Tento dokument slouží výhradně k informačním účelům a nemá žádný právní účinek. Orgány a instituce Evropské unie nenesou za jeho obsah žádnou odpovědnost. Závazná znění příslušných právních předpisů, včetně jejich právních východisek a odůvodnění, jsou zveřejněna v Úředním věstníku Evropské unie a jsou k dispozici v databázi EUR-Lex. Tato úřední znění jsou přímo dostupná přes odkazy uvedené v tomto dokumentu

►B

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

(Text s významem pro EHP)

(Úř. věst. L 281, 13.10.2012, s. 1)

Ve znění:

		Úřední věstník		
		Č.	Strana	Datum
►M1	Nařízení Komise (EU) 2015/340 ze dne 20. února 2015	L 63	1	6.3.2015
►M2	Prováděcí nařízení Komise (EU) 2016/1185 ze dne 20. července 2016	L 196	3	21.7.2016
►M3	Prováděcí nařízení Komise (EU) 2017/835 ze dne 12. květen 2017	L 124	35	17.5.2017
►M4	Prováděcí nařízení Komise (EU) 2020/886 ze dne 26. června 2020	L 205	14	29.6.2020

Opraveno:

►C1 Oprava, Úř. věst. L 145, 31.5.2013, s. 38 (923/2012)
►C2 Oprava, Úř. věst. L 228, 2.9.2017, s. 33 (2016/1185)
►C3 Oprava, Úř. věst. L 228, 2.9.2017, s. 35 (923/2012)
►C4 Oprava, Úř. věst. L 74, 16.3.2018, s. 11 (923/2012)

▼B

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

(Text s významem pro EHP)

Článek 1

Předmět a oblast působnosti nařízení

1. Cílem tohoto nařízení je stanovit společná pravidla létání a provozní předpisy týkající se služeb a postupů v oblasti letecké navigace, které jsou použitelné pro všeobecný letový provoz v rámci nařízení (ES) č. 551/2004.

2. Toto nařízení se vztahuje zejména na uživatele vzdušného prostoru a na letadla provozovaná v rámci všeobecného letového provozu:

a) provádějící lety do Unie, v rámci Unie a z Unie;

b) se značkami státní příslušnosti a poznávacími značkami členského státu Unie a provádějící lety v jakémkoli vzdušném prostoru v rozsahu, který není v rozporu s pravidly zveřejněnými zemí, která má pravomoc nad přelétávaným územím.

▼M2

3. Toto nařízení se vztahuje také na příslušné úřady členských států, na poskytovatele letových navigačních služeb, provozovatele letišť a na pozemní personál podílející se na leteckém provozu.

4. Toto nařízení se nevztahuje na modely letadel a hračky ve formě letadel. Členské státy však zajistí zavedení vnitrostátních předpisů, jejichž cílem bude provozování modelů letadel a hraček ve formě letadel takovým způsobem, aby se minimalizovala rizika související s bezpečností civilního letectví pro osoby, majetek nebo jiná letadla.

▼B

Článek 2

Definice

Pro účely tohoto nařízení se použijí následující definice:

1. „přesností“ se rozumí stupeň shody mezi předpokládanou nebo měřenou hodnotou a hodnotou skutečnou;

▼M2

_____

▼B

3. „poradním vzdušným prostorem“ se rozumí vzdušný prostor stanovených rozměrů nebo označená trať, kde je dostupná letová poradní služba;

▼B

4. „poradní tratí“ se rozumí stanovená trať, kde je dostupná letová poradní služba;

5. „akrobatickým letem“ se rozumí úmyslně prováděné manévry s letadlem za letu, zahrnující náhlé změny polohy, neobvyklé polohy nebo neobvyklé změny rychlosti, které nejsou nutné pro normální let nebo pro výcvik za účelem získání osvědčení nebo kvalifikací jiných než kvalifikace pro akrobacii;

6. „letištěm“ se rozumí jakákoli vymezená plocha (včetně všech budov, zařízení a vybavení) na zemi nebo na vodě nebo na pevné konstrukci, pevné konstrukci na moři nebo na plovoucí konstrukci, která je zcela nebo zčásti určena pro přílety, odlety a pozemní pohyby letadel;

7. „letištní službou řízení“ se rozumí služba řízení letového provozu pro letištní provoz;

8. „letištní řídící věží“ se rozumí stanoviště určené k poskytování služby řízení letového provozu pro letištní provoz;

9. „letištním provozem“ se rozumí veškerý provoz na provozní ploše letiště a všechna letadla letící v blízkosti letiště. Letadlo je v blízkosti letiště, mimo jiné když vstupuje do letištního okruhu nebo jej opouští;

10. „letištním okruhem“ se rozumí vymezená dráha, kterou má letadlo letící v blízkosti letiště dodržovat;

11. „letištní provozní zónou“ se rozumí vzdušný prostor stanovených rozměrů, který slouží k ochraně letištního provozu;

12. „leteckými pracemi“ se rozumí provoz letadla, při kterém se letadlo používá pro zvláštní služby jako pro zemědělství, stavebnictví, snímkování, zeměměřičství, pozorování a hlídkování, pátrání a záchranu, leteckou reklamu atd.;

13. „leteckou informační příručkou (AIP)“ se rozumí příručka vydaná státem nebo pověřenou organizací, obsahující letecké informace trvalého charakteru, nezbytné pro letecký provoz;

14. „leteckou pohyblivou službou“ se rozumí pohyblivá služba mezi leteckými a letadlovými stanicemi nebo mezi letadlovými stanicemi navzájem, jíž se mohou účastnit i stanice záchranných plavidel; do této služby mohou být zapojeny i stanice tísňových polohových majáků na stanovených tísňových a nouzových kmitočtech;

15. „leteckou stanicí“ se rozumí pozemní stanice letecké pohyblivé služby. V některých případech může být letecká stanice umístěna například na palubě lodi nebo na umělé plošině na moři;

▼B

16. „letounem“ se rozumí letadlo těžší než vzduch s pohonem, vyvozující vztlak za letu hlavně z aerodynamických sil na plochách, které za daných podmínek letu zůstávají vůči letadlu nepohyblivé;

17. „palubním protisrážkovým systémem (ACAS)“ se rozumí palubní systém založený na signálech odpovídače sekundárního přehledového radaru (SSR), který pracuje nezávisle na pozemním zařízení a poskytuje pilotovi upozornění na možné nebezpečí střetu letadel, která jsou vybavena odpovídači SSR;

18. „letadlem“ se rozumí zařízení schopné vyvozovat síly nesoucí jej v atmosféře z reakcí vzduchu, které nejsou reakcemi vůči zemskému povrchu;

19. „adresou letadla“ se rozumí jedinečná kombinace 24 bitů, použitelná pro přidělení letadlu za účelem spojení letadlo – země, navigace a přehledu o provozu;

20. „pozorováním z letadla“ se rozumí vyhodnocení jednoho nebo více meteorologických prvků provedené z letadla za letu;

21. „informací AIRMET“ se rozumí 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 uvedeny v předpovědi, vydané pro lety v nízkých hladinách v dané letové informační oblasti nebo její části;

22. „spojením letadlo – země“ se rozumí obousměrná komunikace mezi letadly a stanicemi nebo místy na povrchu země;

23. „řídicí radiovou stanicí letadlo – země“ se rozumí letecká telekomunikační stanice, která primárně odpovídá za organizaci spojení týkajících se provozu a řízení letadel v daném prostoru;

24. „hlášením z letadla“ se rozumí hlášení z letadla za letu sestavené ve shodě s požadavky na hlášení polohy a na provozní nebo meteorologická hlášení;

▼M2

25. „pojížděním za letu“ se rozumí pohyby vrtulníků/letadel schopných startovat a přistávat vertikálně nad povrchem letiště při působení přízemního efektu při rychlostech obvykle nižších než 37 km/h (20 kt);

▼B

26. „letovým provozem“ se rozumí všechna letadla za letu nebo pohybující se na provozní ploše letiště;

▼M2

27. „letovou poradní službou“ se rozumí služba poskytovaná v letovém poradním vzdušném prostoru k zajištění rozstupů, pokud je to proveditelné, mezi letadly, která letí podle letových plánů na základě pravidel pro let podle přístrojů (IFR);

▼M2

28. „letovým povolením“ se rozumí oprávnění vydané letadlu postupovat podle podmínek určených stanovištěm řízení letového provozu;

▼B

29. „instrukcí řízení letového provozu“ se rozumí příkazy vydávané řízením letového provozu za účelem požádání pilota, aby provedl určitou činnost;

30. „službou řízení letového provozu“ se rozumí služba poskytovaná za účelem:

a) zabránění střetu:

1) mezi letadly a

2) mezi letadlem a překážkami na provozní ploše a

b) urychlení a zachování řádného toku letového provozu;

31. „stanoviště řízení letového provozu“ je obecný pojem, kterým se označuje podle potřeby oblastní středisko řízení, přibližovací stanoviště řízení nebo letištní řídící věž;

32. „letovou provozní službou (ATS)“ se rozumí 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);

▼M2

33. „vzdušnými prostory letových provozních služeb (ATS)“ se rozumí 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;

34. „ohlašovnou (ARO) letových provozních služeb (ATS)“ se rozumí stanoviště zřízené k přijímání hlášení týkajících se letových provozních služeb a letových plánů předkládaných před odletem;

34a. „přehledovou službou letových provozních služeb (ATS)“ se rozumí služba poskytovaná přímo prostřednictvím přehledového systému ATS;

35. „stanovištěm letových provozních služeb (ATS)“ je obecný pojem, kterým se označuje podle potřeby stanoviště řízení letového provozu, letové informační středisko, stanoviště poskytující letištní letovou informační službu nebo ohlašovna letových provozních služeb;

▼B

36. „letovou cestou“ se rozumí řízená oblast nebo její část, zřízená ve formě koridoru, vybavená radionavigačními zařízeními;

37. „pohotovostní službou“ se rozumí služba poskytovaná za účelem vyrozumívání příslušných organizací o letadlech, kterým se má poskytnout pátrací a záchranná služba, a asistence těmto organizacím podle potřeby;

▼M2

38. „náhradním letištěm“ se rozumí 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:

    a) náhradní letiště při vzletu: náhradní letiště, na kterém může letadlo přistát, je-li to nezbytné krátce po vzletu a kdy není možné použít letiště vzletu;

    b) náhradní letiště na trati: náhradní letiště, na kterém letadlo bude moci přistát, jestliže je na trati potřeba provést diverzi letu;

    c) náhradní letiště určení: náhradní letiště, na kterém bude letadlo moci přistát, jestliže přistání na letišti určení není možné nebo žádoucí;

▼B

39. „nadmořskou výškou“ se rozumí vertikální vzdálenost hladiny, bodu nebo předmětu považovaného za bod měřená od střední hladiny moře (MSL);

40. „přibližovací službou řízení“ se rozumí služba řízení letového provozu pro řízené lety přilétávajících a odlétávajících letadel;

41. „přibližovacím stanovištěm řízení“ se rozumí stanoviště zřízené k poskytování služby řízení letového provozu řízeným letům letadel, přilétávajících na jedno nebo na více letišť nebo odlétávajících z nich;

42. „odbavovací plochou“ se rozumí vymezená plocha, určená k umístění letadel pro nastupování a vystupování cestujících, pro nakládání a vykládání pošty nebo zboží, pro jejich plnění pohonnými hmotami a parkování nebo údržbě;

43. „oblastním střediskem řízení (ACC)“ se rozumí stanoviště zřízené k poskytování služby řízení letového provozu řízeným letům v řízených oblastech spadajících pod jeho pravomoci;

44. „oblastní službou řízení“ se rozumí služba řízení letového provozu pro řízené lety v řízených oblastech;

45. „prostorovou navigací (RNAV)“ se rozumí způsob navigace, který umožňuje letadlu provést let po jakékoli požadované letové dráze v dosahu pozemního nebo kosmického navigačního zařízení nebo v rozsahu možnosti vlastního vybavení letadla nebo kombinací obojího;

46. „tratí ATS“ se rozumí definovaná trať navržená k usměrňování toku letového provozu pro potřeby poskytování letových provozních služeb;

47. „automatickým závislým přehledovým systémem – vysílání (ADS-B)“ se rozumí prostředek, kterým letadla, letištní mobilní prostředky a další objekty mohou automaticky vysílat nebo přijímat údaje, jako jsou identifikace, poloha a další, podle potřeby, ve vysílacím módu pomocí datového spoje;

▼B

48. „automatickým závislým přehledovým systémem – kontrakt (ADS-C)“ se rozumí 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;

▼M2

48a. „dohodou o automatickém závislém přehledovém systému – kontraktu (ADS-C)“ se rozumí 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);

▼B

49. „automatickou informační službou koncové řízené oblasti (ATIS)“ se rozumí automatické poskytování platných pravidelných informací přilétávajícím a odlétávajícím letadlům nepřetržitě po dobu 24 hodin nebo v určeném časovém intervalu:

    a) „automatickou informační službou koncové řízené oblasti datovým spojem (D-ATIS)“ se rozumí poskytování ATIS prostřednictvím datového spoje;

    b) „automatickou hlasovou informační službou koncové řízené oblasti (hlasový ATIS)“ se rozumí poskytování ATIS prostřednictvím nepřetržitého a opakovaného hlasového rozhlasového vysílání;

50. „výškou základny nejnižší význačné oblačné vrstvy“ se rozumí výška základny nejnižší vrstvy oblačnosti nad zemí nebo nad vodou pod 6 000 m (20 000 ft), pokrývající více než polovinu oblohy;

51. „bodem přechodu“ se rozumí bod, ve kterém se od letadla letícího na úseku tratě ATS vyznačeném všesměrovým radiomajákem očekává, že změní navigační vedení letadla pomocí zařízení za letadlem na navigační vedení letadla pomocí nejbližšího všesměrového radiomajáku před letadlem;

52. „mezí povolení“ se rozumí bod, ke kterému bylo letadlu uděleno letové povolení;

53. „oblačností provozního významu“ se rozumí oblačnost s výškou základny oblačnosti pod 1 500 m (5 000 ft) nebo pod nejvyšší minimální sektorovou nadmořskou výškou podle toho, která z nich je větší, nebo oblačnost druhu cumulonimbus nebo věžovitý cumulus v jakékoli výšce;

54. „kódem (SSR)“ se rozumí číslo přidělené konkrétnímu signálu odpovědi tvořenému více impulsy, vysílaném odpovídačem v módu A nebo v módu C;

55. „příslušným úřadem“ se rozumí úřad určený členským státem jako odpovědný za zajištění shody s požadavky tohoto nařízení;

56. „řízenou oblastí“ se rozumí řízený vzdušný prostor sahající nahoru od stanovené výšky nad zemí;

57. „řízeným letištěm“ se rozumí letiště, na kterém je letištnímu provozu poskytována služba řízení letového provozu bez ohledu na to, zda existuje řízený okrsek, či nikoli;

▼B

58. „řízeným vzdušným prostorem“ se rozumí vymezený vzdušný prostor, ve kterém se poskytuje služba řízení letového provozu v souladu s klasifikací vzdušného prostoru;

59. „řízeným letem“ se rozumí jakýkoli let, který je předmětem letového povolení;

60. „komunikací datovým spojem mezi řídícím a pilotem (CPDLC)“ se rozumí způsob spojení mezi řídícím a pilotem, používající datový spoj pro ATC komunikaci;

61. „řízeným okrskem“ se rozumí řízený vzdušný prostor, sahající od povrchu země do stanovené výšky;

62. „stoupáním v cestovním režimu“ se rozumí postup cestovního letu letounu, vedoucí k čistému přírůstku nadmořské výšky s úbytkem hmotnosti letounu;

63. „cestovní hladinou“ se rozumí hladina dodržovaná letadlem během značné části letu;

64. „platným letovým plánem (CPL)“ se rozumí letový plán zahrnující případné změny, k nimž došlo na základě později vydaných povolení;

65. „nebezpečným prostorem“ se rozumí vzdušný prostor vymezených rozměrů, ve kterém mohou v určité době probíhat činnosti nebezpečné pro let letadla;

66. „komunikací datovým spojem“ se rozumí forma spojení používaná pro výměnu zpráv prostřednictvím datového spoje;

67. „daty/údaji“ se rozumí veličina nebo soubor veličin, které mohou sloužit jako základ pro výpočet dalších veličin;

68. „následným povolením“ se rozumí povolení vydané letadlu stanovištěm řízení letového provozu, které v daném čase toto letadlo neřídí;

69. „předpokládanou dobou letu“ se rozumí předpokládaná doba potřebná pro přelet od jednoho význačného bodu k druhému;

70. „předpokládaným časem zahájení pojíždění“ se rozumí předpokládaný čas, ve kterém letadlo zahájí pohyb související s odletem;

▼M2

71. „předpokládaným časem příletu (ETA)“ se rozumí 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 podle pravidel pro let za viditelnosti (VFR) je to čas, ve kterém se předpokládá, že letadlo přiletí nad letiště;

▼B

72. „předpokládaným časem přiblížení“ se rozumí čas, ve kterém ATC očekává, že přilétávající letadlo po zdržení opustí vyčkávací fix k dokončení svého přiblížení na přistání. Skutečný čas opuštění vyčkávacího fixu závisí na povolení přiblížení;

▼B

73. „podaným letovým plánem (FPL)“ se rozumí letový plán, tak jak je podán stanovišti ATS pilotem nebo určeným zástupcem bez následných změn;

74. „členem letové posádky“ se rozumí člen posádky s průkazem způsobilosti, pověřený během doby letové služby povinnostmi nezbytnými pro provoz letadla;

75. „letovým informačním střediskem“ se rozumí stanoviště zřízené k poskytování letové informační služby a pohotovostní služby;

76. „letovou informační oblastí“ se rozumí vzdušný prostor stanovených rozměrů, v němž se poskytuje letová informační služba a pohotovostní služba;

77. „letovou informační službou“ se rozumí služba poskytovaná za účelem podávání rad a informací k bezpečnému a účinnému provádění letů;

78. „letovou hladinou (FL)“ se rozumí hladina konstantního atmosférického tlaku vztažená ke stanovenému údaji tlaku 1 013,2 hektopascalů, která je oddělená od ostatních takových hladin stanovenými tlakovými intervaly;

79. „letovým plánem“ se rozumí předepsané informace vztahující se k zamýšlenému letu letadla nebo jeho části, poskytované stanovištím letových provozních služeb;

80. „letovou dohledností“ se rozumí dohlednost dopředu z kabiny letadla za letu;

81. „předpovědí“ se rozumí informace o očekávaných meteorologických podmínkách pro určitý čas nebo časový interval a pro určitou oblast nebo část vzdušného prostoru;

82. „přízemní dohledností“ se rozumí dohlednost na letišti hlášená oprávněným pozorovatelem nebo automatickými systémy;

83. „kurzem“ se rozumí směr, do něhož směřuje podélná osa letadla, vyjádřený ve stupních měřených od severu (zeměpisného, magnetického, kompasového nebo síťového);

84. „výškou“ se rozumí vertikální vzdálenost hladiny, bodu nebo předmětu považovaného za bod, měřená od stanovené roviny;

85. „vrtulníkem“ se rozumí letadlo těžší než vzduch schopné letu hlavně působením aerodynamických sil vznikajících na jednom nebo více poháněných rotorech, jejichž osy jsou v podstatě svislé;

86. „vzdušným prostorem nad volným mořem“ se rozumí vzdušný prostor mimo pevninské území a teritoriální vody, definovaný v Úmluvě Organizace spojených národů o mořském právu (Montego Bay, 1982);

87. „IFR“ je zkratka používaná k označení pravidel pro let podle přístrojů;

▼B

88. „letem IFR“ se rozumí let prováděný v souladu s pravidly pro let podle přístrojů;

89. „IMC“ je zkratka používaná k označení meteorologických podmínek pro let podle přístrojů;

▼M2

89a. „přiblížení podle přístrojů“ je přiblížení a přistání s použitím nástrojů pro navigační vedení letadla na základě postupu přiblížení podle přístrojů. Existují dva způsoby provádění přiblížení podle přístrojů:

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;

▼B

90. „postupem přiblížení podle přístrojů (IAP)“ se rozumí řada předem stanovených manévrů s orientací podle letových přístrojů, které zajišťují výškovou ochranu před překážkami při letu od fixu počátečního přiblížení nebo případně 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:

▼M2

a) postup nepřesného přístrojového přiblížení (NPA). Postup přiblížení podle přístrojů navržený pro 2D přístrojové přiblížení typu A;

b) postup přiblížení s vertikálním vedením (APV). Postup přiblížení podle přístrojů navigace založené na výkonnosti navržený pro 3D přístrojové přiblížení typu A;

c) postup přesného přístrojového přiblížení (PA). Postup přiblížení podle přístrojů založený na navigačních systémech (ILS, MLS, GLS a SBAS Cat I) navržený na 3D přístrojové přiblížení typu A nebo B;

▼B

91. „meteorologickými podmínkami pro let podle přístrojů (IMC)“ se rozumí 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;

92. „přistávací plochou“ se rozumí část pohybové plochy, určená pro přistání nebo vzlety letadel;

93. „hladinou“ se rozumí všeobecný výraz používaný k vyjádření vertikální polohy letadla znamenající buď výšku, nadmořskou výšku nebo letovou hladinu;

94. „provozní plochou“ se rozumí část letiště určená pro vzlety, přistání a pojíždění letadel, s výjimkou odbavovacích ploch;

▼M2

▼C2

94a. „minimem paliva“ se rozumí situace, při níž dodávka paliva do letadla dosáhla stavu, ve kterém má let závazně přistát na konkrétním letišti a žádné další zpoždění není možné akceptovat;

▼B

95. „módem SSR“ se rozumí smluvený rozpoznávací znak vztažený k vymezeným funkcím dotazovacích signálů, vysílaných dotazovačem SSR. Příloha 10 dohody ICAO stanovuje 4 módy: A, C, S a intermód;

▼M2

95a. „modelem letadla“ se rozumí bezpilotní letadlo, jiné než hračka ve formě letadla, s provozní hmotností nepřesahující hranice předepsané příslušným orgánem, které je schopné trvalého letu v atmosféře a které se používá výhradně na předváděcí nebo rekreační aktivity;

