující typ pole nebo symbol
5	ALR	8
3	RCF	21
3	FPL	8
3	CHG	13
3	CNL	13
3	DLA	13
3	DEP	13
3	ARR	13
3	CPL	8
3	EST	13
3	CDN	13
3	ACP	13
3	RQP	13
3	RQS	13
3	SPL	13

Formát:

*

JEDNA POMLČKA

a) Identifikace letadla

MAXIMÁLNĚ 7 ZNAKŮ označujících identifikaci letadla uvedenou v podaném letovém plánu a sestavenou, jak je předepsáno v Doplňku 2, ust. 2.

* Toto pole zde může končit ve zprávách týkajících se letů prováděných v prostorech, kde se nepoužívá SSR nebo není-li informace kódu SSR známá nebo by neměla pro přijímající stanoviště význam.

LOMÍTKO

b) Mód SSR

PÍSMENO A udávající mód SSR ve vztahu k c).

c) Kód SSR

4 ČÍSLICE udávající kód SSR, který ATS přidělilo letadlu a který je vysílán v módu uvedeném v b).

Příklady:

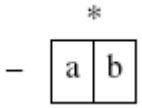
–BAW902
–SAS912/A5100

POLE TYPU 8 – Pravidla letu a druh letu

POLE TYPU 8

Předchozí typ pole nebo symbol	Tento typ pole se používá v	Následující typ pole nebo symbol
7	ALR	9
7	FPL	9
7	CPL	9

Formát:



JEDNA POMLČKA

(a) Pravidla letu

1 PÍSMENO následovně:

I v případě, že je zamýšleno provést celý let podle pravidel IFR
V v případě, že je zamýšleno provést celý let podle pravidel VFR
Y v případě zahájení letu podle pravidel IFR, po kterém bude následovat jedna nebo více navazujících změn pravidel pro let
Z v případě zahájení letu podle pravidel VFR, po kterém bude následovat jedna nebo více navazujících změn pravidel pro let

Poznámka: Použije-li se písmeno Y nebo Z, bod nebo body, nad kterými je plánována změna pravidel letu, se mají vyznačit v poli typu 15.

* Toto pole zde končí, pokud příslušný úřad ATS nepožaduje označení druhu letu.

b) Druh letu

1 PÍSMENO následovně:

S v případě pravidelné dopravy
N v případě nepravidelné dopravy
G v případě všeobecného letectví
M v případě vojenského letu
X ostatní lety

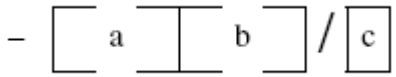
Příklady:
–V
–IS

POLE TYPU 9 – Počet a typ letadel a kategorie turbulence v úplavu

POLE TYPU 9

Předchozí typ pole nebo symbol	Tento typ pole se používá v	Následující typ pole nebo symbol
8	ALR	10
8	FPL	10
8	CPL	10

Formát:



JEDNA POMLČKA

a) Počet letadel (je-li více než jedno)

Poznámka: Tento prvek se uvádí jen v případě skupinových letů.

1 NEBO 2 ČÍSLICE udávající počet letadel ve skupině.

b) Typ letadla

2 AŽ 4 ZNAKY představující příslušné označení převzaté z Aircraft Type Designators (ICAO Doc 8643), nebo

ZZZZ, nebylo-li označení přiděleno nebo je-li ve skupině více typů letadel.

Poznámka: Použije-li se písmen ZZZZ, typ letadla (typy letadel) se uvádí v poli typu 18 (jiné informace).

LOMÍTKO

c) Kategorie turbulence v úplavu

1 PÍSMENO k označení kategorie letadla podle turbulence v úplavu:

J super
H těžká
M střední
L lehká

Příklady:

–DC3/M
–B707/M
–2FK27/M
–ZZZZ/L
–3ZZZZ/L
–B747/H

POLE TYPU 10 – Vybavení a schopnosti

POLE TYPU 10

Formát:

Předchozí typ pole nebo symbol	Tento typ pole se používá v	Následující typ pole nebo symbol
9	ALR	13
9	FPL	13
9	CPL	13

JEDNA POMLČKA

(a) Vybavení radiokomunikačními, navigačními a přibližovacími prostředky a schopnosti

1 PÍSMENO následovně:

N není-li letadlo vybaveno žádným COM/NAV/přibližovacím prostředkem pro letěnou trať nebo není-li toto vybavení provozuschopné, NEBO

S je-li letadlo vybaveno provozuschopnými standardními COM/NAV/přibližovacími prostředky pro letěnou trať (viz poznámka 1), A/NEBO

JEDNO NEBO VÍCE Z NÁSLEDUJÍCÍCH PÍSMEN k označení, že je letadlo vybaveno provozuschopnými COM/NAV/přibližovacími prostředky a schopnostmi

A	systém pro přistání GBAS
B	LPV (APV s SBAS)
C	LORAN C
D	DME
E1	FMC WPR ACARS
E2	D-FIS ACARS
E3	PDC ACARS
F	ADF
G	GNSS. Pokud je nějaká část letu plánovaná, že bude provedena podle pravidel IFR, odkazuje na přijímač GNSS, který je v souladu s požadavky Předpisu L 10/I (viz poznámka 2).
H	HF RTF
I	Inerční navigace
J1	CPDLC ATN VDL Mód 2 (viz poznámka 3)
J2	CPDLC FANS 1/A HFDL
J3	CPDLC FANS 1/A VDL Mód A
J4	CPDLC FANS 1/A VDL Mód 2
J5	CPDLC FANS 1/A SATCOM (INMARSAT)
J6	CPDLC FANS 1/A SATCOM (MTSAT)
J7	CPDLC FANS 1/A SATCOM (Iridium)
K	MLS
L	ILS
M1	ATC SATVOICE (INMARSAT)
M2	ATC SATVOICE (MTSAT)
M3	ATC SATVOICE (Iridium)
O	VOR
P1	CPDLC RCP 400 (viz Poznámka 7)
P2	CPDLC RCP 240 (viz Poznámka 7)
P3	SATVOICE RCP 400 (viz Poznámka 7)
P4–P9	rezervováno pro RCP
R	PBN schválena (viz poznámka 4)
T	TACAN
U	UHF RTF
V	VHF RTF
W	RVSM schváleno
X	MNPS schváleny
Y	VHF se schopností kanálové separace 8.33 kHz
Z	jiné vybavení nebo schopnosti (viz poznámka 5)

Poznámka 1: Použije-li se písmeno S, za standardní vybavení se považuje VHF RTF, VOR a ILS, pokud není příslušným úřadem ATS předepsána jiná kombinace.

Poznámka 2: Použije-li se písmeno G, druhy externího rozšíření GNSS, pokud nějaké existuje, jsou uvedeny v poli 18 za zkratkou NAV/ a jsou oddělené mezerou.

Poznámka 3: Pro služby přenosu datovým spojem jako povolení a informace řízení letového provozu/uspořádání spojů řízení letového provozu/zkouška mikrofonu řízení letového provozu viz

RTCA/EUROCAE Interoperability Requirements Standard For ATN Baseline 1 (ATN B1 INTEROP Standard – DO-280B/ED-110B).

Poznámka 4: Použije-li se písmeno R, úrovně navigace založené na výkonnosti, kterých může být dosaženo, jsou uvedeny v poli 18 následující za zkratkou PBN/. Poradenský materiál o použití navigace založené na výkonnosti pro daný úsek tratě nebo prostor je obsažen v Performance-Based Navigation Manual (ICAO Doc 9613).

Poznámka 5: Použije-li se písmeno Z, uveďte podle vhodnosti v poli 18 zkratku COM/, NAV/ a/nebo DAT, za níž následuje další vybavení.

Poznámka 6: Informace o navigační schopnosti je poskytována stanovištím ATC pro účely povolování a směrování.

*Poznámka 7: Poradenský materiál k používání komunikace založené na výkonnosti, která předepisuje RCP letovým provozním službám v určité oblasti, je obsažen v ICAO dokumentu „*Performance-based Communication and Surveillance (PBCS) Manual*“ (ICAO Doc 9869).*

LOMÍTKO

b) Přehledové vybavení a schopnosti

JEDEN NEBO VÍCE z následujících deskriptorů do maximální délky 20 znaků k popisu provozuschopného přehledového vybavení a/nebo schopností na palubě letadla:

SSR Módy A a C

A odpovídač – Mód A (4 číslice – 4096 kódů)
C odpovídač – Mód A (4 číslice – 4096 kódů) a Mód C

SSR Mód S

E odpovídač – Mód S zahrnující schopnost hlásit identifikaci letadla, tlakovou nadmořskou výšku a schopnost „extended squitter“ (ADS-B)
H odpovídač – Mód S zahrnující schopnost hlásit identifikaci letadla, tlakovou nadmořskou výšku a schopnost zdokonaleného přehledu
I odpovídač – Mód S zahrnující schopnost hlásit identifikaci letadla, ale bez schopnosti hlásit tlakovou nadmořskou výšku
L odpovídač – Mód S zahrnující schopnost hlásit identifikaci letadla, tlakovou nadmořskou výšku, schopnost „extended squitter“ (ADS-B) a schopnost zdokonaleného přehledu
P odpovídač – Mód S, zahrnující schopnost hlásit tlakovou nadmořskou výšku, ale bez schopnosti hlásit identifikaci letadla
S odpovídač – Mód S zahrnující schopnost hlásit jak tlakovou nadmořskou výšku, tak identifikaci letadla
X odpovídač – Mód S bez schopnosti hlásit jak identifikaci letadla, tak tlakovou nadmořskou výšku

Poznámka: Schopnost zdokonaleného přehledu je schopnost letadla odeslat letové údaje prostřednictvím odpovídače Módu S.

ADS-B

B1 ADS-B s vyhrazenou schopností 1090 MHz ADS-B „out“
B2 ADS-B s vyhrazenou schopností 1090 MHz ADS-B „out“ a „in“
U1 schopnost ADS-B „out“ používající UAT
U2 schopnost ADS-B „out“ a „in“ používající UAT
V1 schopnost ADS-B „out“ používající VDL Mód 4
V2 schopnost ADS-B „out“ a „in“ používající VDL Mód 4

ADS-C

D1 ADS-C se schopnostmi FANS 1/A
G1 ADS-C se schopnostmi ATN

Alfanumerické znaky neuvedené výše jsou rezervovány.

Poznámka 1: Specifikace RSP, je-li to použitelné, bude uvedena v poli 18 za zkratkou SUR/. Poradenský materiál k používání přehledu založeného na výkonnosti, který předepisuje RSP letovým provozním službám v určité oblasti, je obsažen v ICAO dokumentu „Performance-based Communication and Surveillance (PBCS) Manual“ (ICAO Doc 9869).

Poznámka 2: Další vybavení nebo schopnosti přehledového systému budou uvedeny v poli 18 za zkratkou SUR/, jak požaduje příslušný úřad.

Příklady:

–S/A
–SCI/CB1
–SAFR/SV1

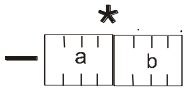
POLE TYPU 13 – Letiště odletu a čas

POLE TYPU 13

Předchozí typ pole nebo symbol	Tento typ pole se používá v	Následující typ pole nebo symbol
10	ALR	15
10	FPL	15
7	CHG	16
7	CNL	16
7	DLA	16
7	DEP	16
7	ARR	(16)**17
10	CPL	14
7	EST	14
7	CDN	16
7	ACP	16
7	RQP	16
7	RQS	16
7	SPL	16

** Jen v případě přistání na náhradním letišti

Formát:



JEDNA POMLČKA

a) Letiště odletu

4 PÍSMENA, představující

čtyřpísmennou směrovací značku ICAO přidělenou letišti odletu, jak je uvedeno v ICAO Doc 7910, Location Indicators, nebo

ZZZZ když nebyla přidělena směrovací značka ICAO (viz poznámka 1) nebo není-li letiště odletu známo, nebo

AFIL, když byl letový plán podán za letu (viz poznámka 2).

Poznámka 1: Použije-li se ZZZZ, název a poloha letiště odletu mají být uvedeny v poli jiné formace (viz POLE TYPU 18), je-li tento typ pole obsažen ve zprávě.

Poznámka 2: Použije-li se AFIL, má být uvedeno v poli jiné informace (POLE TYPU 18) stanoviště ATS, od kterého je možné získat doplňující údaje o letu.

* Toto pole zde končí ve zprávách typu CPL, EST, CDN a ACP. Zde také končí ve zprávě typu RQP, jestliže není znám předpokládaný čas zahájení pojíždění.

b) Čas

4 ČÍSLICE udávající

předpokládaný čas zahájení pojíždění (EOBT) na letišti uvedeném v a) ve zprávách FPL, ARR, CHG, CNL, DLA a RQS vysílaných před odletem a ve zprávě RQP, je-li znám, nebo

skutečný čas odletu z letiště uvedeného v a) ve zprávách ALR, DEP a SPL, nebo

skutečný nebo předpokládaný čas odletu z prvního bodu uvedeného v poli trať (viz POLE TYPU 15) ve zprávách FPL odvozený z letových plánů podaných za letu označených písmeny AFIL v (a).

Příklady:

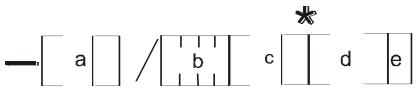
–EHAM0730

–AFIL1625

POLE TYPU 14 – Údaje o předpokládaném čase přeletu

POLE TYPU 14

Formát:



Předchozí typ pole nebo symbol	Tento typ pole se používá v	Následující typ pole nebo symbol
13	CPL	15
13	EST	16

JEDNA POMLČKA

a) Hraniční bod (viz poznámka 1)

HRANIČNÍ BOD vyjádřený buď označením sestávajícím z 2 až 5 znaků, zeměpisnými souřadnicemi, nebo zkrácenými zeměpisnými souřadnicemi, nebo směrem a vzdáleností od význačného bodu.

Poznámka 1: Tímto bodem smí být dohodnutý bod umístěný v blízkosti hranice FIR spíše než přímo na hranici.

Poznámka 2: Viz ust. 1.6 Pravidla uvádění údajů.

LOMÍTKO

b) Čas nad hraničním bodem

4 ČÍSLICE udávající předpokládaný čas přeletu hraničního bodu.

c) Povolená hladina

F následované 3 ČÍSLICEMI, nebo

S následované 4 ČÍSLICEMI, nebo

A následované 3 ČÍSLICEMI, nebo

M následované 4 ČÍSLICEMI

udávající povolenou hladinu, v níž letadlo přeletí hraniční bod ve vodorovném letu, nebo povolenou hladinu, do které letadlo stoupá nebo klesá při přeletu hraničního bodu.

Poznámka: Viz pravidla uvádění údajů v ust. 1.6 tohoto Doplňku.

* Toto pole zde končí, když letadlo přeletí hraniční bod ve vodorovném letu.

d) Doplňující údaje o přeletu

HLADINA vyjádřená jako v c), v nebo nad níž nebo v, nebo pod níž (viz e)) letadlo přeletí hraniční bod.

e) Podmínky přeletu

1 PÍSMENO následovně:

A, když letadlo přeletí hraniční bod v nebo nad hladinou uvedenou v d), nebo

B, když letadlo přeletí hraniční bod v nebo pod hladinou uvedenou v d).

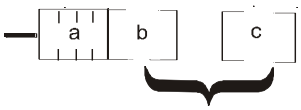
Příklady:

–LN/1746F160
–CLN/1831F240F180A
–5420N05000W/0417F290
–LNX/1205F160F200B
–ZD126028/0653F130

POLE TYPU 15 – Trať

POLE TYPU 15

Formát:



Viz Poznámka níže

Předchozí typ pole nebo symbol	Tento typ pole se používá v	Následující typ pole nebo symbol
13	ALR	16
13	FPL	16
14	CPL	16

JEDNA POMLČKA

a) Cestovní rychlost nebo Machovo číslo

Pravá vzdušná rychlost pro první část letu nebo po celou dobu letu v cestovní hladině vyjádřená pomocí:

K následovaného 4 ČÍSLICEMI udávajícími pravou vzdušnou rychlost v kilometrech za hodinu, nebo

N následovaného 4 ČÍSLICEMI udávajícími pravou vzdušnou rychlost v uzlech, nebo

M následovaného 3 ČÍSLICEMI udávajícími pravé Machovo číslo zaokrouhlené na nejbližší setinu, je-li tak předepsáno příslušným úřadem ATS.

b) Požadovaná cestovní hladina

F následované 3 ČÍSLICEMI, nebo

S následované 4 ČÍSLICEMI, nebo

A následované 3 ČÍSLICEMI, nebo

M následované 4 ČÍSLICEMI, nebo

VFR.

Poznámka: Viz pravidla uvádění údajů v ust. 1.6 tohoto Doplňku.

MEZERA
následovaná řadou prvků / skupinami prvků z následujících sedmi druhů oddělených MEZERAMI. Pořadí prvků se volí tak, aby byla trať jednoznačně popsána (viz Doplněk 2, ust. 2).

Poznámka: Je-li to nezbytné, měly by se doplnit další mezerou oddělené prvky / skupiny prvků c).

c1) Standardní odletová trať

Označení standardní odletové tratě z letiště odletu k prvnímu význačnému bodu na stanovené trati letu.

Poznámka 1: Viz Pravidla uvádění údajů v ust. *1.6.3 a) tohoto Doplňku.*

Poznámka 2: Za prvkem c1) může následovat prvek c3) nebo c4).

Poznámka 3: Standardní odletová trať se uvádí pouze tam, kde je to vhodné.

c2) Označení tratě ATS

Poznámka 1: Viz Pravidla o vyjadřování údajů v ust. 1.6.3 a) tohoto Doplňku.

Poznámka 2 Za prvkem c2) může následovat pouze prvek c3) nebo c4).

c3) Význačný bod

Poznámka: Viz alternativy pravidel uvádění údajů v ust. 1.6.3 b), c), d) a e) tohoto Doplňku.

c4) Význačný bod / cestovní rychlost a cestovní hladina

VÝZNAČNÝ BOD (jako v prvku c3))

LOMÍTKO

CESTOVNÍ RYCHLOST NEBO MACHOVO ČÍSLO (jako v prvku a))

POŽADOVANÁ CESTOVNÍ HLADINA (jako v prvku b)).

c5) Označení:

VFR v případě, že nad předcházejícím bodem má dojít ke změně na VFR, nebo

IFR v případě, že nad předcházejícím bodem má dojít ke změně na IFR, nebo

DCT v případě, že let na další bod bude mimo stanovenou trať, pokud nejsou oba body vyjádřeny zeměpisnými souřadnicemi nebo směrem a vzdáleností.

T v případě, že popis tratě je ukončen v předcházejícím bodě a zbytek se má vyhledat v dříve vyslaném FPL nebo v jiných údajích.

Poznámka 1: Prvek c5) smí následovat pouze za c3) nebo c4) a c6).

Poznámka 2: T, je-li použito, musí uzavírat toto pole Trať.

c6) Cestovní stoupání

Písmeno C následované lomítkem; dále bod, ve kterém se plánuje zahájení cestovního stoupání vyjádřený přesně podle c3) výše následovaný lomítkem; potom rychlost, která má být udržována během cestovního stoupání, vyjádřená přesně podle a) výše následovaná dvěma hladinami určujícími vrstvu, která bude obsazena během cestovního stoupání; každá hladina vyjádřená podle b) výše nebo hladina, nad kterou je plánováno cestovní stoupání, následovaná bez mezery písmeny PLUS.

c7) Standardní příletová trať

Označení standardní příletové tratě od bodu opuštění stanovené tratě k bodu, ve kterém bude zahájen postup přiblížení.

Poznámka: Standardní příletová trať se uvádí pouze tam, kde je to vhodné.

Příklady:

– K0410S1500 A4 CCV R11
– K0290A120 BR 614
– N0460F290 LEK2B LEK UA6 FNE UA6 XMM/MO78F330 UA6N PON UR10N CHW UA5 NTS DCT 4611N00412W DCT STG UA5 FTM FATIM1A
– M082F310 BCN1G BCN UG1 52N015W 52N020W 52N030W 50N040W 49N050W DCT YQX N0420F310 R10 UB19 CGC UA25 DIN/N0420F330 UR14 IBY UR1 MID

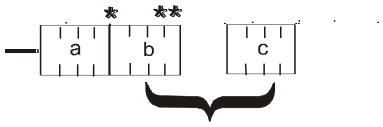
POLE TYPU 16 – Letiště určení a celková vypočítaná doba letu, náhradní letiště určení

POLE TYPU 16

Předchozí typ pole nebo symbol	Tento typ pole se používá v	Následující typ pole nebo symbol
15	ALR	18
15	FPL	18
13	CHG	18
13	CNL	18
13	DLA	18
13	DEP	18
13	ARR***	17
15	CPL	18
14	EST	)
13	CDN	22
13	ACP	)
13	RQS	18
13	SPL	18

*** Pouze v případě přistání na náhradním letišti

Formát:



Viz poznámka níže.

JEDNA POMLČKA

a) Letiště určení

4 PÍSMENA představující

čtyřpísmennou směrovací značku ICAO přidělenou letišti určení, jak je uvedeno v ICAO Doc 7910, Location Indicators, nebo

ZZZZ, nebyla-li směrovací značka ICAO přidělena.

Poznámka: Použije-li se ZZZZ, název a poloha letiště určení mají být uvedeny v poli Jiné informace (viz POLE TYPU 18).

* Toto pole zde končí ve všech zprávách jiného typu než ALR, FPL a SPL.

b) Celková vypočítaná doba letu

4 ČÍSLICE udávající

celkovou vypočítanou dobu letu.