95b. „horskou oblastí“ se rozumí oblast měnícího se profilu terénu, ve které změny výšky terénu přesahují 900 m (3 000 ft) v rámci vzdálenosti 18,5 km (10,0 NM);

▼B

96. „pohybovou plochou“ se rozumí část letiště určená pro vzlety, přistání a pojíždění letadel, sestávající z provozní plochy a odbavovací plochy (ploch);

97. „nocí“ se rozumí doba mezi koncem občanského soumraku a začátkem občanského svítání. Občanský soumrak končí večer, když se střed slunečního disku nachází 6° pod horizontem, a občanské svítání začíná ráno, když je střed slunečního disku 6° pod horizontem;

98. „překážkou“ se rozumí jakýkoli pevný (trvalý nebo dočasný) a mobilní objekt nebo jeho část, která:

a) se nachází na ploše určené pro pozemní pohyby letadel nebo

b) zasahuje nad stanovenou plochu určenou k ochraně letadel za letu nebo

c) se nachází vně těchto stanovených ploch a byla vyhodnocena jako nebezpečná pro letecký provoz;

99. „provozním místem“ se rozumí místo vybrané provozovatelem nebo velícím pilotem pro provedení přistání, vzletu nebo pro provoz s vrtulníkovým jeřábem;

100. „velícím pilotem“ se rozumí pilot určený provozovatelem nebo, v případě všeobecného letectví, vlastníkem k velení a provedení bezpečného letu;

101. „tlakovou nadmořskou výškou“ se rozumí atmosférický tlak vyjádřený nadmořskou výškou, která odpovídá tomuto tlaku ve standardní atmosféře, dle definice v části 1 přílohy 8 Chicagské úmluvy;

102. „problematickým užíváním psychoaktivních látek“ se rozumí užívání jedné nebo více psychoaktivních látek leteckým personálem způsobem, který:

a) představuje přímé nebezpečí pro daného uživatele nebo ohrožuje životy, zdraví nebo pohodu ostatních nebo

b) způsobí či zhorší profesní, společenské, duševní nebo fyzické problémy nebo potíže;

103. „zakázaným prostorem“ se rozumí vzdušný prostor vymezených rozměrů nad pevninou nebo nad teritoriálními vodami státu, ve kterém jsou lety letadel zakázány;

▼M1

104. „psychoaktivními látkami“ se rozumí alkohol, opioidy, kanabinoidy, sedativa a hypnotika, kokain, další psychostimulanty, halucinogeny a těkavá rozpouštědla; kofein a tabák se mezi ně nezahrnují;

▼B

105. „radarem“ se rozumí rádiové detekční zařízení, poskytující informace o vzdálenosti, azimutu a/nebo výšce objektů;

106. „oblastí s povinným rádiovým spojením (RMZ)“ se rozumí vzdušný prostor stanovených rozměrů, ve kterém musí být letadlo vybaveno radiostanicí a provozovat ji;

107. „radionavigační službou“ se rozumí služba poskytující informace pro vedení nebo údaje o poloze pro efektivní a bezpečný provoz letadel pomocí jednoho nebo více radionavigačních zařízení;

108. „radiotelefonií“ se rozumí způsob radiového spojení určeného především pro výměnu informací hlasem;

109. „stálým letovým plánem“ se rozumí 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;

110. „hlásným bodem“ se rozumí stanovené zeměpisné místo, vzhledem k němuž se může hlásit poloha letadla;

111. „omezeným prostorem“ se rozumí vzdušný prostor vymezených rozměrů nad pevninou nebo nad teritoriálními vodami státu, ve kterém je let letadla omezen v souladu se stanovenými podmínkami;

112. „traťovým úsekem“ se rozumí trať nebo části trati, na které se obvykle létá bez mezipřistání;

113. „dráhou“ se rozumí vymezená pravoúhlá plocha na pozemním letišti, upravená pro přistání a vzlety letadel;

▼M2

114. „vyčkávacím místem dráhy“ se rozumí stanovené místo určené k ochraně dráhy, překážkové plochy nebo kritického/citlivého prostoru systému pro přesné přiblížení a přistání (ILS)/mikrovlnného přistávacího systému (MLS), ve kterém pojíždějící letadla a mobilní prostředky musí zastavit a vyčkávat, pokud jim není letištní řídící věží povoleno jinak;

▼B

115. „dráhovou dohledností (RVR)“ se rozumí vzdálenost, na kterou může pilot letadla nacházejícího se na ose dráhy vidět denní dráhové značení nebo návěstidla ohraničující dráhu nebo vyznačující její osu;

▼M2

▼C2 116. „personálem ovlivňujícím bezpečnost“ se rozumí osoby, které by mohly ohrozit bezpečnost letectví, jestliže neplní řádně své povinnosti a funkce, včetně členů posádek, personálu zajišťujícího údržbu letadel, personálu provozu letišť, personálu záchranné služby, hasičů a pracovníků údržby, personálu s povolením ke vstupu na pohybovou plochu bez doprovodu a řídících letového provozu;

▼B

117. „kluzákem“ se rozumí letadlo těžší než vzduch, které je schopno letu působením aerodynamických sil na své nepohyblivé nosné plochy a jehož volný let není závislý na motoru, včetně závěsných kluzáků, padákových kluzáků a jiných srovnatelných letadel;

118. „sekundárním přehledovým radarem (SSR)“ se rozumí systém přehledového radaru, který využívá vysílačů/přijímačů (dotazovačů) a odpovídačů;

119. „informací SIGMET“ se rozumí informace vydaná meteorologickou výstražnou službou týkající se výskytu nebo očekávaného výskytu určených meteorologických jevů na trati, které mohou ovlivnit bezpečnost letového provozu;

120. „signální plochou“ se rozumí plocha na letišti používaná k umisťování pozemních návěstí;

121. „význačným bodem“ se rozumí stanovené zeměpisné místo, používané k vyznačení tratě ATS nebo dráhy letu letadla a pro jiné navigační účely a účely ATS;

122. „zvláštním letem VFR“ se rozumí let VFR, kterému vydala služba řízení letového provozu povolení k letu v řízeném okrsku v meteorologických podmínkách horších než VMC;

123. „zbloudilým letadlem“ se rozumí letadlo, které se význačně odchýlilo od zamýšlené trati nebo které hlásí, že nezná svou polohu;

124. „přehledovým radarem“ se rozumí radarové zařízení, používané k určování polohy letadla vzdáleností a azimutem;

125. „pojížděním“ se rozumí pohyby letadel na povrchu letiště nebo provozního místa s použitím vlastní síly, s výjimkou vzletu a přistání;

126. „pojezdovou dráhou“ se rozumí vymezený pás na pozemním letišti zřízený pro pojíždění letadel a určený ke spojení jedné části letiště s druhou; včetně:

a) *pojezdového pruhu,* jímž se rozumí část odbavovací plochy určená jako pojezdová dráha a umožňující přístup letadel pouze k stáním;

b) *pojezdové dráhy na odbavovací ploše,* kterou se rozumí část systému pojezdových drah, umístěná na odbavovací ploše, umožňující průjezd odbavovací plochou;

▼B

c) *pojezdové dráhy pro rychlé odbočení,* kterou se rozumí pojezdová dráha napojující se na dráhu v ostrém úhlu a projektovaná tak, aby umožnila přistávajícím letadlům odbočit při vyšších rychlostech, než kterých dosahují na jiných výjezdech na pojezdové dráhy, a tím snížit na minimum dobu obsazení dráhy;

127. „územím“ se rozumí pevnina a k ní přilehlé teritoriální vody spadající pod svrchovanost, suverenitu, ochranu nebo mandát dotyčného státu;

128. „prahem dráhy“ se rozumí začátek té části dráhy, která je použitelná pro přistání;

129. „celkovou předpokládanou dobou letu“ se rozumí

a) pro lety IFR předpokládaná 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;

b) pro lety VFR předpokládaná doba od vzletu do příletu nad letiště určení;

▼M2

129a. „hračkou ve formě letadla“ se rozumí letadlo bez posádky konstruované nebo určené k použití, výlučně či nikoli, na hraní pro děti mladší 14 let;

▼B

130. „tratí“ se rozumí průmět dráhy letu letadla na povrch země, jehož směr se v kterémkoli bodě obvykle vyjadřuje ve stupních měřených od severu (zeměpisného, magnetického nebo síťového);

131. „radou k vyhnutí se provozu“ se rozumí rada poskytnutá stanovištěm letových provozních služeb, určující manévry pomáhající pilotovi vyhnout se srážce;

132. „informací o provozu“ se rozumí 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;

133. „bodem předání řízení“ se rozumí určený bod, umístěný na letové dráze letadla, ve kterém se předává odpovědnost za poskytování služby řízení letového provozu letadlu z jednoho řídícího stanoviště nebo pracoviště na druhé;

134. „převodní nadmořskou výškou“ se rozumí nadmořská výška, ve které nebo pod níž se vertikální poloha letadla řídí nadmořskými výškami;

135. „převodní hladinou“ se rozumí nejnižší použitelná letová hladina nad převodní nadmořskou výškou;

▼B

136. „oblastí s povinným odpovídačem (TMZ)“ se rozumí vzdušný prostor stanovených rozměrů, ve kterém je pro letadlo povinné vybavení odpovídači hlásícími tlakovou nadmořskou výšku a jejich provozování;

137. „neidentifikovaným letadlem“ se rozumí letadlo, které bylo zpozorováno nebo bylo hlášeno, že letí v daném prostoru, ale jehož totožnost nebyla určena;

138. „volným balonem bez pilota na palubě“ se rozumí nepoháněné letadlo bez pilota na palubě, lehčí než vzduch, ve volném letu;

139. „VFR“ je zkratka používaná k označení pravidel pro let za viditelnosti;

140. „letem VFR“ se rozumí let prováděný v souladu s pravidly pro let za viditelnosti;

141. „dohledností“ se rozumí dohlednost pro letecké účely, která je definována jako větší z následujících dvou vzdáleností:

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

b) největší vzdálenost, na kterou je možno spolehlivě rozeznat na neosvětleném pozadí světla o svítivosti přibližně 1 000 cd;

142. „meteorologickými podmínkami pro let za viditelnosti“ se rozumí meteorologické podmínky vyjádřené dohledností, vzdáleností od oblačnosti a výškou základny nejnižší význačné oblačné vrstvy, které jsou stejné nebo lepší než předepsaná minima;

143. „VMC“ je zkratka používaná k označení meteorologických podmínek pro let za viditelnosti.

Článek 3

Dodržování

Členské státy zajistí dodržování společných pravidel a ustanovení stanovených v příloze tohoto nařízení, aniž jsou dotčena ustanovení o pružnosti obsažená v článku 14 nařízení (ES) č. 216/2008 a bezpečnostní opatření obsažená v článku 13 nařízení (ES) č. 549/2004.

Článek 4

Výjimky pro zvláštní provoz

▼M2

1. Příslušné orgány mohou buď z vlastního podnětu nebo na základě žádosti ze strany dotčených subjektů udělit výjimky jednotlivým subjektům nebo kategoriím subjektů z jakýchkoli požadavků tohoto nařízení pro následující činnosti veřejného zájmu a pro výcvik nezbytný pro bezpečné provádění následujících činností:

▼B

a) lety policejních a celních letadel;

b) lety za účelem sledování dopravy a pronásledování;

c) lety za účelem kontroly životního prostředí prováděné orgány veřejné správy nebo jimi pověřenými subjekty;

d) pátrání a záchrana;

e) lety související s poskytováním záchranné lékařské péče;

f) evakuace;

g) hašení požárů;

▼B

h) výjimky požadované pro zajištění letů hlav států, ministrů a srovnatelných státních činitelů.

2. Příslušný úřad povolující tyto výjimky informuje agenturu EASA o povaze těchto výjimek nejpozději do dvou měsíců od jejich schválení.

3. Tímto článkem není dotčen článek 3 a článek může být použit v případech, kdy činnosti uvedené v článku 1 nemohou být prováděny jako operační letový provoz nebo kdyby jinak nemohly využít ustanovení o pružnosti obsažená v tomto nařízení.

▼M2

Tento článek se rovněž nevztahuje na provozní minima pro lety vrtulníků obsažená ve zvláštních schváleních udělených příslušným orgánem podle přílohy V nařízení Komise (EU) č. 965/2012 ([1]).

▼B

Článek 5

Rozdíly

1. Po vstupu tohoto nařízení v platnost a nejpozději k datu jeho účinnosti členské státy:

a) oficiálně oznámí organizaci ICAO, že veškeré dříve oznámené rozdíly oproti normám a doporučeným postupům ICAO, které jsou předmětem tohoto nařízení, se zrušují s výjimkou těch, které se týkají základních bezpečnostních a obranných zájmů členských států podle článku 13 nařízení (ES) č. 549/2004;

b) oznámí organizaci ICAO společně dohodnuté rozdíly obsažené v dodatku k příloze tohoto nařízení.

2. V souladu s přílohou 15 Chicagské úmluvy zveřejní každý členský stát prostřednictvím své letecké informační příručky společně dohodnuté rozdíly oznámené organizaci ICAO v souladu s odst. 1 písm. b) tohoto článku, jakož i všechna ostatní ustanovení, jež si vyžádaly zájmy vzdušné obrany a bezpečnosti daného státu v souladu s odst. 1 písm. a) tohoto článku.

Článek 6

Sledování změn

1. Po vstupu tohoto nařízení v platnost Komise s podporou agentur Eurocontrol a EASA ustanoví trvalý proces s cílem:

a) zajistit, aby byly sledovány a analyzovány všechny změny přijaté v rámci Chicagské úmluvy, které se dotýkají oblasti působnosti tohoto nařízení, a

b) podle potřeby vypracovávat návrhy na provedení změn v příloze tohoto nařízení.

([1]) Nařízení Komise (EU) č. 965/2012 ze dne 5. října 2012, kterým se stanoví technické požadavky a správní postupy týkající se letového provozu podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 (Úř. věst. L 296, 25.10.2012, s. 1).

▼B

2. Ustanovení článku 5 tohoto nařízení týkající se zrušení a oznámení rozdílů a zveřejnění v leteckých informačních příručkách a ustanovení článku 7 týkající se změn přílohy se použijí podle vhodnosti.

Článek 7

Změny přílohy

1. Změny přílohy se provádějí v souladu s čl. 5 odst. 3 nařízení (ES) č. 549/2004.

2. Změny uvedené v odstavci 1 mohou zahrnovat mimo jiné i změny požadované pro zajištění souladu právních ustanovení při budoucím rozšiřování tohoto nařízení tak, aby obsahovalo příslušná ustanovení příloh a dokumentů ICAO jiných než přílohy 2, nebo změny vyplývající z aktualizací těchto samotných příloh a dokumentů ICAO nebo ze změn kterýchkoli příslušných nařízení Unie.

Článek 8

Přechodná a další opatření

1. Členské státy, které před vstupem tohoto nařízení v platnost přijaly dodatečná ustanovení doplňující normy ICAO, zajistí, aby tato dodatečná ustanovení byla v souladu s tímto nařízením.

2. Pro účely tohoto článku taková dodatečná ustanovení doplňující normu ICAO nepředstavují rozdíl oproti Chicagské úmluvě. Tato další opatření, jakož i veškeré další záležitosti, které toto nařízení ponechává na rozhodnutí příslušných úřadů, zveřejní členské státy prostřednictvím svých leteckých informačních příruček. Informují rovněž Komisi a agenturu EASA, a to nejpozději do dvou měsíců od vstupu tohoto nařízení v platnost nebo od přijetí těchto dodatečných ustanovení.

Článek 9

Požadavky na bezpečnost

1. Po vstupu tohoto nařízení v platnost, a aniž jsou dotčena ustanovení článku 7, členské státy v zájmu zachování nebo zvýšení stávající úrovně bezpečnosti zajistí, aby v rámci procesu řízení bezpečnosti zahrnujícího všechny a. s.pekty provádění tohoto nařízení bylo provedeno bezpečnostní posouzení plánu provádění, včetně identifikace nebezpečí, posouzení rizik a jejich zmírnění dříve, než dojde ke skutečným změnám dříve přijatých postupů. Takové zmírnění může zahrnovat použití článku 3.

Článek 10

Změny nařízení (ES) č. 730/2006, (ES) č. 1033/2006, (ES) č. 1794/2006, (ES) č. 1265/2007, (EU) č. 255/2010 a prováděcího nařízení (EU) č. 1035/2011

1. Nařízení (ES) č. 730/2006 se mění takto:

a) Ustanovení čl. 2 odst. 3 a 4 se nahrazují tímto:

„3. „IFR“ je zkratka používaná k označení pravidel pro let podle přístrojů;

▼B

4. „VFR“ je zkratka používaná k označení pravidel pro let za viditelnosti“.

2. Nařízení (ES) č. 1033/2006 se mění takto:

a) Ustanovení čl. 2 odst. 2 bodu 8 se nahrazuje tímto:

„8. „IFR“ je zkratka používaná k označení pravidel pro let podle přístrojů;“.

b) Ustanovení čl. 3 odst. 1 se nahrazuje tímto:

„1. Ustanovení uvedená v příloze se použijí na předkládání, přijímání a distribuci letových plánů na každý let, na který se vztahuje toto nařízení, a na všechny změny klíčové položky letového plánu v předletové fázi v souladu s tímto nařízením.“

c) Nadpis a první bod přílohy se nahrazují tímto:

„Ustanovení uvedená v čl. 3 odst. 1

1. Oddíl 4 prováděcího nařízení (EU) č. 923/2012 (*).

_____

(*) Úř. věst. L 281, 13.10.2012, s. 1.“

3. Nařízení (ES) č. 1794/2006 se mění takto:

a) Ustanovení čl. 2 písm. c) a d) se nahrazuje tímto:

„c) „IFR“ je zkratka používaná k označení pravidel pro let podle přístrojů;

d) „VFR“ je zkratka používaná k označení pravidel pro let za viditelnosti;“.

4. Nařízení (ES) č. 1265/2007 se mění takto:

a) Ustanovení čl. 2 odst. 5 se nahrazuje tímto:

„5. „lety provozované podle pravidel pro lety za viditelnosti“ (lety VFR) se rozumí veškeré lety prováděné v souladu s pravidly pro let za viditelnosti;“.

5. Nařízení (EU) č. 255/2010 se mění takto:

a) Ustanovení čl. 2 odst. 3 se nahrazuje tímto:

„3. „IFR“ je zkratka používaná k označení pravidel pro let podle přístrojů;“.

6. Prováděcí nařízení (EU) č. 1035/2011 se mění takto:

a) odkaz v příloze II bodě 4 písm. a) na „Přílohu 2 Pravidla létání, 10. vydání, červenec 2005“ se nahrazuje odkazem na „prováděcí nařízení (EU) č. 923/2012“;

▼B

b) odkaz v příloze II bodě 4 písm. c) na „Přílohu 11 Letové provozní služby, 13. vydání, červenec 2001, včetně všech změn až po č. 47-B“ se mění doplněním textu „a případně prováděcí nařízení (EU) č. 923/2012“ na konec uvedené věty;

c) odkaz v příloze III bodě 2 písm. b) na „Přílohu 11 Letové provozní služby, 13. vydání, červenec 2001, včetně všech změn až po č. 47-B;“ se mění doplněním textu „popřípadě prováděcí nařízení (EU) č. 923/2012“ na konec uvedené věty.

Článek 11

Vstup v platnost

1. Toto nařízení vstupuje v platnost dvacátým dnem po uveřejnění v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Toto nařízení se použije od 4. prosince 2012.

2. Odchylně od odst. 1 druhého pododstavce se členské státy mohou rozhodnout, že až do 4. prosince 2014 nebudou ustanovení tohoto nařízení uplatňovat.

Využije-li některý členský stát této možnosti, oznámí Komisi a agentuře EASA v souladu s čl. 12 odst. 1 nařízení (ES) č. 549/2004 důvody této odchylky, její trvání, jakož i plánovaná opatření a příslušný časový harmonogram provedení tohoto nařízení.

Toto nařízení je závazné v celém svém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

▼B

PŘÍLOHA

PRAVIDLA LÉTÁNÍ

ODDÍL 1

Let nad volným mořem

SERA.1001 Obecná ustanovení

a) Pro let nad volným mořem platí bez výjimky pravidla uvedená v příloze 2 Chicagské úmluvy. Pro účely kontinuity a plynulého provozu letových provozních služeb, zejména v rámci funkčních bloků vzdušného prostoru, mohou být ustanovení přílohy 11 Chicagské úmluvy používána ve vzdušném prostoru nad volným mořem způsobem, který je v souladu s používáním těchto pravidel nad územím členských států. Tím není dotčen provoz státních letadel podle článku 3 Chicagské úmluvy. Nejsou tím dotčeny ani povinnosti členských států zajistit, aby provoz letadel v letových informačních oblastech, ve kterých jsou zodpovědné za poskytování letových provozních služeb podle dohod s ICAO o oblastní letové navigaci, byl prováděn bezpečným, urychleným a účinným způsobem.

b) Pro části volného moře, kde členský stát přijal podle dohod s ICAO o oblastní letové navigaci odpovědnost za poskytování služeb letového provozu, určí dotyčný členský stát poskytovatele letových provozních služeb pro poskytování těchto služeb.

ODDÍL 2

Použitelnost a dodržování

▼M2

SERA.2001 Předmět

Aniž jsou dotčena výše uvedená ustanovení bodu SERA.1001, pojednává tato příloha v souladu s článkem 1 zejména o uživatelích vzdušného prostoru a o letadlech:

a) provádějících lety do Unie, v rámci Unie a z Unie;

b) se státními značkami a poznávacími značkami členského státu Unie a provádějících lety v jakémkoli vzdušném prostoru v rozsahu, který není v rozporu s pravidly zveřejněnými daným státem, který má pravomoc nad přelétávaným územím.

Tato příloha upravuje rovněž činnost příslušných úřadů členských států, poskytovatelů letových navigačních služeb, provozovatelů letišť a příslušného pozemního personálu podílejícího se na leteckém provozu.

▼B

SERA.2005 Dodržování pravidel létání

Provoz letadla za letu, na pohybové ploše letiště nebo v provozním místě musí být ve shodě s obecnými pravidly, platnými místními ustanoveními a navíc, pokud jde o provoz za letu, také ve shodě:

a) s pravidly pro let za viditelnosti nebo

b) s pravidly pro let podle přístrojů.

SERA.2010 Odpovědnost za dodržování pravidel létání

a) Odpovědnost velícího pilota

Velící pilot letadla bez ohledu na to, řídí-li letadlo či nikoli, odpovídá za daný let v souladu s tímto nařízením, vyjma případů, kdy se smí od těchto pravidel odchýlit za podmínek, kdy je odchýlení absolutně nezbytné v zájmu zachování bezpečnosti.

▼B

b) Předletová příprava

Před zahájením letu se velící pilot seznámí se všemi dostupnými informacemi, které se týkají zamýšleného letu. Předletová příprava pro lety mimo blízkost letiště a pro všechny lety IFR musí zahrnovat pečlivé prostudování dostupných aktuálních meteorologických zpráv a předpovědí, s uvážením požadavku na palivo a určení náhradního postupu pro případ, že nebude možné let dokončit tak, jak byl plánován.

SERA.2015 Pravomoc velícího pilota letadla

Velící pilot letadla musí mít s konečnou platností právo rozhodnout o provedení letu.

SERA.2020 Problematické užívání psychoaktivních látek

▼C3

Kterákoli osoba ve funkci, která je rozhodující pro bezpečnost letectví (personál ovlivňující bezpečnost), nesmí tuto funkci vykonávat, pokud je pod vlivem jakýchkoli psychoaktivních látek snižujících schopnost výkonu funkce. Tyto osoby se musí vyvarovat jakéhokoli problematického užívání těchto látek.

▼B

ODDÍL 3

Obecná pravidla a vyhýbání se střetům

KAPITOLA 1

Ochrana osob a majetku

SERA.3101 Nedbalé nebo neopatrné zacházení s letadlem

S letadlem se nesmí zacházet nedbalým nebo neopatrným způsobem, který by ohrozil život nebo majetek jiných.

SERA.3105 Minimální výšky

S výjimkou situací, kdy je to nezbytné pro vzlet nebo přistání nebo kdy to povolil příslušný úřad, nesmí letadlo letět nad hustě zastavěnými oblastmi měst, vesnic a jiných obydlených míst nebo nad shromážděním osob na volném prostranství, pokud není ve výšce, která by v případě vzniklé nouze umožnila přistání bez ohrožení osob nebo majetku na povrchu země. Tyto minimální výšky jsou pro lety VFR stanoveny v bodu SERA.5005 písm. f) a minimální hladiny pro lety IFR jsou stanoveny v bodu SERA.5015 písm. b).

SERA.3110 Cestovní hladiny

Cestovní hladiny, ve kterých se má let nebo jeho část provést, musí být vyjádřeny jako:

a) letové hladiny u letů v nejnižší použitelné letové hladině nebo nad ní nebo případně nad převodní nadmořskou výškou;

b) nadmořské výšky při letech pod nejnižší použitelnou letovou hladinou nebo v převodní nadmořské výšce nebo případně pod ní.

SERA.3115 Shazování a rozprašování

Shazování a rozprašování z letadla za letu smí být prováděno pouze:

a) v souladu s právním předpisem Unie nebo případně s vnitrostátním právním předpisem pro letový provoz regulovaný členským státem a

b) v souladu s příslušnou oznámenou informací, radou a/nebo povolením vydaným příslušným stanovištěm letových provozních služeb.

▼B

SERA.3120 Vlečení

Letadlo smí vléci jiné letadlo nebo jiný předmět pouze:

a) v souladu s právním předpisem Unie nebo případně s vnitrostátním právním předpisem pro letový provoz regulovaný členským státem a

b) v souladu s příslušnou oznámenou informací, radou a/nebo povolením vydaným příslušným stanovištěm letových provozních služeb.

SERA.3125 Sestupy padákem

Sestupy padákem jiné než nouzové se smí provádět pouze:

a) v souladu s právním předpisem Unie nebo případně s vnitrostátním právním předpisem pro letový provoz regulovaný členským státem a

b) v souladu s příslušnou oznámenou informací, radou a/nebo povolením vydaným příslušným stanovištěm letových provozních služeb.

SERA.3130 Akrobatický let

Akrobatické lety se smí provádět pouze:

a) v souladu s právním předpisem Unie nebo případně s vnitrostátním právním předpisem pro letový provoz regulovaný členským státem a

b) v souladu s příslušnou oznámenou informací, radou a/nebo povolením vydaným příslušným stanovištěm letových provozních služeb.

SERA.3135 Skupinové lety

Letadla nesmí provádět skupinový let, s výjimkou předchozí dohody mezi velícími piloty letadel účastnících se letu, přičemž při skupinovém letu v řízeném vzdušném prostoru se musí dodržet podmínky předepsané příslušným úřadem. Tyto podmínky zahrnují následující:

a) jeden z velících pilotů je určen jako vedoucí letu;

b) s ohledem na navigaci a hlášení poloh se skupina považuje za jediné letadlo;

c) za rozstupy mezi letadly při daném letu odpovídá vedoucí letu a velící piloti ostatních letadel účastnících se letu a tato odpovědnost zahrnuje i fáze, kdy letadla manévrují pro potřeby dosažení vlastního rozstupu ve skupině při jejím shromažďování a rozchodu, a

d) u státních letadel musí být udržována maximální boční, podélná a vertikální vzdálenost mezi každým letadlem a vedoucím letu v souladu s Chicagskou úmluvou. U jiných než státních letadel každé letadlo udržuje vzdálenost, která nepřesahuje bočně a podélně 1 km (0,5 NM) a vertikálně 30 m (100 ft) od vedoucího letu.

SERA.3140 Volné balóny bez pilota na palubě

Volný balón bez pilota na palubě se musí provozovat způsobem, který minimalizuje nebezpečí pro osoby, majetek nebo jiná letadla, a musí být provozován v souladu s podmínkami uvedenými v dodatku 2.

▼B

SERA.3145 Zakázané a omezené prostory

Letadlo nesmí letět v zakázaném nebo omezeném prostoru, který byl řádně zveřejněn, s výjimkou dodržení podmínek omezení nebo se souhlasem členského státu, nad jehož územím jsou tyto prostory zřízeny.

KAPITOLA 2

Vyhýbání se střetům

SERA.3201 Obecná ustanovení

Žádné ustanovení tohoto nařízení nezbavuje velícího pilota letadla odpovědnosti provést taková opatření, včetně manévrů pro vyhnutí se srážce, které jsou založeny na radách k vyhnutí poskytovaných zařízením ACAS, aby se co nejlépe zabránilo srážce.

SERA.3205 Blízkost

Letadlo nesmí letět v takové blízkosti jiného letadla, která by vytvářela nebezpečí střetu.

SERA.3210 Právo přednosti

a) Letadlo, které má právo přednosti, musí udržovat kurz a rychlost.

b) Letadlo, které si je vědomo, že manévrovací schopnost jiného letadla je narušena, musí dát tomuto letadlu přednost.

c) ►C1 Letadlo, které je podle následujících pravidel povinno dát přednost jinému letadlu, je smí nadlétnout, podlétnout nebo předlétnout jen tehdy, pokud se vyhne v dostatečné vzdálenosti a je zohledněn vliv turbulence v úplavu za letadly. ◄

1) *Čelní přibližování.* Přibližují-li se dvě letadla čelně nebo přibližně čelně a existuje-li nebezpečí střetu, obě letadla musí změnit kurz směrem doprava.

2) *Sbíhající se tratě.* Sbíhají-li se tratě dvou letadel přibližně ve stejné hladině, má přednost to letadlo, které přilétává zprava, s výjimkou následujícího:

i) motorová letadla těžší než vzduch musí dát přednost vzducholodím, kluzákům a balonům,

ii) vzducholodě musí dát přednost kluzákům a balonům,

iii) kluzáky musí dát přednost balonům,

iv) motorová letadla musí dát přednost letadlům, které mají ve vleku jiná letadla nebo předměty.

3) *Předlétávání.* Předlétávající je to letadlo, které se k druhému přibližuje zezadu po trati, svírající s podélnou osou druhého letadla úhel menší než 70 stupňů, je tedy v takové poloze vůči předlétávanému letadlu, že by v noci nemohlo vidět ani levá, ani pravá polohová světla předlétávaného letadla. Předlétávané letadlo má přednost a předlétávající letadlo bez ohledu na to, zda stoupá, klesá nebo je ve vodorovném letu, se musí druhému letadlu vyhnout změnou kurzu doprava a žádná následující změna ve vzájemných polohách obou letadel nezbavuje předlétávající letadlo povinnosti vyhnout se, dokud letadlo nemine v dostatečné vzdálenosti.

i) *Předlétávání kluzáků.* Kluzák předlétávající jiný kluzák se smí vyhnout změnou kurzu doprava nebo doleva.

▼B

4) *Přistání.* Letadlo za letu nebo pohybující se po zemi nebo vodě musí dát přednost letadlu, které přistává nebo je v poslední fázi přiblížení na přistání.

i) Přibližují-li se dvě nebo více letadel těžších než vzduch k letišti nebo provoznímu místu za účelem přistání, musí letadlo ve vyšší hladině dát přednost letadlu v nižší hladině, ale letadlo v nižší hladině nesmí využít tohoto pravidla k tomu, aby se zařadilo před letadlo, které je v poslední fázi přiblížení na přistání nebo aby takové letadlo předletělo. Motorová letadla těžší než vzduch však musí dát přednost kluzákům.

ii) *Nouzové přistání.* Letadlo, kterému je známo, že jiné letadlo je nuceno přistát, musí dát tomuto letadlu přednost.

5) *Vzlet.* Letadlo pojíždějící na provozní ploše letiště musí dát přednost letadlu, které vzlétá nebo se chystá vzletět.

d) Pohyby letadel, osob a vozidel po zemském povrchu

1) V případě nebezpečí střetu mezi dvěma letadly pojíždějícími po pohybové ploše letiště nebo rovnocenné části provozního místa se musí uplatnit následující:

i) přibližují-li se dvě letadla čelně nebo přibližně čelně, obě musí zastavit nebo, je-li to proveditelné, vyhnout se doprava tak, aby byla mezi nimi zajištěna dostatečná vzdálenost,

ii) sbíhají-li se dráhy dvou letadel, přednost má letadlo pojíždějící zprava,

iii) letadlo předjížděné jiným letadlem má přednost a předjíždějící letadlo musí udržovat dostatečnou vzdálenost od předjížděného letadla.

2) Letadlo, které pojíždí po provozní ploše na řízeném letišti, musí zastavit a čekat na všech vyčkávacích místech dráhy do té doby, než obdrží od letištní řídící věže výslovné povolení k vjezdu na dráhu nebo k jejímu křižování.

3) Letadlo, které pojíždí po provozní ploše, musí zastavit a čekat na všech rozsvícených koncových příčkách a smí pokračovat podle odstavce 2 až po zhasnutí světel.

4) Pohyb osob a mobilních prostředků na letištích

i) Pohyby osob nebo mobilních prostředků, včetně vlečených letadel na provozní ploše letiště, musí řídit letištní řídící věž tak, aby nevzniklo nebezpečí pro osoby a prostředky nebo letadla, které přistávají, pojíždějí a vzlétají.

ii) Za podmínek, při nichž se uplatňují postupy za nízké dohlednosti, platí:

A) pohyby osob a mobilních prostředků na provozní ploše letiště se musí omezit na nezbytné minimum a zvláštní pozornost musí být věnována požadavkům na ochranné prostory ILS/MLS v průběhu přesných přístrojových přiblížení II. nebo III. kategorie;

▼B

B) vzhledem k ustanovením pododstavce iii) musí být poskytovatelem letových navigačních služeb předepsána minimální vzdálenost mezi mobilními prostředky a pojíždějícími letadly, která příslušný orgán musí schválit se zřetelem k dostupným prostředkům;

C) při smíšeném provozu ILS a MLS II. nebo III. kategorie přesného přístrojového přiblížení, která se provádějí nepřetržitě na jedné dráze, musí být zajištěna ochrana restriktivnějších kritických a citlivých prostorů ILS nebo MLS.

iii) Pohotovostním mobilním prostředkům jedoucím na pomoc letadlu v tísni musí být zajištěna přednost před veškerými pohyby na letištní ploše.

iv) Vzhledem k ustanovením pododstavce iii) musí mobilní prostředky na provozní ploše vyhovovat těmto pravidlům:

A) mobilní prostředky a mobilní prostředky vlekoucí letadlo musí dát přednost letadlům, která přistávají, vzlétají, pojíždějí nebo jsou vlečena;

B) mobilní prostředky musí dát přednost mobilním prostředkům vlekoucím letadlo;

C) mobilní prostředky musí dát přednost ostatním mobilním prostředkům v souladu se směrnicemi stanoviště letových provozních služeb;

D) přestože platí ustanovení A), B) a C), mobilní prostředky a mobilní prostředky vlekoucí letadlo se musí řídit pokyny letištní řídící věže.

SERA.3215 Rozsvěcování světel na letadle

a) Všechna letadla za letu v noci musí s výjimkou podle písmene e) rozsvítit:

1) protisrážková světla určená k upoutání pozornosti na dané letadlo a

▼M2

2) s výjimkou balonů polohová světla vyznačující příslušný směr letadla vůči pozorovateli. Jiná světla, pokud by mohla být zaměněna s těmito světly, nesmí být rozsvícena.

_____

▼B

b) V noci, s výjimkou případu uvedeného v písmeni e):

1) všechna letadla pohybující se po pohybové ploše letiště musí mít rozsvícena polohová světla vyznačující příslušný směr letadla vůči pozorovateli a jiná světla, pokud by mohla být zaměněna s těmito světly, nesmí být rozsvícena;

2) všechna letadla na pohybové ploše letiště, je-li to proveditelné, musí mít rozsvícena světla označující okraje jejich konstrukce, pokud nejsou trvale nebo jinak přiměřeně osvětlena;

3) všechna letadla pojíždějící nebo vlečená na pohybové ploše letiště musí mít rozsvícena světla, kterými na sebe upoutají pozornost, a

▼B

4) všechna letadla na pohybové ploše letiště s běžícími motory musí mít rozsvícena světla vyznačující tuto skutečnost.

c) S výjimkou případu uvedeného v písmeni e) musí mít všechna letadla za letu vybavená protisrážkovými světly vyhovujícími požadavku písm. a) odst. 1 rozsvícena taková světla i ve dne.

d) S výjimkou případu uvedeného v písmeni e) musí všechna letadla:

1) pojíždějící nebo vlečená na pohybové ploše letiště a vybavená protisrážkovými světly vyhovujícími požadavku písm. b) odst. 3 nebo

2) na pohybové ploše letiště a vybavená světly vyhovujícími požadavkům písm. b) odst. 4

mít taková světla rozsvícena i ve dne.

e) Pilotovi se musí povolit vypnutí nebo snížení intenzity kteréhokoli ze záblesková světel splňujícího požadavky písmen a), b), c) a d), jestliže:

1) nepříznivě ovlivňuje nebo by mohlo nepříznivě ovlivnit uspokojivý výkon povinností nebo

2) oslňuje nebo by mohlo oslnit vnějšího pozorovatele.

SERA.3220 Simulované lety podle přístrojů

Letadlo nesmí provádět cvičné lety v simulovaných podmínkách podle přístrojů, pokud:

a) není v letadle instalováno plně funkční dvojí řízení a

b) na pilotním sedadle není kvalifikovaný pilot (v tomto pravidle označený jako bezpečnostní pilot) působící jako bezpečnostní pilot pro osobu letící za simulovaných podmínek podle přístrojů. Tento bezpečnostní pilot musí mít přiměřený výhled dopředu a na obě strany letadla nebo musí být ve spojení se způsobilým pozorovatelem, který v letadle zaujímá takové místo, že jeho zorné pole vhodně doplňuje výhled bezpečnostního pilota.

SERA.3225 Provoz na letišti a v jeho blízkosti

Letadlo pohybující se na letišti a v jeho blízkosti musí:

a) pozorovat ostatní letištní provoz za účelem vyhnutí se srážce;

b) zařadit se do letového provozu tvořeného ostatními letadly v provozu nebo se mu vyhnout;

c) s výjimkou balonů provádět všechny zatáčky doleva při přiblížení na přistání a po vzletu, pokud informace nebo instrukce od ATC nestanoví jinak;

d) s výjimkou balonů přistávat a vzlétat proti směru větru, pokud bezpečnost, konfigurace dráhy nebo zájmy letového provozu neurčují, že je preferován jiný směr.

▼B

SERA.3230 Provoz na vodní hladině

a) Přibližují-li se dvě letadla nebo letadlo a plavidlo k sobě a existuje riziko střetu, musí letadlo pokračovat obezřetně a s ohledem na stávající okolnosti a podmínky, včetně omezení na straně příslušného letadla nebo lodě.

1) *Sbíhající se tratě.* Letadlo, které má jiné letadlo nebo plavidlo zprava, musí mu dát přednost tak, aby byla mezi nimi zajištěna dostatečná vzdálenost.

2) *Čelní přibližování.* Letadlo přibližující se k jinému letadlu nebo k plavidlu čelně nebo přibližně čelně, se musí vyhnout změnou kurzu vpravo tak, aby byla mezi nimi zajištěna bezpečná vzdálenost.

3) *Předlétávání.* Předlétávané letadlo nebo plavidlo má přednost a předlétávající letadlo se musí vyhnout změnou kurzu tak, aby byla mezi nimi zajištěna bezpečná vzdálenost.

4) *Přistání a vzlet.* Letadlo přistávající na vodní hladině nebo vzlétající z vodní hladiny musí, je-li to proveditelné, zajistit bezpečnou vzdálenost mezi sebou a všemi plavidly a musí se vyhnout narušení jejich navigace.

b) *Rozsvěcování světel letadla na vodní hladině*. V noci nebo v jiném období předepsaném příslušným úřadem musí všechna letadla na vodní hladině mít rozsvícena světla tak, jak to požaduje Úmluva o mezinárodních pravidlech pro zabránění srážkám na moři z roku 1972. Pokud to nemohou provést, musí mít rozsvícena světla s co nejpodobnějšími vlastnostmi a s co nejpodobnější polohou, jako jsou světla požadovaná podle mezinárodních pravidel.

KAPITOLA 3

Signály

SERA.3301 Obecná ustanovení

a) Při zpozorování nebo přijetí jakýchkoli signálů uvedených v dodatku 1 musí letadlo provést to, co se daným signálem podle tohoto dodatku požaduje.

b) Použijí-li se signály dodatku 1, musí mít uvedený význam. Tyto signály se smí používat pouze pro uvedené účely a žádné jiné signály, které by se s nimi mohly zaměnit, se nesmí používat.

c) Signalista musí být odpovědný za poskytování standardních signálů pro řízení letadel na zemi jasným a přesným způsobem při použití signálů uvedených v dodatku 1.

d) Činnosti signalisty smí provádět pouze osoby, které absolvovaly výcvik, získaly kvalifikaci a oprávnění v souladu s příslušnými právními předpisy Unie nebo vnitrostátními právními předpisy.

e) Signalista musí na sobě mít charakteristicky označenou fluorescenční vestu, aby jej letová posádka byla schopna identifikovat jako osobu odpovědnou za řízení na zemi.

f) Pro jakoukoliv signalizaci za dne musí být veškerým zúčastněným pozemním personálem používány tyče s fluorescenční barvou, signalizační terče nebo rukavice. V noci nebo za nízké dohlednosti musí být používány svítící tyče.

▼B

KAPITOLA 4

Čas

SERA.3401 Obecná ustanovení

a) Musí se používat světový koordinovaný čas (UTC), vyjadřovaný v hodinách, minutách, a pokud se požaduje, v sekundách 24hodinového dne začínajícího o půlnoci.

b) Kontrola času se musí provést před zahájením řízeného letu a vždy během letu, když je to nezbytné.

c) Kdykoli se při uplatnění komunikace datovým spojem používá čas, musí být jeho přesnost v rozmezí 1 sekundy UTC.

d) Čas v letových provozních službách

▼C4

1) Letištní řídící věže musí před pojížděním letadla ke vzletu sdělit pilotovi přesný čas, pokud nejsou učiněna jiná opatření k získání času z jiných zdrojů. Stanoviště letových provozních služeb musí kromě toho poskytnout letadlu přesný čas na vyžádání. Kontroly času se musí provádět alespoň k nejbližší minutě.

▼B

ODDÍL 4

Letové plány

SERA.4001 Předložení letového plánu

a) Informace týkající se zamýšleného letu nebo jeho části se musí předložit stanovišti letových provozních služeb ve formě letového plánu. Výraz „letový plán“ znamená buď úplné informace ve všech polích obsažených v letovém plánu zahrnující celou trať letu, nebo jen omezené informace požadované mimo jiné tehdy, je-li účelem získat povolení na menší část letu, například na křižování letové cesty, vzlet nebo přistání z řízeného letiště.

b) Letový plán se musí předložit před letem:

1) na kterýkoli let nebo jeho část, kde se poskytuje služba řízení letového provozu;

2) na kterýkoli let IFR v poradním vzdušném prostoru;

3) na kterýkoli let prováděný ve vzdušných prostorech stanovených příslušným úřadem nebo do nich směřující nebo letící na tratích stanovených příslušným úřadem, a to pro usnadnění poskytování letové informační, pohotovostní služby a služby pátrání a záchrany;

4) na kterýkoli let prováděný ve vzdušných prostorech stanovených příslušným úřadem nebo do nich směřující nebo letící na tratích stanovených příslušným úřadem, a to pro usnadnění koordinace s příslušnými vojenskými stanovišti nebo se stanovišti letových provozních služeb sousedních států, aby se zabránilo možné potřebě zakročování za účelem identifikace;

5) na kterýkoli let přes mezinárodní hranice, pokud není dotyčnými státy předepsáno jinak;

6) na kterýkoli let, který má být proveden v noci, jestliže se při něm opouští blízkost letiště.

c) Letový plán se musí před odletem předložit ohlašovně letových provozních služeb nebo musí být vyslán za letu příslušnému stanovišti letových provozních služeb nebo řídící radiostanici letadlo–země, pokud nebyly uplatněny postupy pro podávání stálých letových plánů.