** Toto pole zde může končit ve zprávách FPL, když je tak mezi dotyčnými stanovišti ATS dohodnuto nebo je tak předepsáno na základě regionálních postupů ICAO.

MEZERA

c) Náhradní letiště určení

4 PÍSMENA představující

čtyřpísmennou směrovací značku ICAO přidělenou náhradnímu letišti, jak je uvedeno v ICAO Doc 7910, Location Indicators, nebo
ZZZZ, nebyla-li směrovací značka ICAO přidělena.

Poznámka: Použije-li se ZZZZ, mají být název a poloha náhradního letiště určení uvedeny v poli Jiné informace (viz POLE TYPU 18).

Poznámka: Podle potřeby by se měl přidat jeden další prvek c) oddělený mezerou.

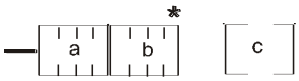
Příklady:
–EINN0630
–EHAM0645 EBBR
–EHAM0645 EBBR EDDL

POLE TYPU 17 - Letiště příletu a čas

POLE TYPU 17

Předchozí typ pole nebo symbol	Tento typ pole se používá v	Následující typ pole nebo symbol
13 (16)**	ARR	)

** Pouze v případě přistání na náhradním letišti.



Formát:

JEDNA POMLČKA

a) Letiště příletu

4 PÍSMENA představující

čtyřpísmennou směrovací značku ICAO přidělenou letišti příletu, jak je uvedeno v ICAO Doc 7910, Location Indicators, nebo

ZZZZ, nebyla-li směrovací značka ICAO přidělena.

Poznámka: Použije-li se ZZZZ, mají být název a poloha letiště příletu uvedeny v poli Jiné informace (viz POLE TYPU 18).

b) Čas příletu

4 ČÍSLICE udávající

skutečný čas příletu.

* Toto pole zde končí, jestliže byla letišti příletu přidělena směrovací značka ICAO.

MEZERA

c) Letiště příletu

Název letiště příletu, je-li v (a) je uvedeno ZZZZ.

Příklady:
–EHAM 1433
–ZZZZ1620 DEN HELDER

POLE TYPU 18 - Jiné informace

POLE TYPU 18

Předchozí typ pole nebo symbol	Tento typ pole se používá v	Následující typ pole nebo symbol
16	ALR	19
16	FPL	)
16	CPL	)
16	SPL	19

Poznámka: Použití zkratek, které nejsou zahrnuty v tomto poli, může způsobit odmítnutí, chybné zpracování nebo ztrátu dat.

Pomlčky či lomítka by měly být používány pouze, jak je předepsáno níže.

Formát: – [a]

nebo

– [ ] [ ] * [ ]

* další prvky podle potřeby

JEDNA POMLČKA

a) 0 (nula), nejsou-li jiné informace

NEBO

jakékoli jiné nezbytné informace v níže uvedeném pořadí s použitím příslušné zkratky vybrané z těch, které jsou definovány níže, následované lomítkem a informací, která má být zaznamenána:

STS/ Důvody pro zvláštní zacházení ATS, např. akce pátrání a záchrany, následovně:

ALTRV: let uskutečňovaný v souladu s vymezením nadmořské výšky;
ATFMX: let se schválenou výjimkou z opatření ATFM příslušným úřadem ATS;
FFR: hašení požáru;
FLTCK: letové ověřování za účelem kalibrace navigačních zařízení;
HAZMAT: let přepravující nebezpečný materiál;
HEAD: let se statusem přepravy hlavy státu;
HOSP: sanitní let ohlášený zdravotnickými úřady;
HUM: let uskutečňovaný v rámci humanitární mise;
MARSA: let, za jehož rozstup od vojenského letadla přebírá odpovědnost vojenský subjekt;
MEDEVAC: zdravotnickou pohotovostní evakuaci v případě ohrožení života;
NONRVS: let bez schopnosti RVSM, jehož provedení je zamýšleno ve vzdušném prostoru RVSM;
SAR: let účastnící se akce pátrání a záchrany; a
STATE: let zapojený do vojenských, celních nebo policejních služeb.

Další důvody pro zvláštní zacházení ATS musí být označeny pod zkratkou RMK/.

PBN/ označení schopností RNAV a/nebo RNP. Uveďte tolik níže uvedených označení, kolik se jich týká daného letu, až do maxima 8 údajů, tj. úhrnem ne více než 16 znaků.

	Specifikace RNAV
A1	RNAV 10 (RNP 10)
B1	RNAV 5 všechny povolené senzory
B2	RNAV 5 GNSS
B3	RNAV 5 DME/DME
B4	RNAV 5 VOR/DME
B5	RNAV 5 INS nebo IRS
B6	RNAV 5 LORANC
C1	RNAV 2 všechny povolené senzory
C2	RNAV 2 GNSS
C3	RNAV 2 DME/DME
C4	RNAV 2 DME/DME/IRU
D1	RNAV 1 všechny povolené senzory
D2	RNAV 1 GNSS
D3	RNAV 1 DME/DME
D4	RNAV 1 DME/DME/IRU
	Specifikace RNP
L1	Základní RNP 1 všechny povolené senzory
O1	Základní RNP 1 všechny povolené senzory
O2	Základní RNP 1 GNSS
O3	Základní RNP 1 DME/DME
O4	Základní RNP 1 DME/DME/IRU
S1	RNP APCH
S2	RNP APCH s BARO-VNAV
T1	RNP AR APCH s RF (požadováno zvláštní povolení)

T2	RNP AR APCH bez RF (požadováno zvláštní povolení)

Kombinace alfanumerických znaků neuvedené výše jsou rezervovány.

NAV/	Význačné údaje týkající se navigačního vybavení jiné než uvedené v PBN/, jak je požadováno příslušným úřadem ATS. Za tuto zkratku uveďte rozšíření GNSS, kde jednotlivé metody rozšíření oddělte mezerou, např. NAV/GBAS SBAS.

COM/	Uveďte vybavení nebo schopnosti spojení, které nejsou uvedeny v poli 10a.

DAT/	Uveďte vybavení nebo schopnosti datové komunikace, které nejsou uvedeny v poli 10a.

SUR/	Uveďte přehledové vybavení nebo schopnosti, které nejsou uvedeny v poli 10b. Uveďte tolik specifikací RSP, kolik se jich vztahuje k danému letu, s použitím zkratkového označení bez mezery. Více specifikací RSP se oddělí mezerou. Příklad: RSP180 RSP400.

DEP/	Název a poloha letiště odletu, pokud je v poli 13 uvedeno ZZZZ, nebo ATS, od kterého je možné obdržet doplňující údaje letového plánu, pokud je v poli 13 uvedeno AFIL. Pro letiště, která nejsou uvedena v příslušné Letecké informační příručce, uveďte polohu následovně: 4 číslicemi udávajícími zeměpisnou šířku ve stupních a desítkách a jednotkách minut, po nichž následuje písmeno "N" (sever) nebo "S" (jih), po nichž následuje 5 číslic udávajících zeměpisnou délku ve stupních a desítkách a jednotkách minut, po nichž následuje písmeno "E" (východ) nebo "W" (západ). K doplnění na požadovaný počet číslic, kde je třeba, se vkládají nuly, např. 4620N07805W (11 znaků). NEBO Směr a vzdálenost od nejbližšího význačného bodu následovně: Označení význačného bodu následované směrem od tohoto bodu formou 3 číslic udávajících magnetické stupně následovaným vzdáleností od tohoto bodu formou 3 číslic udávajících námořní míle. V oblastech vysoké zeměpisné šířky, kde je příslušným úřadem stanoveno, že vyjádření v magnetických stupních je nepraktické, mohou být použity zeměpisné stupně. K doplnění na požadovaný počet číslic, kde je třeba, se vkládají nuly, např. bod 180° magnetických ve vzdálenosti 40 námořních mil od VOR „DUB“ by měl být uveden jako DUB180040. NEBO První traťový bod (název nebo LAT/LONG) nebo rádiové návěstidlo, pokud letadlo nevzlétá z letiště.

DEST/	Název a poloha letiště určení, pokud je v poli 16 uvedeno ZZZZ. Pro letiště, která nejsou uvedena v příslušné Letecké informační příručce, uveďte polohu jako LAT/LONG nebo jako směr a vzdálenost od nejbližšího význačného bodu, jak je popsáno výše pod DEP/.

DOF/	Datum odletu ve formě 6 číslic (RRMMDD, kde RR odpovídá roku, MM odpovídá měsíci a DD odpovídá dni).

REG/	Značka státní příslušnosti nebo společná a rejstříková značka letadla, pokud je odlišná od identifikace letadla v poli 7.

EET/	Význačné body nebo označení hranic FIR a sečtené odhadované uplynulé doby od vzletu po tyto body nebo hranice FIR, kde je tak stanoveno na základě regionálních postupů ICAO nebo příslušným úřadem ATS. Příklady: EET/CAP0745 XYZ0830 EET/EINN0204

SEL/	kód SELCAL pro takto vybavené letadlo.

TYP/	pokud je v poli 9 uvedeno ZZZZ, typ letadla, kterému, je-li to nutné, předchází bez mezery počet letadel. Je-li v poli uvedeno více typů, pak jsou odděleny jednou mezerou. Příklad: TYP/2F15 5F5 3B2

CODE/	Adresa letadla (vyjádřená ve formě alfanumerického kódu sestávajícího ze šesti znaků), když je tak požadováno příslušným úřadem ATS. Příklad: „F00001“ je nejnižší číslo adresy letadly obsažené ve zvláštním bloku spravovaném ICAO.

DLE/	Traťové zpoždění nebo vyčkávání – uveďte význačný(é) traťový(é) bod(y), kde je plánováno, že dojde ke zpoždění, následovaný(é) dobou trvání zpoždění ve formě 4 číslic udávajících hodiny a minuty (hhmm). Příklad: DLE/MDG0030

OPR/	Označení ICAO nebo název leteckého provozovatele, pokud se liší od identifikace letadla v poli 7.

ORGN/	Osmipísmenná adresa AFTN nebo jiné vhodné kontaktní informace předkladatele v případech, kdy by předkladatel letového plánu nemusel být snadno identifikován, jak je požadováno příslušným úřadem ATS. *Poznámka: V některých oblastech mohou střediska přijímající letové plány vložit zkratku ORGN/ a AFTN adresu předkladatele automaticky.*

PER/	Údaje o výkonu letadla označené jediným písmenem, jak je uvedeno v Předpisu L 8168, je-li tak předepsáno příslušným úřadem ATS.

ALTN/	Název náhradního letiště (náhradních letišť) určení, pokud je v poli 16 uvedeno ZZZZ. Pro letiště, která nejsou uvedena v příslušné Letecké informační příručce, uveďte polohu jako LAT/LONG nebo jako směr a vzdálenost od nejbližšího význačného bodu, jak je popsáno výše pod DEP/.

RALT/	Čtyřpísmenné(á) označení ICAO náhradního letiště na trati, jak je uvedeno v ICAO Doc 7910, Location Indicators, nebo název (názvy) náhradního letiště (náhradních letišť), pokud označení ICAO není přiděleno. Pro letiště, která nejsou uvedena v příslušné Letecké informační příručce, uveďte polohu jako LAT/LONG nebo jako směr a vzdálenost od nejbližšího význačného bodu, jak je popsáno výše pod DEP/.

TALT/	Čtyřpísmenné(á) označení ICAO náhradního letiště při vzletu, jak je uvedeno v ICAO Doc 7910, Location Indicators, nebo název náhradního letiště, pokud označení ICAO není přiděleno. Pro letiště, která nejsou uvedena v příslušné Letecké informační příručce, uveďte polohu jako LAT/LONG nebo jako směr a vzdálenost od nejbližšího význačného bodu, jak je popsáno výše pod DEP/.

RIF/	Podrobné údaje o trati na změněné letiště určení, po nichž následuje čtyřpísmenná směrovací značka ICAO daného letiště. Změněná trať je předmětem znovupovolení za letu. Příklady: RIF/DTA HEC KLAX RIF/ESP G94 CLA YPPH

RMK/	Jakékoli jiné poznámky v otevřené řeči, pokud jsou požadovány příslušným úřadem ATS nebo se považují za nutné.

Příklady:
–0
–STS/MEDEVAC
–EET/015W0315 020W0337 030W0420 040W0502

POLE TYPU 19 – Doplňující informace

POLE TYPU 19

Předchozí typ pole nebo symbol	Tento typ pole se používá v	Následující typ pole nebo symbol
18	ALR	20
18	SPL	)

Formát:

* další prvky podle potřeby

Toto pole se skládá z těch doplňujících informací, které jsou k dispozici. Tyto informace jsou uspořádány do řetězce prvků oddělených mezerami.

Toto jsou přípustné prvky ve správném pořadí:

JEDNA POMLČKA

a) E/ následované 4 ČÍSLICEMI udávajícími vytrvalost letu v hodinách a minutách.

b) P/ následované 1, 2 nebo 3 ČÍSLICEMI udávajícími celkový počet osob na palubě, když je tak předepsáno příslušným úřadem ATS.

c) R/ následované bez mezer jedním nebo více z následujících písmen:

U je-li k dispozici kmitočet 243,0 MHz (UHF),
V je-li k dispozici kmitočet 121,5 MHz (VHF),
E je-li k dispozici nouzový maják polohy (ELT).

d) S/ následované bez mezer jedním nebo více z následujících písmen:

P je-li na palubě vybavení pro přežití v polární oblasti,
D je-li na palubě vybavení pro přežití v poušti,
M je-li na palubě vybavení pro přežití na moři,
J je-li na palubě vybavení pro přežití v džungli.

e) J/ následované bez mezer jedním nebo více z následujících písmen:

L jsou-li záchranné vesty vybaveny světly,
F jsou-li záchranné vesty světélkující, následuje mezera a za ní
U jestliže jakékoli radio záchranné vesty jsou vybaveny UHF na kmitočtu 243,0 MHz,
V jestliže jakékoli radio záchranné vesty jsou vybaveny VHF na kmitočtu 121,5 MHz.

f) D/ následované jedním nebo více z následujících znaků oddělených mezerami:

2 ČÍSLICE udávající počet člunů na palubě,

3 ČÍSLICE udávající celkovou kapacitu všech člunů vyjádřenou počtem osob.

C, jsou-li čluny kryté.

Barva člunů (např. ČERVENÁ).

g) A/ následované jedním nebo více z následujících údajů oddělených mezerami:

Barva letadla.
Význačná značení (mohou zahrnovat poznávací značku letadla).

h) N/ následované údaji v otevřené řeči o jakémkoli jiném záchranném vybavení na palubě a jakékoli jiné užitečné poznámky.

i) C/ následované jménem velitele letadla.

Příklad:
–E/0745 P/6 R/VE S/M J/L D/2 8 C ŽLUTÁ A/ŽLUTO ČERVENÝ OCAS N145E C/SMITH

POLE TYPU 20 – Pohotovostní informace pro pátrání a záchranu

POLE TYPU 20

Formát:

–[ ][ ][ ] * [ ][ ]

* celkem osm prvků

Předchozí typ pole nebo symbol	Tento typ pole se používá v	Následující typ pole nebo symbol
19	ALR	)

Toto pole se skládá z následujícího stanoveného sledu prvků oddělených mezerami. Nejsou-li některé informace k dispozici, musí se uvést "NIL" nebo NENÍ ZNÁMO a ne je prostě vynechat.

JEDNA POMLČKA

a) Označení provozovatele

Dvoupísmenné označení ICAO provozovatele letadla nebo, nebylo-li přiděleno, název provozovatele.

b) Stanoviště, které mělo naposled spojení

6 PÍSMEN sestávajících ze čtyřpísmenné směrovací značky ICAO následované dvoupísmenným označením stanoviště ATS, které dohromady identifikují stanoviště letových provozních služeb, které mělo naposled s letadlem obousměrné spojení. Není-li takové označení k dispozici, uvede se jiný popis stanoviště.

c) Čas posledního obousměrného spojení

4 ČÍSLICE udávající čas posledního obousměrného spojení.

d) Kmitočet, na němž bylo naposled uskutečněno spojení

ČÍSLICE udávající vysílací/přijímací kmitočet posledního spojení.

e) Poslední hlášená poloha

Poslední hlášená poloha sestavená podle pravidel pro uvádění údajů v ust. 1.6 tohoto Doplňku následovaná časem přeletu této polohy.

f) Způsob určení poslední známé polohy

Nezbytný text v otevřené řeči.

g) Opatření provedená oznamujícím stanovištěm

Nezbytný text v otevřené řeči.

h) Jiné příslušné informace

Nezbytný text v otevřené řeči.

Příklad:

–USAF LGGGZAZX 1022 126.7 HLÁŠENÍ PILOTA NAD NDB GN 1022 STANOVIŠTĚ ATS FIR ATHENY UVEDENY DO POHOTOVOSTI NIL

POLE TYPU 21 – Informace o ztrátě spojení

POLE TYPU 21

Formát:

–[ ][ ][ ][ ] * [ ][ ]

* celkem šest prvků

Předchozí typ pole nebo symbol	Tento typ pole se používá v	Následující typ pole nebo symbol
7	RCF	)

Toto pole se skládá z následujícího stanoveného sledu prvků, kterému předchází jedna pomlčka. Jednotlivé prvky jsou odděleny mezerami. Nejsou-li některé informace k dispozici, musí se uvést "NIL" nebo „NENÍ ZNÁMO“ a ne je prostě vynechat.

JEDNA POMLČKA

a) Čas posledního obousměrného spojení

4 ČÍSLICE udávající čas posledního obousměrného spojení s letadlem.

b) Kmitočet, na němž bylo naposled uskutečněno spojení

ČÍSLICE udávající vysílací/přijímací kmitočet posledního obousměrného spojení s letadlem.

c) Poslední hlášená poloha

Poslední hlášená poloha sestavená podle pravidel pro uvádění údajů v ust. 1.6 tohoto Doplňku.

d) Čas poslední hlášené polohy

4 ČÍSLICE udávající čas poslední hlášené polohy.

e) Zbývající COM schopnost

PÍSMENA identifikující zbývající COM schopnosti letadla, jsou-li známy. Používá se pravidel pro POLE TYPU 10 nebo otevřená řeč.

f) Jakékoli nezbytné poznámky

Nezbytný text v otevřené řeči.

Příklad:

–1232 121.3 CLA 1229 VYSÍLÁ POUZE NA 126.7 POSLEDNÍ POLOHA OVĚŘENA RADAREM

POLE TYPU 22 – Změna

POLE TYPU 22

Předchozí typ pole nebo symbol	**Tento typ pole se používá v**	**Následující typ pole nebo symbol**
16	CHG	*22 nebo)
16	CDN	*22 nebo)

* Označuje, že mohou být doplněna další pole tohoto typu

Formát:

JEDNA POMLČKA

a) Označení pole

JEDNA NEBO DVĚ ČÍSLICE udávající číslo typu pole, které má být změněno.

LOMÍTKO

b) Změněné údaje

Úplné a změněné údaje pole uvedeného v a) sestavené, jak je určeno pro toto pole.

Příklad změny POLE TYPU 8 (Pravidla letu a druh letu) na IN:
–8/IN

Příklad změny POLE TYPU 14 (Údaje o předpokládaném čase přeletu):
–14/ENO/0145F290A090A

Příklad změny POLÍ TYPU 8 (Pravidla letu a druh letu) a 14 (Údaje o předpokládaném čase přeletu)
–8/IN-14/ENO/0148F290A110A

STANDARDNÍ ZPRÁVY ATS A JEJICH SLOŽENÍ

DRUH ZPRÁVY	OZNAČENÍ DRUHU ZPRÁVY	POLE ZPRÁV																					DRUH POLE
		Není využito	Není využito	Druh a číslo zprávy a odkazovací údaje	Není využito	Popis nouze	Není využito	Identifikace letadla a kód a mód SSR	Pravidla letu a druh letu	Počet a typ letadel a kat. turbulence v úplavu	Vybavení	Není využito	Není využito	Letiště odletu a čas	Vypočítaný čas přeletu	Trať	Letiště určení a celk.vypočít.doba letu, náhr.letiště	Letiště přistání a čas	Jiné informace	Doplňující informace	Pohotovost.infor-mace pro pátrání a záchranu	Informace o ztrátě spojení	Změna	
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	
Pohotovostní zpráva	ALR			3		5		(7)	8	(9)	10			(13)		(15)	(16)		(18)	(19)	(20)			Nouze
Zpráva o ztrátě spojení	RCF			3				7														(21)		
Zpráva podaného letového plánu	FPL			3				7	8	(9)	10			(13)		(15)	(16)		(18)					Podaný letový plán a související změny
Zpráva o zpoždění	DLA			3				7						13			16		18					
Zpráva o změně	CHG			3				7						13			16		18				△22	
Zpráva o zrušení	CNL			3				7						13			16		18					
Zpráva o odletu	DEP			3				7						13			16		18					
Zpráva o přistání	ARR			3				7						13			16	17						
Zpráva platného letového plánu	CPL			3				7	8	(9)	10			(13)	14	(15)	(16)		(18)					Koordinace
Zpráva o výpočtu	EST			3				7						13	14		16							
Koordinační zpráva	CDN			3				7						13			16						△22	
Zpráva o souhlasu	ACP			3				7						13			16							
Zpráva o logickém potvrzení	LAM			3																				
Zpráva žádosti o letový plán	RQP			3				7						13			16		18					Doplněk
Zpráva žádosti o doplněk let.plánu	RQS			3				7						13			16		18					
Zpráva doplňku letového plánu	SPL			3				7						13			(16)		(18)	(19)				

(○) Tímto polem se musí začínat nová řádka, je-li zpráva předávána na stránkovém dálnopisu. △ Toto pole se opakuje podle potřeby.