▼B

d) ►M2 Pokud příslušný úřad nestanovil pro vnitrostátní lety VFR kratší lhůtu, letový plán na let, při kterém se mají přeletět mezinárodní hranice nebo kterému má být poskytována služba řízení letového provozu nebo letová poradní služba, se musí předložit nejméně šedesát minut před odletem nebo, když se předkládá za letu, v takovém čase, který zajistí jeho přijetí příslušným stanovištěm ATS nejméně deset minut před tím, než letadlo dosáhne: ◄

1) zamýšleného bodu vstupu do řízené oblasti nebo poradního vzdušného prostoru nebo

2) bodu křižování letové cesty nebo poradní tratě.

SERA.4005 Obsah letového plánu

a) Letový plán musí obsahovat informace týkající se těch z následujících položek, které jsou příslušným úřadem považovány za relevantní:

1) identifikace letadla

2) pravidla letu a druh letu

3) počet a typ (typy) letadla (letadel) a kategorie turbulence v úplavu

4) vybavení

5) letiště nebo provozní místo odletu

6) předpokládaný čas zahájení pojíždění

7) cestovní rychlost (rychlosti)

8) cestovní hladina (hladiny)

9) trať, na které se má letět

10) letiště nebo provozní místo určení a celková předpokládaná doba letu

11) náhradní letiště nebo provozní místo (místa)

12) vytrvalost letu

13) celkový počet osob na palubě

14) nouzové vybavení a vybavení pro přežití

15) jiné informace.

b) V letových plánech podávaných za letu se jako letiště nebo provozní místo odletu uvede místo, ze kterého je možné získat doplňující informace o letu, jsou-li požadovány. Namísto předpokládaného času zahájení pojíždění se dále uvede čas nad prvním bodem tratě, k níž se letový plán vztahuje.

SERA.4010 Vyplňování letového plánu

a) Letový plán musí případně obsahovat informace o příslušných položkách až po „náhradní letiště nebo náhradní provozní místo (místa)“ včetně, týkající se celé trati nebo její části, pro kterou se letový plán podává.

▼B

b) Když je tak předepsáno příslušným úřadem nebo považuje-li to osoba, která letový plán podává, za nezbytné, musí letový plán navíc případně obsahovat podle informace týkající se všech dalších položek.

SERA.4015 Změny v letovém plánu

a) V souladu s ustanoveními bodu SERA.8020 písm. b) musí být všechny změny letového plánu podaného na let IFR nebo na let VFR provozovaný jako řízený let co nejdříve ohlášeny příslušnému stanovišti letových provozních služeb. Na ostatní lety VFR se musí příslušnému stanovišti letových provozních služeb oznámit co nejdříve význačné změny letového plánu.

b) Informace předložené před odletem týkající se vytrvalosti letu nebo celkového počtu osob na palubě, které byly v čase odletu nesprávné, se považují za význačné změny letového plánu a jako takové se musí oznamovat.

SERA.4020 Ukončení letového plánu

a) Přistání se musí oznámit osobně, radiotelefonicky, datovým spojem nebo jinými prostředky předepsanými příslušným úřadem, a to příslušnému stanovišti letových provozních služeb na letišti příletu co nejdříve po přistání pro každý let, na který byl předložen letový plán, který pokryl celý let nebo jeho zbývající část k letišti určení.

1) Hlášení o přistání se nepožaduje po přistání na letišti, kde jsou letové provozní služby poskytovány za podmínky, že rádiové spojení nebo vizuální signály potvrdí, že přistání bylo zpozorováno.

b) Pokud byl letový plán podán jen na část letu, jinou než zbývající část letu na letiště určení, musí být, pokud je tak požadováno, ukončen příslušným hlášením danému stanovišti letových provozních služeb.

c) Není-li na letišti příletu nebo provozním místě příletu stanoviště letových provozních služeb, musí se hlášení o přistání, je-li požadováno, podat v nejkratší možné době po přistání nejrychlejšími dosažitelnými prostředky nejbližšímu stanovišti letových provozních služeb.

d) Je-li známo, že spojovací zařízení na letišti přistání nebo provozním místě přistání jsou nedostatečná a jiný způsob hlášení přistání pozemními prostředky není k dispozici, musí být provedeno následující opatření. Bezprostředně před přistáním, pokud je to proveditelné, musí letadlo rádiem vyslat zprávu podobnou hlášení o přistání příslušnému stanovišti letových provozních služeb, když se takové hlášení požaduje. Normálně se takové hlášení musí oznamovat letecké stanici obsluhující stanoviště letových provozních služeb, které odpovídá za letovou informační oblast, v níž letadlo letí.

e) Hlášení o přistání předávané letadlem musí obsahovat následující informace:

1) identifikace letadla;

2) letiště nebo provozní místo odletu;

3) letiště nebo provozní místo určení (pouze v případě přistání na náhradním letišti);

4) letiště nebo provozní místo příletu;

5) čas přistání.

▼B

ODDÍL 5

Meteorologické podmínky pro let za viditelnosti, pravidla pro let za viditelnosti, zvláštní lety VFR a pravidla pro let podle přístrojů

SERA.5001 Minima VMC dohlednosti a vzdálenosti od oblačnosti pro let za viditelnosti

Minima VMC dohlednosti a vzdálenosti od oblačnosti pro let za viditelnosti jsou obsažena v tabulce S5-1.

Tabulka S5-1 (*)

Pásmo nadmořské výšky	Třída vzdušného prostoru	Letová dohlednost	Vzdálenost od oblačnosti
3 050 m (10 000 ft) nad střední hladinou moře a více	A (**) B C D E F G	8 km	1 500 m horizontálně 300 m (1 000 ft) vertikálně
Pod 3 050 m (10 000 ft) nad střední hladinou moře a nad 900 m (3 000 ft) nad střední hladinou moře nebo více než 300 m (1 000 ft) nad terénem, podle toho, která z výšek je větší	A (**) B C D E F G	5 km	1 500 m horizontálně 300 m (1 000 ft) vertikálně
900 m (3 000 ft) nad střední hladinou moře a méně nebo 300 m (1 000 ft) nad terénem, podle toho, která z výšek je větší	A (**) B C D E	5 km	1 500 m horizontálně 300 m (1 000 ft) vertikálně
	F G	5 km (***)	Mimo oblačnost a za viditelnosti země

(*) Kde je převodní výška nižší než 3 050 m (10 000 ft) nad střední hladinou moře, musí se použít letová hladina 100 namísto 10 000 ft.

(**) Minima VMC dohlednosti a vzdálenosti ve vzdušném prostoru třídy A jsou uvedena jako vodítko pro piloty a neznamenají přijetí letů VFR ve vzdušném prostoru třídy A.

(***) Když je tak předepsáno příslušným úřadem:

a) lety při snížené letové dohlednosti, ale ne nižší než 1 500 m, se smí provádět:

1) při rychlostech 140 kt IAS a nižších, které poskytnou přiměřenou možnost včas spatřit jiný provoz nebo překážky v čase tak, aby bylo možno se vyhnout srážce, nebo

2) za okolností, při kterých pravděpodobnost setkání s jiným provozem by byla normálně malá, např. v prostorech s malou hustotou provozu nebo při leteckých pracích v nízkých hladinách;

►M2 b) lety vrtulníků při letové dohlednosti nižší než 1 500 m, ale ne nižší než 800 m, se smí provádět, jestliže manévrují rychlostí, která poskytne přiměřenou možnost včas spatřit jiný provoz nebo překážky v čase tak, aby bylo možno se vyhnout srážce. ◄

SERA.5005 Pravidla pro let za viditelnosti

a) S výjimkou zvláštních letů VFR se lety VFR musí provádět tak, aby letadlo letělo při dohlednosti a ve vzdálenosti od oblačnosti stejné nebo větší, než je stanoveno v tabulce S5-1.

b) S výjimkou případů, kdy je získáno povolení od stanoviště řízení letového provozu pro zvláštní let VFR, lety VFR nesmí vzlétat nebo přistávat na letišti v řízeném okrsku nebo vstupovat do provozního okruhu nebo okrsku letiště, jestliže oznámené meteorologické podmínky na tomto letišti jsou horší než následující minima:

1) výška základny nejnižší význačné oblačné vrstvy je nižší než 450 m (1 500 ft) nebo

2) přízemní dohlednost je nižší než 5 km.

▼B

c) Když je tak předepsáno příslušným úřadem, smí se lety VFR v noci provádět za následujících podmínek:

1) jestliže se při nich opouští blízkost letiště, musí být předložen letový plán podle bodu SERA.4001 písm. b) odst. 6;

2) při letech musí být navázáno a udržováno obousměrné rádiové spojení na příslušném spojovacím kanálu ATS, je-li k dispozici;

3) musí být uplatněna minima dohlednosti a vzdálenosti od oblačnosti pro let za viditelnosti uvedená v tabulce S5-1, vyjma případů, kdy:

i) výška základny nejnižší význačné oblačné vrstvy není nižší než 450 m (1 500 ft);

▼M2

ii) se neuplatní ustanovení o snížené letové dohlednosti uvedené v tabulce S5-1 písmenech a) a b);

iii) ve vzdušném prostoru tříd B, C, D, E, F a G ve výši 900 m (3 000 ft) nad střední hladinou moře nebo nižší nebo 300 m (1 000 ft) nad terénem, podle toho, která z nich je vyšší, má pilot stálý výhled na zemský povrch, a

_____

▼C2

v) v horské oblasti může příslušný úřad stanovit vyšší minima dohlednosti a vzdálenosti od oblačnosti pro lety za viditelnosti;

▼M2

_____

▼B

5) s výjimkou, kdy je to nezbytné pro vzlet nebo přistání nebo pokud tak výslovně povolí příslušný úřad, musí být let VFR v noci prováděn v hladině, která není nižší než minimální letová nadmořská výška stanovená státem, jehož území je přelétáváno. Tam, kde není minimální letová nadmořská výška stanovena, musí být let VFR prováděn:

▼C3

i) nad vysokým terénem nebo v horských oblastech v hladině, která je nejméně 600 m (2 000 ft) nad nejvyšší překážkou v okruhu 8 km od předpokládané polohy letadla,

▼B

ii) kdekoli jinde, než je stanoveno v písmenu i), v hladině nejméně 300 m (1 000 ft) nad nejvyšší překážkou v okruhu 8 km od předpokládané polohy letadla.

▼M2

d) Lety VFR se nesmí provádět:

1) při transsonických a supersonických rychlostech, pokud to nepovolí příslušný úřad;

2) nad letovou hladinou 195. Výjimky z tohoto požadavku jsou následující:

i) členské státy tam, kde je to proveditelné, zavedly vyhrazení vzdušného prostoru, v němž mohou být povoleny lety VFR, nebo

ii) vyhrazení vzdušného prostoru do letové hladiny 285 včetně, byl-li provoz VFR v tomto vyhrazeném vzdušeném prostoru povolen odpovědným stanovištěm ATS v souladu s postupy povolování stanovenými členskými státy a zveřejněnými v příslušné letecké informační příručce.

▼B

e) Povolení pro lety VFR nad letovou hladinou 285 nesmí být uděleno, pokud je nad letovou hladinou 290 uplatňováno vertikální minimum rozstupu 300 m (1 000 ft).

f) S výjimkou, kdy je to nezbytné pro vzlet a přistání nebo pokud tak povolí příslušný úřad, nesmí být let VFR prováděn:

1) nad hustě zastavěnými oblastmi měst, vesnic a jiných obydlených míst nebo nad shromážděním osob na volném prostranství ve výšce nižší než 300 m (1 000 ft) nad nejvyšší překážkou v okruhu 600 m od letadla;

2) kdekoli jinde, než je stanoveno v odstavci 1, ve výšce nižší než 150 m (500 ft) nad zemí nebo vodou nebo 150 m (500 ft) nad nejvyšší překážkou v okruhu 150 m (500 ft) od letadla.

g) S výjimkou, kdy je v letovém povolení uvedeno jinak nebo stanoví jinak příslušný úřad, musí být lety VFR v cestovních hladinách nad 900 m (3 000 ft) nad zemí nebo vodou nebo nad vyšší hodnotou stanovenou příslušným úřadem prováděny v cestovní hladině, která odpovídá dráze letu tak, jak je stanoveno v tabulce cestovních hladin v dodatku 3.

h) Lety VFR musí splňovat ustanovení oddílu 8:

1) jsou-li prováděny ve vzdušném prostoru tříd B, C a D;

2) tvoří-li součást letištního provozu na řízených letištích nebo

3) jsou-li prováděny jako zvláštní let VFR.

i) Lety VFR, které jsou prováděny v prostorech nebo po tratích stanovených příslušným úřadem podle bodu SERA.4001 písm. b) odst. 3 nebo 4, nebo do takových prostorů směřující, musí nepřetržitě sledovat hlasovou komunikaci letadlo–země na příslušném komunikačním kmitočtu stanoviště letových provozních služeb, které poskytuje letovou informační službu, a hlásit mu podle potřeby svou polohu.

j) Letadlo letící podle pravidel letu za viditelnosti, které chce přejít na pravidla letu podle přístrojů, musí:

1) byl-li předložen letový plán, sdělit nezbytné změny, které mají být provedeny v platném letovém plánu; nebo

2) je-li tak požadováno podle bodu SERA.4001 písm. b), předložit letový plán příslušnému stanovišti letových provozních služeb a získat od něj povolení před přechodem na let IFR, při letu v řízeném vzdušném prostoru.

SERA.5010 Zvláštní lety VFR v řízených okrscích

▼M2

Zvláštní lety VFR se smí provádět na základě letového povolení pouze v řízeném okrsku. S výjimkou, kdy je to povoleno příslušným úřadem pro vrtulníky ve zvláštních případech, jako jsou, avšak nikoli výlučně, operace související s poskytováním záchranné lékařské služby, policejní, pátrací a záchranné operace a lety související s hašením požárů, musí být splněny následující další podmínky:

a) tyto zvláštní lety VFR lze provádět pouze ve dne, pokud není příslušným úřadem povoleno jinak;

▼M2

b) ze strany pilota:

1) let je prováděn mimo oblačnost a za dohlednosti země;

2) letová dohlednost není menší než 1 500 m nebo u vrtulníků 800 m;

3) let je prováděn při rychlosti 140 kt IAS nebo nižší, která poskytne přiměřenou možnost spatřit jiný provoz nebo překážky v čase, který dovolí vyhnout se srážce, a

c) Stanoviště řízení letového provozu letadlu nevydá povolení pro zvláštní let VFR vzlétávat nebo přistávat na letišti v řízeném okrsku nebo vstupovat do provozního okruhu nebo okrsku letiště, jestliže oznámené meteorologické podmínky na tomto letišti jsou horší než následující minima:

1) přízemní dohlednost je nižší než 1 500 m nebo u vrtulníků nižší než 800 m;

2) výška základny nejnižší význačné oblačné vrstvy je nižší než 180 m (600 ft).

▼B

SERA.5015 Pravidla pro let podle přístrojů (IFR) – pravidla platná pro všechny lety IFR

a) Vybavení letadel

Letadla musí být vybavena vhodnými přístroji a navigačním vybavením odpovídajícím trati, na které se má letět, a v souladu s příslušnými předpisy letového provozu.

b) Minimální hladiny

S výjimkou, kdy je to nezbytné pro vzlet nebo přistání nebo pokud tak výslovně povolí příslušný úřad, musí být let IFR prováděn v hladině, která není nižší než minimální letová nadmořská výška stanovená státem, jehož území je přelétáváno. Kde není minimální letová nadmořská výška stanovena, musí být let IFR prováděn:

▼C3

1) nad vysokým terénem nebo v horských oblastech v hladině, která je nejméně 600 m (2 000 ft) nad nejvyšší překážkou v okruhu 8 km od předpokládané polohy letadla;

▼B

2) kdekoli jinde, než je stanoveno v odstavci 1, v hladině, která je nejméně 300 m (1 000 ft) nad nejvyšší překážkou v okruhu 8 km od předpokládané polohy letadla.

c) Změna letu IFR na let VFR

1) Letadlo, které se rozhodne změnit provedení svého letu z dodržování pravidel pro let podle přístrojů na dodržování pravidel pro let za viditelnosti, musí výslovně oznámit příslušnému stanovišti ATS, že ruší let IFR, a předat tomuto stanovišti změny, které se mají provést v jeho platném letovém plánu.

2) Jestliže letadlo letí podle pravidel pro let podle přístrojů v meteorologických podmínkách pro let za viditelnosti nebo do nich vstoupí, nesmí zrušit svůj let podle IFR, pokud neočekává a nezamýšlí, že let bude pokračovat po přiměřenou dobu v nepřerušovaných meteorologických podmínkách pro let za viditelnosti.

▼M2

3) 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.

▼B

SERA.5020 IFR – Pravidla platná pro lety IFR v řízeném vzdušném prostoru

a) Lety IFR prováděné v řízeném vzdušném prostoru musí dodržovat ustanovení oddílu 8.

▼B

b) Let IFR prováděný jako cestovní let v řízeném vzdušném prostoru se musí provádět v cestovních hladinách nebo, byla-li stanovištěm ATS povolena technika cestovního stoupání, mezi dvěma hladinami nebo nad hladinou vybranou z tabulky cestovních hladin v dodatku 3, s výjimkou, kdy v tabulce stanovený vztah hladin k trati neplatí, je-li jinak uvedeno v letových povoleních nebo stanoveno příslušným úřadem v leteckých informačních příručkách.

SERA.5025 IFR – Pravidla platná pro lety IFR mimo řízený vzdušný prostor

a) Cestovní hladiny

Let IFR prováděný jako cestovní let mimo řízený vzdušný prostor se musí provádět v cestovních hladinách odpovídajících jeho trati, jak je stanoveno v tabulce cestovních hladin v dodatku 3, s výjimkou, kdy příslušný úřad stanoví jinak pro let v 900 m (3 000 ft) nad střední hladinou moře nebo níže.

b) Spojení

Let IFR prováděný mimo řízený vzdušný prostor v prostorech nebo po tratích stanovených příslušným úřadem podle bodu SERA.4001 písm. b) odst. 3 nebo 4, nebo do takových prostorů směřující, musí nepřetržitě sledovat hlasovou komunikaci letadlo–země na příslušném kmitočtu a v případě potřeby navázat obousměrné spojení se stanovištěm letových provozních služeb poskytujícím letovou informační službu.

c) Hlášení poloh

Let IFR, který je prováděn mimo řízený vzdušný prostor a od něhož příslušný úřad požaduje, aby nepřetržitě sledoval hlasovou komunikaci letadlo–země na příslušném kmitočtu a v případě potřeby navázal obousměrné spojení se stanovištěm letových provozních služeb poskytujícím letovou informační službu, musí hlásit polohy, jak je stanoveno v bodu SERA.8025 pro řízené lety.

ODDÍL 6

Klasifikace vzdušného prostoru

▼M2

SERA.6001 Klasifikace vzdušných prostorů

a) Členské státy musí označovat vzdušné prostory v souladu s následující klasifikací vzdušných prostorů a v souladu s dodatkem 4:

1) *Třída A*. Jsou povoleny jen lety IFR. Všem letům se poskytuje služba řízení letového provozu a zajišťují se mezi nimi rozstupy. Pro všechny lety se vyžaduje stálé hlasové spojení letadlo-země. Všechny lety podléhají letovému povolení.

2) *Třída B*. Jsou povoleny lety IFR a VFR. Všem letům se poskytuje služba řízení letového provozu a zajišťují se mezi nimi rozstupy. Pro všechny lety se vyžaduje stálé hlasové spojení letadlo-země. Všechny lety podléhají letovému povolení.

3) *Třída C*. Jsou povoleny lety IFR a VFR. Všem letadlům se poskytuje služba řízení letového provozu a letům IFR se zajišťují rozstupy vůči jiným letům IFR a letům VFR. Letům VFR se zajišťují rozstupy od letů IFR a poskytují se jim informace o provozu týkající se jiných letů VFR a na vyžádání rady k vyhnutí se provozu. Pro všechny lety se vyžaduje stálé hlasové spojení letadlo-země. Pro lety VFR se uplatňuje omezení rychlosti na 250 kt indikované rychlosti letu (IAS) ve výšce pod 3 050 m (10 000 ft) nad střední hladinou moře, s výjimkou povolení

▼M2

vydaného příslušným úřadem pro druhy letadel, které z technických nebo bezpečnostních důvodů nemohou takové rychlosti dosáhnout. Všechny lety podléhají letovému povolení.

4) *Třída D*. Jsou povoleny lety IFR a VFR a všem letům se poskytuje služba řízení letového provozu. Letům IFR se zajišťují rozstupy vůči jiným letům IFR, poskytují se jim informace o provozu týkající se letů VFR a na vyžádání rady k vyhnutí se provozu. Letům VFR se poskytují informace o provozu týkající se všech ostatních letů a na vyžádání rady k vyhnutí se provozu. Pro všechny lety se vyžaduje stálé hlasové spojení letadlo-země a uplatňuje se omezení rychlosti na 250 kt IAS ve výšce pod 3 050 m (10 000 ft) nad střední hladinou moře, s výjimkou povolení vydaného příslušným úřadem pro druhy letadel, které z technických nebo bezpečnostních důvodů nemohou takové rychlosti dosáhnout. Všechny lety podléhají letovému povolení.

5) *Třída E*. Jsou povoleny lety IFR a VFR. Letům IFR se poskytuje služba řízení letového provozu a zajišťují se jim rozstupy vůči jiným letům IFR. Všem letům se poskytují informace o provozu, pokud je to proveditelné. Pro lety IFR se vyžaduje stálé hlasové spojení letadlo-země. Pro všechny lety se uplatňuje omezení rychlosti na 250 kt IAS ve výšce pod 3 050 m (10 000 ft) nad střední hladinou moře, s výjimkou povolení vydaného příslušným úřadem pro druhy letadel, které z technických nebo bezpečnostních důvodů nemohou takové rychlosti dosáhnout. Všechny lety IFR podléhají letovému povolení. Třída E se nesmí používat pro řízené okrsky.

6) *Třída F*. Jsou povoleny lety IFR a VFR. Všem letům IFR se poskytuje letová poradní služba a všem letům se na vyžádání poskytuje letová informační služba. Pro lety IFR, kterým je poskytována poradní služba, se vyžaduje stálé hlasové spojení letadlo-země a všechny lety IFR musí být schopny navázat hlasové spojení letadlo-země. Pro všechny lety se uplatňuje omezení rychlosti na 250 kt IAS ve výšce pod 3 050 m (10 000 ft) nad střední hladinou moře, s výjimkou povolení vydaného příslušným úřadem pro druhy letadel, které z technických nebo bezpečnostních důvodů nemohou takové rychlosti dosáhnout. Letové povolení se nevyžaduje.

7) *Třída G*. Jsou povoleny lety IFR a VFR a všem letům se na vyžádání poskytuje letová informační služba. Všechny lety IFR musí být schopny navázat hlasové spojení letadlo-země. Pro všechny lety se uplatňuje omezení rychlosti na 250 kt IAS ve výšce pod 3 050 m (10 000 ft) nad střední hladinou moře, s výjimkou povolení vydaného příslušným úřadem pro druhy letadel, které z technických nebo bezpečnostních důvodů nemohou takové rychlosti dosáhnout. Letové povolení se nevyžaduje.

8) Zavedení třídy F musí být považováno za dočasné opatření do doby, než může být nahrazena jinou klasifikací.

b) Určení klasifikace vzdušného prostoru musí být úměrné potřebám členských států, s výjimkou toho, že veškerý vzdušný prostor nad letovou hladinou 195 musí být klasifikován jako vzdušný prostor třídy C.

▼B

SERA.6005 Požadavky na spojení a činnost odpovídačů SSR

a) Oblast s povinným rádiovým spojením (RMZ)

1) U letů VFR prováděných v částech vzdušného prostoru tříd E, F nebo G a u letů IFR prováděných v částech vzdušného prostoru třídy F nebo G označených příslušným úřadem za oblast s povinným rádiovým spojením (RMZ) je třeba nepřetržitě sledovat hlasovou komunikaci letadlo–země

▼B

a v případě potřeby musí navázat obousměrné spojení na příslušném komunikačním kmitočtu, pokud poskytovatel letových navigačních služeb nestanoví pro daný konkrétní vzdušný prostor jinak.

2) Před vstupem do oblasti s povinným rádiovým spojením musí pilot na příslušném komunikačním kmitočtu provést počáteční volání obsahující označení volané stanice, volací znak, druh letadla, polohu, hladinu, letový záměr a další informace předepsané příslušným úřadem.

b) Oblast s povinným odpovídačem (TMZ)

1) Letadla musí být pro všechny lety prováděné ve vzdušném prostoru označeném příslušným úřadem za oblast s povinným odpovídačem (TMZ) vybavena odpovídači SSR schopnými provozu v módech A a C nebo v módu S a tyto odpovídaje používat, pokud poskytovatel letových navigačních služeb nestanoví pro daný konkrétní vzdušný prostor jinak.

c) Vzdušné prostory označené za oblast s povinným rádiovým spojením nebo oblast s povinným odpovídačem musí být řádně vyznačeny v leteckých informačních příručkách.

ODDÍL 7

Letové provozní služby

SERA.7001 Obecná ustanovení – Úkoly letových provozních služeb

Úkolem letových provozních služeb musí být:

a) zabraňovat střetu mezi letadly;

b) zabraňovat střetu mezi letadly na provozní ploše a s překážkami na této ploše;

c) udržovat rychlý a spořádaný tok letového provozu;

d) poskytovat rady a informace užitečné k bezpečnému a účinnému provádění letů;

e) vyrozumívat příslušné organizace a orgány o letadlech, po nichž se má pátrat nebo kterým se má poskytnout záchranná služba, a v případě potřeby spolupracovat s těmito orgány.

▼M2

SERA.7002 Informace o nebezpečí střetu, jsou-li poskytovány letové provozní služby na základě přehledového systému

a) Je-li zpozorováno, že identifikovaný řízený let se nachází na kolizní dráze s neznámým letadlem a má-li se za to, že by tato situace mohla představovat nebezpečí střetu, musí být pilot řízeného letu pokud možno:

1) informován o neznámém letadle, a pokud o to pilot požádá nebo pokud to podle názoru řídícího letového provozu vyžaduje situace, musí mu být navrhnut vyhýbací manévr, a

2) obeznámen o tom, že riziko střetu přestalo existovat.

▼B

SERA.7005 Koordinace mezi provozovatelem letadla a letovými provozními službami

a) Stanoviště letových provozních služeb musí při plnění svých úkolů zohlednit požadavky provozovatelů letadel, které vyplývají z jejich povinností stanovených příslušnými právními předpisy Unie v oblasti leteckého provozu, a požadují-li to provozovatelé letadel, musí se jim nebo jimi stanoveným zástupcům zpřístupnit veškeré dostupné informace, které jim nebo jimi stanoveným zástupcům umožní plnit jejich povinnosti.

▼B

b) Požaduje-li tak provozovatel letadla a je-li to proveditelné, musí se jemu nebo jeho určenému zástupci neprodleně předávat zprávy (včetně hlášení poloh) přijaté stanovišti letových provozních služeb, které se týkají provozu letadel, jimž je tímto provozovatelem letadla poskytována služba operačního dozoru, v souladu s místními postupy.

ODDÍL 8

Služba řízení letového provozu

SERA.8001 Uplatnění

Služba řízení letového provozu musí být poskytována:

a) všem letům IFR ve vzdušných prostorech tříd A, B, C, D a E;

b) všem letům VFR ve vzdušných prostorech tříd B, C a D;

c) všem zvláštním letům VFR;

d) veškerému letištnímu provozu na řízených letištích.

SERA.8005 Činnost služby řízení letového provozu

a) Aby mohlo stanoviště řízení letového provozu poskytovat službu řízení letového provozu, musí:

1) dostávat informace o zamýšlených pohybech každého letadla nebo jejich změnách a aktuální informace o skutečném průběhu letu každého letadla;

2) určovat z přijatých informací vzájemné polohy známých letadel;

3) vydávat letová povolení a informace s cílem zabránit střetu mezi letadly jím řízenými a urychlovat a udržovat spořádaný tok letového provozu;

4) v případě nutnosti koordinovat letová povolení s jinými stanovišti:

i) kdykoli by se mohlo některé letadlo dostat do konfliktní situace s provozem řízeným jiným stanovištěm,

ii) před předáním řízení letadla jiným stanovištím řízení.

b) Letová povolení vydávaná stanovišti řízení letového provozu musí zajišťovat rozstupy:

1) mezi všemi lety ve vzdušných prostorech tříd A a B;

2) mezi lety IFR ve vzdušných prostorech tříd C, D a E;

3) mezi lety IFR a lety VFR ve vzdušném prostoru třídy C;

4) mezi lety IFR a zvláštními lety VFR;

5) mezi zvláštními lety VFR, pokud není příslušným úřadem předepsáno jinak;

s výjimkou případů, kdy pilot letadla o to požádá a pilot druhého letadla s tím vysloví souhlas, a jestliže je tak předepsáno příslušným úřadem v případech uvedených v písmeni b) výše, smí se ve vzdušném prostoru tříd D a E vydat povolení k letu bez zajištění rozstupu pro určitou část letu ve výšce pod 3 050 m (10 000 ft) při stoupání nebo klesání, probíhající ve dne v meteorologických podmínkách pro let za viditelnosti.

b) S výjimkou případů, kdy může být provedeno snížení minim rozstupů v blízkosti letišť, musí stanoviště řízení letového provozu zajistit nejméně jeden z následujících rozstupů:

▼B

1) vertikální rozstup přidělením různých cestovních hladin vybraných z tabulky cestovních hladin v dodatku 3 přílohy tohoto nařízení, s výjimkou případů, kdy se nesmí použít v nich předepsaných vztahů hladin k trati, pokud je uvedeno jinak v příslušných leteckých informačních příručkách nebo letových povoleních. Vertikální minimum rozstupu musí být jmenovitě nejméně 300 m (1 000 ft) až po letovou hladinu 410 včetně a 600 m (2 000 ft) nad touto letovou hladinou;

2) horizontální rozstup získaný zajištěním:

i) podélného rozstupu, udržováním intervalů vyjádřených v čase nebo vzdáleností mezi letadly letícími na stejných, sbíhajících se nebo protisměrných tratích, nebo

ii) příčného rozstupu, udržováním letadel na rozdílných tratích nebo v zeměpisně různých místech.

SERA.8010 Minima rozstupů

a) Volba pro stanovení minima rozstupů v dané části vzdušného prostoru musí být prováděna poskytovatelem letových navigačních služeb odpovídajícím za poskytování letových provozních služeb a schválena příslušným úřadem.

b) Pro provoz, který bude přecházet z jednoho sousedícího vzdušného prostoru do druhého, a tratě, které vedou blíž společné hranice sousedních vzdušných prostorů, než je předepsané minimum rozstupu, musí být volba minim rozstupu prováděna v konzultaci mezi příslušnými poskytovateli letových navigačních služeb odpovídajících za poskytování letových provozních služeb v sousedícím vzdušném prostoru.

c) Podrobnosti o zvolených minimech rozstupu a prostorech jejich použití musí být oznámeny:

1) stanovištím letových provozních služeb, kterých se to týká, a

2) pilotům a provozovatelům letadel prostřednictvím leteckých informačních příruček tam, kde je rozstup založen na tom, že letadla budou používat předepsaných navigačních prostředků nebo předepsaných způsobů navigace.

▼M2

SERA.8012 Použití rozstupu při turbulenci v úplavu

a) Minima rozstupu při turbulenci v úplavu se použijí pro letadla v přibližovacích nebo odletových fázích letu za těchto okolností:

1) letadlo letí přímo za jiným letadlem ve stejné nadmořské výšce nebo méně než 300 m (1 000 ft) pod ní, nebo

2) obě letadla používají stejnou dráhu nebo rovnoběžné dráhy oddělené méně než 760 m (2 500 ft), nebo

3) letadlo křižující za jiným letadlem ve stejné nadmořské výšce nebo méně než 300 m (1 000 ft) pod ní.

▼B

SERA.8015 Letová povolení

▼M2

a) Letová povolení se musí zakládat výhradně na těchto požadavcích pro poskytování služby řízení letového provozu:

1) Letová povolení jsou vydávána výhradně pro urychlení a zajištění rozstupů letového provozu a zakládají se na známých provozních podmínkách, které ovlivňují bezpečnost provozu letadel. Tyto provozní podmínky zahrnují nejen letadla ve vzduchu a na provozní ploše, nad níž je vykonávána kontrola, ale rovněž jakoukoli přepravu vozidel nebo jiné překážky, které nejsou trvale připevněny na provozní ploše v používání.

▼M2

2) Stanoviště ATC tato letová povolení vydává tak, jak jsou nezbytná k zabraňování střetu a k udržování rychlého a spořádaného toku letového provozu.

3) Letová povolení jsou vydávána dostatečně brzy, aby se zajistilo, že jsou letadlu vyslány v době dostatečné pro to, aby se jimi mohlo řídit.

▼B

b) Provoz podléhající povolení

1) Letové povolení musí být získáno před zahájením řízeného letu nebo části letu prováděné jako řízený let. Takové povolení se musí vyžádat podáním letového plánu stanovišti řízení letového provozu.

2) Jestliže povolení velícímu pilotovi letadla nevyhovuje, musí o tom informovat řízení letového provozu. Řízení letového provozu v takových případech vydá opravené povolení, je-li to proveditelné.

3) Kdykoli letadlo žádá přednostní povolení, musí svoji žádost, jestliže to příslušné stanoviště řízení letového provozu požaduje, zdůvodnit.

4) *Možné znovupovolení za letu.* Jestliže se před odletem předpokládá s ohledem na vytrvalost letu a možnost znovupovolení za letu, že bude přijato rozhodnutí pokračovat na změněné letiště určení, musí se o tom uvědomit příslušná stanoviště řízení letového provozu tím, že se v letovém plánu uvede informace týkající se změněné tratě (je-li známa) a změněného letiště určení.

5) Na řízeném letišti nesmí letadlo na provozní ploše pojíždět bez povolení letištní řídící věže a musí plnit všechny příkazy vydané tímto stanovištěm.

c) Letová povolení pro transsonický let

1) Letové povolení týkající se fáze transsonického zrychlování nadzvukového letu musí platit nejméně do konce této fáze.

2) Letové povolení týkající se zbrzdění a klesání letadla z nadzvukového cestovního letu do podzvukového letu by mělo zajišťovat nepřerušované klesání alespoň během transsonické fáze.

d) Obsah letových povolení

Letové povolení musí vyjadřovat:

1) identifikaci letadla, jak je uvedena v letovém plánu;

2) mez letového povolení;

▼M2

3) trať letu, …

i) pokud to bude považováno za nezbytné, trať letu se podrobně popíše v každém letovém povolení, a

ii) fráze „povoleno přes plánovanou trať letu (cleared via flight planned route)“ se nepoužije při udělení znovupovolení;

▼B

4) hladinu (hladiny) letu pro celou trať nebo její část a změny hladin, požadují-li se;

5) všechny nezbytné příkazy nebo informace, jako např. o ostatních skutečnostech týkajících se způsobu přiblížení nebo odletu, spojení a čas uplynutí platnosti letového povolení.

▼B

e) Opakování povolení a informace vztahující se k bezpečnosti

1) Letová posádka musí při hlasovém spojení zopakovat řídícímu letového provozu instrukce a části letového povolení vztahující se k bezpečnosti. Následující položky musí být zopakovány vždy:

i) traťová letová povolení,

ii) povolení a instrukce vstoupit na dráhu, přistát na dráze, vzletět z dráhy, vyčkávat v blízkosti dráhy, křižovat a pojíždět zpět po dráze,

iii) dráha v používání, nastavení výškoměru, SSR kódy, nově přidělené komunikační kmitočty, instrukce o hladinách, instrukce o kurzech a rychlostech a

iv) převodní hladiny, kdykoli jsou vydány řídícím nebo obsaženy v rozhlasovém vysílání ATIS.

2) Ostatní povolení nebo instrukce, včetně podmínečných povolení a pokynů pro pojíždění, musí být zopakovány nebo potvrzeny způsobem jasně ukazujícím, že jim bylo rozuměno a že budou splněny.

3) Řídící musí poslouchat opakování, aby se přesvědčil, že povolení nebo instrukce byly letovou posádkou správně potvrzeny, a musí podniknout okamžitě opatření k nápravě jakýchkoli rozdílů zjištěných při opakování.

4) Pokud není stanoveno poskytovatelem letových navigačních služeb jinak, nepožaduje se, aby byly hlasově zopakovány zprávy CPDLC.

▼M2

ea) Změny v letovém povolení týkající se trati nebo hladiny

1) Při vydávání letového povolení zahrnujícího požadovanou změnu trati nebo hladiny musí být v letovém povolení obsažena přesná povaha této změny.

2) Pokud podmínky provozu povolení požadované změny neumožní, použije se slovo „NEJSEM SCHOPEN (UNABLE)“. Umožní-li to okolnosti, nabídne se alternativní trať nebo hladina.

eb) Letové povolení týkající se výškopisu

1) Při letech v oblastech, kde je stanovena převodní výška, se s výjimkou případů uvedených v bodě 5) níže 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.

2) Převodní hladina musí být poskytnuta letové posádce dostatečně včas před jejím dosažením během klesání.

3) 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 případů, kdy je známo, že letadlo již tuto informaci obdrželo v přímém vysílání.

4) Na vyžádání nebo pravidelně v souladu s místními dohodami se musí letadlům poskytovat QFE pro nastavení výškoměru.

▼M2

5) 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, po níž se může používat QFE, s výjimkou případů, kdy musí být vyjadřována výškou nad výškou prahu dráhy nad mořem:

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

ii) pro dráhy s přesným přístrojovým přiblížením.

ec) Podmínková povolení

Podmínkové fráze, jako např. „za přistávajícím letadlem (behind landing aircraft)“ nebo „za odlétávajícím letadlem (after departing aircraft)“ nesmí být používány pro pohyby, které ovlivňují aktivní dráhu (dráhy), s výjimkou, kdy příslušný řídící a pilot dotyčná 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, jehož se to týká. Ve všech případech musí být podmínkové povolení vydáno v následujícím pořadí a sestává z:

1) volacího znaku;

2) podmínky;

3) povolení; a

4) stručného opakování podmínky.

▼B

f) Koordinace povolení

1) Letové povolení musí být koordinováno mezi stanovišti řízení letového provozu, aby platilo pro celou trať letadla nebo její určitou část tak, jak je uvedeno v ustanoveních odstavců 2 až 6.

2) Letadlo musí obdržet letové povolení pro celou trať až na letiště prvního zamýšleného přistání:

i) bylo-li možné před odletem koordinovat letové povolení se všemi stanovišti, která budou letadlo řídit, nebo

ii) je přiměřená jistota, že mezi všemi těmito stanovišti, která budou letadlo postupně řídit, bude předem provedena koordinace.

3) Jestliže se koordinace nedosáhne, jak je uvedeno v odstavci 2, nebo se neočekává, letadlo musí obdržet povolení pouze k takovému bodu, kam až je koordinace přiměřeně zajištěna; před dosažením tohoto bodu nebo v tomto bodě musí letadlo obdržet další letové povolení, případně instrukce pro vyčkávání.

4) Kde je tak předepsáno příslušným stanovištěm ATS, musí letadlo navázat spojení s následujícím stanovištěm řízení letového provozu za účelem získání následného povolení před bodem předání řízení.

i) Při získávání dalšího následného povolení musí letadlo nezbytně udržovat obousměrné spojení se stávajícím stanovištěm řízení letového provozu.

ii) Povolení vydané jako následné povolení musí být jako takové pro pilota jasně identifikovatelné.

iii) Pokud let není koordinován, následná povolení nesmí ovlivnit původní profil letu letadla v jakémkoli jiném vzdušném prostoru, než v tom, za které je stanoviště řízení letového provozu odpovědné při vydání následného povolení.

5) Zamýšlí-li letadlo odletět z letiště v jedné řízené oblasti a vstoupit do jiné řízené oblasti během třiceti minut nebo během jiné stanovené doby dohodnuté mezi dotyčnými oblastními středisky řízení, musí se provést koordinace s oblastním střediskem řízení, do jehož prostoru má letadlo vstoupit, před vydáním povolení k odletu.

▼B

6) Zamýšlí-li letadlo opustit řízenou oblast pro let mimo řízený vzdušný prostor a následně znovu vletět do stejné nebo jiné řízené oblasti, smí se vydat letové povolení z místa odletu až na letiště prvního zamýšleného přistání. Takové letové povolení nebo opravy v něm musí platit pouze pro ty části letu, které jsou prováděny v řízeném vzdušném prostoru.

SERA.8020 Dodržování letového plánu

a) S výjimkou případů uvedených v písmenech b) a d) musí letadlo dodržovat platný letový plán nebo příslušné části platného letového plánu pro řízený let, pokud si nevyžádá a nezíská povolení změny od příslušného stanoviště řízení letového provozu nebo pokud si vzniklý stav nouze nevynutí okamžitou reakci letadla. V takovém případě, jakmile to okolnosti dovolí, musí být příslušnému stanovišti letových provozních služeb oznámeno, jaká byla provedena opatření a že tato opatření byla vynucena stavem nouze.

1) Pokud není příslušným úřadem schváleno jinak nebo příslušným stanovištěm řízení letového provozu nařízeno jinak, musí řízené lety, pokud je to možné:

i) kde je zřízena trať ATS, letět po stanovené ose této tratě, nebo

ii) na jakékoli jiné trati letět přímo mezi navigačními zařízeními nebo body vyznačujícími takovou trať.

2) Pokud není příslušným úřadem schváleno jinak nebo příslušným stanovištěm řízení letového provozu nařízeno jinak, musí letadlo letící na úseku tratě ATS vyznačeném všesměrovým radiomajákem změnit primární navigační vedení ze zařízení za letadlem na zařízení před letadlem nad bodem přechodu nebo co nejblíže bodu přechodu, je-li stanoven.

▼M2

3) Odchylky od požadavků v bodě 1) musí být ohlášeny příslušnému stanovišti ATS.

▼B

b) *Neúmyslné změny.* Dojde-li u řízeného letu k neúmyslné odchylce od platného letového plánu, musí být provedena následující opatření:

1) odchylka od tratě: odchýlí-li se letadlo od tratě, musí se neprodleně opravit kurz, aby se vrátilo na trať co nejdříve;

2) odchylka od pravé vzdušné rychlosti: jestliže se průměrná pravá vzdušná rychlost v cestovní hladině mezi body hlášení odchyluje nebo se předpokládá, že se odchýlí o plus nebo minus 5 % od pravé vzdušné rychlosti uvedené v letovém plánu, musí o tom být informováno příslušné stanoviště letových provozních služeb;

▼M2

3) změna předpokládaného času přeletu: jestliže se předpokládaný čas přeletu dalšího požadovaného bodu hlášení, hranice letové informační oblasti nebo letiště určení, podle toho, co nastane dříve, oznámeného ATS odlišuje o 2 minuty nebo o jiný čas předepsaný příslušným úřadem, opravený předpokládaný čas přeletu musí být co nejdříve oznámen příslušnému stanovišti ATS.

▼B

4) Když se navíc uplatňuje ADS-C dohoda, stanoviště letových provozních služeb musí být automaticky informováno datovým spojem, kdykoli se objeví změna přesahující hodnoty vymezené ADS-C kontraktem.

▼B

c) *Zamýšlené změny.* Žádosti o změnu letového plánu musí obsahovat níže uvedené informace:

1) u změny cestovní hladiny: identifikaci letadla, požadovanou novou cestovní hladinu a cestovní rychlost v této hladině, opravený předpokládaný čas přeletu (uplatňuje-li se) na následující hranici letové informační oblasti;

2) změna tratě:

i) *beze změny letiště určení:* identifikaci letadla; pravidla letu; popis nové tratě letu, včetně příslušných údajů letového plánu, počínaje polohou, z níž má být požadovaná změna tratě zahájena; opravené předpokládané časy přeletu; jakékoli jiné vhodné informace,

ii) *se změnou letiště určení:* identifikaci letadla; pravidla letu; popis změněné tratě letu na změněné letiště určení, včetně příslušných údajů letového plánu, počínaje polohou, z níž má být požadovaná změna tratě zahájena; opravené předpokládané časy přeletu; náhradní letiště; jakékoli jiné vhodné informace.

d) *Zhoršení meteorologických podmínek pod VMC.* Jestliže je zřejmé, že let za VMC nebude možné provést v souladu s platným letovým plánem, řízený let VFR musí:

1) požádat o změnu povolení, umožňující letadlu pokračovat v letu za VMC na letiště určení nebo na náhradní letiště nebo opustit vzdušný prostor, v němž je požadováno ATC povolení, nebo

2) nelze-li získat povolení podle písmene a), pokračovat v letu za VMC a oznámit příslušnému stanovišti ATC rozhodnutí, zda opustí dotyčný vzdušný prostor nebo zda přistane na nejbližším vhodném letišti; nebo

3) v řízeném okrsku požádat o povolení letět jako zvláštní let VFR nebo

4) požádat o povolení letět podle pravidel letu podle přístrojů.