PRAVIDLA PRO SESTAVOVÁNÍ ZPRÁV ATS

(Viz ust. 1.3 až 1.8 tohoto Doplňku)

Sestavování standardních typů zpráv

Každý standardní druh zprávy vyjádřený jako standardizovaná posloupnost polí údajů se musí sestavovat, jak je předepsáno ve výše uvedené tabulce. Každá zpráva musí obsahovat všechna předepsaná pole.

Sestavování standardních typů pole

Každý standardní typ pole vyjádřený jako standardizovaná posloupnost prvků údajů nebo v některých případech jako jeden prvek se musí sestavovat, jak je předepsáno v tabulkách polí na stranách Dopl. 3 - 5 až Dopl. 3 - 24.

Poznámka: Každý typ pole obsahuje nejméně jeden povinný prvek a s výjimkou pole typu 9 je to první nebo jediný prvek v daném poli. Pravidla pro vkládání nebo vynechávání volitelných prvků jsou uvedena v tabulkách polí.

Struktura a interpunkce

Začátek údajů ATS musí být na stránce uveden otevírací závorkou „(“, která tvoří signál začátek údajů ATS. Tento signál se smí používat pouze jako tištěný znak bezprostředně předcházející označení druhu zprávy.

Poznámka: V dálnopisném provozu používajícím mezinárodní telegrafní abecedu č. 2 je otevírací závorka vysílána jako číslicový signál č. 11. Na některých dálnopisných strojích tento signál tiskne jiný symbol než „(“, ale tato odchylka se vyskytuje místně a je bezvýznamná. Kde se používá vyšší úrovně kódů, vytiskne se znak „(“.

Začátek každého pole, jiného než prvního, musí být označen jednou pomlčkou „-“, která představuje signál začátek pole. Tento signál se smí používat pouze jako tištěný znak předcházející první prvek údajů ATS v každém poli.

Poznámka: V dálnopisném provozu používajícím mezinárodní telegrafní abecedu č. 2 se vysílá jedna pomlčka jako číslicový signál č. 1. Na některých dálnopisných strojích tento signál tiskne jiný symbol než „-“, ale tato odchylka se vyskytuje místně a je bezvýznamná. Kde se používá vyšší úrovně kódů, vytiskne se znak „-“.

Prvky uvnitř kteréhokoli pole musí být odděleny lomítkem „/“ (viz poznámka 1) nebo mezerou (viz poznámka 2) pouze, je-li tak předepsáno v tabulkách polí na stranách Dopl. 3 - 5 až Dopl 3 - 24.

Poznámka 1: V dálnopisném provozu používajícím mezinárodní telegrafní abecedu č. 2 se vysílá jedno lomítko jako číslicový signál č. 24. Na některých dálnopisných strojích tento signál tiskne jiný symbol než „/“, ale tato odchylka se vyskytuje místně a je bezvýznamná. Kde se používá vyšší úrovně kódů, vytiskne se znak „/“.

Poznámka 2: V dálnopisném provozu používajícím mezinárodní telegrafní abecedu č. 2 se vysílá mezera jako signál č. 31. Kde se používá vyšší úrovně kódů, použije se znak, který vytvoří mezeru.

Konec údajů ATS musí být označen uzavírající závorkou „)“, která představuje signál konec údajů ATS. Tento signál se smí použít pouze jako tištěný znak bezprostředně následující za posledním polem zprávy.

Poznámka: V dálnopisném provozu používajícím mezinárodní telegrafní abecedu č. 2 se vysílá uzavírající znak jako signál č. 12. Na některých dálnopisných strojích tento signál tiskne jiný symbol než „)“, ale tato odchylka se vyskytuje místně a je bezvýznamná. Kde se používá vyšší úrovně kódů, vytiskne se znak „)“.

Jestliže jsou standardní zprávy ATS připravovány v dálnopisné formě, musí být použita funkce seřízení (dva návraty válce následované jedním posunem řádku):

a) před každým z takto označených polí v předcházející referenční tabulce;

b) v polích typu 5 (Popis nouze), 15 (Trať), 18 (Jiné informace), 19 (Doplňující informace), 20 (Pohotovostní informace pro pátrání a záchranu), 21 (Ztráta spojení) a 22 (Změna), kdykoli je nezbytné začít na stránce novou řádku (viz poznámka). V těchto případech musí být použita funkce seřízení mezi dvěma prvky údajů. Žádný prvek se nesmí rozdělit.

   Poznámka: Předpis L 10 předepisuje, že jeden dálnopisný řádek nesmí obsahovat více než 69 znaků.

Pravidla uvádění údajů

Většina pravidel, která se mají použít při uvádění údajů ATS ve zprávách, je předepsána v tabulkách polí na stranách Dopl. 3 - 5 až Dopl. 3 - 24. Pravidla pro vyjadřování údajů o hladině, poloze a trati jsou však uvedena

níže.

Vyjadřování údajů o hladině

Lze použít čtyři alternativní pravidla pro vyjadřování údajů o hladině:

a) „F“ následované 3 číslicemi:

   označuje číslo letové hladiny, tj. letová hladina 340 se vyjadřuje jako „F340“;

b) „S“ následované 4 číslicemi:

   označuje standardní metrickou hladinu v desítkách metrů, tj. standardní metrická hladina 11300 (letová hladina 370) se vyjadřuje jako „S1130“;

c) „A“ následované 3 číslicemi:

   označuje nadmořskou výšku ve stovkách stop, tj. nadmořská výška 4 500 stop se vyjadřuje jako „A045“;

d) „M“ následované 4 číslicemi:

e) označuje nadmořskou výšku v desítkách metrů, tj. nadmořská výška 8 100 m se vyjadřuje jako „M0810“.

Vyjádření polohy nebo tratě

Pro vyjádření polohy nebo tratě se musí používat následující alternativní pravidla pro vyjádření údajů:

a) 2 až 7 znaků, které představují kódové označení přidělené ATS trati, která se má letět;

b) 2 až 5 znaků, které představují kódové označení přidělené bodu na trati;

c) 4 číslice popisující zeměpisnou šířku v desítkách a jednotkách stupňů a desítkách a jednotkách minut následované písmenem „N“ (znamenající „Sever“) nebo „S“ (Jih) následovaným 5 číslicemi popisujícími zeměpisnou délku ve stovkách, desítkách a jednotkách stupňů a v desítkách a jednotkách minut následovanými písmenem „E“ (Východ) nebo „W“ (Západ). Je třeba zachovat správný počet číslic, v případě potřeby se doplní nuly, např. „4620N07805W“;

d) 2 číslice popisující zeměpisnou šířku ve stupních následované písmenem „N“ (Sever) nebo „S“ (Jih) následovaným 3 číslicemi popisujícími zeměpisnou délku ve stupních následovanými písmenem „E“ (Východ) nebo „W“ (Západ). Opět je třeba zachovat správný počet číslic, v případě potřeby se doplní nuly, např. „46N078W“;

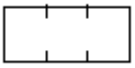
e) 2 až 5 znaků představujících kódové označení význačného bodu následovaných 3 číslicemi udávajícími směr od daného bodu v magnetických stupních následovanými 3 číslicemi udávajícími vzdálenost od daného bodu v námořních mílích. Je třeba zachovat správný počet číslic, v případě potřeby se doplní nuly, např. bod v magnetickém směru 180 stupňů ve vzdálenosti 40 námořních mil od VOR „FOJ“, by se měl vyjádřit jako „FOJ180040“.

Podrobnosti o polích

Prvky údajů, které jsou předepsané nebo povolené pro uvedení v každém typu pole, spolu s předepsanými podmínkami nebo povolenými možnostmi jsou uvedeny na stranách Dopl. 3 - 5 až Dopl. 3 - 24.

Vpravo na každé ze stran polí je uveden klíč; tento klíč umožňuje zachovávat sled polí v každém typu zprávy.

Na stranách polí jsou prvky se stálým počtem znaků uvedeny schematicky jako (v tomto příkladu tři znaky)



a prvky proměnlivé délky se znázorňují jako

Přesnost při přípravě ATS zpráv

Kde jsou standardní ATS zprávy přenášeny dálnopisnými kanály v oblastech, kde je známo, že se používají počítače ATC, musí být přísně dodržovány formáty a pravidla pro vyjadřování údajů předepsaná v tabulkách polí na stranách Dopl. 3 - 5 až Dopl. 3 - 24.

2. Příklady zpráv ATS

2.1 Tabulka obsahu

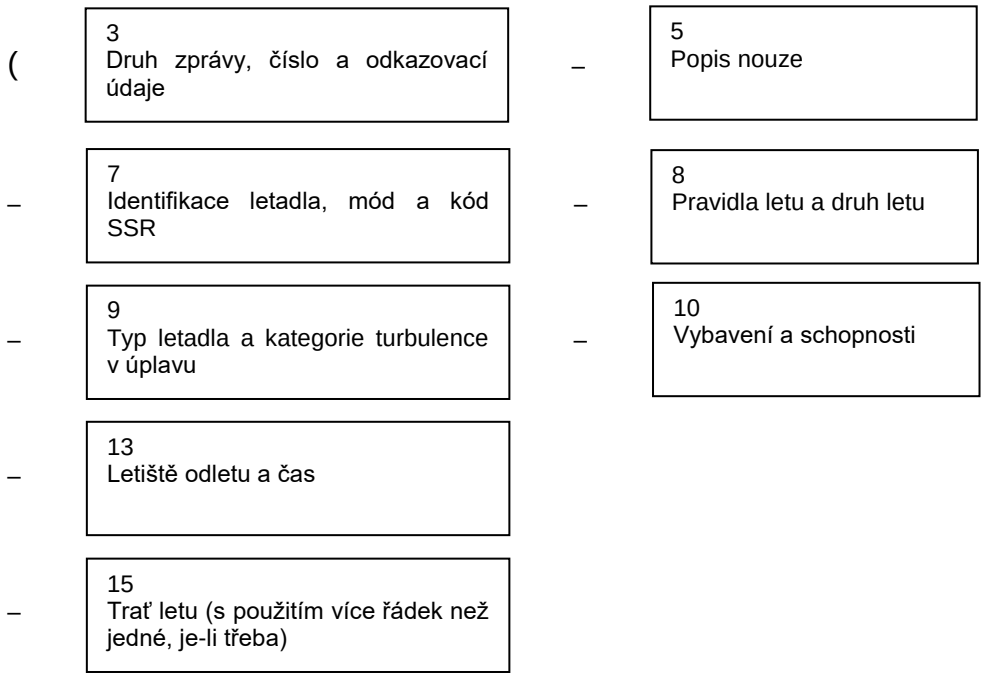
Kategorie zprávy	Druh zprávy	Označení druhu zprávy	Ustanovení
Nouze	Pohotovostní	ALR	2.2.1
	Ztráta spojení	RCF	2.2.2
Podaný letový plán a jeho aktualizace	Podaný letový plán	FPL	2.3.1
	Změna	CHG	2.3.2
	Zrušení	CNL	2.3.3
	Zdržení	DLA	2.3.4
	Odlet	DEP	2.3.5
	Přílet	ARR	2.3.6
Koordinace	Platný letový plán	CPL	2.4.1
	Předpokládaný čas přeletu	EST	2.4.2
	Koordinace	CDN	2.4.3
	Souhlas	ACP	2.4.4
	Logické potvrzení	LAM	2.4.5
Doplněk	Žádost o letový plán	RQP	2.5.1
	Žádost o doplněk letového plánu	RQS	2.5.2
	Doplněk letového plánu	SPL	2.5.3

Poznámka 1: Jsou uvedeny pouze informace ATS, tj. ve zprávách AFTN je uveden pouze text AFTN.
Poznámka 2: Čísla v diagramech složení odpovídají číslům typu polí použitých v ust. 1 tohoto Doplňku.

2.2 Zprávy o údobích nouze

2.2.1 Pohotovostní zpráva (ALR)

2.2.1.1 Složení



– 16
Letiště určení a celková vypočítaná doba letu, náhradní letiště určení

– 18
Jiné informace (s použitím více řádek než jedné, je-li třeba)

– 19
Doplňující informace (s použitím více řádek než jedné, je-li třeba)

– 20
Pohotovostní informace pro pátrání a záchranu (s použitím více řádek než jedné, je-li třeba)

2.2.1.2 Příklad

Následuje příklad pohotovostní zprávy týkající se údobí nejistoty, o letu z Athén do Mnichova odeslané přibližovacím stanovištěm řízení Athény oblastnímu středisku Bělehrad a ostatním stanovištím ATS na trati letu:

(ALR-INCERFA/LGGGZAZX/NEHLÁSÍ SE

–FOX236/A3624-IM

–C141/H-S/C

–LGAT1020

–N0430F220 B9 3910N02230W/N0415F240 B9 IVA/N0415F180 B9

–EDDM0227 EDDF

–REG/A43213 EET/LYBE0020 EDMI0133 OPR/USAF RMK/NO HLÁŠENÍ O POLOZE OD DEP PLUS 2 MINUTY

–E/0720 P/12 R/UV J/LF D/02 014 C ORANŽOVÁ A/STŘÍBRNÁ C/SIGGAH

–USAF LGGGZAZX 1022 126.7 HLÁŠENÍ PILOTA NAD NDB GN 1022 STANOVIŠTĚ ATS ATHENY FIR UVEDENO DO POHOTOVOSTI NIL).

2.2.1.2.1 Význam

Pohotovostní zpráva – údobí nejistoty vyhlášeno Athénami, protože letadlo nehlásilo žádnou polohu a nebylo s ním radiové spojení od druhé minuty po odletu – identifikace letadla FOX236 – IFR vojenský let – Starlifter, kategorie turbulence v úplavu těžká, vybaveno standardními spojovacími, navigačními a přibližovacími prostředky pro trať, odpovídačem SSR s módem A (schopnost 4096 kódů) a C – naposled přidělený kód 3624 – odlet z Athén 1020 UTC – cestovní rychlost pro první část tratě 430 uzlů, první požadovaná cestovní hladina FL 220 – poletí po letové cestě Bravo 9 na 3910N2230W, kde se změní TAS na 415 uzlů a měl by požádat o přidělení letové hladiny FL240 – pokračování po letové cestě Bravo 9 na VOR Ivanič Grad, kde by měl požádat o přidělení letové hladiny FL 180, bude udržovat TAS 415 uzlů a měl by požádat o přidělení letové hladiny FL240 – pokračování po letové cestě Bravo 9 do Mnichova, celková vypočítaná doba letu 2 hodiny 27 minut – náhradní letiště určení je Frankfurt – poznávací značka letadla A43213 –celkové vypočítané doby letu na hranicích FIR Bělehrad 20 minut a Mnichov 1 hodina 33 minut – provozovatel letadla USAF – od druhé minuty po odletu nebylo obdrženo žádné hlášení polohy – vytrvalost letu 7 hodin 20 minut po vzletu – na palubě 12 osob – na palubě přenosná radiová stanice pracující na VHF 121,5 MHz a UHF 243 MHz – na palubě světélkující záchranné vesty vybavené světly – na palubě dva záchranné čluny s oranžovým krytem, pojmou celkem 14 osob – barva letadla je stříbrná – jméno pilota je Siggah – provozovatelem letadla je USAF – přibližovací stanoviště Athény je posledním stanovištěm, které mělo s letadlem spojení, a to v 1022 UTC na kmitočtu 126,7 MHz, když pilot ohlásil přelet dráhového polohového radiomajáku GN – přibližovací stanoviště řízení Athény uvedlo v pohotovost všechna stanoviště řízení letového provozu v letové oblasti Athény – žádné jiné příslušné informace.

2.2.2 Zpráva o ztrátě spojení (RCF)

2.2.2.1 Složení

(3 Druh zprávy, číslo a odkazovací údaje – 7 Identifikace letadla, mód a kód SSR

– 21 Informace o ztrátě spojení (s použitím více než jedné řádky, je-li třeba))

2.2.2.2 Příklad

Následuje příklad zprávy vyslané z Londýna do Amsterodamu informující toto středisko o ztrátě spojení s letadlem, které bylo povoleno letět do Amsterodamu. Příslušný letový plán ukazuje, že letadlo není vybaveno odpovídačem SSR:

(RCF-GAGAB
-1231 121,3 CLA 1229 VYSÍLÁ POUZE NA 126,7 MHz POSLEDNÍ POLOHA OVĚŘENA RADAREM).

2.2.2.2.1 Význam

Zpráva o ztrátě spojení **–** identifikace letadla GAGAB **–** kód SSR není přidělen **–** poslední spojení se střediskem Londýn ve 1232 UTC na 121,3 MHz **–** poslední hlášená poloha byla nad VOR Clacton ve 1229 UTC **–** zbývající schopné COM prostředky: poslední zachycené vysílání na 126,7 MHz **–** hlášená poloha Clacton byla sledována radarem.

2.3 Zprávy podaného letového plánu a jeho aktualizace

2.3.1 Zpráva podaného letového plánu (FPL)

2.3.1.1 Složení

(3 Druh zprávy, číslo a odkazovací údaje – 7 Identifikace letadla, mód a kód SSR – 8 Pravidla letu a druh letu

– 9 Typ letadla a kategorie turbulence v úplavu – 10 Vybavení a schopnosti

– 13 Letiště odletu a čas

– 15 Trať letu (s použitím více řádek než jedné, je-li třeba)

– 16 Letiště určení a celková vypočítaná doba letu, náhradní letiště určení

– 18 Jiné informace (s použitím více řádek než jedné, je-li třeba))

2.3.1.2 Příklad

Následuje příklad zprávy podaného letového plánu odeslané letištěm Londýn střediskům Shannon, Shanwic a Gander. Zpráva může být rovněž zaslána středisku Londýn nebo mohou být údaje tomuto středisku předány telefonicky:

(FPL-ACA101-IS
B773/H-CHOV/C
EGLL1400
N0450F310 L9 UL9 STU285036/M082F310 UL9 LIMRI 52N020W 52N030W 50N040W 49N050W
CYQX0455 CYYR
EET/EISN0026 EGGX0111 020W0136 CYQX0228 040W0330 050W0415 SEL/FJEL).

2.3.1.2.1 Význam

Zpráva podaného letového plánu – identifikace letadla ACA101 – IFR, let pravidelné dopravy – B 777 300, kategorie turbulence v úplavu těžká, vybaven LORAN C, HF, RTF, VOR, VHF RTF a odpovídač SSR s módem A (schopnost 4096 kódů) a módem C – letiště odletu je Londýn, předpokládaný čas zahájení pojíždění 1400 UTC – cestovní rychlost a požadovaná letová hladina pro první část trati jsou 450 uzlů a FL 310 – let bude pokračovat po letové cestě Lima 9 a Upper Lima 9 na bod, který se nachází ve směru 285 magnetických stupňů a 36 NM od VOR Strumble. Od tohoto bodu poletí s konstatním Machovým číslem 0,82 a bude pokračovat po Upper Lima 9 na LIMRI; potom na 52N20W, na 52N30W, na 50N40W, na 49N50W, na letiště určení Gander, celková vypočítaná doba letu 4 hodiny a 55 minut – náhradní letiště určení je Goose Bay – velitel letadla uvedl celkové vypočítané doby letu na význačné body na trati, tyto časy jsou: na hranice FIR Shannon 26 minut, na hranice FIR Shanwick Oceanic 1 hodina 11 minut, na 20W 1 hodina 36 minut, na hranice FIR Gander Oceanic 2 hodiny a 28 minut, na 40W 3 hodiny a 30 minut a na 50W 4 hodiny 15 minut – SELCAL kód je FJEL.

2.3.2 Zpráva o změně (CHG)

2.3.2.1 Složení

(3 Druh zprávy, číslo a odkazovací údaje – 7 Identifikace letadla, mód a kód SSR – 13 Letiště odletu a čas

– 16 Letiště určení a celková vypočítaná doba letu, náhradní letiště určení

– 18 Jiné informace (s použitím více řádek než jedné, je-li třeba)

– 22 Změna ---------- 22 Změna atd. (s použitím více než jedné řádky je-li třeba))

2.3.2.2 Příklad

Následuje příklad zprávy o změně odeslané střediskem Amsterodam středisku Frankfurt, která opravuje dříve vyslané informace do Frankfurtu ve zprávě podaného letového plánu. Předpokládá se, že obě střediska jsou vybavena počítači:

(CHGA/F016A/F014-GABWE/A2173-EHAM0850-EDDF-DOF/080122-8/I-16/EDDN).

2.3.2.2.1 Význam

Zpráva o změně – identifikace A a F počítačů stanovišť Amsterodam a Frankfurt následovaná pořadovým číslem (016) této zprávy vyslané Amsterodamem, opakování identifikace počítačů následované pořadovým číslem (014) zprávy podané letového plánu, kterého se změna týká – identifikace letadla GABWE, SSR kód 2173 v módu A, na trati z Amsterodamu EOBT0850 do Frankfurtu, datum letu 22. leden 2008 – pole typu 8 dotyčné zprávy podaného letového plánu je opraveno na IFR – pole typu 16 dotyčného podaného letového plánu je opraveno, novým letištěm určení je Norimberk.

2.3.3 Zpráva o zrušení letového plánu (CNL)

2.3.3.1 Složení

(3 Druh zprávy, číslo a odkazovací údaje – 7 Identifikace letadla, mód a kód SSR – 13 Letiště odletu a čas

– 16 Letiště určení a celková vypočítaná doba letu, náhradní letiště určení

– 18 Jiné informace (s použitím více řádek než jedné, je-li třeba))

2.3.3.2 Příklad 1

Následuje příklad zprávy o zrušení letového plánu odeslané stanovištěm ATS všem adresátům zprávy podaného letového plánu, která již byla tímto stanovištěm dříve vyslána.

(CNL-DLH522-EDBB0900-LFPO-0)

2.3.3.2.1 Význam

Zpráva o zrušení letového plánu – zrušte letový plán letadla identifikace DLH 522 – let plánovaný z Berlína EOBT0900 do Paříže – žádné jiné informace.

2.3.3.3 Příklad 2

Následuje příklad zprávy o zrušení letového plánu odeslané střediskem sousednímu středisku. Předpokládá se, že obě střediska jsou vybavena počítači ATC.

(CNLF/B127F/B055-BAW580-EDDF1430-EDDW-0)

2.3.3.2.1 Význam

Zpráva o zrušení letového plánu – identifikace F a B počítačů vysílajícího a přijímajícího stanoviště ATC následovaná pořadovým číslem (127) této zprávy, opakování identifikace počítačů následované pořadovým číslem (055) zprávy platného letového plánu dříve vyslaného – zrušte letový plán letadla identifikace BAW580 – let plánovaný z Frankfurtu EOBT1430 do Brém – žádné jiné informace.

2.3.4 Zpráva o zdržení (DLA)

2.3.4.1 Složení

(3 Druh zprávy, číslo a odkazovací údaje – 7 Identifikace letadla, mód a kód SSR – 13 Letiště odletu a čas

– 16 Letiště určení a celková vypočítaná doba letu, náhradní letiště určení

– 18 Jiné informace (s použitím více řádek než jedné, je-li třeba))

2.3.4.2 Příklad

Následuje příklad zprávy o zdržení, odeslané z letiště odletu nebo ze stanoviště, které pro letiště odletu zajišťuje spojení, všem adresátům zprávy podaného letového plánu.

(DLA-KLM671-LIRF0900-LYDU-0)

2.3.4.2.1 Význam

Zpráva o zdržení – identifikace letadla KLM 671 – opravený předpokládaný čas odletu z letiště Fiumicino 0900 UTC – letiště určení Dubrovník – žádné jiné informace.

2.3.5 Zpráva o odletu (DEP)

2.3.5.1 Složení

(3 Druh zprávy, číslo a odkazovací údaje – 7 Identifikace letadla, mód a kód SSR – 13 Letiště odletu a čas

– 16 Letiště určení a celková vypočítaná doba letu, náhradní letiště určení

– 18 Jiné informace (s použitím více řádek než jedné, je-li třeba))

2.3.5.2 Příklad

Následuje příklad zprávy o odletu odeslané z letiště odletu nebo ze stanoviště, které pro letiště odletu zajišťuje spojení, všem adresátům zprávy podaného letového plánu.

(DEP-CSA4311-EGPD1923-ENZV-0)

2.3.5.2.1 Význam

Zpráva o odletu – identifikace letadla CSA 4311 – odletělo z Aberdeenu v 1923 UTC – letiště určení Stavanger – žádné jiné informace.

2.3.6 Zpráva o příletu (ARR)

2.3.6.1 Složení

(3 Druh zprávy, číslo a odkazovací údaje – 7 Identifikace letadla, mód a kód SSR – 13 Letiště odletu a čas

– 17 Letiště příletu a čas)

2.3.6.2 Příklad 1

Následuje příklad zprávy o příletu vyslané z letiště příletu (letiště určení) na letiště odletu.

(ARR-CSA406-LHBP-LKPR0913)

2.3.6.2.1 Význam

Zpráva o příletu – identifikace letadla CSA 406 – odletělo z Budapesti/Ferihegy – přistálo na letišti Praha/Ruzyně v 0913 UTC.

2.3.6.3 Příklad 2

Následuje příklad zprávy o příletu odeslané pro letadlo, které přistálo na letišti, které nemá přidělenou směrovací značku ICAO. Kód SSR by neměl význam.

(ARR-HHE13-EHAM-ZZZZ1030 DEN HELDER)

2.3.6.3.1 Význam

Zpráva o příletu letadla – identifikace HHE13 – odletělo z Amsterodamu – přistálo na heliportu Den Helder v 1030 UTC.

2.4 Koordinační zprávy

2.4.1 Zpráva platného letového plánu (CPL)

2.4.1.1 Složení

(	3 Druh zprávy, číslo a odkazovací údaje	–	7 Identifikace letadla, mód a kód SSR	–	8 Pravidla letu a druh letu
–	9 Typ letadla a kategorie turbulence v úplavu	–	10 Vybavení a schopnosti		
–	13 Letiště odletu a čas	–	14 Údaje o předpokládaném čase přeletu		
–	15 Trať letu (s použitím více řádek než jedné, je-li třeba)				
–	16 Letiště určení a celková vypočítaná doba letu, náhradní letiště určení				
–	18 Jiné informace (s použitím více řádek než jedné, je-li třeba)	)			

2.4.1.2 Příklad 1

Následuje příklad zprávy platného letového plánu odeslané ze střediska Boston středisku New York na let, který je na trati z Bostonu na letiště La Guardia.

(CPL-UAL621/A5120-IS
–A320/M-S/C
–KBOS-HFD/1341A220A200A
–N0420A220 V3 AGL V445
–KLGA
–0)

2.4.1.3 Příklad 2

Následuje příklad stejné zprávy platného letového plánu, ale v tomto případě je zpráva vyměňována mezi počítači ATC.

(CPLBOS/LGA052-UAL621/A5120-IS
–A320/M-S/C
–KBOS-HFD/1341A220A200A
–N0420A220 V3 AGL V445
–KLGA
–0)

Poznámka: Zprávy v příkladech 1 a 2 jsou identické s výjimkou, že číslo zprávy v příkladu 2 se neobjevuje v příkladu 1.

2.4.1.4 Význam

Zpráva platného letového plánu (s identifikací vysílajícího stanoviště (BOS) a identifikací přijímacího stanoviště (LGA) následovaná pořadovým číslem této zprávy (052) – identifikace letadla UAL 621, poslední přidělený kód SSR 5120 v módu A – IFR, pravidelný let – jedno A320, kategorie turbulence v úplavu střední, vybaveno standardními spojovacími, navigačními a přibližovacími prostředky pro danou trať a odpovídačem SSR s módem A (schopnost 4096 kódů) a C – odletěl z Bostonu – předpokládaný čas přeletu hranice Boston/New York v bodu HFD v 1341 UTC, středisko Boston povolilo stoupání do nadmořské výšky 22 000 stop, ale letadlo přeletí HFD v nebo nad nadmořskou výškou 20 000 stop – TAS je 420 uzlů, požadovaná cestovní hladina je nadmořská výška 22000 stop, let bude pokračovat po letové cestě V3 k hlásnému bodu AGL, potom po letové cestě V445 – letiště určení je La Guardia – žádné jiné informace.

2.4.2 Zpráva o vypočítaném čase přeletu (EST)

2.4.2.1 Složení

(| 3
Druh zprávy, číslo a odkazovací údaje | – | 7
Identifikace letadla, mód a kód SSR | – | 13
Letiště odletu a čas |

– | 14
Údaje o předpokládaném Čase přeletu | – | 16
Letiště určení a celková vypočítaná doba letu, náhradní letiště určení |)

2.4.2.2 Příklad

Následuje příklad zprávy o vypočítaném čase přeletu odeslané ze střediska Paříž středisku Londýn. Předpokládá se, že středisko Londýn již obdrželo na tento let zprávu podaného letového plánu. Obě střediska jsou vybavena počítači.

(ESTP/L027-BAW671/A5631-LFPG-ABB/1548F140F110A - EGLL)

2.4.2.2.1 Význam

Zpráva o předpokládaném čase přeletu [(s identifikací vysílajícího stanoviště (P) a s identifikací přijímajícího stanoviště (L) následovaná pořadovým číslem této zprávy (027)] – identifikace letadla BAW 671, naposled přidělený kód SSR 5631 v módu A – letiště odletu Paříž de Gaulle – předpokládaný čas přeletu VOR Abbeville 1548 UTC, povoleno do FL 140, letadlo přeletí VOR Abbeville ve FL 110 nebo výše, ve stoupání – letiště určení Londýn.

2.4.3 Koordinační zpráva (CDN)

2.4.3.1 Složení

(| 3
Druh zprávy, číslo a odkazovací údaje | – | 7
Identifikace letadla, mód a kód SSR | – | 13
Letiště odletu a čas |

– | 16
Letiště určení a celková vypočítaná doba letu, náhradní letiště určení

2.4.3.2 Příklad

Následuje příklad koordinační zprávy odeslané ze střediska Prestwick středisku Dublin navrhující změny podmínek, za kterých má letadlo přeletět hranice Dublin/Prestwick. Prestwick již obdržel od Dublinu zprávu platného letového plánu a obě střediska jsou vybavena počítači ATC.

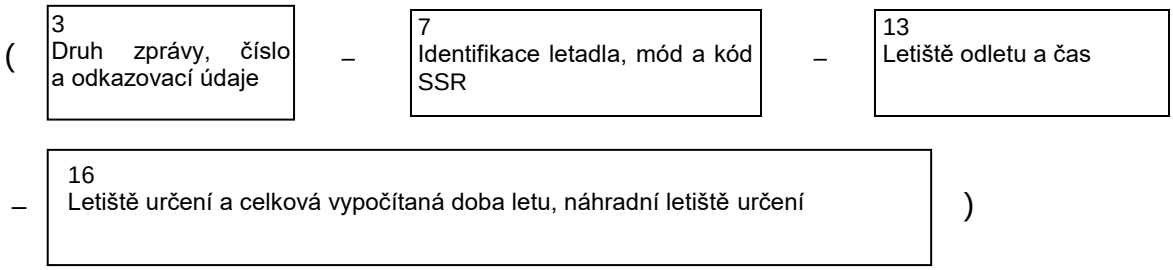
(CDNP/D098D/P036-BAW617/A5136-EIDW-EGPK-14/GRN/1735F210F130A)

2.4.3.2.1 Význam

Koordinační zpráva – identifikace ATC počítačů stanovišť Prestwick a Dublin P a D následované pořadovým číslem (098) této zprávy vyslané Prestwickem, následují obdobné údaje identifikující zprávu platného letového plánu zaslanou Dublinem, ke které se vztahuje (D/P036) – identifikace letadla BAW617/SSR kód 5136 v módu A – na trati z Dublinu do Prestwicku – návrh se týká pole typu 14 t.j. Prestwick přijme let na hraničním bodu GRN v 1735 UTC ve FL 130 nebo výše ve stoupání do povolené hladiny FL 210.

2.4.4 Zpráva o souhlasu (ACP)

2.4.4.1 Složení



2.4.4.2 Příklad

Následuje příklad zprávy o souhlasu odeslané ze střediska Londýn středisku Paříž vztahující se ke zprávě platného letového plánu, kterou již Londýn obdržel z Paříže. Příklad předpokládá, že obě střediska jsou vybavena ATC počítači.

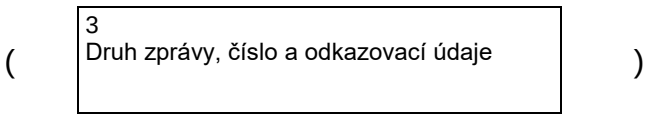
(ACPL/P086P/L142-EIN065/A4570-LFPO-EGLL)

2.4.4.2.1 Význam

Zpráva o souhlasu – identifikace počítačů stanovišť Londýn a Paříž L a P následované pořadovým číslem (086) této zprávy, odeslané z Londýna následují obdobné údaje identifikující zprávu platného letového plánu odeslanou z Paříže, k níž se tato zpráva vztahuje (PL142) – identifikace letadla EIN065/SSR kód 4570 v módu A, na trati z Paříže do Londýna – souhlasí se.

2.4.5 Zprávy o logickém potvrzení (LAM)

2.4.5.1 Složení



2.4.5.2 Příklad

Následuje příklad zprávy o logickém potvrzení odeslané střediskem sousednímu středisku jako odpověď na zprávu platného letového plánu. Předpokládá se, že obě střediska jsou vybavena počítači ATC.

(LAMP/M178M/P100)

2.4.5.2.1 Význam

Zpráva o logickém potvrzení – identifikace ATC počítačů odesílajícího a přijímajícího stanoviště Paříž a Maastricht následované pořadovým číslem této zprávy (078) odeslané vysílajícím stanovištěm, následuje identifikace počítače stanoviště a pořadové číslo zprávy o předpokládaném čase přeletu (100), ke které se vztahuje.

2.5 Doplňující zprávy

2.5.1 Zprávy žádosti o letový plán (RQP)

2.5.1.1 Složení

(3 Druh zprávy, číslo a odkazovací údaje – 7 Identifikace letadla, mód a kód SSR

– 13 Letiště odletu a čas – 16 Letiště určení a celková vypočítaná doba letu, náhradní letiště určení

– 18 Jiné informace (s použitím více řádek než jedné, je-li třeba))

2.5.1.2 Příklad

Následuje příklad zprávy žádosti o letový plán odeslané střediskem sousednímu středisku po přijetí zprávy o předpokládaném čase přeletu, pro kterou před tím nebyla přijata odpovídající zpráva podaného letového plánu.

(RQP-PHOEN-EHRD-EDDL-0)

2.5.1.2.1 Význam

Zpráva žádosti o letový plán – identifikace letadla PHOEN – odletěl z Rotterdamu – letiště určení Düsseldorf – žádné jiné informace.

2.5.2 Zpráva žádosti o doplněk letového plánu (RQS)

2.5.2.1 Složení

(3 Druh zprávy, číslo a odkazovací údaje – 7 Identifikace letadla, mód a kód SSR – 13 Letiště odletu a čas

– 16 Letiště určení a celková vypočítaná doba letu, náhradní letiště určení

– 18 Jiné informace (s použitím více řádek než jedné, je-li třeba))

2.5.2.2 Příklad

Následuje příklad zprávy žádosti o doplněk letového plánu odeslané stanovištěm ATS stanovišti ATS sloužícímu letišti odletu požadující informace obsažené ve formuláři letového plánu, které však nebyly vyslány ve zprávě podaného nebo platného letového plánu.

(RQS-KLM405/A4046-EHAM-CYMX-0)

2.5.2.2.1 Význam

Zpráva žádosti o doplněk letového plánu – identifikace letadla KLM405/SSR kód 4046 v módu A – letiště odletu je Amsterodam – letiště určení je Mirabel – žádné jiné informace.

2.5.3 Zpráva doplňku letového plánu (SPL)

2.5.3.1 Složení

(3 Druh zprávy, číslo a odkazovací údaje – 7 Identifikace letadla, mód a kód SSR – 13 Letiště odletu a čas

– 16 Letiště určení a celková vypočítaná doba letu, náhradní letiště určení

– 18 Jiné informace (s použitím více řádek než jedné, je-li třeba)

– 19 Doplňující informace (s použitím více řádek než jedné, je-li třeba))

2.5.3.2 Příklad

Následuje příklad zprávy doplňku letového plánu odeslané letištěm odletu stanovišti ATS, které požádalo o doplňující informace zaznamenané ve formuláři letového plánu (které však nebyly vyslány ve zprávách podaného nebo platného letového plánu).

(SPL-SAW502A
–EDDW0920
–EKCH0400 EKVB
–REG/GBZTA RMK/CHARTER
–E/0640 P/9 R/V J/L A/MODRÁ C/DENKE)

2.5.3.2.1 Význam

Zpráva doplňku letového plánu – identifikace letadla SAW 502A žádný SSR – odletěl z Brém v 0920 UTC – letiště určení Kastrup, celková vypočítaná doba letu 4 hodiny – náhradní letiště Viborg – poznávací značka letadla GBZTA – charterový let – vytrvalost letu 6 hodin 40 minut od odletu – na palubě 9 osob – přenosná radiová stanice pracující na mezinárodním tísňovém kmitočtu 121,5 MHz je na palubě – záchranné vesty vybavené světly jsou na palubě – barva letadla je modrá – jméno pilota je Denke.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

DOPLNĚK 4 – HLÁŠENÍ UDÁLOSTI V LETOVÉM PROVOZU

1. Vzor formuláře hlášení události v letovém provozu ICAO
2. Pokyny pro vyplňování formuláře hlášení události v letovém provozu

1. ICAO vzor formuláře hlášení události v letovém provozu

Hlášení události v letovém provozu

Používá se při předkládání a příjmu hlášení v let. provozu. Stínovaná okénka obsahují údaje, které se uvádějí při počátečním hlášení radiem.

A. Identifikace letadla	B. Druh události
	AIRPROX / nesprávný postup / porucha zařízení

C. Událost

1. Všeobecně

a) Datum/čas události _____ UTC

b) Poloha _____

2. Vlastní letadlo

a) Kurz a trať _____

b) PVR _____ měřeno v ( ) kt _____ ( ) km/h _____

c) Hladina a nastavení výškoměru _____

d) Letadlo ve stoupání nebo klesání

( ) Hladina letu ( ) Stoupání ( ) Klesání

e) Úhel náklonu letadla

( ) Horizont ( ) Mírný náklon ( ) Střední náklon

( ) Prudký náklon ( ) Obrácený ( ) Neznámý

f) Směr náklonu letadla

( ) Levý ( ) Pravý ( ) Neznámý

g) Omezení v dohlednosti

( ) Oslněný sluncem ( ) Okenním sloupkem ( ) Špinavým oknem

( ) Jinou strukturou kabiny ( ) Žádné

h) Použití osvětlení letadla

( ) Navigační světla ( ) Záblesková světla ( ) Kabinová světla

( ) Červená antikolizní světla ( ) Přistávací/pojížděcí světla ( ) Nouzové osvětlení

( ) Jiné ( ) Žádné

i) Rady k vyhnutí vydané ATS
( ) Ano, založené na přehledovém systému ATS ( ) Ano, založené na vizuálním kontaktu ( ) Ano, založené na jiné informaci
( ) Ne

j) Informace o provozu
( ) Ano, založené na přehledovém systému ATS ( ) Ano, založené na vizuální kontaktu ( ) Ano, založené na jiné informaci
( ) Ne

k) Palubní protisrážkový systém ACAS
( ) Není na palubě ( ) Druh ( ) Upozornění na provoz vydáno
( ) Rada k vyhnutí vydána ( ) Upozornění na provoz nebo rada k vyhnutí nevydány

l) Identifikace
( ) Přehledový systém ATS není k dispozici ( ) Identifikace ( ) Žádná identifikace

m) Druhé letadlo viděno
( ) Ano ( ) Ne ( ) Letadlo viděno špatně

n) Opatření k vyhnutí provedení
( ) Ano ( ) Ne

o) Druh letového plánu IFR / VFR / Nebyl

3. Druhé letadlo

a) Typ a volací znak/poznávací značka (jestliže je známa) _____

b) Jestliže a) není známa, popište pod
( ) Hornokřídlé ( ) Středněkřídlé ( ) Dolnokřídlé
( ) Vrtulník
( ) 1 motor ( ) 2 motory ( ) 3 motory
( ) 4 motory ( ) více než 4 motory

Uveďte barvu nebo jiné podrobnosti _____

c) Letadlo ve stoupání nebo klesání
( ) Horizont ( ) Stoupání ( ) Klesání
( ) Neznámé

d) Úhel náklonu letadla
( ) Horizont ( ) Mírný náklon ( ) Střední náklon
( ) Strmý náklon ( ) Obrácený ( ) Neznámý

e) Směr náklonu letadla
( ) Levý ( ) Pravý ( ) Neznámý

f) Zapnutí světel

( ) Navigační světla ( ) Záblesková světla ( ) Kabinová světla

( ) Červená antikolizní světla ( ) Přistávací/Pojíždění světla ( ) Nouzové osvětlení

( ) Jiná ( ) Žádná ( ) Neznámé

g) Rady k vyhnutí vydané ATS

( ) Ano, založené na přehledovém systému ATS ( ) Ano, založené na vizuálním kontaktu ( ) Ano, založené na jiné informaci

( ) Ne ( ) Neznámé

h) Vydané informace o provozu

( ) Ano, založené na přehledovém systému ATS ( ) Ano, založené na vizuálním kontaktu ( ) Ano, založené na jiné informaci

( ) Ne ( ) Neznámé

i) Provedená opatření k vyhnutí

( ) Ano ( ) Ne ( ) Neznámá

4. Vzdálenost

a) Nejbližší horizontální vzdálenost _____

b) Nejbližší vertikální vzdálenost _____

5. Letové meteorologické podmínky

a) IMC / VMC

b) Nad / pod mraky / mlhou / kouřmem nebo mezi vrstvami

c) Vertikální vzdálenost od mraků _____ m / ft pod _____ m / ft nad

d) V mracích / dešti/sněhu / plískanici / mlze / kouřmu

e) Letící proti / po slunci

f) Letová dohlednost _____ m / km

6. Jakékoliv jiné informace považované velitelem letadla jako důležité

_____

_____

D. Různé

1. Informace týkající se letadla, které událost hlásí

a) Poznávací značka letadla _____

b) Typ letadla _____

c) Provozovatel _____

d) Letiště odletu _____

e) Letiště prvního přistání _____ určení _____

f) Oznámeno radiem nebo jinak _____ (jméno ATS stanoviště) v čase _____ UTC

g) Datum/čas/místo podání formuláře _____

2. Funkce, adresa a podpis osoby předkládající hlášení

a) Funkce _____

b) Adresa _____

c) Podpis _____

d) Telefonní číslo _____

3. Funkce a podpis osoby přijímající hlášení

a) Funkce _____ b) Podpis _____

E. Doplňující informace stanoviště ATS, kterého se událost týká

1. Příjem hlášení

a) Hlášení přijato přes AFTN / radiem / telefonem / jiným způsobem _____

b) Hlášení přijato _____ (název stanoviště ATS)

2. Podrobnosti zjištěné ATS

Povolení, událost pozorována (přehledovým systémem ATS/vizuálně, vydána výstraha, výsledek místního zjištění atd.)