SERA.8025 Hlášení poloh

a) Pokud příslušný úřad nebo příslušné stanoviště letových provozních služeb za podmínek určených tímto úřadem nestanoví jinak, řízený let musí co možná nejdříve hlásit příslušnému stanovišti letových provozních služeb čas a hladinu přeletu každého povinného bodu hlášení spolu se všemi dalšími požadovanými informacemi. Podobně se musí hlásit polohy vůči dalším bodům, když tak požaduje příslušné stanoviště letových provozních služeb. Nejsou-li body hlášení stanoveny, hlášení poloh se musí provádět v intervalech předepsaných příslušným úřadem nebo stanovených příslušným stanovištěm letových provozních služeb.

1) Řízené lety předávající informace o poloze příslušnému stanovišti letových provozních služeb datovým spojem musí předávat hlášení o poloze hlasem pouze, když se tak požaduje.

▼M2

2) Pokud byl řízený let osvobozen od požadavku hlásit se na povinných bodech hlášení, musí piloti, není-li aktivováno automatizované hlášení poloh, obnovit hlášení o poloze hlasem nebo prostřednictvím CPDLC:

i) je-li k tomu vydán pokyn,

ii) jsou-li poučeni, že přehledový systém ATS byl ukončen, nebo

iii) jsou-li poučeni, že se ztratila identifikace přehledového systému ATS.

3) Formát hlášení o poloze musí být v souladu s dodatkem 5 písmenem A.

▼B

SERA.8030 Ukončení řízení

S výjimkou přistání na řízeném letišti musí řízený let co nejdříve hlásit příslušnému stanovišti ATC, že přestává být předmětem poskytování služby řízení letového provozu.

SERA.8035 Spojení

a) Letadlo provádějící řízený let musí nepřetržitě sledovat hlasovou komunikaci letadlo–země na příslušném komunikačním kmitočtu příslušného stanoviště řízení leteckého provozu a navázat s ním obousměrné spojení v případě potřeby, nestanovil-li jinak příslušný provozovatel letových navigačních služeb pro letadla, která jsou součástí letištního provozu na řízeném letišti.

1) Požadavek, aby letadlo sledovalo hlasovou komunikaci letadlo–země, zůstává v platnosti i při použití CPDLC.

▼M2

b) Členské státy musí vyhovět příslušným ustanovením o ztrátě spojení přijatým podle Chicagské úmluvy. Komise přijme nezbytné kroky pro provedení těchto opatření do práva Unie, aby tak nejpozději do 31. prosince 2017 zavedla společné evropské postupy pro ztrátu spojení.

▼B

ODDÍL 9

Letová informační služba

SERA.9001 Uplatnění

a) Letová informační služba musí být poskytována příslušnými stanovišti letových provozních služeb všem letadlům, kterých se mohou informace týkat a:

1) kterým se poskytuje služba řízení letového provozu nebo

2) která jsou příslušným stanovištím letových provozních služeb jinak známá.

b) Poskytnutí letové informační služby nezbavuje velícího pilota letadla žádných odpovědností a velící pilot musí s konečnou platností rozhodnout o každé navrhované změně letového plánu.

c) Kde stanoviště letových provozních služeb poskytují jak letovou informační službu, tak službu řízení letového provozu, má před poskytnutím letové informační služby poskytnutí služby řízení letového provozu přednost, kdykoli to poskytování služby řízení letového provozu vyžaduje.

SERA.9005 Rozsah letové informační služby

a) Letová informační služba musí zahrnovat poskytování informací týkajících se:

1) informací SIGMET a AIRMET;

2) přederupční vulkanické činnosti, vulkanických erupcí a oblaků vulkanického popele;

3) úniku radioaktivních látek nebo toxických chemikálií do ovzduší;

4) změn v dostupnosti radionavigačních služeb;

5) změn stavu letišť a s nimi souvisejících zařízení, včetně informací o stavu letištních pohybových ploch, když jsou ovlivněny sněhem, ledem nebo význačnou vrstvou vody;

6) volných balónů bez pilota na palubě

a jakýchkoli dalších informací, které mohou ovlivnit bezpečnost.

▼B

b) Letová informační služba poskytovaná letům musí navíc k informacím uvedeným v písmeni a) zahrnovat poskytování informací týkajících se:

1) hlášených nebo předpovídaných meteorologických podmínek na letištích odletu, letištích určení a náhradních letištích;

2) nebezpečí střetu mezi letadly letícími ve vzdušných prostorech tříd C, D, E, F a G;

3) hladinových plavidel v daném prostoru, včetně volacího znaku, polohy, zeměpisné trati, rychlosti atd., při letu nad vodními plochami, pokud je to proveditelné a je-li to požadováno pilotem.

c) Letová informační služba poskytovaná letům VFR musí zahrnovat navíc k informacím uvedeným v písmeni a) poskytování dostupných informací týkajících se provozních a meteorologických podmínek na trati letu, které mohou znemožnit provedení letu podle pravidel letu za viditelnosti.

SERA.9010 Automatická informační služba koncové řízené oblasti (ATIS)

a) Používání zpráv ATIS v přímých vysíláních žádost/odpověď

1) Příslušné stanoviště letových provozních služeb vždy musí na vyžádání pilota vysílat potřebné zprávy ATIS.

2) Kdykoli se poskytuje hlasová služba ATIS a/nebo služba D-ATIS:

i) musí letadlo potvrdit příjem informací při navázání spojení se stanovištěm ATS poskytujícím přibližovací službu řízení, letištní řídící věží nebo případně letištní letovou informační službou (AFIS) a

ii) odpovídá-li příslušné stanoviště letových provozních služeb na zprávu letadla potvrzující příjem hlášení ATIS, nebo v případě přilétávajícího letadla musí stanoviště v čase, který může být předepsán příslušným úřadem, poskytnout letadlu platné nastavení výškoměru.

3) Informace obsažené v platné zprávě ATIS, jehož příjem byl příslušným letadlem potvrzen, nemusí být zahrnuty do přímého vysílání letadlu, s výjimkou nastavení výškoměru, které musí být poskytováno v souladu s odstavcem 2.

4) Jestliže letadlo potvrdí příjem zprávy ATIS, která již není platná, kterýkoli prvek informace, jenž je třeba aktualizovat, musí být letadlu vyslán bez prodlení.

b) Zprávy ATIS pro přilétávající a odlétávající letadla

Zprávy ATIS obsahující informace jak pro přílety, tak pro odlety musí obsahovat následující prvky informací v uvedeném pořadí:

1) název letiště;

2) označení pro přílety nebo odlety;

3) druh smlouvy, komunikuje-li se prostřednictvím služby D-ATIS;

4) označení;

5) případně čas pozorování;

6) druh očekávaného (očekávaných) přiblížení;

7) dráha (dráhy) v používání; stav případného záchytného systému, který může vést k nebezpečí;

▼B

8) význačné podmínky povrchu dráhy a případně brzdicí účinek;

9) případně zdržení vyčkáváním;

10) případně převodní hladina;

11) jiné nezbytné provozní informace;

▼M2

12) rychlost a směr přízemního větru (v magnetických stupních), včetně význačného kolísání, a jestliže jsou k dispozici snímače pro měření přízemního větru vztažené výslovně k určitým částem dráhy (drah) v používání, označení dráhy a její části, ke které se informace vztahuje a informace je požadována provozovateli letadel;

13) dohlednost a případně dráhová dohlednost (RVR) ([1]), a jestliže jsou k dispozici snímače pro měření dohlednosti/dráhové dohlednosti (RVR) vztažené výslovně k určitým částem dráhy (drah) v používání, označení dráhy a její části, ke které se informace vztahuje a informace je požadována provozovateli letadel;

▼B

14) současné počasí ([1]);

15) oblačnost pod 1 500 m (5 000 ft) nebo pod nejvyšší minimální sektorovou výškou, je-li vyšší; cumulonimby; nelze-li oblohu rozeznat, vertikální dohlednost, když je k dispozici ([1]);

16) teplota vzduchu;

17) teplota rosného bodu;

18) nastavení výškoměru;

19) všechny dostupné informace o význačných meteorologických jevech v prostorech přiblížení a počátečního stoupání, včetně střihu větru, a informace o nedávném počasí provozního významu;

20) přistávací předpověď typu trend, je-li k dispozici, a

21) specifické instrukce ATIS.

c) Zprávy ATIS pro přilétávající letadla

Zprávy ATIS obsahující informace pouze pro přílety musí obsahovat následující prvky informací v uvedeném pořadí:

1) název letiště;

2) označení pro přílet;

3) druh smlouvy, komunikuje-li se prostřednictvím služby D-ATIS;

4) označení;

5) případně čas pozorování;

6) druh očekávaného (očekávaných) přiblížení;

7) hlavní přistávací dráha (dráhy); stav případného záchytného systému, který může vést k nebezpečí;

([1]) Tyto prvky se nahrazují termínem „CAVOK“, kdykoli jsou v době provozování splněny současně všechny následující podmínky: a) dohlednost: 10 km nebo více a nejnižší dohlednost neuvedena; b) žádná oblačnost provozního významu a c) meteorologické podmínky, které pro letectví nejsou významné.

▼B

8) význačné podmínky povrchu dráhy a případně brzdící účinek;

9) případně zdržení vyčkáváním;

10) případně převodní hladina;

11) jiné nezbytné provozní informace;

▼M2

12) rychlost a směr přízemního větru (v magnetických stupních), včetně význačného kolísání, a jestliže jsou k dispozici snímače pro měření přízemního větru vztažené výslovně k určitým částem dráhy (drah) v používání, označení dráhy a její části, ke které se informace vztahuje a informace je požadována provozovateli letadel;

13) dohlednost a případně dráhová dohlednost (RVR) ([1]), a jestliže jsou k dispozici snímače pro měření dohlednosti/dráhové dohlednosti (RVR) vztažené výslovně k určitým částem dráhy (drah) v používání, označení dráhy a její části, ke které se informace vztahuje a informace je požadována provozovateli letadel;

▼B

14) současné počasí ([1]);

15) oblačnost pod 1 500 m (5 000 ft) nebo pod nejvyšší minimální sektorovou výškou, je-li vyšší; cumulonimby; nelze-li oblohu rozeznat, vertikální dohlednost, je-li k dispozici ([1]);

16) teplota vzduchu;

17) teplota rosného bodu;

18) nastavení výškoměru;

19) všechny dostupné informace o význačných meteorologických jevech v prostoru přiblížení, včetně střihu větru, a informace o nedávném počasí provozního významu;

20) přistávací předpověď typu trend, je-li k dispozici, a

21) specifické instrukce ATIS.

d) Zprávy ATIS pro odlétávající letadla

Zprávy ATIS, obsahující informace pouze pro odlety, musí obsahovat následující prvky informací v uvedeném pořadí:

1) název letiště;

2) označení pro odlet;

3) druh smlouvy, komunikuje-li se prostřednictvím služby D-ATIS;

4) označení;

5) případně čas pozorování;

6) dráha (dráhy) používaná(é) pro vzlet; stav případného záchytného systému, který může vést k nebezpečí;

7) význačné podmínky povrchu dráhy (drah) používané(ných) pro vzlet, a je-li vhodné, brzdící účinek;

([1]) Tyto prvky se nahrazují termínem „CAVOK“, kdykoli jsou v době provozování splněny současně všechny následující podmínky: a) dohlednost: 10 km nebo více a nejnižší dohlednost neuvedena; b) žádná oblačnost provozního významu a c) meteorologické podmínky, které pro letectví nejsou významné.

▼B

8) případné zdržení při odletu;

9) případně převodní hladina;

10) jiné nezbytné provozní informace;

▼M2

11) rychlost a směr přízemního větru (v magnetických stupních), včetně význačného kolísání, a jestliže jsou k dispozici snímače pro měření přízemního větru vztažené výslovně k určitým částem dráhy (drah) v používání, označení dráhy a její části, ke které se informace vztahuje a informace je požadována provozovateli letadel;

12) dohlednost a případně dráhová dohlednost (RVR) ([1]), a jestliže jsou k dispozici snímače pro měření dohlednosti/dráhové dohlednosti (RVR) vztažené výslovně k určitým částem dráhy (drah) v používání, označení dráhy a její části, ke které se informace vztahuje a informace je požadována provozovateli letadel;

▼B

13) současné počasí ([1]);

14) oblačnost pod 1 500 m (5 000 ft) nebo pod nejvyšší minimální sektorovou výškou, je-li vyšší; cumulonimby; nelze-li oblohu rozeznat, vertikální dohlednost, když je k dispozici ([1]);

15) teplota vzduchu;

16) teplota rosného bodu;

17) nastavení výškoměru;

18) všechny dostupné informace o význačných meteorologických jevech v prostoru počátečního stoupání, včetně střihu větru;

19) přistávací předpověď typu trend, je-li k dispozici, a

20) specifické instrukce ATIS.

ODDÍL 10

Pohotovostní služba

SERA.10001 Uplatnění

a) Pohotovostní služba musí být poskytována stanovišti letových provozních služeb:

1) všem letadlům, kterým se poskytuje služba řízení letového provozu;

2) pokud je to proveditelné, všem ostatním letadlům, která mají podaný letový plán, nebo letadlům, která jsou letovým provozním službám jinak známá, a

3) kterémukoli letadlu, o kterém je známo nebo se předpokládá, že je předmětem protiprávního činu.

▼M2

▼C2

b) Nepředepíše-li příslušný úřad jinak, 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)“.

c) Zpráva „provoz normální (Operations normal)“ se musí vyslat příslušnému stanovišti letových provozních služeb (ATS).

([1]) Tyto prvky se nahrazují termínem „CAVOK“, kdykoli jsou v době provozování splněny současně všechny následující podmínky: a) dohlednost: 10 km nebo více a nejnižší dohlednost neuvedena; b) žádná oblačnost provozního významu a c) meteorologické podmínky, které pro letectví nejsou významné.

▼B

SERA.10005 Informování letadel letících v blízkosti letadla nacházejícího se ve stavu nouze

a) Když bylo stanovištěm letových provozních služeb zjištěno, že letadlo je ve stavu nouze, ostatním letadlům, o nichž se ví, že jsou v jeho blízkosti, musí být co možná nejdříve poskytnuta informace o povaze této nouze, s výjimkou případů podle písmene b).

b) Jestliže stanoviště letových provozních služeb ví nebo předpokládá, že letadlo je předmětem protiprávního činu, na spojení letadlo–země nesmí být předána žádná informace o povaze nouze až do té doby, než se dotyčné letadlo samo jako první v komunikaci o povaze nouze nezmíní a než převládne jistota, že taková informace nezhorší situaci.

ODDÍL 11

Vměšování, stavy nouze a zakročování

▼M2

SERA.11001 Všeobecná ustanovení

_____

c) Letadlu, o kterém je známo nebo se předpokládá, že je v nouzi, včetně letadla, které je předmětem protiprávního činu, musí stanoviště ATS věnovat co největší pozornost, pomoc a prioritu před ostatními letadly, jak to okolnosti vyžadují.

d) Následné činnosti ATC budou vycházet ze záměrů pilota, celkové provozní situace a skutečného vývoje nenadálé události.

SERA.11005 Protiprávní čin

_____

aa) Letadlo, které je předmětem protiprávního činu, musí usilovat o nastavení odpovídače na kód 7500 a vyrozumění příslušného stanoviště ATS o každé význačné okolnosti s tím spojené a o jakékoli odchylce od platného letového plánu, kterou si vyžádaly okolnosti, s cílem umožnit stanovišti ATS věnovat danému letadlu prioritu a minimalizovat nebezpečí střetu s jiným letadlem.

ab) Je-li letadlo předmětem protiprávního činu, musí velící pilot usilovat o přistání v co možná nejkratším čase na nejbližším vhodném letišti nebo na přiděleném letišti určeném příslušným úřadem, pokud situace na palubě letadla nevyžaduje jinak.

b) Jestliže je známo nebo se předpokládá, že letadlo se stalo předmětem nezákonného protiprávního činu, musí stanoviště letových provozních služeb pohotově odpovídat na žádosti z letadla. Musí se pokračovat ve vysílání informací, které se týkají bezpečného provedení letu, a musí být přijata potřebná opatření pro urychlení všech fází letu a zejména bezpečného přistání letadla.

c) Jestliže je známo nebo se předpokládá, že letadlo se stalo předmětem nezákonného protiprávního činu, stanoviště ATS musí, v souladu s místními schválenými postupy, informovat neprodleně příslušný úřad určený státem a musí si vyměnit nezbytné informace s provozovatelem letadla nebo jiným stanoveným zástupcem.

▼M2

SERA.11010 Zbloudilé nebo neidentifikované letadlo

▼B

Zbloudilé nebo neidentifikované letadlo

a) Jakmile je stanovišti letových provozních služeb známo, že letadlo bloudí, musí provést všechna potřebná opatření popsaná v odstavcích 1 a 3, aby letadlu pomohlo a poskytlo ochranu jeho letu.

1) Není-li poloha letadla známa, stanoviště letových provozních služeb musí:

i) pokusit se navázat obousměrné spojení s letadlem, pokud takové spojení již neexistuje;

ii) použít všech dosažitelných prostředků k určení polohy letadla;

iii) informovat stanoviště letových provozních služeb, 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;

iv) informovat v souladu s místními dohodnutými postupy příslušná vojenská stanoviště a poskytnout jim příslušný letový plán a další údaje o zbloudilém letadle;

v) vyžadovat od stanovišť uvedených v pododstavcích iii) a iv) a od jiných letadel za letu veškerou pomoc při navazování spojení s letadlem a stanovení jeho polohy.

2) Požadavky podle odst. 1 pododstavců iv) a v) platí také pro stanoviště letových provozních služeb, která byla informována podle odst. 1 pododstavce iii).

3) Když je poloha letadla zjištěna, stanoviště letových provozních služeb musí:

▼M2

i) oznámit letadlu jeho polohu a instrukce pro opravu letu. Toto oznámení musí být učiněno neprodleně, jestliže je stanovišti ATS známo, že může dojít k zakročování nebo k jinému ohrožení bezpečnosti letadla, a

▼B

ii) v případě potřeby předat jiným stanovištím ATS a příslušným vojenským stanovištím nezbytné informace týkající se zbloudilého letadla a o všech radách poskytnutých danému letadlu.

b) 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 příslušnými vojenskými orgány v souladu s místními dohodnutými postupy. V této souvislosti musí stanoviště letových provozních služeb provést ta z následujících opatření, která jsou přiměřená daným okolnostem:

1) pokusit se navázat obousměrné spojení s letadlem;

2) informovat se u ostatních stanovišť letových provozních služeb v letové informační oblasti, zda mají informace o letu, a vyžadovat jejich pomoc při navazování obousměrného spojení s letadlem;

3) 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;

▼B

4) pokusit se získat informace od ostatních letadel v daném prostoru;

5) stanoviště letových provozních služeb musí informovat, je-li to nezbytné, příslušné vojenské stanoviště ihned, jakmile zjistí totožnost letadla.

c) V případě zbloudilého nebo neidentifikovaného letadla musí být zohledněna možnost, že letadlo je předmětem protiprávního činu. Pokud stanoviště letových provozních služeb vyhodnotí, že zbloudilé nebo neidentifikované letadlo může být předmětem protiprávního činu, musí v souladu s místními schválenými postupy neprodleně informovat příslušný úřad určený státem.

▼M2
▼C2

SERA.11012 Minimum paliva a nouzový stav paliva

a) V případě, že pilot nahlásí stav „minimum paliva“, řídící letového provozu ho musí, jakmile to bude proveditelné, informovat jak o jakémkoliv předpokládaném zdržení, tak o situaci, kdy se žádné zdržení neočekává.

▼M2

b) V případě, že je vzhledem k množství paliva nezbytné vyhlásit stav tísně, pilot tak učiní v souladu s bodem SERA.14095 použitím radiotelefonního tísňového signálu (MAYDAY), pokud možno třikrát opakovaným, za kterým následuje povaha stavu tísně (PALIVO (FUEL)).

SERA.11013 Snížená výkonnost letadla

a) 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.

b) Degradace nebo porucha systému RNAV

Jestliže letadlo nemůže plnit požadavky, jak je požadováno RNAV tratí nebo postupem v důsledku poruchy nebo degradace systému RNAV, pilot si musí vyžádat opravené povolení.

c) Ztráta výkonnosti vertikální navigace požadované pro vzdušný prostor, kde jsou používána snížená minima vertikálních rozstupů (RVSM)

1) Pilot informuje ATC o jakékoli výjimečné situaci, kdy nemohou být splněny požadavky výkonnosti vertikální navigace pro vzdušný prostor RVSM, a to co možná nejdříve. V takových případech pilot před zahájením jakýchkoli odchýlení od povolené trati a/nebo letové hladiny obdrží opravené letové povolení, je-li to možné. Pokud nemůže pilot obdržet opravené ATC letové povolení před odchýlením, obdrží povolení poté, jakmile to bude možné.

2) Při letu nebo vertikálním průletu vzdušného prostoru RVSM letadly neschválenými pro provoz RVSM musí piloti hlásit neschválený status následovně:

i) při navázání spojení na jakémkoliv kanálu ve vzdušném prostoru RVSM;

ii) při všech žádostech o změny hladiny, a

iii) při opakování všech povolení týkajících se hladin.

3) Řídící letového provozu musí výslovně potvrdit přijetí zpráv z letadla hlásícího neschválený status RVSM.

▼M2

4) Degradace palubního zařízení — ohlášená pilotem:

i) Když je ATC informováno pilotem letadla schváleného pro provoz RVSM a letícího ve vzdušném prostoru RVSM, že letadlo nadále nesplňuje požadavky na RVSM, musí ATC toto letadlo považovat za neschválené pro RVSM.

ii) ATC musí okamžitě přijmout opatření k zajištění minima vertikálního rozstupu 600 m (2 000 ft) nebo příslušného horizontálního rozstupu od všech ostatních letadel, jichž se to týká a která se nacházejí ve vzdušném prostoru RVSM. Letadlu, které ohlásilo, že je nezpůsobilé RVSM, musí ATC vyslat povolení k opuštění vzdušného prostoru RVSM, jakmile je to možné.

iii) Jakmile je to proveditelné, piloti musí informovat ATC o obnovení řádné funkce zařízení, které se požaduje pro splnění požadavků na RVSM.

iv) Stanoviště ACC/UAC, které se první dozví o změně statutu letadla pro RVSM, musí provést koordinaci se sousedním ACC nebo UAC, podle vhodnosti.

5) Silná turbulence – nepředpovídaná:

i) Jestliže se letadlo ve vzdušném prostoru RVSM setká se silnou turbulencí způsobenou meteorologickými podmínkami nebo úplavem, která podle pilota bude mít vliv na schopnost letadla udržovat povolenou letovou hladinu, pilot musí informovat ATC. ATC musí zajistit buď příslušný horizontální rozstup, nebo zvýšený minimální vertikální rozstup.

ii) ATC musí v maximální možné míře přijmout požadavky pilota na změnu hladiny a/nebo tratě a musí předat informaci o provozu, jak je požadováno.

iii) ATC se musí snažit získat hlášení od ostatních letadel, aby bylo možné přijmout rozhodnutí, zda by mělo být RVSM pozastaveno úplně nebo jen v určitém rozsahu letových hladin a/nebo prostoru.

iv) ACC/UAC, které pozastavilo RVSM musí zkoordinovat toto pozastavení a jakékoliv požadované úpravy sektorové kapacity se sousedními ACC/UAC podle vhodnosti, pro zajištění spořádaného předávání provozu.

6) Silná turbulence – předpovídaná:

i) Je-li v souladu s meteorologickou předpovědí očekávána silná turbulence ve vzdušném prostoru RVSM, ATC musí rozhodnout, zda pozastaví RVSM, a když ano, musí určit časové období trvání a příslušnou hladinu/hladiny a/nebo prostor.

ii) V případech, kdy bude RVSM pozastaveno, ACC/UAC pozastavující RVSM musí koordinovat se sousedními ACC/UAC letové hladiny určené pro předávání provozu, pokud neexistuje náhradní schéma letových hladin stanovené dohodou. ACC/UAC pozastavující RVSM, musí rovněž koordinovat přijaté sektorové kapacity se sousedními ACC/UAC, podle vhodnosti.

▼M2

SERA.11014 Rada k vyhnutí (RA) ACAS

a) Systém ACAS II se používá během letu – s výjimkou případů, jež stanoví seznam minimálního vybavení uvedený v příloze III nařízení (EU) č. 965/2012 ([1]) – v režimu, který umožňuje vydávání rad k vyhnutí (RA) letové posádce, jestliže je zjištěna nepřiměřená blízkost k jinému letadlu. To neplatí, pokud je nutné režim rad k vyhnutí (RA) utlumit (takže je používáno pouze upozornění na provoz nebo jeho ekvivalent) v případě mimořádného postupu nebo v důsledku podmínek omezujících výkonnost.

b) V případě rady k vyhnutí (RA) ACAS musí piloti:

1) okamžitě zareagovat následováním rady k vyhnutí (RA), jak je uvedena, pokud tento krok neohrožuje bezpečnost letadla;

2) následovat radu k vyhnutí (RA), i když existuje rozpor mezi radou k vyhnutí (RA) a instrukcemi řízení letového provozu k manévrům;

3) nemanévrovat ve smyslu opačném k radě k vyhnutí (RA);

4) jakmile to dovolí pracovní zátěž letové posádky informovat příslušné stanoviště řízení letového provozu o jakékoli radě k vyhnutí (RA), která vyžaduje odchýlení od stávající instrukce řízení letového provozu nebo letového povolení;

5) neprodleně vyhovět jakékoli modifikované radě k vyhnutí (RA);

6) omezit změny dráhy letu na minimální rozsah nezbytný pro vyhovění radě k vyhnutí (RA);

7) neprodleně se vrátit k podmínkám instrukce řízení letového provozu nebo letového povolení, když je konflikt vyřešen, a

8) při návratu ke stávajícímu letovému povolení uvědomit řízení letového provozu;

c) Když pilot nahlásí radu k vyhnutí (RA) ACAS, řídící letového provozu se nesmí pokoušet upravit dráhu letu letadla, dokud pilot neohlásí „MIMO KONFLIKT (CLEAR OF CONFLICT)“.

d) Jakmile se letadlo v souladu s radou k vyhnutí (RA) odchýlí od svého letového povolení, nebo jakmile pilot nahlásí radu k vyhnutí (RA), řídící letového provozu přestává být odpovědný za zajišťování rozstupu mezi daným letadlem a dalšími letadly ovlivněnými v přímém důsledku manévru zapříčiněného radou k vyhnutí (RA). Řídící letového provozu znovu přebere odpovědnost za zajišťování rozstupů vůči všem ovlivněným letadlům, když:

1) řídící letového provozu potvrdí hlášení od letové posádky, že letadlo pokračuje podle stávajícího letového povolení, nebo

2) řídící letového provozu potvrdí hlášení od letové posádky, že letadlo pokračuje podle stávajícího letového povolení a vydá alternativní letové povolení, které letová posádka potvrdí.

▼B

SERA.11015 Zakročování

a) S výjimkou zákroku a doprovodné služby poskytované na žádost letadla se zakročování proti civilním letadlům musí řídit příslušnými pravidly a směrnicemi vydávanými členskými státy v souladu s Úmluvou o mezinárodním civilním letectví, zvláště s článkem 3d), podle kterého smluvní státy musí zajistit, aby při vydávání pravidel pro státní letadla byl brán patřičný ohled na bezpečnost civilních letadel

b) Velící pilot civilního letadla, proti kterému se zakročuje, musí:

([1]) Nařízení Komise (EU) č. 965/2012 ze dne 5. října 2012, kterým se stanoví technické požadavky a správní postupy týkající se letového provozu podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 (Úř. věst. L 296, 25.10.2012, s. 1).

▼B

1) okamžitě plnit instrukce zakročujícího letadla, vyhodnocovat vizuální signály a odpovídat na ně v souladu s postupy v tabulkách S11-1 a S11-2;

2) je-li to možné, uvědomit příslušné stanoviště letových provozních služeb;

3) pokusit se navázat rádiové spojení se zakročujícím letadlem nebo s příslušným stanovištěm řídícím zakročování pomocí všeobecného volání na tísňovém kmitočtu 121,5 MHz s udáním identifikace letadla, proti kterému se zakročuje, a povahy letu; pokud spojení nebylo navázáno a je-li to možné, opakovat toto volání na tísňovém kmitočtu 243 MHz;

4) je-li letadlo vybaveno odpovídačem SSR, nastavit mód A, kód 7700, pokud neobdrží jiné instrukce od příslušného stanoviště letových provozních služeb;

5) je-li letadlo vybaveno systémy ADS-B nebo ADS-C, nastavit příslušnou nouzovou funkci, je-li k dispozici, pokud neobdrží jiné instrukce od příslušného stanoviště letových provozních služeb.

Tabulka S11–1

Signály iniciované zakročujícím letadlem a odpovědi letadla, proti kterému se zakročuje

Série	Signály ZAKROČUJÍCÍHO letadla	Význam	Odpovědi letadla, PROTI KTERÉMU SE ZAKROČUJE	Význam
1	DEN nebo NOC – Kývání z křídla na křídlo a blikání polohovými světly v nepravidelných intervalech (přistávacími světly v případě vrtulníku), prováděné v poloze mírně nad a před letadlem a zpravidla vlevo od letadla, proti kterému se zakročuje (nebo vpravo zakročuje-li se proti vrtulníku). Po potvrzení mírná horizontální zatáčka zpravidla doleva (nebo doprava v případě vrtulníku) do požadovaného kurzu. *Poznámka 1:* *Meteorologické podmínky nebo konfigurace terénu mohou vyžadovat, aby zakročující letadlo změnilo polohu a směr zatáčky popsaný výše v sérii 1.* *Poznámka 2:* *Jestliže letadlo, proti kterému se zakročuje, není schopno udržovat rychlost zakročujícího letadla, od zakročujícího letadla se očekává, že bude kroužit kolem letadla, proti kterému se zakročuje a zakývá křídly, kdykoli jej míjí.*	Proti vám je zakročováno. Následujte mě.	DEN nebo NOC – Kývání křídla na křídlo a blikání polohovými světly v nepravidelných intervalech a následování.	Rozumím, provedu.
2	DEN nebo NOC – Ostrý odpoutávací manévr od letadla, proti kterému se zakročuje, sestávající ze stoupavé zatáčky se změnou kurzu 90 stupňů nebo více bez křižování směru dráhy letadla, proti kterému se zakročuje.	Můžete pokračovat.	DEN nebo NOC – Kývání z křídla na křídlo.	Rozumím, provedu.

▼B

Série	Signály ZAKROČUJÍCÍHO letadla	Význam	Odpovědi letadla, PROTI KTERÉMU SE ZAKROČUJE	Význam
3	DEN nebo NOC – Vysunutí podvozku (je-li to možné), trvalé zapnutí přistávacích světel a přelet nad dráhou v používání nebo –zakročuje-li se proti vrtulníku – přeletem přistávací plochy pro vrtulníky. V případě vrtulníku zakročující vrtulník provede přiblížení na přistání a provede visení v blízkosti přistávací plochy.	Přistaňte na tomto letišti.	DEN nebo NOC – Vysunutí podvozku (je-li součástí), trvalé zapnutí přistávacích světel a následování zakročujícího letadla. Považuje-li se po přeletu nad dráhou v používání nebo nad přistávací plochou pro vrtulníky přistání za bezpečné, pokračování na přistání	Rozumím, provedu.

Tabulka S11–2

Signály iniciované letadlem, proti kterému se zakročuje, a odpovědi zakročujícího letadla

Série	Signály letadla, PROTI KTERÉMU SE ZAKROČUJE	Význam	Odpovědi ZAKROČUJÍCÍHO letadla	Význam
4	DEN nebo NOC – Zasunutí podvozku (je-li součástí) a blikání přistávacími světly při přeletu nad dráhou v používání nebo nad přistávací plochou pro vrtulníky ve výšce nad 300 m (1 000 ft), ale ne výše než 600 m (2 000 ft) (v případě vrtulníku ve výšce nad 50 m (170 ft), ale ne výše než 100 m (330 ft)) nad úrovní letiště a kroužení nad dráhou v používání nebo nad přistávací plochou pro vrtulníky. Není-li letadlo či vrtulník schopen blikat přistávacími světly, blikat jakýmikoli jinými světly, která jsou k dispozici.	Letiště, které jste určil, je nevyhovující.	DEN nebo NOC – Je-li žádoucí, aby letadlo, proti kterému se zakročuje, následovalo zakročující letadlo na jiné letiště, zakročující letadlo zasune podvozek (je-li součástí) a použije signály ze série 1 předepsané pro zakročující letadlo. Je-li rozhodnuto letadlo, proti kterému se zakročuje, propustit, zakročující letadlo použije signály ze série 2 předepsané pro zakročující letadlo.	Rozumím, následujte mě. Rozumím, můžete pokračovat.
5	DEN nebo NOC – Pravidelné rozsvěcování a zhasínání všech světel, která jsou k dispozici, ale způsobem výrazně odlišným od zábleskových světel.	Nemohu provést.	DEN nebo NOC – Použití signálů ze série 2 předepsaných pro zakročující letadlo.	Rozumím.
6	DEN nebo NOC – Nepravidelné blikání všemi světly, která jsou k dispozici.	Jsem v tísni.	DEN nebo NOC – Použití signálů ze série 2 předepsaných pro zakročující letadlo.	Rozumím.

c) Jestliže se instrukce přijaté rádiem z jakýchkoli zdrojů liší od instrukcí předávaných zakročujícím letadlem pomocí vizuálních signálů, musí letadlo, proti kterému je zakročováno, žádat okamžité vysvětlení a přitom se i nadále řídit vizuálními instrukcemi předávanými zakročujícím letadlem.

d) Jestliže se instrukce přijaté rádiem z jakýchkoli zdrojů liší od instrukcí předávaných prostřednictvím rádia zakročujícím letadlem, musí letadlo, proti kterému je zakročováno, žádat okamžité vysvětlení a přitom se i nadále řídit instrukcemi, které rádiem předává zakročující letadlo.

e) Jestliže se v průběhu zakročování naváže rádiové spojení, ale komunikace stejným jazykem není možná, musí být učiněny pokusy předávat instrukce, potvrzovat instrukce a podstatné informace používáním frází a výslovností podle tabulky S11–3 a vysíláním každé fráze dvakrát:

▼B

Tabulka S11–3

Fráze používané ZAKROČUJÍCÍM letadlem			Fráze používané letadlem, PROTI KTERÉMU SE ZAKROČUJE		
Fráze	Výslovnost (1)	Význam	Fráze	Výslovnost (1)	Význam
CALL SIGN	KÓL SAJN	Jaký je váš volací znak?	CALL SIGN (call sign) (2)	KÓL SAJN (volací znak)	Můj volací znak je (volací znak)
FOLLOW	FOL OU	Následujte mě	WILCO	VIL KOU	►**M2** Rozumím, provedu. ◄
DESCEND	DÝ SEND	Klesejte na přistání	►**M2** — ◄		
			CAN NOT	KEN NOT	Nemohu provést
YOU LAND	JÚ LEND	Přistaňte na tomto letišti	REPEAT	RÍ PÍT	Opakujte své instrukce
			AM LOST	EM LOST	Poloha je neznámá
PROCEED	PRO SÍD	Můžete pokračovat			
			MAYDAY	MEJ DEJ	Jsem v tísni
			HIJACK (3)	HAJ - DŽEK	Jsem předmětem únosu
			LAND (place name)	LEND (název místa)	Žádám přistát v (název místa)
			DESCEND	DÝ SEND	Žádám klesání

(1) Ve druhém sloupci jsou podtrženy slabiky, které mají být zdůrazněny.
(2) Požadovaný volací znak, který se má předávat, je ten, který se používá při radiotelefonním spojení se stanovišti letových provozních služeb a odpovídá identifikaci letadla uvedené v letovém plánu.
(3) Za daných okolností nemusí být vždy možné ani žádoucí použít frázi „HIJACK“.

f) 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:

1) pokusit se navázat obousměrné spojení s letadlem, proti kterému se zakročuje, pomocí jakýchkoli dostupných prostředků, včetně nouzového radiového kmitočtu 121,5 MHz, pokud takové spojení není již navázáno;

2) informovat pilota letadla, proti kterému se zakročuje, o zakročování;

3) navázat spojení se stanovištěm řídícím zakročování, které udržuje obousměrné spojení se zakročujícím letadlem, a poskytnout mu dostupné informace týkající se letadla, proti kterému se zakročuje;

4) je-li to nezbytné, předávat zprávy mezi zakročujícím letadlem nebo stanovištěm řídícím zakročování a letadlem, proti kterému se zakročuje;

5) v úzké spolupráci se stanovištěm řídícím zakročování přijmout všechna nezbytná opatření k zajištění bezpečnosti letadla, proti kterému se zakročuje;

6) informovat stanoviště letových provozních služeb sousedních letových informačních oblastí, jestliže je zřejmé, že letadlo zabloudilo z těchto letových informačních oblastí.

▼B

g) Jakmile se stanoviště letových provozních služeb dozví, že mimo prostor jeho odpovědnosti je zakročováno proti letadlu, musí provést ta z následujících opatření, která jsou přiměřená daným okolnostem:

1) informovat stanoviště letových provozních služeb, v jehož prostoru odpovědnosti dochází k zakročování, poskytnout mu dostupné informace, které mohou pomoci určit totožnost letadla, a požádat ho o provedení opatření podle písmena f);

2) předávat zprávy mezi letadlem, proti kterému se zakročuje, a příslušným stanovištěm letových provozních služeb, stanovištěm řídícím zakročování nebo zakročujícím letadlem.

ODDÍL 12

Služby v oblasti meteorologie – Pozorování a hlášení z letadla hlasovým spojením

SERA.12001 Typy pozorování z letadel

a) V každé fázi letu musí být prováděna následující pozorování z letadel:

1) mimořádná pozorování z letadel a

2) jiná nepravidelná pozorování z letadel.

SERA.12005 Mimořádná pozorování z letadel

a) Mimořádná pozorování musí provádět a hlásit všechna letadla, kdykoli se setkají s následujícími podmínkami nebo jsou tyto podmínky pozorovány:

1) mírná či silná turbulence nebo

2) mírná či silná námraza nebo

3) silná horská vlna nebo

4) bouřky bez krup, zastřené, prorůstající vrstevnatou oblačností, pokrývající rozsáhlé oblasti nebo vyskytující se na čárách instability nebo

5) bouřky s kroupami, zastřené, prorůstající vrstevnatou oblačností, pokrývající rozsáhlé oblasti nebo vyskytující se na čárách instability nebo

6) silná prachová vichřice či silná písečná vichřice nebo

7) oblak tvořený vulkanickým popelem nebo

8) přederupční vulkanická aktivita nebo vulkanická erupce.

b) Příslušné úřady, je-li to nezbytné, stanoví, o kterých dalších podmínkách musí všechna letadla, kdykoli se s nimi dostanou do střetu nebo je pozorují, předávat hlášení.

▼M2

c) Letové posádky sestaví hlášení na vzorovém formuláři AIREP SPECIAL uvedeném v dodatku 5 písmenu A. Tato hlášení musí být v souladu s podrobnými pokyny pro hlášení uvedenými v dodatku 5 bodě 2.

1) 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 dodatku 5.

2) 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 uvedený v dodatku 5 písmenu B.

▼B

SERA.12010 Jiná nepravidelná pozorování z letadel

vyskytnou-li se jiné meteorologické podmínky, které nejsou uvedeny v bodu SERA.12005 písm. a), např. střih větru, a které by mohly podle mínění velícího pilota letadla ovlivnit bezpečnost nebo výrazně ovlivnit provoz jiných letadel, musí toto velící pilot neprodleně ohlásit příslušnému stanovišti letových provozních služeb.

SERA.12015 Hlášení pozorování z letadel hlasovým spojením

a) Pozorování z letadel musí být hlášena během letu v čase, ve kterém je pozorování prováděno, nebo co nejdříve po ukončení pozorování.

b) Pozorování z letadel musí být předávána jako hlášení z letadel a musí splňovat technické specifikace uvedené v dodatku 5.

SERA.12020 Výměna hlášení z letadel

a) Stanoviště ATS musí předávat mimořádná a nepravidelná hlášení z letadel co možná nejdříve:

1) jiným letadlům, kterých se to týká;

▼M2

2) přidružené meteorologické výstražné službě (MWO) v souladu s bodem 3 dodatku 5, a

▼B

3) ostatním stanovištím ATS, kterých se to týká.

b) Vysílání pro letadla musí být opakována na kmitočtu určeném příslušným stanovištěm ATS a musí v nich být pokračováno po dobu určenou příslušným stanovištěm ATS.

▼M2

ODDÍL 13

Odpovídač SSR

SERA.13001 Provoz odpovídačů SSR

a) Pokud je letadlo vybaveno provozuschopným odpovídačem SSR, musí mít pilot odpovídač v provozu po celou dobu během letu, bez ohledu na to, zda je letadlo uvnitř nebo vně prostoru, kde se používá SSR pro účely služeb řízení letového provozu.

b) Piloti nesmějí používat IDENT, pokud je o to ATS nepožádá.

▼C2

c) Letadlo bez dostatečného zdroje elektrické energie je osvobozeno od povinnosti mít odpovídač v provozu po celou dobu; toto se nevztahuje na lety ve vzdušném prostoru, kde je příslušným úřadem určen povinný provoz odpovídače.

▼M2

SERA.13005 Odpovídač SSR mód A nastavení kódu

a) K vyjádření toho, že se letadlo nachází v konkrétní nepředvídané situaci, musí pilot letadla vybaveného SSR:

1) nastavit kód 7700 pro označení letadla v tísni, pokud ATC předtím pilotovi nevydalo pokyn nastavit odpovídač na specifický kód. V druhém případě nicméně pilot může zvolit kód 7700, kdykoliv má zvláštní důvod se domnívat, že toto bude nejlepší postup;

2) nastavit kód 7600 pro označení letadla s poruchou rádiového spojení;

▼M2

3) pokusit se nastavit kód 7500 pro označení letadla, které je předmětem protiprávního činu. Vyžadují-li to okolnosti, použije se místo toho kód 7700.

b) Vyjma případů uvedených v písmenu a) pilot musí:

1) nastavit kódy dle pokynů stanoviště ATS, nebo

2) v případě, že ATS pokyny týkající se nastavení kódu neposkytlo, nastavit kód 2000 nebo jiný kód určený příslušným úřadem, nebo

3) nemá-li k dispozici letové provozní služby, natavit kód 7000 za účelem zlepšení detekce vhodně vybaveného letadla, pokud příslušný úřad neurčí jinak.

c) Když je pozorováno, že kód zobrazený na situačním zařízení se liší od toho, který byl letadlu přidělen:

1) musí být pilot požádán, aby potvrdil nastavený kód a, jestliže to situace umožňuje, aby znovu nastavil správný kód, a

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 multilateraci (MLAT) k poskytování ATS o tom musí být informováno.

SERA.13010 Informace odvozené z tlakové nadmořské výšky

a) Pokud je letadlo vybaveno provozuschopným vybavením pro mód C, musí mít pilot tento mód nepřetržitě v provozu, nestanoví-li ATC jinak.

b) Pokud příslušný úřad nestanoví jinak, musí být ověření informace o hladině odvozené z tlakové nadmořské výšky zobrazené řídícímu letového provozu provedeno každým vhodně vybaveným stanovištěm ATC při prvotním kontaktu s daným letadlem, nebo, pokud to není proveditelné, co nejdříve poté.