_____

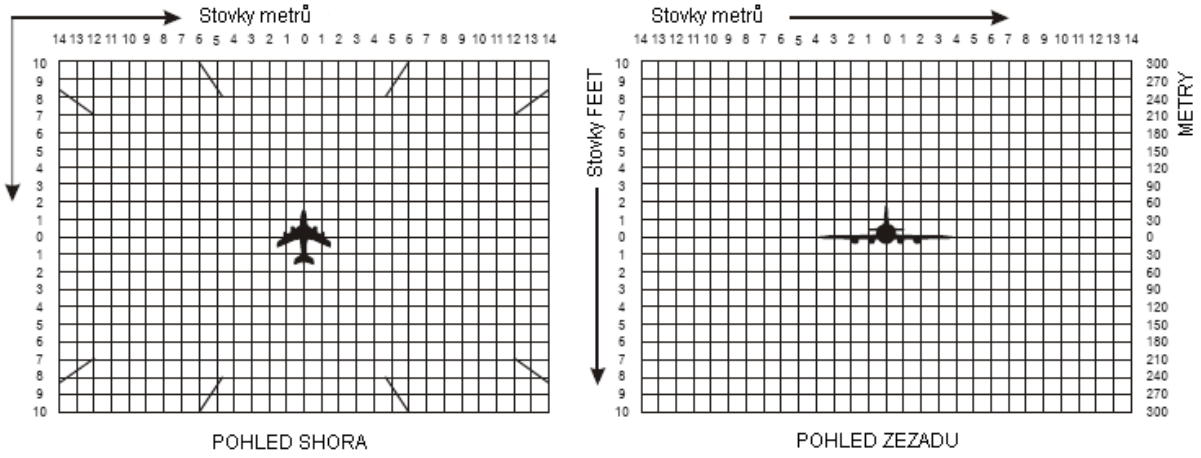
_____

_____

_____

Diagramy AIRPROX

Označte trajektorii druhého letadla vzhledem k Vám v plánku nalevo a převýšení napravo s tím, že vy sám jste ve středu diagramu. Vyznačte místo, kdy jste jej poprvé uviděl a následnou vzdálenost.



2. Pokyny pro vyplňování formuláře hlášení události v letovém provozu

Položka	
A	Identifikace letadla podávajícího hlášení.
B	Hlášení AIRPROX by mělo být neprodleně podáno rádiem.
C1	Datum/čas UTC a poloha ve směru a vzdálenosti od navigačního prostředku nebo v zeměpisných souřadnicích.
C2	Informace týkající se letadla podávajícího hlášení – označte, co je nezbytné.
C2 c)	Např. FL35O/1O13 hPa nebo 2 500 ft/QNH 1 007 hPa nebo 1 200 ft/QFE 998 hPa.
C3	Informace týkající se druhého letadla.
C4	Vzdálenost v okamžiku minutí – uveďte použité jednotky.
C6	Přiložte další listy podle potřeby. K vyznačení poloh letadel lze použít diagramy.
D1 f)	Uveďte název stanoviště ATS a datum/čas v UTC.
D1 g)	Datum a čas v UTC.
E2	Připojte podrobnosti o stanovišti ATS, jako např. o poskytovaných službách, radiotelefonním kmitočtu, přidělených kódech SSR a nastavení výškoměru. K vyznačení poloh letadel použijte diagram a přiložte další listy podle potřeby.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

DOPLNĚK 5 – SOUBOR ZPRÁV PRO KOMUNIKACI DATOVÝM SPOJEM MEZI ŘÍDÍCÍM A PILOTEM (CPDLC)

Poznámka 1: Identifikátor souboru zpráv CPDLC je v tomto doplňku odvozen z provozní kategorie prvku zprávy CPDLC. Identifikátor prvku zprávy konkrétních technologií, souvisejících s těmi, které jsou definovány v tomto dokumentu, lze nalézt v ICAO dokumentu „Global Operational Data Link (GOLD) Manual" (ICAO Doc 10037).

Poznámka 2: Parametry obsažené v prvcích zpráv jsou obsaženy v tabulce A5-14-1 v tomto doplňku. Pokud jsou v prvku zprávy volitelné, jsou parametry označeny symbolem [O].

Tabulka A5-1-1	Trať – vzestupné spoje (RTEU)
Tabulka A5-1-2	Trať – sestupné spoje (RTED)
Tabulka A5-2-1	Příčné odchylky – vzestupné spoje (LATU)
Tabulka A5-2-2	Příčné odchylky – sestupné spoje (LATD)
Tabulka A5-3-1	Hladina – vzestupné spoje (LVLU)
Tabulka A5-3-2	Hladina – sestupné spoje (LVLD)
Tabulka A5-4-1	Omezení pro přelety – vzestupné spoje (CSTU)
Tabulka A5-5-1	Rychlost – vzestupné spoje (SPDU)
Tabulka A5-5-2	Rychlost – sestupné spoje (SPDD)
Tabulka A5-6-1	Sdělení letovému provozu – vzestupné spoje (ADVU)
Tabulka A5-6-2	Sdělení letovému provozu – sestupné spoje (ADVD)
Tabulka A5-7-1	Hlasové spojení – vzestupné spoje (COMU)
Tabulka A5-7-2	Hlasové spojení – sestupné spoje (COMD)
Tabulka A5-8-1	Rozstup – vzestupné spoje (SPCU)
Tabulka A5-8-2	Rozstup – sestupné spoje (SPCD)
Tabulka A5-9-1	Nouzové a pilnostní zprávy – vzestupné spoje (EMGU)
Tabulka A5-9-2	Nouzové a pilnostní zprávy – sestupné spoje (EMGD)
Tabulka A5-10-1	Standardní odpovědi – vzestupné spoje (RSPU)
Tabulka A5-10-2	Standardní odpovědi – sestupné spoje (RSPD)
Tabulka A5-11-1	Doplňující zprávy – vzestupné spoje (SUPU)

Tabulka A5-11-2 Doplňující zprávy – sestupné spoje (SUPD)

Tabulka A5-12-1 Volný text – vzestupné spoje (TXTU)

Tabulka A5-12-2 Volný text – sestupné spoje (TXTD)

Tabulka A5-13-1 Systém řízení – vzestupné spoje (SYSU)

Tabulka A5-13-2 Systém řízení – sestupné spoje (SYSD)

Tabulka A5-14-1 Parametry

1. Prvky zpráv o trati

Tabulka A5-1-1. Trať – vzestupné spoje (RTEU)

Instrukce k postupu po určené trati nebo stanoveným postupem, ke změně tratě a oznámení očekávaných změn tratě.

Identifikátor prvku zprávy	*Zamýšlené použití prvku zprávy*	*Formát zobrazení prvku zprávy*	*ALRT*	*RESP*
RTEU-1	Instrukce pokračovat po trati určené odletovým povolením.	*(odletové povolení)*	M	W/U
RTEU-2	Instrukce pokračovat přímo do určené polohy.	PROCEED DIRECT TO *(poloha)*	M	W/U
RTEU-3	Instrukce pokračovat v určeném čase přímo do určené polohy.	AT TIME *(čas)* PROCEED DIRECT TO *(poloha)*	M	W/U
RTEU-4	Instrukce pokračovat v určené poloze přímo do příští určené polohy.	AT *(poloha)* PROCEED DIRECT TO *(poloha)*	M	W/U
RTEU-5	Instrukce pokračovat po dosažení určené hladiny přímo do určené polohy.	AT *(jedna hladina)* PROCEED DIRECT TO *(poloha)*	M	W/U
RTEU-6	Instrukce pokračovat do určené polohy po určené trati.	CLEARED TO *(poloha)* VIA *(odletová data [O]) (traťová data)*	M	W/U
RTEU-7	Instrukce pokračovat po určené trati.	CLEARED *(odletová data [O]) (traťová data) (data příletu na přiblížení)*	M	W/U
RTEU-8	Instrukce pokračovat v souladu s určeným postupem.	CLEARED *(název postupu)*	M	W/U
RTEU-9	Instrukce pokračovat od určené polohy po určené trati.	AT *(poloha)* CLEARED *(traťová data) (data příletu na přiblížení)*	M	W/U
RTEU-10	Instrukce pokračovat od určené polohy stanoveným postupem.	AT *(poloha)* CLEARED *(název postupu)*	M	W/U

Identifikátor prvku zprávy	*Zamýšlené použití prvku zprávy*	*Formát zobrazení prvku zprávy*	*ALRT*	*RESP*
RTEU-11	Instrukce vstoupit do vyčkávacího obrazce v určené poloze v souladu se stanovenými instrukcemi. *Poznámka: RTEU-13 EXPECT FURTHER CLEARANCE AT [čas] je připojen ke zprávě, jestliže se očekává delší vyčkávání (viz Hlava 6, ust. 6.5.7 a 6.5.8).*	AT *(poloha)* HOLD INBOUND TRACK *(stupně) (směr)* TURNS *(vstup do obrazce)* LEGS	M	W/U
RTEU-12	Instrukce vstoupit do vyčkávacího obrazce v určené poloze v souladu s publikovanými instrukcemi pro vyčkávání. *Poznámka: RTEU-13 EXPECT FURTHER CLEARANCE AT [čas] je připojen ke zprávě, jestliže se očekává delší vyčkávání (viz Hlava 6, ust. 6.5.7 a 6.5.8).*	AT *(poloha)* HOLD AS PUBLISHED	M	W/U
RTEU-13	Oznámení, že povolení pokračovat může být vydáno v určeném čase.	EXPECT FURTHER CLEARANCE AT TIME *(čas)*	M	R
RTEU-14	Oznámení, že se letadlu může vydat povolení letět postupem nebo povolením stanoveného názvu.	EXPECT *(název instrukce)*	M	R
RTEU-15	Požadavek potvrdit přidělenou trať.	CONFIRM ASSIGNED ROUTE	M	Y
RTEU-16	Požadavek hlásit polohu.	REQUEST POSITION REPORTING	M	Y
RTEU-17	Požadavek předat předpokládaný čas příletu na určenou polohu.	REPORT ETA *(poloha)*	M	Y

Tabulka A5-1-2. Trať – sestupné spoje (RTED)
Žádosti o změnu trati letu.

Identifikátor prvku zprávy	*Zamýšlené použití prvku zprávy*	*Formát zobrazení prvku zprávy*	*ALRT*	*RESP*
RTED-1	Žádost o povolení letět přímo do určené polohy.	REQUEST DIRECT TO *(poloha)*	M	Y
RTED-2	Žádost o postup nebo povolení stanoveného názvu .	REQUEST *(název instrukce)*	M	Y
RTED-3	Žádost o určenou trať.	REQUEST CLEARANCE *(odletová data [O]) (traťová data) (data příletu na přiblížení [O])*	M	Y
RTED-4	Žádost o určené povolení.	REQUEST *(druh povolení)* CLEARANCE	M	Y
RTED-5	Hlášení polohy.	POSITION REPORT *(hlášení polohy)*	M	N
RTED-6	Žádost o určený kurz.	REQUEST HEADING *(stupně)*	M	Y

Identifikátor prvku zprávy	*Zamýšlené použití prvku zprávy*	*Formát zobrazení prvku zprávy*	*ALRT*	*RESP*
RTED-7	Žádost o určenou trať.	REQUEST GROUND TRACK *(stupně)*	M	Y
RTED-8	Žádost o sdělení času nebo polohy, kdy lze očekávat vrácení se na povolenou trať.	WHEN CAN WE EXPECT BACK ON ROUTE	M	Y
RTED-9	Potvrzení, že určená trať je přidělenou tratí	ASSIGNED ROUTE *(odletová data [O])* *(traťová data) (data příletu na přiblížení [O])*	M	N
RTED-10	Oznámení předpokládaného času příletu do určené polohy.	ETA *(poloha)* TIME *(čas)*	M	N

2. Prvky zpráv o příčné odchylce

Tabulka A5-2-1. Příčné odchylky – vzestupné spoje (LATU)

Instrukce k letu na paralelní trati nebo k vrácení se na původně povolenou trať, povolení k odchýlení se od určené tratě a očekávání oznámení změny offsetu.

Identifikátor prvku zprávy	*Zamýšlené použití prvku zprávy*	*Formát zobrazení prvku zprávy*	*ALRT*	*RESP*
LATU-1	Instrukce letět paralelně k povolené trati s posunem o určenou vzdálenost v určeném směru.	OFFSET *(určená vzdálenost) (směr)* OF ROUTE	M	W/U
LATU-2	Instrukce letět paralelně k povolené trati s posunem o určenou vzdálenost v určeném směru a zahájit offset v určené poloze.	AT *(poloha)* OFFSET *(určená vzdálenost) (směr)* OF ROUTE	M	W/U
LATU-3	Instrukce letět paralelně k povolené trati s posunem o určenou vzdálenost v určeném směru a zahájit offset v určeném čase.	AT TIME *(čas)* OFFSET *(určená vzdálenost) (směr)* OF ROUTE	M	W/U
LATU-4	Instrukce vrátit se na povolenou trať.	REJOIN ROUTE	M	W/U
LATU-5	Instrukce vrátit se na povolenou trať před průletem určené polohy.	REJOIN ROUTE BEFORE PASSING *(poloha)*	M	W/U
LATU-6	Instrukce vrátit se na povolenou trať před určeným časem.	REJOIN ROUTE BEFORE TIME*(čas)*	M	W/U
LATU-7	Oznámení, že může být vydáno povolení umožňující letadlu naletět povolenou trať před průletem určené polohy.	EXPECT BACK ON ROUTE BEFORE PASSING *(poloha)*	M	R
LATU-8	Oznámení, že může být vydáno povolení umožňující letadlu naletět povolenou trať v nebo před určeným časem.	EXPECT BACK ON ROUTE BEFORE TIME *(čas)*	M	R
LATU-9	Instrukce k obnovení vlastní navigace, která následuje po povoleních ke změnám kurzu nebo trati. Může se spojit s instrukcí, jak nebo kde znovu naletět povolenou trať.	RESUME OWN NAVIGATION	M	W/U

Identifikátor prvku zprávy	*Zamýšlené použití prvku zprávy*	*Formát zobrazení prvku zprávy*	*ALRT*	*RESP*
LATU-10	Instrukce umožňující odchýlení se do určené vzdálenosti(í) od povolené trati v určeném směru(ech).	CLEARED TO DEVIATE UP TO *(příčná odchylka)* OF ROUTE	M	W/U
LATU-11	Instrukce točit doleva nebo doprava na stanovený kurz.	TURN *(směr)* HEADING *(stupně)*	M	W/U
LATU-12	Instrukce točit doleva nebo doprava na stanovenou trať.	TURN *(směr)* GROUND TRACK *(stupně)*	M	W/U
LATU-13	Instrukce točit určeným počtem stupňů doleva nebo doprava.	TURN *(směr) (počet stupňů)* DEGREES	M	W/U
LATU-14	Instrukce pokračovat v letu současným kurzem.	CONTINUE PRESENT HEADING	M	W/U
LATU-15	Instrukce letět stanoveným kurzem po dosažení určené polohy.	AT *(poloha)* FLY HEADING *(stupně)*	M	W/U
LATU-16	Instrukce letět stanoveným kurzem.	FLY HEADING *(stupně)*	M	W/U
LATU-17	Instrukce k ohlášení po opuštění význačného počasí.	REPORT CLEAR OF WEATHER	M	W/U
LATU-18	Instrukce ohlásit, aby letadlo ohlásilo návrat na povolenou trať.	REPORT BACK ON ROUTE	M	W/U
LATU-19	Instrukce, aby se letadlo ohlásilo po průletu určené polohy.	REPORT PASSING *(poloha)*	M	W/U

Tabulka A5-2-2. Příčné odchylky – sestupné spoje (LATD)
Žádost o offset nebo odchýlení se od tratě.

Identifikátor prvku zprávy	*Zamýšlené použití prvku zprávy*	*Formát zobrazení prvku zprávy*	*ALRT*	*RESP*
LATD-1	Žádost letět paralelně k povolené trati s posunem o určenou vzdálenost v určeném směru.	REQUEST OFFSET *(určená vzdálenost) (směr)* OF ROUTE	M	Y
LATD-2	Žádost o odchýlení se až do určené vzdálenosti od trati v určeném směru z důvodu počasí.	REQUEST WEATHER DEVIATION UP TO *(příčná odchylka)* OF ROUTE	M	Y
LATD-3	Hlášení oznamující, že letadlo je mimo význačné počasí.	CLEAR OF WEATHER	M	N
LATD-4	Hlášení oznamující vrácení se na povolenou trať.	BACK ON ROUTE	M	N
LATD-5	Hlášení oznamující divertování do určité polohy po určené trati., které může být zasláno bez jakékoliv předchozí koordinace s ATC.	DIVERTING TO (poloha) VIA *(traťová data) (data příletu na přiblížení [O])*	M	Y
LATD-6	Hlášení oznamující, že letadlo offsetuje na paralelní trať v určené vzdálenosti v určeném směru od povolené trati.	OFFSETTING *(určená vzdálenost) (směr)* OF ROUTE	M	Y
LATD-7	Hlášení oznamující odchýlení o určenou vzdálenost nebo stupně v určeném směru od povolené tratě.	DEVIATING *(určená odchylka) (směr)* OF ROUTE	M	Y
LATD-8	Hlášení oznamující průlet určené polohy.	PASSING *(poloha)*	M	N

3. Prvky zpráv o hladině

Tabulka A5-3-1. Hladina – vzestupné spoje (LVLU)

Instrukce ke změně přidělené hladiny, odpovědi k žádosti o hladinu, změna nebo omezení povolení hladiny a oznámení očekávaných povolení hladiny.

Identifikátor prvku zprávy	*Zamýšlené použití prvku zprávy*	*Formát zobrazení prvku zprávy*	*ALRT*	*RESP*
LVLU-1	Oznámení, že letadlo může očekávat instrukce k zahájení stoupání v určitém čase.	EXPECT HIGHER AT TIME *(čas)*	M	R
LVLU-2	Oznámení, že letadlo může očekávat instrukce k zahájení stoupání v určité poloze.	EXPECT HIGHER AT *(poloha)*	M	R
LVLU-3	Oznámení, že letadlo může očekávat instrukce k zahájení klesání v určitém čase.	EXPECT LOWER AT TIME *(čas)*	M	R
LVLU-4	Oznámení, že letadlo může očekávat instrukce ke klesání v určité poloze.	EXPECT LOWER AT *(poloha)*	M	R
LVLU-5	Instrukce k udržování určité hladiny nebo vertikálního rozsahu.	MAINTAIN *(hladina)*	M	W/U
LVLU-6	Instrukce, že se má zahájit stoupání do určité hladiny nebo vertikální rozsah a toto se má udržovat.	CLIMB TO *(hladina)*	M	W/U
LVLU-7	Instrukce, že v určitém čase se má zahájit stoupání do určité hladiny nebo vertikálního rozsahu a toto se má po dosažení udržovat.	AT TIME *(čas)* CLIMB TO *(hladina)*	M	W/U
LVLU-8	Instrukce, že v určité poloze se má zahájit stoupání do určité hladiny nebo vertikálního rozsahu a toto se má po dosažení udržovat.	AT *(poloha)* CLIMB TO *(hladina)*	M	W/U
LVLU-9	Instrukce, že se má zahájit klesání do určité hladiny nebo vertikálního rozsahu a toto se má po dosažení udržovat.	DESCEND TO *(hladina)*	M	W/U
LVLU-10	Instrukce, že se má v určitém čase zahájit klesání do určité hladiny nebo vertikálního rozsahu a toto se má po dosažení udržovat.	AT TIME *(čas)* DESCEND TO *(hladina)*	M	W/U
LVLU-11	Instrukce, že se má v určité poloze zahájit klesání do určité hladiny nebo vertikálního rozsahu a toto se má po dosažení udržovat.	AT *(poloha)* DESCEND TO *(hladina)*	M	W/U
LVLU-12	Instrukce, že stoupání by mělo být provedeno tak, aby bylo dosaženo určité hladiny před určitým časem.	CLIMB TO REACH *(jedna hladina)* BEFORE TIME *(čas)*	M	W/U
LVLU-13	Instrukce, že stoupání by mělo být provedeno tak, aby bylo dosaženo určité hladiny před průletem určitou polohou.	CLIMB TO REACH *(jedna hladina)* BEFORE PASSING *(poloha)*	M	W/U

Identifikátor prvku zprávy	*Zamýšlené použití prvku zprávy*	*Formát zobrazení prvku zprávy*	*ALRT*	*RESP*
LVLU-14	Instrukce, že klesání by mělo být provedeno tak, aby bylo dosaženo určité hladiny před určitým časem.	DESCEND TO REACH *(jedna hladina)* BEFORE TIME *(čas)*	M	W/U
LVLU-15	Instrukce, že klesání by mělo být provedeno tak, aby bylo dosaženo určité hladiny před průletem určité polohy.	DESCEND TO REACH *(jedna hladina)* BEFORE PASSING *(poloha)*	M	W/U
LVLU-16	Instrukce k zastavení stoupání v určené hladině a dosažená hladina má být udržována. Určená hladina bude pod předtím přidělenou hladinou. Tato instrukce by měla být vydána pouze, pokud řídící může potvrdit, že dosud nebylo dosaženo dříve přidělené hladiny.	STOP CLIMB AT *(jedna hladina)*	M	W/U
LVLU-17	Instrukce k zastavení klesání v určené hladině a dosažená hladina má být udržována. Určená hladina bude nad předtím přidělenou hladinou. Tato instrukce by měla být vydána pouze, pokud řídící může potvrdit, že dosud nebylo dosaženo dříve přidělené hladiny.	STOP DESCENT AT *(jedna hladina)*	M	W/U
LVLU-18	Instrukce ke stoupání vertikální rychlostí, která je stanovená nebo vyšší.	CLIMB AT *(vertikální rychlost)* OR GREATER	M	W/U
LVLU-19	Instrukce ke stoupání vertikální rychlostí, která je stanovená nebo nižší.	CLIMB AT *(vertikální rychlost)* OR LESS	M	W/U
LVLU-20	Instrukce ke klesání vertikální rychlostí, která je stanovená nebo vyšší.	DESCEND AT *(vertikální rychlost)* OR GREATER	M	W/U
LVLU-21	Instrukce ke klesání vertikální rychlostí, která je stanovená nebo nižší.	DESCEND AT *(vertikální rychlost)* OR LESS	M	W/U
LVLU-22	Oznámení, že letadlu může být vydáno povolení k zahájení stoupání do určité hladiny v určitém počtu minut po odletu.	*EXPECT (jedna hladina) (počet minut)* AFTER DEPARTURE	M	R
LVLU-23	Instrukce, aby se letadlo ohlásilo po opuštění určené hladiny.	REPORT LEAVING *(jedna hladina)*	M	W/U
LVLU-24	Instrukce, aby letadlo ohlásilo udržování určené hladiny.	REPORT MAINTAINING *(jedna hladina)*	M	W/U
LVLU-25	Instrukce ohlásit současnou hladinu.	REPORT PRESENT LEVEL	M	Y
LVLU-26	Instrukce, aby se letadlo ohlásilo, po dosažení určeného vertikálního rozsahu.	REPORT REACHING BLOCK *(jedna hladina)* TO *(jedna hladina)*	M	W/U
LVLU-27	Žádost o potvrzení přidělené hladiny.	CONFIRM ASSIGNED LEVEL	M	Y
LVLU-28	Žádost o uvedení hladiny, které dává pilot přednost.	ADVISE PREFERRED LEVEL	M	Y

Identifikátor prvku zprávy	*Zamýšlené použití prvku zprávy*	*Formát zobrazení prvku zprávy*	*ALRT*	*RESP*
LVLU-29	Žádost o uvedení času a/nebo polohy, kterým dává pilot přednost pro zahájení klesání na letiště zamýšleného příletu.	ADVISE TOP OF DESCENT	L	Y
LVLU-30	Žádost o oznámení nejbližšího možného času nebo polohy, kdy může být přijata určená hladina.	WHEN CAN YOU ACCEPT *(jedna hladina)*	M	Y
LVLU-31	Žádost o informaci, zda může nebo nemůže být přijata určená hladina v určené poloze.	CAN YOU ACCEPT *(jedna hladina)* AT *(poloha)*	M	A/N
LVLU-32	Žádost o informaci, zda může nebo nemůže být přijata určená hladina v určeném čase.	CAN YOU ACCEPT *(jedna hladina)* AT TIME *(čas)*	M	A/N

Tabulka A5-3-2. Hladina – sestupné spoje (LVLD)
Žádost o změnu přidělené nadmořské výšky a dotazy, kdy se očekává změna hladiny.

Identifikátor prvku zprávy	*Zamýšlené použití prvku zprávy*	*Formát zobrazení prvku zprávy*	*ALRT*	*RESP*
LVLD-1	Žádost letět v určené hladině nebo vertikálním rozsahu.	REQUEST *(hladina)*	M	Y
LVLD-2	Žádost o stoupání do určené hladiny nebo vertikálního rozsahu.	REQUEST CLIMB TO *(hladina)*	M	Y
LVLD-3	Žádost o klesání do určené hladiny nebo vertikálního rozsahu.	REQUEST DESCENT TO *(hladina)*	M	Y
LVLD-4	Žádost o zahájení stoupání/klesání do určené hladiny nebo vertikálního rozsahu v určené poloze.	AT *(poloha)* REQUEST *(hladina)*	M	Y
LVLD-5	Žádost o zahájení stoupání/klesání do určené hladiny nebo vertikálního rozsahu v určeném čase.	AT TIME *(čas)* REQUEST *(hladina)*	M	Y
LVLD-6	Žádost o sdělení, nejbližšího možného času nebo polohy, kdy lze očekávat klesání.	WHEN CAN WE EXPECT LOWER LEVEL	M	Y
LVLD-7	Žádost o sdělení, nejbližšího možného času nebo polohy, kdy lze očekávat stoupání.	WHEN CAN WE EXPECT HIGHER LEVEL	M	Y
LVLD-8	Hlášení oznamující opuštění určené hladiny.	LEAVING *(jedna hladina)*	M	N
LVLD-9	Hlášení oznamující, že se udržuje určená hladina.	MAINTAINING *(jedna hladina)*	M	N
LVLD-10	Hlášení oznamující dosažení určeného vertikálního rozsahu.	REACHING BLOCK *(jedna hladina)* TO *(jedna hladina)*	M	N
LVLD-11	Potvrzení, že určená hladina nebo vertikální rozsah je přidělenou hladinou nebo vertikálním rozsahem.	ASSIGNED LEVEL *(hladina)*	M	N
LVLD-12	Hlášení oznamující určenou hladinu, které pilot dává přednost.	PREFERRED LEVEL *(jedna hladina)*	M	N
LVLD-13	Hlášení oznamující stoupání do určené hladiny.	CLIMBING TO *(jedna hladina)*	M	N
LVLD-14	Hlášení oznamující klesání do určené hladiny.	DESCENDING TO *(jedna hladina)*	M	N

Identifikátor prvku zprávy	*Zamýšlené použití prvku zprávy*	*Formát zobrazení prvku zprávy*	*ALRT*	*RESP*
LVLD-15	Oznámení, že určená hladina může být přijata v určeném čase.	WE CAN ACCEPT *(jedna hladina)* AT TIME *(čas)*	M	N
LVLD-16	Oznámení, že určená hladina může být přijata v určené poloze.	WE CAN ACCEPT *(jedna hladina)* AT *(poloha)*	M	N
LVLD-17	Oznámení, že určená hladina nemůže být přijata.	WE CANNOT ACCEPT *(jedna hladina)*	M	N
LVLD-18	Oznámení o času a poloze, kterým se dává přednost pro zahájení klesání na přiblížení.	TOP OF DESCENT *(poloha)* TIME *(čas)*	M	N

4. Prvky omezení pro přelety

Tabulka A5-4-1. Omezení pro přelety – vzestupný spoj (CSTU)

Instrukce k přeletu určené polohy v určité nadmořské výšce, času, a/nebo rychlosti, pokyny ke zrušení omezení pro přelety.

Identifikátor prvku zprávy	*Zamýšlené použití prvku zprávy*	*Formát zobrazení prvku zprávy*	*ALRT*	*RESP*
CSTU-1	Instrukce k přeletu určené polohy v určené hladině nebo určeném vertikálním rozsahu.	CROSS *(poloha)* AT *(hladina)*	M	W/U
CSTU-2	Instrukce k přeletu určené polohy v nebo nad určenou hladinou.	CROSS *(poloha)* AT OR ABOVE *(jedna hladina)*	M	W/U
CSTU-3	Instrukce k přeletu určené polohy v nebo pod určenou hladinou.	CROSS *(poloha)* AT OR BELOW *(jedna hladina)*	M	W/U
CSTU-4	Instrukce k přeletu určené polohy v určeném čase.	CROSS *(poloha)* AT TIME *(čas)*	M	W/U
CSTU-5	Instrukce k přeletu určené polohy před určeným časem.	CROSS *(poloha)* BEFORE TIME *(čas)*	M	W/U
CSTU-6	Instrukce k přeletu určené polohy po určeném čase.	CROSS *(poloha)* AFTER TIME *(čas)*	M	W/U
CSTU-7	Instrukce k přeletu určené polohy mezi určenými časy.	CROSS *(poloha)* BETWEEN TIME *(čas)* AND TIME *(čas)*	M	W/U
CSTU-8	Instrukce k přeletu určené polohy určenou rychlostí.	CROSS *(poloha)* AT *(rychlost)*	M	W/U
CSTU-9	Instrukce k přeletu určené polohy určenou rychlostí nebo nižší.	CROSS *(poloha)* AT *(rychlost)* OR LESS	M	W/U
CSTU-10	Instrukce k přeletu určené polohy určenou rychlostí nebo vyšší	CROSS *(poloha)* AT *(rychlost)* OR GREATER	M	W/U
CSTU-11	Instrukce k přeletu určené polohy v určeném čase a určené hladině nebo ve vertikálním rozsahu.	CROSS *(poloha)* AT TIME *(čas)* AT *(hladina)*	M	W/U
CSTU-12	Instrukce k přeletu určené polohy před určeným časem a v určené hladině nebo ve vertikálním rozsahu.	CROSS *(poloha)* BEFORE *(čas)* AT *(hladina)*	M	W/U

Identifikátor prvku zprávy	*Zamýšlené použití prvku zprávy*	*Formát zobrazení prvku zprávy*	*ALRT*	*RESP*
CSTU-13	Instrukce k přeletu určené polohy po určeném čase a v určené hladině nebo vertikálním rozsahu.	CROSS *(poloha)* AFTER TIME *(čas)* AT *(hladina)*	M	W/U
CSTU-14	Instrukce k přeletu určené polohy v určené hladině nebo vertikálním rozsahu a určenou rychlostí.	CROSS *(poloha)* AT *(hladina)* AT *(rychlost)*	M	W/U
CSTU-15	Instrukce k přeletu určené polohy v určeném čase v určené hladině nebo vertikálním rozsahu a určenou rychlostí.	CROSS *(poloha)* AT TIME *(čas)* AT *(hladina)* AT *(rychlost)*	M	W/U

5. Prvky zpráv o rychlosti

Tabulka A5-5-1. Rychlost – vzestupné spoje (SPDU)
Instrukce ke změně nebo udržování rychlosti, oznámení očekávaných změn rychlosti.

Identifikátor prvku zprávy	*Zamýšlené použití prvku zprávy*	*Formát zobrazení prvku zprávy*	*ALRT*	*RESP*
SPDU-1	Oznámení, že může být vydána instrukce k úpravě rychlosti vstupující v platnost v určeném čase.	EXPECT SPEED CHANGE AT TIME *(čas)*	M	R
SPDU-2	Oznámení, že může být vydána instrukce k úpravě rychlosti vstupující v platnost v určené poloze.	EXPECT SPEED CHANGE AT *(poloha)*	M	R
SPDU-3	Oznámení, že může být vydána instrukce k úpravě rychlosti vstupující v platnost v určené hladině.	EXPECT SPEED CHANGE AT *(jedna hladina)*	M	R
SPDU-4	Instrukce k udržování určené rychlosti.	MAINTAIN *(rychlost)*	M	W/U
SPDU-5	Instrukce k udržování současné rychlosti.	MAINTAIN PRESENT SPEED	M	W/U
SPDU-6	Instrukce k udržování určené rychlosti nebo vyšší.	MAINTAIN *(rychlost)* OR GREATER	M	W/U
SPDU-7	Instrukce k udržování určené rychlosti nebo nižší.	MAINTAIN *(rychlost)* OR LESS	M	W/U
SPDU-8	Instrukce k udržování určeného rozsahu rychlostí.	MAINTAIN *(rychlost)* TO *(rychlost)*	M	W/U
SPDU-9	Instrukce, že současná rychlost se má zvýšit na určenou rychlost a má být udržována až do dalšího oznámení.	INCREASE SPEED TO *(rychlost)*	M	W/U
SPDU-10	Instrukce, že současná rychlost se má zvýšit na určenou rychlost nebo vyšší, přičemž tato určená nebo vyšší rychlost má být udržována až do dalšího oznámení.	INCREASE SPEED TO *(rychlost)* OR GREATER	M	W/U
SPDU-11	Instrukce, že současná rychlost se má snížit na určenou rychlost a tato se má udržovat až do dalšího oznámení.	REDUCE SPEED TO *(rychlost)*	M	W/U

Identifikátor prvku zprávy	*Zamýšlené použití prvku zprávy*	*Formát zobrazení prvku zprávy*	*ALRT*	*RESP*
SPDU-12	Instrukce, že současná rychlost se má snížit na rychlost určenou nebo nižší, přičemž tato určená rychlost nebo nižší se má udržovat až do dalšího oznámení.	REDUCE SPEED TO *(rychlost)* OR LESS	M	W/U
SPDU-13	Instrukce k obnovení normální rychlosti. Dříve vydané rychlostní omezení nemusí být nadále dodržováno.	RESUME NORMAL SPEED	M	W/U
SPDU-14	Oznámení, že se může letět vyhovující rychlostí bez omezení.	NO SPEED RESTRICTION	M	W/U
SPDU-15	Žádost o ohlášení rychlosti stanové určeným(i) druhem(y) rychlosti(í).	REPORT *(druhy rychlostí)* SPEED	M	Y
SPDU-16	Žádost o potvrzení přidělené rychlosti.	CONFIRM ASSIGNED SPEED	M	Y
SPDU-17	Žádost o nejbližší možný čas nebo polohu, kdy může být přijata určená rychlost.	WHEN CAN YOU ACCEPT *(rychlost)*	M	Y

Tabulka A5-5-2. Rychlost – sestupné spoje (SPDD)
Žádosti vztahující se k rychlosti a dotazy, kdy se očekává změna rychlosti.

Identifikátor prvku zprávy	*Zamýšlené použití prvku zprávy*	*Formát zobrazení prvku zprávy*	*ALRT*	*RESP*
SPDD-1	Žádost o určenou rychlost.	REQUEST *(rychlost)*	M	Y
SPDD-2	Žádost o nejbližší možný čas nebo polohu, kdy může být očekávána určená rychlost.	WHEN CAN WE EXPECT *(rychlost)*	M	Y
SPDD-3	Hlášení oznamující, že určená rychlost je rychlostí stanovenou určenými druhy rychlostí.	*(druhy rychlosti)* SPEED *(rychlost)*	M	N
SPDD-4	Potvrzení, že určená rychlost je přidělenou rychlostí.	ASSIGNED SPEED *(rychlost)*	M	N
SPDD-5	Oznámení, že určená rychlost může být přijata v určeném čase.	WE CAN ACCEPT *(rychlost)* AT TIME (čas)	M	N
SPDD-6	Oznámení, že určená rychlost nemůže být přijata.	WE CANNOT ACCEPT (rychlost)	M	N

6. Prvky sdělení letovému provozu

Tabulka A5-6-1. Sdělení letovému provozu – vzestupné spoje (ADVU)

Sdělení související s použitím CPDLC, ADS-C a přehledových služeb.

Identifikátor prvku zprávy	*Zamýšlené použití prvku zprávy*	*Formát zobrazení prvku zprávy*	*ALRT*	*RESP*
ADVU-1	Sdělení stanovující nastavení výškoměru pro určené zařízení.	*(identifikace zařízení)* ALTIMETER *(nastavení výškoměru)*	M	R
ADVU-2	Sdělení, že přehledová služba ATS je ukončena.	SURVEILLANCE SERVICE TERMINATED	M	R

Identifikátor prvku zprávy	*Zamýšlené použití prvku zprávy*	*Formát zobrazení prvku zprávy*	*ALRT*	*RESP*
ADVU-3	Sdělení, že přehledová služba ATS byla zřízena. Poloha může být uvedena.	IDENTIFIED (poloha [O])	M	R
ADVU-4	Sdělení o ztrátě přehledového kontaktu ATS.	IDENTIFICATION LOST	M	R
ADVU-5	Sdělení, že určený kód ATIS je kódem platným.	ATIS *(ATIS kód)*	M	R
ADVU-6	Sdělení, aby byla žádost opětovně předána na dalším stanovišti ATC.	REQUEST AGAIN WITH NEXT ATC UNIT	M	N
ADVU-7	Sdělení o význačném provozu pro let.	TRAFFIC IS *(popis provozu)*	M	R
ADVU-8	Instrukce k ohlášení, že určený provoz byl vizuálně spatřen a minut. Instrukce může označovat předpokládaný čas průletu.	REPORTING SIGHTING AND PASSING OPPOSITE DIRECTION *(typ letadla [O]) (poloha provozu) (předpokládaný čas průletu (čas ETP) [O])*	M	W/U
ADVU-9	Instrukce k nastavení určeného kódu SSR.	SQUAWK *(SSR kód)*	M	W/U
ADVU-10	Instrukce k vypnutí odpovídače SSR.	STOP SQUAWK	M	W/U
ADVU-11	Instrukce k ukončení vysílání ADS-B.	STOP ADS-B TRANSMISSION	M	W/U
ADVU-12	Instrukce, aby odpovídač SSR předával informaci o hladině.	SQUAWK MODE C	M	W/U
ADVU-13	Instrukce, aby odpovídač SSR ukončil předávání informací o hladině.	STOP SQUAWK MODE C	M	W/U
ADVU-14	Žádost o potvrzení nastaveného kódu SSR.	CONFIRM SQUAWK CODE	M	Y
ADVU-15	Instrukce, že funkce „ident“ odpovídače SSR má být uvedena v činnost.	SQUAWK IDENT	M	W/U
ADVU-16	Instrukce k aktivaci schopnosti ADS-C.	ACTIVATE ADS-C	M	W/U
ADVU-17	Instrukce k vysílání hlasového hlášení o poloze v důsledku neprovozuschopnosti ADS-C .	ADS-C OUT OF SERVICE REVERT TO VOICE POSITION REPORTS	M	W/U
ADVU-18	Instrukce zprostředkovávajícím u letadlu k předání určité zprávy určitému letadlu na určitém kmitočtu, je-li požadováno.	RELAY TO *(identifikace letadla) (název stanoviště) (předávaný text) (kmitočet [O]*	M	W/U
ADVU-19	Žádost o kontrolu horizontální polohy, hladiny nebo rychlosti letadla, vzhledem k tomu, že stanoviště ATC detekovalo odchylku od povolení.	*(druh odchylky)* DEVIATION DETECTED, VERIFY AND ADVISE	M	W/U

Tabulka A5-6-2. Sdělení letovému provozu – sestupné spoje (ADVD)

Hlášení týkající se použití postupu zprostředkovaného předávaní informací.

Identifikátor prvku zprávy	*Zamýšlené použití prvku zprávy*	*Formát zobrazení prvku zprávy*	*ALRT*	*RESP*
ADVD-1	Hlášení udávající, že letadlo nastavuje určený SSR kód .	SQUAWKING *(SSR kód)*	M	N
ADVD-2	Hlášení udávající, zda byl nebo nebyl provoz vizuálně spatřen, a pokud ano, zda byl minut. Může být poskytnut popis letadla.	TRAFFIC *(typ letadla [O]) (poloha provozu) (viditelnost provozu)*	M	N

7. Prvky zpráv týkajících se hlasového spojení

Tabulka A5-7-1. Hlasové spojení – vzestupné spoje (COMU)

Instrukce k monitorování nebo kontaktování řízení letového provozu v kmitočtech a instrukce ke kontrole zaseknutí tlačítka mikrofonu.

Identifikátor prvku zprávy	*Zamýšlené použití prvku zprávy*	*Formát zobrazení prvku zprávy*	*ALRT*	*RESP*
COMU-1	Instrukce k navázání hlasového spojení s určeným stanovištěm ATS na určeném kmitočtu.	CONTACT *(název stanoviště) (kmitočet)*	M	W/U
COMU-2	Instrukce k navázání hlasového spojenív určené poloze s určeným stanovištěm ATS na určeném kmitočtu.	AT *(poloha)* CONTACT *(název stanoviště) (kmitočet)*	M	W/U
COMU-3	Instrukce k navázání hlasového spojení v určeném časeí s určeným stanovištěm ATS na určeném kmitočtu.	AT TIME *(čas)* CONTACT *(název stanoviště) (kmitočet)*	M	W/U
COMU-4	Sdělení záložního kmitočtu.	SECONDARY FREQUENCY *(frequency)*	M	R
COMU-5	Instrukce k monitorování určeného stanoviště ATS na určeném kmitočtu. Nepožaduje se, aby letová posádka navázala hlasového spojení na kmitočtu.	MONITOR *(název stanoviště) (kmitočet)*	M	W/U
COMU-6	Instrukce k monitorování určené ATS v určené poloze a na určeném kmitočtu. Nepožaduje se, aby letová posádka navázala hlasového spojení na kmitočtu.	AT *(poloha)* MONITOR *(název stanoviště) (kmitočet)*	M	W/U
COMU-7	Instrukce k monitorování určeného stanoviště ATS v určeném čase a na určeném kmitočtu. Letová posádka nepožaduje stanovení hlasového spojení na kmitočtu.	AT TIME *(čas)* MONITOR *(název stanoviště) (kmitočet)*	M	W/U
COMU-8	Instrukce ke kontrole mikrofonu, kvůli zjištění pokračujícího vysílání na určeném kmitočtu	CHECK STUCK MICROPHONE *(kmitočet)*	H	W/U
COMU-9	Sdělení názvu současného stanoviště ATC.	CURRENT ATC UNIT *(název stanoviště)*	M	N

Tabulka A5-7-2. Hlasové spojení – sestupné spoje (COMD)

Žádosti týkající se hlasového spojení nebo změny kmitočtu.

Identifikátor prvku zprávy	*Zamýšlené použití prvku zprávy*	*Formát zobrazení prvku zprávy*	*ALRT*	*RESP*
COMD-1	Žádost o hlasové spojení na určeném kmitočtu.	REQUEST VOICE CONTACT *(kmitočet)*	M	Y
COMD-2	Oznámení od zprostředkujícího letadla stanovené odpovědi od určeného letadla.	RELAY FROM *(identifikace letadla)* *(text předávané odpovědi)*	M	N

8. Prvky zpráv o rozstupu

Tabulka A5-8-1. Rozstup – vzestupné spoje (SPCU)

Povolení k provádění manévru rozstupu během fáze letu na trati nebo příletu a oznámení očekávaného povolení rozstupu.

Identifikátor prvku zprávy	*Zamýšlené použití prvku zprávy*	*Formát zobrazení prvku zprávy*	*ALRT*	*RESP*
SPCU-1	Potvrzení ATS pilotovi k použití postupu ITP, když je letadlo ITP za referenčním letadlem. Tento prvek je vždy spojený s vertikálním povolením.	ITP BEHIND *(identifikaceletadla)*	M	N
SPCU-2	Potvrzení ATS pilotovi k použití postupu ITP, když je letadlo ITP před referenčním letadlem. Tento prvek je vždy spojený s vertikálním povolením.	ITP AHEAD OF *(identifikaceletadla)*	M	N
SPCU-3	Potvrzení ATS pilotovi k použití postupu ITP, když je letadlo ITP za oběma referenčními letadly. Tento prvek je vždy spojený s vertikálním povolením.	ITP BEHIND *(identifikace letadla)* AND BEHIND *(identifikace letadla)*	M	N
SPCU-4	Potvrzení ATS pilotovi k použití postupu ITP, když je letadlo ITP před oběma referenčními letadly. Tento prvek je vždy spojený s vertikálním povolením.	ITP AHEAD OF *(identifikace letadla)* AND AHEAD OF *(identifikace letadla)*	M	N
SPCU-5	Potvrzení ATS pilotovi k použití postupu ITP, když je letadlo ITP za jedním referenčním letadlem a před druhým referenčním letadlem. Tento prvek je vždy spojený s vertikálním povolením.	ITP BEHIND *(identifikace letadla)* AND AHEAD OF *(identifikace letadla)*	M	N

Tabulka A5-8-2. Rozstup – sestupné spoje (SPCD)

Odpovědi a hlášení týkající se provádění manévru rozstupu během fáze letu na trati nebo příletu.

Identifikátor prvku zprávy	*Zamýšlené použití prvku zprávy*	*Formát zobrazení prvku zprávy*	*ALRT*	*RESP*
SPCD-1	Sdělení uvádějící, že pilot má vybavení ITP a zajišťuje určenou vzdálenost k referenčnímu letadlu, včetně jeho identifikace. Tento prvek je vždy spojený s žádostí o vertikální povolení.	ITP *(určená vzdálenost)* BEHIND *(identifikace letadla)*	M	N
SPCD-2	Sdělení uvádějící, že pilot má vybavení ITP a zajišťuje určenou vzdálenost od referenčního letadla, včetně jeho identifikace. Tento prvek je vždy spojený s žádostí o vertikální povolení.	ITP *(určená vzdálenost)* AHEAD OF *(identifikace letadla)*	M	N
SPCD-3	Sdělení uvádějící, že pilot má vybavení ITP a zajišťuje určenou vzdálenost za oběma referenčními letadly, včetně jejich identifikace. Tento prvek je vždy spojený s žádostí o vertikální povolení.	ITP *(určená vzdálenost)* BEHIND *(identifikace letadla)* AND BEHIND *(identifikace letadla)*	M	N
SPCD-4	Sdělení uvádějící, že pilot má vybavení ITP a zajišťuje určenou vzdálenost od obou referenčních letadel, včetně jejich identifikace. Tento prvek je vždy spojený s žádostí o vertikální povolení.	ITP *(určená vzdálenost)* AHEAD OF *(identifikace letadla)* AND AHEAD OF *(identifikace letadla)*	M	N
SPCD-5	Sdělení uvádějící, že pilot má vybavení ITP a zajišťuje určitou vzdálenost k jednomu referenčnímu letadlu a od jiného referenčního letadla, včetně jejich identifikace. Tento prvek je vždy spojený s žádostí o vertikální povolení.	ITP *(určená vzdálenost)* BEHIND *(identifikace letadla)* AND AHEAD OF *(identifikace letadla)*	M	N

9. Prvky nouzových/pilnostních zpráv

Tabulka A5-9-1. Nouzové a pilnostní zprávy – vzestupné spoje (EMGU)

Instrukce nebo poznámky spojené s instrukcemi zajišťující vysokou míru pozornosti v pilotním prostoru.

Identifikátor prvku zprávy	*Zamýšlené použití prvku zprávy*	*Formát zobrazení prvku zprávy*	*ALRT*	*RESP*
EMGU-1	Žádost o poskytnutí informace o zbývajícím palivu (čas) a počtu osob na palubě.	REPORT ENDURANCE AND PERSONS ON BOARD	H	Y
EMGU-2	Instrukce k okamžitému splnění připojené instrukce připojení k vyhnutí se bezprostřední situaci.	IMMEDIATELY	H	N
EMGU-3	Žádost o potvrzení nouze indikované prostřednictvím ADS-C.	CONFIRM ADS-C EMERGENCY	H	A/N

Tabulka A5-9-2. Nouzové a pilnostní zprávy – sestupné spoje (EMGD)

Hlášení zajišťující vysokou míru pozornosti ze strany řízení letového provozu.

Identifikátor prvku zprávy	*Zamýšlené použití prvku zprávy*	*Formát zobrazení prvku zprávy*	*ALRT*	*RESP*
EMGD-1	Oznámení pilnostní situace.	PAN PAN PAN	H	Y
EMGD-2	Oznámení nouzové situace.	MAYDAY MAYDAY MAYDAY	H	Y
EMGD-3	Hlášení uvádějící zbývající palivo (čas) a počet osob na palubě.	*(zbývající palivo)* ENDURANCE AND *(osoby na palubě)* PERSONS ON BOARD	H	Y
EMGD-4	Oznámení, že nouzová situace je zrušena.	CANCEL EMERGENCY	H	Y

10. Prvky zprávy standardní odpovědi

Tabulka A5-10-1. Standardní odpovědi – vzestupné spoje (RSPU)

Standardní odpovědi řízení letového provozu na dotazy a žádosti pilota.

Identifikátor prvku zprávy	*Zamýšlené použití prvku zprávy*	*Formát zobrazení prvku zprávy*	*ALRT*	*RESP*
RSPU-1	Označuje, že zprávě nemůže být vyhověno.	UNABLE	M	N
RSPU-2	Označuje, že na zprávu bude brzy odpovězeno.	STAND BY	M	N
RSPU-3	Označuje, že při odpovědi lze očekávat dlouhou prodlevu.	REQUEST DEFERRED	M	N
RSPU-4	Označuje, že zpráva byla přijata .	ROGER	M	N
RSPU-5	Označuje, že ATC odpovídá na zprávu pozitivně.	AFFIRM	M	N
RSPU-6	Označuje, že ATC odpovídá na zprávu negativně.	NEGATIVE	M	N
RSPU-7	Označuje, že požadavek byl předán dalšímu středisku řízení.	REQUEST FORWARDED	M	N
RSPU-8	Žádost o potvrzení uvedeného požadavku, protože původní požadavek nebyl pochopen. Žádost by měla být vysvětlena a znovu předložena.	CONFIRM REQUEST	M	N

Tabulka A5-10-2. Standardní odpovědi – sestupné spoje (RSPD)

Standardní odpovědi na instrukce a dotazy řízení letového provozu.

Identifikátor prvku zprávy	*Zamýšlené použití prvku zprávy*	*Formát zobrazení prvku zprávy*	*ALRT*	*RESP*
RSPD-1	Označuje, že instrukce byla pochopena a bude splněna.	WILCO	M	N
RSPD-2	Označuje, že instrukce nemůže být splněna.	UNABLE	M	N
RSPD-3	Označuje, že na zprávu bude brzy odpovězeno.	STANDBY	M	N
RSPD-4	Označuje, že zpráva byla přijata.	ROGER	M	N
RSPD-5	Označení pozitivní odpovědi na zprávu.	AFFIRM	M	N
RSPD-6	Označení negativní odpovědi na zprávu.	NEGATIVE	M	N

11. Prvky doplňujících zpráv

Tabulka A5-11-1. Doplňující zprávy – vzestupné spoje (SUPU)

Poznámky k instrukcím a standardním odpovědím řízení letového provozu.

Identifikátor prvku zprávy	*Zamýšlené použití prvku zprávy*	*Formát zobrazení prvku zprávy*	*ALRT*	*RESP*
SUPU-1	Označuje, že připojená instrukce má být provedena, když je letová posádka připravena.	WHEN READY	M	N
SUPU-2	Označuje, že připojená zpráva je vydaná z určitého důvodu.	DUE TO *(určitý důvod vzestupného spoje)*	N	N
SUPU-3	Instrukce k provedení připojené instrukce rychlostí optimální z pohledu výkonnosti letadla.	EXPEDITE	M	N
SUPU-4	Označení, že připojená instrukce je buď opravou předchozí vydané instrukce, nebo se liší od požadovaného povolení.	REVISED *(důvod opravy [O])*	H	N

Tabulka A5-11-2. Doplňující zprávy – sestupné spoje (SUPD)

Poznámky k žádostem a standardním odpovědím.

Identifikátor prvku zprávy	*Zamýšlené použití prvku zprávy*	*Formát zobrazení prvku zprávy*	*ALRT*	*RESP*
SUPD-1	Označuje, že připojená zpráva je vydaná z určitého důvodu.	DUE TO *(určitý důvod sestupného spoje)*	N	N

12. Prvky zpráv ve volném textu

Tabulka A5-12-1. Volný text – vzestupné spoje (TXTU)

Používaný, když žádná prvek standardních zpráv zprávy CPDLC stanovené v tomto doplňku nejsou vhodné pro určené konkrétní použití.

Identifikátor prvku zprávy	*Zamýšlené použití prvku zprávy*	*Formát zobrazení prvku zprávy*	*ALRT*	*RESP*
TXTU-1		*(volný text)*	M	R
TXTU-2		*(volný text)*	M	N
TXTU-3		*(volný text)*	N	N
TXTU-4		*(volný text)*	M	W/U
TXTU-5		*(volný text)*	M	A/N

Tabulka A5-12-2. Volný text – sestupné spoje (TXTD)

Identifikátor prvku zprávy	*Zamýšlené použití prvku zprávy*	*Formát zobrazení prvku zprávy*	*ALRT*	*RESP*
TXTD-1		*(volný text)*	M	Y
TXTD-2		*(volný text)*	M	N

13. Prvky zpráv systému řízení

Tabulka A5-13-1. Systém řízení – vzestupné spoje (SYSU)

Zprávy určené pro řízení komunikace CPDLC (většinou odesílané pozemním systémem).

Identifikátor prvku zprávy	*Zamýšlené použití prvku zprávy*	*Formát zobrazení prvku zprávy*	*ALRT*	*RESP*
SYSU-1	Systémem generované oznámení o chybě.	ERROR *(informace o chybě)*	N	N
SYSU-2	Systémem generované oznámení o dalším systému k přenosu dat nebo jeho zrušení.	NEXT DATA AUTHORITY *(označení zařízení [O])*	M	N
SYSU-3	Systémem generované oznámení, že přijatá zpráva není podporována.	MESSAGE NOT SUPPORTED BY THIS ATC UNIT	M	N
SYSU-4	Systémem generované oznámení, že přijatá zpráva je přijatelná pro zobrazení.	LOGICAL ACKNOWLEDGEMENT	N	N
SYSU-5	Systém generuje označení, že žádosti o logické potvrzení nejsou povoleny.	USE OF LOGICAL ACKNOWLEDGEMENT PROHIBITED	M	N
SYSU-6	Sdělení stanovující maximální zpoždění při přenosu zprávy prostřednictvím jednosměrného vzestupného spoje.	LATENCY TIME VALUE *(hodnota zpoždění)*	N	N
SYSU-7	Označuje, že přijatá zpráva má větší zpoždění, než je požadováno.	MESSAGE RECEIVED TOO LATE, RESEND MESSAGE OR CONTACT BY VOICE	M	N

Tabulka A5-13-2. Systém řízení – sestupné spoje (SYSD)

Zprávy určené k řízení komunikace CPDLC (obvykle zasílané systémem letadla).

Identifikátor prvku zprávy	*Zamýšlené použití prvku zprávy*	*Formát zobrazení prvku zprávy*	*ALRT*	*RESP*
SYSD-1	Systémem generované oznámení o chybě.	ERROR *(informace o chybě)*	N	N
SYSD-2	Systémem generované oznámení, že přijatá zpráva je přijatelná pro zobrazení.	LOGICAL ACKNOWLEDGEMENT	N	N
SYSD-3	Systémem generované odmítnutí jakékoliv zprávy CPDLC odeslané z pozemního zařízení, které je není oprávněným systémem k přenosu dat.	NOT CURRENT DATA AUTHORITY	M	N
SYSD-4	Systémem generované oznámení, že pozemní zařízení je nyní oprávněným systémem k přenosu dat.	CURRENT DATA AUTHORITY	M	N
SYSD-5	Systémem generované oznámení, že pozemní systém není určen jako další systém k přenosu dat (NDA), uvádějící identitu oprávněného systému k přenosu dat. Rovněž je hlášena identita dalšího systému k přenosu dat, pokud existuje.	NOT AUTHORIZED NEXT DATA AUTHORITY *(označení zařízení) (označení zařízení [O])*	M	N
SYSD-6	Označuje, že přijatá zpráva má větší zpoždění, než je požadováno.	MESSAGE RECEIVED TOO LATE, RESEND MESSAGE OR CONTACT BY VOICE	M	N
SYSD-7	Systémem generované oznámení, že je schopnost (CPDLC) letadla potlačena.	AIRCRAFT CPDLC INHIBITED	M	N

14. Parametry prvků zpráv

Tabulka A5-14-1. Parametry

Poskytuje popisy proměnných použitých v parametrech uvedených v prvcích zpráv.

Proměnná	Popis
čas	Udává čas v hodinách a minutách.
čas ETP	Udává předpokládaný čas (hodiny a minuty) minutí provozu v opačným směru.
další informace o trati	Udává jakýkoli bod nebo všechny z následujícího: • 1 až 8 *traťových bodů na trati*; • 1 až 8 *vyčkávání v traťovém bodu*; • 1 až 32 *rychlost na traťovém bodu*; a • 1 až 32 *požadovaných časů příletu*.
data přiblížení na přistání	Udává alespoň jedno z následujícího: cílové letiště, dráhu příletu, postup příletu, nebo postup přiblížení.

dráha	Udává dráhu pomocí směru a konfigurace dráhy (levá, pravá, prostřední nebo konfiguraci neudává).
druh odchylky	Udává druh odchylky, jako je příčná poloha, hladina nebo rychlost.
druhy rychlosti	Udává rychlost jako minimum nebo maximum a 1–2 druhy rychlosti, kde druh rychlosti ukazuje rychlost jako: indikovanou, pravou, traťovou, Mach, přiblížení, cestovní nebo okamžitou.
důvod opravy	Udává důvod(y) pro opravu povolení z jednoho, nebo více následujících důvodů: změna hladiny, změna rychlosti, změna tratě v určené poloze, změna tratě ve více traťových bodech, změna vstupního bodu, změna meze povolení, změna názvu instrukce, a/nebo změna pozemní stanice.
funkce zařízení	Udává funkce zařízení jako: „centre“, „approach“, „tower“, „final“, „ground control“, „clearance delivery“, „departure“, „control“, „radio“, „apron“, „information“, „ramp“, „flight watch“, „AOC/company“, „de-icing“, nebo „flight service“.
hladina	Udává hladinu jako jednu hladinu nebo blok hladin ve stopách, metrech nebo letových hladinách.
hlášení o poloze	Poskytuje informace podobné hlasovému hlášení polohy, jak je definováno vu ust. 4.11.2 tohoto předpisu.
hodnota zpoždění	Poskytuje hodnotu zpoždění zprávy CPDLC v sekundách.
identifikace letadla	Poskytuje identifikaci letadla totožnou s volacím znakem, nebo jemu rovnocenným kódem, jak je uveden v poli 7 letového plánu.
informace o chybě	Udává důvod chyby jako: nerozpoznané referenční číslo zprávy, nedostatečné zdroje, chyba kontrolních součtů, nebo nedefinované.
informace o trati	Udává cokoli nebo vše: • *Publikované identifikační označení*; • *Zeměpisnou šířku a délku*; • *„place bearing distance“*; nebo • *označení trati ATS*.
jedna hladina	Udává jednu hladinu ve stopách, metrech nebo letových hladinách.
kmitočet	Udává frekvenci jako HF, VHF, nebo frekvenci UHF nebo jako číslo SATVOICE.
kód ATIS	Udává platný kód ATIS.
kód SSR	Udává kód SSR jako čtyři znaky osmičkové soustavy (0-7).
mez povolení	Udává nejvzdálenější povolený bod jako *polohu*.
nastavení výškoměru	Udává výškoměr v palcích rtuťového sloupce nebo hektopascalech.
název instrukce	Udává název instrukce buď jako *název povolení* nebo *název postupu*.
název postupu	Udává název postupu určením typu postupu (odlet, přílet nebo přiblížení) a identifikačního označení (1–20 znaků), a pokud je použitelné: • dráhu; • jakoukoli požadovanou změnu postupu; a/nebo • jakékoli další požadované informace o postupu.
název povolení	Udává 2 –14 znakový název povolení, obvykle určuje název nepublikovaného postupu nebo tratě.
název stanoviště	Udává název stanoviště uvedením kterékoli nebo všech z následujících informací: název zařízení, *označení zařízení*, nebo *funkce zařízení*, podle vhodnosti.
odletová data	Udává odletová data, alespoň jedno z následujících: letiště odletu, dráha odletu, nebo postup odletu.
odletové povolení	Udává informace požadované k odletovému povolení, jako jednu nebo více z následujících informací: • Letiště odletu; • Dráha odletu; • Povoleno do polohy; • Údaje o trati odletu určené jako: • Trať, jak je uvedeno v podaném letovém plánu; nebo

	• SID a nepovinně, že zbytek trati za SID, jak je uvedeno v podaném letovém plánu (tj. poté dle podaného letového plánu); • Hladinu odletu a jakákoli hladinová omezení doba trvání nebo až do polohy); • Očekávaná hladina a jakákoli hladinová omezení doba trvání nebo až do polohy); • Rychlost odletu a jakákoli omezení rychlosti (doba trvání nebo až do); • Kurz odletu ve stupních; • Označení, když není očekáváno žádné zpoždění; • Očekávaný čas povolení spouštění motorů; • Postupy příletu a/nebo přiblížení včetně jakýchkoli zvláštních instrukcí; • *Kód SSR*; • *Kód ATIS*; a/nebo • Frekvence pro odlet.
osoby na palubě	Stanovuje počet osob na palubě nebo udává, že počet není znám.
označení trati ATS	Udává 2–7 znakový název tratě.
označení zařízení	Udává směrovací značku ICAO zařízení.
„place bearing distance“ (poloha délkou směrníku)	Udává *„place bearing“* a vzdálenost v námořních mílích nebo kilometrech.
„place bearing“ (poloha směrníkem)	Udává *publikované identifikační označení* a *stupně*.
počet minut	Stanovuje počet minut.
počet stupňů	Stanovuje počet stupňů.
poloha	Udává polohu jako: • *Publikované identifikační označení;* • *Zeměpisná šířka a délka; nebo* • *„Place bearing distance“.*
poloha provozu	Udává polohu protisměrného provozu a určuje, zda je provoz nad nebo pod daným letadlem, a pokud je známa, uvádí vertikální vzdálenost ve stopách nebo metrech.
popis provozu	Udává popis provozu význačného pro let pomocí jakýchkoli nebo všech následujících informací: *identifikace letu letadla*, *typ letadla*, současná letová hladina, poloha vzhledem k danému letadlu jako vzdálenost (pokud je známa) nad nebo pod, a udává, je-li to známo, zda se jedná o provoz v protisměru, stejném směru, sbližujících, křižujících nebo rozbíhajících se tratích od daného letadla.
požadovaný čas příletu	Pro určenou polohu stanovuje požadovaný čas příletu (hodiny, minuty (sekundy (nepovinné)), nepovinně toleranci požadovaného času příletu a uvádí požadovaný čas příletu jako přílet v, před, nebo po určeném času.
předávaný text	Udává informace, které mají být předány určenému letadlu jako *volný text*.
příčná odchylka	Udává příčnou odchylku jako povolenou vzdálenost nalevo, napravo nebo z kterékoli strany od povolené tratě v námořních mílích nebo kilometrech.
publikované identifikační označení	Udává název publikovaného identifikačního označení (1–5 znaků) a příslušnou zeměpisnou šířku a délku (stupně, minuty, sekundy).
rychlost	Udává rychlost v anglosaských nebo metrických jednotkách, jako indikovanou, pravou, traťovou rychlost nebo rychlost vyjádřenou pomocí Machova čísla.
rychlost na traťovém bodu	Udává omezení rychlosti a omezení hladiny v určené poloze.
směr	Udává směr jako: • Vlevo, vpravo nebo kteroukoli stranu; • Sever, jih, východ nebo západ; nebo • Severovýchod, severozápad, jihovýchod nebo jihozápad.
stupně	Udává směr ve stupních, které jsou buď od magnetického severu nebo ve stupních od zeměpisného severu.
text předávané odpovědi	Udává informace předané od určeného letadla jako *volný text*.

traťová data	Udává povolenou trať letu až do 128 traťových bodů spolu s informací o poloze (*informací o trati*), včetně informací o hladinových omezeních, omezeních rychlosti, požadovaném čase příletu, instrukce pro vyčkávání a informace o zatáčce s předstihem nebo po přeletu (*dalších informací o trati*) pro každý traťový bodu, pokud je to požadováno. Může obsahovat *mez povolení*. Rovněž může zahrnovat místně určený *název instrukce*.
traťový bod na trati	Udává bod na trati určený jako relativní vzdálenost pro další traťový bod na trati. V tomto bodu může obsahovat hladinová omezení a omezení rychlosti.
typ letadla	Udává typ letadla, pokud je znám.
typ povolení	Udává typ povolení jako: přiblížení, odletové, další, spouštění motorů, vytlačení, pojíždění nebo oceánské letové povolení.
určená odchylka	Udává odchylku od tratě jako *určenou vzdálenost* nebo *počet stupňů*.
určená vzdálenost	Udává vzdálenost v námořních mílích nebo kilometrech.
určitý důvod sestupného spoje	Udává důvod připojené zprávy, jako je počasí nebo výkonnost letadla.
určitý důvod vzestupného spoje	Udává důvod připojené zprávy jako: provoz v opačném směru, provoz ve stejném směru, sbližující se provoz, křižující se provoz nebo vzdalující se provoz, omezení vzdušného prostoru, neplatný vstupní bod oceánského povolení, neobdržený letový plán, pozdní obdržení žádosti o oceánské letové povolení.
vertikální rychlost	Udává vertikální rychlost jako stopy/minuty nebo metry/minuty.
viditelnost provozu	Udává viditelnost provozu jako: „spatřen a minut“, „spatřen“ nebo „nespatřen“.
volný text	Poskytuje dodatečné informace v nestrukturovaném formátu.
vstup do obrazce	Udává vyčkávací úsek letu jako vzdálenost (desetiny námořních mil nebo desetiny kilometrů) nebo čas (desetiny minut).
vyčkávání v traťovém bodu	Udává instrukce k vyčkávání stanovující polohu vyčkávání jako: *poloha*, a navíc cokoli nebo vše následující: vyčkávání v nízké rychlosti, hladinové omezení traťového bodu, vyčkávání ve vysoké rychlosti, vyčkávání vlevo nebo vpravo, stupně, očekávaný čas dalšího povolení, a *vstup do obrazce*.
zbývající palivo	Udává zbývající palivo jako čas v sekundách.
zeměpisná šířka a délka	Udává zeměpisnou šířku a délku ve stupních, minutách, desetinách minut a směr (sever, jih, východ nebo západ).

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

DOPLNĚK 6 – DATOVÁ KOMUNIKACE MEZI ZAŘÍZENÍMI ATS
(*ATS INTERFACILITY DATA COMMUNICATIONS)* – AIDC

1. ÚVOD

1.1 Všeobecně

1.1.1 Tento Doplněk popisuje typy zpráv a jejich obsahy, které mají být použity při provozní komunikaci mezi počítačovými systémy stanovišť ATS. Tento typ přenosu dat se označuje jako zprávy datové komunikace mezi zařízeními ATS (ATS Interfacility Data Communications) (AIDC) a má být základem pro přechod datové komunikace na leteckou telekomunikační síť (ATN).

1.1.2 Není záměrem, aby řídící zprávy viděli, ale je požadováno, aby jejich provozní obsah byl řídícím zobrazen nebo zpřístupněn v souladu se schopností zobrazení a postupy na příslušném stanovišti. I když je většina letových dat zajišťována systémem, je nezbytným předpokladem, aby určité položky provozních údajů, u nichž je požadováno, aby byly postoupeny, mohly být zadány na pracovním místě řídícího.

1.1.3 Zprávy AIDC obsahují položky údajů uváděných jako datová pole. Ve většině případů je datové pole použito více než v jedné zprávě. Tabulka obsahující datová pole AIDC je obsažena v tomto Doplňku. Specifické podrobnosti o definování, rozsahu a rozlišení polí lze nalézt v *Manual of Air Traffic Services Data Link Application* (ICAO Doc 9694).

1.2 Koordinační prostředí

1.2.1 Postupy ATC se význačně liší v závislosti na přehledových schopnostech koordinujících stanovišť ATS v daném hraničním prostředí. Pro účely tohoto Doplňku je koordinační prostředí definováno buď jako přehledové, nebo procedurální. V některých případech může stejný typ zprávy vyžadovat zahrnutí rozdílných nebo doplňujících údajů, aby bylo vyhověno požadavkům různých prostředí. V závislosti na prostředí se mohou rovněž lišit časy přenosu těchto zpráv. Prostředí může rovněž ovlivnit, zda jsou zprávy AIDC automaticky zpracovávány nebo zobrazovány řídícímu k manuálnímu zpracování.

1.2.2 Přehledové prostředí je prostředí, kde se používá přehledový systém ATS, jenž dovoluje řídícím jasně identifikovat provoz. Radar a/nebo ADS-B jsou dostupné řídícím v polohách sektorů po obou stranách společné hranice a provoz je rozpoznáván informacemi zobrazovanými na situačním zobrazení. Taková zařízení umožňují použití přehledových koordinační postupy.

1.2.3 Procedurální prostředí existuje v takových prostorech, kde nejsou přehledové koordinační postupy dostupné, protože nejméně jedno z koordinujících stanovišť ATS nemá schopnost přehledu nebo se schopnosti přehledu liší. Například přehled v oceánských a odlehlých prostorech je často dosahován prostřednictvím ADS-C, CPDLC nebo hlasových hlášení poloh. V takových oblastech se koordinační postupy liší od postupů používaných v přehledovém prostředí.

1.3 Složení zprávy

1.3.1 Za účelem správného spojení odpovědi na zprávu AIDC s originálem zprávy je odkaz na originální zprávu obsažen v odpovědi. Následující zprávy musí obsahovat odkaz na zprávu (zprávy) AIDC, na kterou je odpovídáno:

Operativní odpovědi jako jsou:

Koordinační zprávy o akceptování (Coordinate Accept);

Koordinační zprávy o odmítnutí (Coordinate Reject);

Koordinační dohodovací zprávy (Coordinate Negotiate);

Akceptování podmínek předání (Transfer Conditions Accept);

Zpráva o převzetí spojení (Transfer Communications Assume);

Koordinační pohotovostní zpráva (Coordinate Standby).

Zprávy správy aplikací jako jsou:

Akceptování došlých zpráv (Application Accept);

Zprávy o odmítnutí došlých zpráv (Application Reject Messages).

1.3.2 Zpráva AIDC je složená ze záhlaví a sledu datových polí. Každá zpráva musí obsahovat všechna povinná pole a všechna relevantní nepovinná pole.

1.3.3 Záhlaví zprávy obsahuje identifikaci zprávy, časový indikátor (yyyymmddhhmmss) a číslo pořadí zprávy.

2. ÚČEL A POUŽITÍ ZPRÁVY

Oznamující zprávy

2.1 Oznámení

Zpráva o oznámení plní následující operativní požadavky:

a) aktualizuje základní údaje letového plánu na přijímajícím stanovišti ATS o nejnovější informace nebo umožňuje vytvoření letového plánu, jestliže dříve neexistoval;

b) poskytuje předběžné informace a jejich revize ze stanoviště ATS pro let, o kterém se předpokládá, že následně vstoupí do prostoru zájmu dalšího stanoviště ATS;

c) usnadní včasnou korelaci stop přehledového systému ATS; a

d) usnadní krátkodobé vyhodnocení zátěže sektoru.

Koordinační zprávy

2.2 Počáteční koordinační zprávy (Coordinate Initial)

Počáteční koordinační zpráva (Coordinate Initial message) plní následující operativní požadavky:

a) nahrazuje verbální předání předpokládaného času přeletu hranic;

b) aktualizuje základní údaje letového plánu na přijímajícím stanovišti ATS o nejnovější informace nebo umožňuje vytvoření letového plánu, jestliže dříve neexistoval;

c) koordinuje let před odletem za účelem vyhovění postupu žádosti o schválení;

d) iniciuje koordinační dialog mezi stanovišti;

e) usnadňuje distribuci a zobrazení údajů letového plánu na přijímajícím stanovišti; a

f) urychluje zobrazení kódu SSR/volacího znaku z korelovaných datových bloků na přijímajícím stanovišti.

2.3 Koordinační dohodovací zprávy (Coordinate Negotiate)

Koordinační dohodovací zpráva (Coordinate Negotiate message) plní následující operativní požadavky:

a) předává protinávrh od řídícího na přijímajícím stanovišti řídícímu na předávajícím stanovišti jako odpověď na počáteční koordinační zprávu (Coordinate Initial message);

b) předává protinávrh ke změnám navrhovaným v koordinační zprávě o aktualizaci (Coordinate Update) nebo k další koordinační dohodovací zprávě (Coordinate Negotiate message);

c) navrhuje modifikaci předtím dohodnutých podmínek, jestliže nově navržené podmínky nejsou v souladu s příslušnou koordinační dohodou; a

d) navrhuje změnu předtím dohodnutých podmínek poté, co je předání řízení ukončeno (např. když je let stále v blízkosti hranic mezi dvěma stanovišti).

Poznámka: Dříve dohodnuté podmínky mohou zahrnovat údaje letového plánu, které nejsou vztaženy k informaci o trajektorii letu (např. kód SSR, vybavení CNS atd.).

2.4 Koordinační zprávy o akceptování (Coordinate Accept)

Koordinační zpráva o akceptování (Coordinate Accept message) se používá k indikaci akceptování navrhnutých koordinačních podmínek během koordinačních a dohodovacích fází AIDC.

2.5 Koordinační zprávy o zrušení (Coordinate Cancel)

Koordinační zpráva o zrušení (Coordinate Cancel message) se používá k uvědomění přijímacího stanoviště, že všechny dříve přijaté koordinace a/nebo oznámení se ruší.

Poznámka: Tato zpráva nenahrazuje zrušení letového plánu zprávou CNL a nepoužívá se k vymazání základních údajů letového plánu.

2.6 Koordinační zprávy o odmítnutí (Coordinate Reject)

Koordinační zpráva o odmítnutí (Coordinate Reject message) se používá k indikování, že navržená koordinace nebo její revize je neakceptovatelná a žádný protinávrh není navrhován. Jakékoliv existující koordinační podmínky zůstávají, jak byly dříve zkoordinovány.

2.7 Koordinační pohotovostní zprávy (Coordinate Standby)

Koordinační pohotovostní zpráva (Coordinate Standby message) se používá k indikování, že zpráva je přijata, data jsou předána řídícímu a/nebo jinému stanovišti a operativní odpověď bude řádně odeslána.

2.8 Koordinační zprávy o aktualizaci (Coordinate Update)

Koordinační zpráva o aktualizaci (Coordinate Update message) se používá k vyslání modifikace dříve dohodnutých koordinačních podmínek za předpokladu, že jsou v souladu s koordinačními dohodami, pokaždé, když se koordinační podmínky mění.

Poznámka: Dříve dohodnuté podmínky mohou zahrnovat údaje letového plánu, které nejsou vztaženy k informaci o trajektorii letu (např. kód SSR, vybavení CNS, atd.).

Zprávy o předání

2.9 Zahájení předání (Transfer Initiate)

Zpráva o zahájení předání (Transfer Initiate message) plní následující operativní požadavky:

a) informuje přijímající stanoviště o aktuálním řízeném prostředí letu; a

b) zmírňuje požadavek na řídícího předávajícího stanoviště zajišťovat verbálně tuto informaci řídícímu na přijímajícím stanovišti.

2.10 Návrh podmínek předání (Transfer Conditions Proposal)

Zpráva návrhu podmínek předání (Transfer Conditions Proposal message) navrhuje řídícímu přijímacího stanoviště podmínky pro předání spojení a řízení, stejně jako aktualizovaná aktivní data.

Poznámka: Předání na spojení se nesmí zaměňovat s předáním podmínek pro předání řízení, které jsou obsaženy v koordinační dohodě mezi stanovišti ATS, jichž se to týká. Je zapotřebí mít na zřeteli, že předání spojení a předání řízení nemusí nutně nastat současně.

2.11 Akceptování podmínek předání (Transfer Conditions Accept)

Zpráva o akceptování podmínek předání (Transfer Conditions Accept message) indikuje, že řídící na přebírajícím stanovišti souhlasí s předáním spojení a řízení letu v odpovědi na zprávu návrhu podmínek předání (Transfer Conditions Proposal message).

2.12 Žádost o předání na spojení (Transfer Communication Request)

Zpráva žádosti o předání na spojení (Transfer Communication Request message) znamená požadavek řídícího přebírajícího stanoviště okamžitě navázat na příslušném kanálu spojení s letem.

2.13 Zpráva o předání spojení (Transfer Communications)

Zpráva o předání spojení (Transfer Communications message) se používá k indikování, že řídící na předávajícím stanovišti vydal instrukci, aby let navázat spojení s řídícím na přebírajícím stanovišti.

2.14 Zpráva o převzetí spojení (Transfer Communications Assume)

Zpráva o převzetí spojení (Transfer Communications Assume message) se používá k indikování, že přebírající stanoviště navázalo spojení s letem.

2.15 Zpráva o předání řízení (Transfer Control)

Zpráva o předání řízení (Transfer Control message) se používá k iniciování předávací fáze a indikuje, že řídící na předávajícím stanovišti si přeje předat odpovědnost za let na přebírající stanoviště.

2.16 Zpráva o převzetí řízení (Transfer Control Assume)

Zpráva o převzetí řízení (Transfer Control Assume) se používá k indikování, že přebírající stanoviště akceptuje převzetí odpovědnosti za let od předávajícího stanoviště.

Všeobecné informace

2.17 Zprávy o detailech letu (General Point)

Zpráva o detailech letu (General Point message) plní následující operativní požadavky:

a) obrací pozornost řídícího, který může nebo nemusí být řídící přijímacího stanoviště na určitý let; a

b) předává základní údaje letového plánu, když přijímající stanoviště nemá podrobnosti o letu.

2.18 Zprávy o aktivních (prováděcích) údajích (General Executive Data)

Zpráva o aktivních údajích (General Executive Data message) je posílána buď předávajícím stanovištěm přebírajícímu stanovišti, nebo přijímajícím stanovištěm předávajícímu stanovišti k zajištění aktualizací informací vztažených k řízenému prostředí letu poté, co je přechod do stavu předání zahájen.

Poznámka: Koordinační podmínky nejsou přijetím zprávy o aktivních údajích (General Executive Data message) pozměněny.

2.19 Zprávy o stavu nouze ve volném textu (Free Text Emergency)

Zpráva o stavu nouze ve volném textu (Free Text Emergency message) se používá pro výměnu volného textu vztaženého k nouzovým podmínkám.

2.20 Zprávy ve volném textu (Free Text General)

Zpráva ve volném textu (Free Text General message) se používá pro výměnu volného textu vztaženého k jiným než nouzovým podmínkám.

Zprávy správy aplikace

2.21 Zprávy o akceptování došlých zpráv (Application Accept)

Zpráva o akceptování došlých zpráv (Application Accept) musí být poslána přijímajícím stanovištěm na každou zprávu (vyjma pro další zprávu aplikace nebo zprávu obsahující neplatná data), která je přijata, zpracována, shledána bez chyb a použitelná k prezentaci na řídícím pracovišti.

2.22 Zprávy o odmítnutí došlých zpráv (Application Reject)

Zpráva o odmítnutí došlých zpráv (Application Reject message) uvědomuje odesilatele původní zprávy, že je zpráva přijata, ale byla v ní nalezena chyba. Zpráva o odmítnutí došlých zpráv (Application Reject message) obsahuje kód, který identifikuje povahu chyby.

3. OBSAH ZPRÁVY AIDC

3.1 Tabulka A6-1 vyjmenovává povinný a nepovinný obsah každé zprávy AIDC.

3.2 Jedno z nepovinných polí použitelné pro více zpráv AIDC je pole „Jiné informace“ *(Other information).*

3.2.1 Letový plán ICAO může obsahovat v poli 18 – „Jiné informace“ – informaci, která může ovlivnit řízení letu. Ke změně obsahu položky v poli 18 musí zpráva AIDC obsahovat celý nový obsah měněné položky (např. k doplnění, aby “RMK/TCAS EQUIPPED“ zahrnovalo “NON RVSM“, musí zpráva AIDC obsahovat “RMK/TCAS EQUIPPED NON RVSM“). Položky pole 18, které nejsou měněny, by do zprávy AIDC neměly být zahrnuty.

3.2.2 K vymazání obsahu položky v poli 18 musí zpráva AIDC obsahovat indikátor položky následovaný “/0“ (např. “NAV/0“ k uvedení, že tam nadále nejsou žádné významné navigační údaje).

Poznámka: Není záměrem, aby se na přijímajícím stanovišti nutně zobrazilo “NAV/0“, ani se nepožaduje, aby to bylo zahrnuto do původního letového plánu.

Tabulka A6-1. Obsah zprávy AIDC

Obsah zprávy AIDC		
Zprávy	**Povinné**	**Nepovinné**
Oznámení Notify	*Identifikace letadla* *Letiště odletu* *Letiště určení* *Předpokládaný čas přeletu hranic*	*Pravidla letu* *Druh letu* *Počet letadel (je-li více než jedno)* *Typ letadla* *Kategorie turbulence v úplavu* *Vybavení CNS* *Trať* *Změněná destinace* *Kód (SSR)* *Jiné informace*
Počáteční koordinační zprávy Coordinate Initial	*Identifikace letadla* *Letiště odletu* *Letiště určení* *Předpokládaný čas přeletu hranic*	*Pravidla letu* *Druh letu* *Počet letadel (je-li více než jedno)* *Typ letadla* *Kategorie turbulence v úplavu* *Vybavení CNS* *Trať* *Změněná destinace* *Kód (SSR)* *Jiné informace*
Koordinační dohodovací zprávy Coordinate Negotiate	*Identifikace letadla* *Letiště odletu* *Letiště určení* *Předpokládaný čas přeletu hranic*	*Pravidla letu* *Druh letu* *Počet letadel (je-li více než jedno)* *Typ letadla* *Kategorie turbulence v úplavu* *Vybavení CNS* *Trať* *Změněná destinace* *Kód (SSR)* *Jiné informace*
Koordinační zprávy o akceptování Coordinate Accept		*Identifikace letadla* *Letiště odletu* *Letiště určení*
Koordinační zprávy o odmítnutí Coordinate Reject		*Identifikace letadla* *Letiště odletu* *Letiště určení*
Koordinační pohotovostní zprávy Coordinate Standby		*Identifikace letadla* *Letiště odletu* *Letiště určení*
Koordinační zprávy o zrušení Coordinate Cancel	*Identifikace letadla* *Letiště odletu* *Letiště určení*	*Fix* *Důvod zrušení*
Koordinační zprávy o aktualizaci Coordinate Update	*Identifikace letadla* *Letiště odletu* *Letiště určení* *Předpokládaný čas přeletu hranic*	*Pravidla letu* *Druh letu* *Počet letadel (je-li více než jedno)* *Typ letadla* *Kategorie turbulence v úplavu* *Vybavení CNS* *Trať* *Změněná destinace* *Kód (SSR)* *Jiné informace*
Zahájení předání Transfer Initiate	*Identifikace letadla* *Aktivní údaje* (jsou-li dostupné)	*Traťové údaje*

Obsah zprávy AIDC		
Zprávy	**Povinné**	**Nepovinné**
Návrh podmínek předání Transfer Conditions Proposal	*Identifikace letadla* *Aktivní údaje* (jsou-li dostupné)	*Traťové údaje*
Žádost o předání na spojení Transfer Communication Request	*Identifikace letadla*	*Kmitočet*
Předání spojení Transfer Communications	*Identifikace letadla*	*Kmitočet* *Traťové údaje* *Aktivní údaje* a/nebo *Údaj o propuštění*
Převzetí spojení Transfer Communications Assume	*Identifikace letadla*	
Předání řízení Transfer Control	*Identifikace letadla*	*Letiště odletu* *Letiště určení* *Aktivní údaje*
Převzetí řízení Transfer Control Assume	*Identifikace letadla*	*Letiště odletu* *Letiště určení*
Zprávy o detailech letu General Point	*Identifikace letadla* *Letiště odletu* *Letiště určení*	*Označení sektoru (odesílající)* *Označení sektoru (přijímající)* *Pravidla letu* *Druh letu* *Počet letadel (je-li více než jedno)* *Typ letadla* *Kategorie turbulence v úplavu* *Vybavení CNS* *Trať (plánovaná)* *Údaje o letěné trati* *Kód (SSR)* *Jiné informace*
Aktivní (prováděcí) údaje General Executive Data	*Identifikace letadla*	*Aktivní údaje* *Kmitočet*
Zprávy o stavu nouze ve volném textu Free Text Emergency	*Označení zařízení nebo identifikace letadla* *Volný text*	
Zprávy ve volném textu Free Text General	*Označení zařízení nebo identifikace letadla* *Volný text*	
Akceptování došlých zpráv Application Accept		
Odmítnutí došlých zpráv Application Reject	*Chybový kód*	*Chybové údaje*