SERA.13015 Odpovídač SSR mód S nastavení identifikace letadla

a) 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.

b) 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.

c) Jestliže pilot potvrdí, že byla na módu S nastavena správná identifikace letadla, a rozdíl nadále existuje, musí řídící letového provozu provést následující opatření:

1) informovat pilota o trvající nesrovnalosti;

2) kde je to možné, opravit formulář zobrazující identifikaci letadla na situačním zobrazení, a

▼M2

3) oznámit chybnou identifikaci vysílanou letadlem následujícímu řídícímu pracovišti a jakémukoliv jinému zainteresovanému stanovišti používajícímu mód S k identifikačním účelům.

SERA.13020 Závady odpovídače SSR, pokud je vybavení letadla pracujícím odpovídačem povinné

a) V případě závady odpovídače, která nastane po vzletu, se musí stanoviště ATC snažit zajistit pokračování letu na letiště určení v souladu s letovým plánem. Nicméně, piloti musí očekávat, že budou muset dodržet určitá omezení.

b) V případě, že odpovídač má závadu a nemůže být opraven před vzletem, piloti musí:

1) co nejdříve informovat ATS, nejlépe před podáním letového plánu;

2) zapsat v poli 10 formuláře letového plánu ICAO pod SSR v případě plné nepoužitelnosti odpovídače písmeno „N“, v případě částečné závady písmeno odpovídající zbývající provozuschopnosti odpovídače, a

3) dodržet jakékoliv publikované postupy pro vyžádání výjimky z požadavků na vybavení pracujícím odpovídačem SSR.

ODDÍL 14

Postupy pro hlasovou komunikaci

SERA.14001 Všeobecná ustanovení

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

SERA.14005 Kategorie zpráv

a) Kategorizace zpráv dopravovaných leteckou pohyblivou službou a přednostní pořadí musí být v souladu s tabulkou S14-1.

Tabulka S14-1

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

b) S tísňovými zprávami a tísňovým provozem se nakládá v souladu s ustanoveními bodu SERA.14095.

▼M2

c) S pilnostními zprávami a pilnostním provozem včetně zpráv, které předcházel signál sanitních letů, se nakládá v souladu s ustanoveními bodu SERA.14095.

SERA.14010 Zprávy pro zajištění bezpečnosti letů

Zprávy pro zajištění bezpečnosti letu obsahují:

a) zprávy o řízení a pohybu letadel;

b) zprávy leteckých provozovatelů nebo velitele letadla, které mají okamžitý význam pro letadla za letu;

c) meteorologické informace mající okamžitý význam pro letadla za letu nebo před startem (předávané individuálně nebo rozhlasem);

d) ostatní zprávy týkající se letadel za letu nebo před startem.

SERA.14015 Používání jazyku ve spojení „letadlo-země“

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

b) Na žádost libovolného letadla se u pozemních stanic poskytujících služby na vybraných letištích a tratích s mezinárodním provozem radiotelefonní spojení provede v jazyce anglickém. Nepředepíše-li příslušný úřad pro konkrétní případy jinak, použije se na letištích s více než 50 000 pohyby mezinárodních letů IFR ročně pro spojení mezi stanovištěm ATS a letadlem anglický jazyk. Členské státy, v nichž není na těchto letištích ke dni vstupu tohoto nařízení v platnost anglický jazyk jediným jazykem používaným pro spojení mezi stanovištěm ATS a letadlem, se mohou rozhodnout požadavek používat anglický jazyk neuplatnit a uvědomí o této skutečnosti Komisi. V tom případě tyto členské státy nejpozději do 31. prosince 2017 provedou studii zabývající se možností vyžadovat na těchto letištích z důvodu bezpečnosti pro spojení mezi stanovištěm ATS a letadlem používání anglického jazyka, aby se tak předešlo nepovoleným vjezdům letadel na obsazené dráhy a dalším bezpečnostním rizikům, přičemž zohlední příslušná ustanovení práva Unie a vnitrostátního práva týkající se používání jazyků. Tuto studii zveřejní a její závěry sdělí agentuře a Komisi.

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

SERA.14020 Hláskování slov v radiotelefonii

V případě, že se při radiotelefonním spojení hláskují vlastní jména, zkratky služeb a slova, jejichž výslovnost může vyvolat pochybnost, musí se používat hláskovací abeceda uvedená v tabulce S14-2.

Tabulka S14-2

Radiotelefonní hláskovací abeceda

Písmeno	Slovo	Přibližná výslovnost (Výslovnost podle mezinárodní fonetické abecedy)
A	ALFA	AL FAH
B	Bravo	BRAH VOH
C	Charlie	CHAR LEE *nebo* SHAR LEE
D	Delta	DELL TAH
E	Echo	ECK OH

▼M2

Písmeno	Slovo	Přibližná výslovnost (Výslovnost podle mezinárodní fonetické abecedy)
F	Foxtrot	FOKS TROT
G	Golf	GOLF
H	Hotel	HO TELL
I	India	IN DEE AH
J	Juliett	JEW LEE ETT
K	Kilo	KEY LOH
L	Lima	LEE MAH
M	Mike	MIKE
N	November	NO VEM BER
O	Oscar	OSS CAH
P	Papa	PAH PAH
Q	Quebec	KEH BECK
R	Romeo	ROW ME OH
S	Sierra	SEE AIR RAH
T	Tango	TANG GO
U	Uniform	YOU NEE FORM *nebo* OO NEE FORM
V	Victor	VIK TAH
W	Whiskey	WISS KEY
X	X-ray	ECKS RAY
Y	Yankee	YANG KEY
Z	Zulu	ZOO LOO

Podtržené slabiky jsou přízvučné.

SERA.14025 Zásady, kterými se řídí označování tratí ATS jiných, než standardních odletových a příletových tratí

a) Používání označení tratí ATS při spojení

1) Při hlasovém spojení se základní písmeno označení musí vyslovit v souladu s hláskovací abecedou uvedenou v tabulce S14-2.

2) Kde se použije na začátku K, U a S, musí se vyslovit při hlasovém spojení takto:

i) K – KOPTER

ii) U – UPPER

iii) S – SUPERSONIC

b) Slovo „kopter“ se musí vyslovit jako ve slově „helikopter“ a slova „upper“ a „supersonic“ jako v angličtině.

▼M2

SERA.14026 Význačné body

Při hlasovém spojení se obvykle musí použít název v otevřené řeči pro význačné body vyznačené polohou radionavigačního prostředku, nebo jedinečný 5písmenný snadno vyslovitelný název pro význačné body nevyznačené radionavigačním prostředkem. Jestliže se neužívá pro význačnou polohu radionavigačního zařízení názvu v otevřené řeči, musí se nahradit kódovým označením, které se při hlasovém spojení musí vyslovovat v souladu s hláskovací abecedou.

SERA.14030 Používání označení pro standardní přístrojové odletové a příletové tratě

Při hlasovém spojení se pro standardní přístrojové odletové a příletové tratě použije označení v otevřené řeči.

SERA.14035 Vysílání čísel v radiotelefonii

a) Vysílání čísel

1) Všechna čísla související s vysíláním volacího znaku letadlové stanice, kurzu, dráhy v používání a směru a síly větru se vysílají vyslovováním každé číslice odděleně.

i) Letové hladiny se vysílají vyslovováním každé číslice odděleně, s výjimkou letových hladin v celých stovkách.

ii) Nastavení výškoměru se vysílají vyslovováním každé číslice odděleně, s výjimkou případu, kdy je nastavení 1 000 hPa, které se vysílá jako „JEDEN TISÍC (ONE THOUSAND)“.

iii) Všechna čísla související s vysíláním kódů odpovídače se vysílají vyslovováním každé číslice odděleně, s výjimkou případů, kdy se v kódech odpovídače vyskytují pouze celé tisíce, a informace se vysílá vyslovováním každého čísla z tisíců, za kterým následuje slovo „TISÍC (THOUSAND)“.

2) Všechna čísla související s vysíláním jiných informací než těch, které jsou popsány v písm. a) bodě 1), se vysílají vyslovováním každé číslice odděleně, s výjimkou toho, že všechna čísla, ve kterých se vyskytují celé stovky a celé tisíce, se vysílají odděleným vyslovováním každého čísla počtu stovek a tisíců, za kterým následuje slovo „STO (HUNDRED)“ nebo „TISÍC (THOUSAND)“. Kombinace tisíců a celých stovek se vysílají odděleným vyslovováním každého čísla z tisíců, za kterým následuje slovo „TISÍC (THOUSAND)“ následovaným číslem ze stovek, za kterým následuje slovo „STO (HUNDRED)“.

3) V případech, kdy je třeba vyjasnit, zda vysílané číslo představuje celé tisíce a/nebo celé stovky, vysílá se číslo vyslovováním každé číslice odděleně.

4) Při poskytování informací týkajících se relativního zaměření vůči objektu nebo konfliktnímu provozu z hlediska 12hodinového ciferníku se informace udá vyslovováním číslic společně, jako např. „DESET HODIN (TEN O'CLOCK)“ nebo „JEDENÁCT HODIN (ELEVEN O'CLOCK)“.

5) Čísla obsahující desetiny se vysílají podle písm. a) bodu 1) a desetiny se oddělí slovem „ČÁRKA (DECIMAL)“.

6) Při radiotelefonním spojení v pásmu velmi krátkých vln (VKV) se pro označení vysílacího kanálu použije všech šest číslic číselného označení, s výjimkou případu, kdy jsou pátá i šestá číslice nuly – pak se použijí pouze první čtyři číslice.

▼M2

SERA.14040 Výslovnost čísel

Je-li při spojení použit anglický jazyk, výslovnost čísel musí odpovídat výslovnosti uvedené v tabulce S14-3:

Tabulka S14-3

Čísla nebo část čísla	Výslovnost podle mezinárodní fonetické abecedy	Výslovnost v českém jazyce
0	ZE-RO	NULA
1	WUN	JEDNA
2	TOO	DVA
3	TREE	TŘI
4	FOW-er	►C2 ČTYRY ◄
5	FIFE	PĚT
6	SIX	ŠEST
7	SEV-en	►C2 SEDUM ◄
8	AIT	OSUM
9	NIN-er	DEVĚT
10	TEN	DESET
11	EE-LE-VEN	JEDENÁCT
12	TWELF	DVANÁCT
Decimal	DAY-SEE-MAL	ČÁRKA
Hundred	HUN-dred	STO
Thousand	TOU-SAND	TISÍC

SERA.14045 Technika vysílání

a) Vysílání musí být stručná a vedená normálním hovorovým tónem.

b) Při radiotelefonním spojení se dle vhodnosti musí užívat následujících slov a frází, přičemž jejich význam je uveden v tabulce S14-4:

Tabulka S14-4

Fráze	Význam
ANO (AFFIRM)	„Ano.“
ČEKEJTE (STANDBY)	„Čekejte, zavolám Vás.“
JAK SLYŠÍTE (HOW DO YOU READ)	„Jaká je čitelnost/srozumitelnost mého vysílání?“ (viz bod SERA.14070 písm. c))
KONEC (OUT)	„Rozhovor je skončen a neočekává se odpověď.“
MEZERA (BREAK)	„Tímto vyznačuji oddělení dvou částí zprávy.“
MEZERA MEZERA (BREAK BREAK)	„Tímto vyznačuji oddělení dvou zpráv vysílaných různým letadlům při velmi hustém provozu.“

▼**M2**

Fráze	Význam
MLUVTE POMALEJI (SPEAK SLOWER)	„Snižte rychlost Vaší řeči.“
MONITORUJTE (MONITOR)	„Poslouchejte na (kmitočet).“
NEBERTE V ÚVAHU (DISREGARD)	„Ignorovat.“ – Považujte toto vysílání, jako kdyby nebylo vysíláno.
NEGATIV (NEGATIVE)	„Ne“ *nebo* „Povolení není potvrzeno“ *nebo* „To není správné“ *nebo* „Neschopen“.
NEJSEM SCHOPEN (UNABLE)	„Nemohu splnit vaši žádost, instrukci nebo povolení.“
OPAKUJI (I SAY AGAIN)	„Opakuji pro objasnění nebo zdůraznění.“
OPAKUJTE (SAY AGAIN)	„Opakujte vše“ *nebo* „Opakujte následující část Vašeho posledního vysílání.“
OPAKUJTE ZPRÁVU (READ BACK)	„Opakujte zpět vše“ *nebo* „Opakujte určitou část této zprávy přesně tak, jak byla přijata.“
OPRAVA (CORRECTION)	„V tomto vysílání *(nebo v označené zprávě)* byla učiněna chyba, správné znění je…“
OZNAMTE (REPORT)	„Předejte mi následující informaci…“
POTVRĎTE (ACNOWLEDGE)	„Potvrďte, že jste zprávu přijal a rozuměl jí.“
POTVRĎTE/ POTVRZUJI (CONFIRM)	„Požaduji ověření: *(povolení, instrukce, opatření, informace)*.“
POVOLENO (CLEARED)	„Oprávněn pokračovat za určitých podmínek.“
PROVEDU (WILCO)	*(Zkratka z „will comply“.)* „Rozumím Vaší zprávě a budu podle ní postupovat.“
PŘEJDĚTE (CONTACT)	„Navažte rádiové spojení s…“
PŘÍJEM (OVER)	„Moje vysílání skončilo, očekávám Vaši odpověď.“
ROZUMÍM (ROGER)	„Přijal jsem vše z Vašeho posledního vysílání.“
SCHVÁLENO (APPROVED)	„Povolení pro požadovaný úkon je schváleno.“
SLOVA DVAKRÁT (WORDS TWICE)	a) *jako žádost:* „Spojení je obtížné. Prosím vysílejte každé slovo nebo skupinu slov dvakrát.“ b) *jako informace:* „Jelikož spojení je obtížné, vysílám v této zprávě každé slovo nebo skupinu slov dvakrát.“
SPRÁVNĚ (CORRECT)	„Správný“ *nebo* „přesný.“
UDRŽUJTE (MAINTAIN)	„Pokračujte v souladu s danými podmínkami“ *nebo* v přesném významu.
ZKONTROLUJTE (CHECK)	„Prověřte systém nebo postup.“
ZNOVU POVOLENO (RECLEARED)	„Vaše předcházející povolení bylo změněno a toto nové povolení nahrazuje Vaše předcházející povolení nebo jeho část.“

▼M2

Fráze	Význam
ZRUŠTE (CANCEL)	„Anulujte předcházející vyslané povolení.“
ŽÁDÁM (REQUEST)	„Rád bych věděl“ *nebo* „Přeji si obdržet.“

SERA.14050 Radiotelefonní volací znaky letadel

a) Úplné volací znaky:

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

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

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

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

b) Zkrácené volací znaky:

Radiotelefonní volací znaky letadel uvedené v písmenu a) mohou být s výjimkou typu c) zkráceny za okolností uvedených v bodě SERA.14055 písm. c). Zkrácené volací znaky musí mít některou z těchto forem:

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

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

3) Typ c) – není ve zkráceném tvaru.

SERA.14055 Radiotelefonní postupy

a) Letadlo nesmí za letu měnit svůj radiotelefonní volací znak, s výjimkou dočasné změny nařízené stanovištěm ATC v zájmu bezpečnosti letu. Letadlu nesmí být během vzletu, poslední části konečného přiblížení a výběhu po přistání předávány žádné zprávy a informace vyjma odůvodněných potřeb k zajištění bezpečnosti letu.

b) Navázání radiotelefonního spojení:

1) Při navazování spojení musí být vždy použity úplné volací znaky. Při navazování spojení zahájí letadlo volání volacím znakem volané stanice následovaným volacím znakem volající stanice.

2) Při odpovědi na výše uvedené volání se použije volací znak vysílající stanice následovaný volacím znakem odpovídající stanice, což se považuje za žádost k pokračování ve vysílání vysílající stanicí. U předání spojení v rámci jednoho stanoviště ATS může být volací znak stanoviště ATS vynechán, pokud tak povolí příslušný úřad.

▼M2

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

c) Pokračování telefonního spojení:

1) Zkrácené radiotelefonní volací znaky podle bodu SERA.14050 písm. b) se použijí jedině po navázání spolehlivého spojení a za předpokladu, že nemůže dojít k omylu. Letadlo použije svůj zkrácený volací znak pouze v případě, že bylo tímto způsobem osloveno leteckou stanicí.

2) Při vydávání letových povolení musí řídící letového provozu i piloti při doslovném opakování těchto povolení vždy připojit volací znak letadla, jemuž je povolení určeno. Při jiných příležitostech než jsou tyto lze, jakmile je spojení navázáno, nepřetržitě korespondovat v obou směrech bez dalšího použití volacích znaků nebo volání až do ukončení spojení.

SERA.14060 Přechod při VKV spojení

a) Letadlo přechází z jednoho radiového kmitočtu na druhý z příkazu příslušného stanoviště ATS v souladu s dohodnutými postupy. Pokud se takový příkaz nevydá, musí letadlo oznámit přechod příslušnému stanovišti ATS dříve, než k přechodu dojde.

b) Při navazování počátečního spojení na VKV nebo při přechodu na jiných kmitočet letadlo předává informace předepsané poskytovatelem letových navigačních služeb odpovědným za poskytování služeb a schválené příslušným úřadem.

SERA.14065 Radiotelefonní postupy pro změnu hlasového komunikačního kanálu letadlo-země

a) 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 „Těžká (Heavy)“ slovo „Těžká (Heavy)“ nebo „Super“, pokud bylo letadlo příslušným úřadem takto identifikováno;

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.

b) Pilot poskytne údaje o hladině na nejbližších celých 30 m nebo 100 ft tak, jak je uvedeno na jeho výškoměru.

c) Počáteční volání na letištní řídící věž

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 „Těžká (Heavy)“ slovo „Těžká (Heavy)“ nebo „Super“, pokud bylo letadlo příslušným úřadem takto identifikováno;

▼M2

3) polohu, a

4) doplňující údaje, jak jsou požadovány příslušným poskytovatelem letových navigačních služeb odpovědným za poskytování služeb a schváleny příslušným úřadem.

SERA.14070 Postupy pro zkušební vysílání

a) Zkušební vysílání musí obsahovat:

1) volací znak volané stanice;

2) volací znak volající stanice;

3) slova „ZKOUŠKA RÁDIA (RADIO CHECK)“;

4) používaný kmitočet.

b) Odpověď na zkušební vysílání musí obsahovat:

1) volací znak stanice požadující zkušební vysílání;

2) volací znak odpovídající stanice;

3) informace týkající se čitelnosti stanice požadující zkušební vysílání.

c) Čitelnost zkušebního vysílání se udává podle této stupnice:

Stupnice čitelnosti

1) 1 Nečitelné

2) 2 Chvílemi nečitelné

3) 3 Čitelné, ale s obtížemi

4) 4 Čitelné

5) 5 Dokonale čitelné

SERA.14075 Výměna zpráv

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

1) Vysílá-li potvrzení příjmu letadlo, musí potvrzení obsahovat volací znak letadla.

2) Vysílá-li potvrzení příjmu stanoviště ATS letadlu, musí vysílání obsahovat volací znak letadla, za kterým následuje, je-li to nutné, volací znak stanoviště ATS.

b) Konec hovoru.

Radiotelefonní spojení ukončuje přijímající stanoviště ATS nebo letadlo použitím vlastního volacího znaku.

c) Opravy a opakování

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

2) Je-li opravu možno nejlépe provést opakováním celé zprávy, použije se před druhým vysláním zprávy fráze „OPRAVA, OPAKUJI (CORRECTION, I SAY AGAIN)“.

3) Pochybuje-li přijímací stanice o správnosti přijaté zprávy, požádá o úplné nebo částečné opakování zprávy.

▼M2

4) Je-li vyžadováno opakování celé zprávy, vyšle se slovo „OPAKUJTE (SAY AGAIN)“. Je-li vyžádáno opakování části zprávy, vyšle se „OPAKUJTE VŠE PŘED… (první slovo správně přijaté) (SAY AGAIN ALL BEFORE… (first word satisfactorily received))“ nebo „OPAKUJTE OD… (slovo před chybějící částí) DO… (slovo za chybějící částí) (SAY AGAIN… (word before missing portion) TO… (word after missing portion))“ nebo „OPAKUJTE VŠE PO… (poslední správně přijaté slovo) (SAY AGAIN ALL AFTER… (last word satisfactorily received))“.

d) Jsou-li při kontrole správnosti opakování ve zprávě zjištěny nesprávné prvky, vyšlou se po ukončení opakování slova „NEGATIV, OPAKUJI (NEGATIVE I SAY AGAIN)“, po nichž následuje správné znění příslušných prvků.

SERA.14080 Bdění/Provozní doba

a) Za letu musí letadlo udržovat stálé bdění podle požadavků příslušného úřadu a vyjma bezpečnostních důvodů nesmí bdění přerušit, aniž by o tom informovalo příslušné stanoviště ATS.

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

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

b) Letecké stanice musí udržovat nepřetržité bdění na VKV tísňovém kmitočtu 121,5 MHz během provozní doby stanovišť, kde je instalován. V případě, kdy se několik těchto stanic vyskytuje současně, použití bdění na kmitočtu 121,5 MHz pro jednu z nich zajistí splnění daného účelu.

c) Hodlá-li letadlo nebo stanoviště ATS z nějakého důvodu přerušit provoz, musí podle možnosti uvědomit o této skutečnosti ostatní zúčastněné stanice a udat čas, ve kterém předpokládá obnovení provozu. Rovněž tak musí uvědomit zúčastněné stanice o obnovení provozu. Je-li zapotřebí přerušit provoz na dobu delší, než která byla původně oznámena, musí být opravený čas obnovení provozu vyslán pokud možno v původně oznámeném nebo blízkém čase.

SERA.14085 Použití vysílání naslepo

a) Jestliže letadlo není schopno navázat spojení na určeném kanálu, na předchozím kanálu nebo na jiném kanálu příslušném pro danou trať a jestliže není schopno navázat spojení s příslušným stanovištěm ATS, jiným stanovištěm ATS nebo jinými letadly pomocí všech dostupných prostředků, musí letadlo vyslat svou zprávu dvakrát na určeném kanálu (kanálech) s předesláním fráze „VYSÍLÁM NASLEPO (TRANSMITTING BLIND)“, a je-li to zapotřebí, včetně označení adresáta (adresátů), kterému (kterým) je zpráva určena.

b) Nemůže-li letadlo navázat spojení pro poruchu vysílače, musí při vysílání hlášení na příslušném kanálu ve stanovených časech nebo polohách před zprávou uvést frázi „VYSÍLÁM NASLEPO PRO PORUCHU PŘIJÍMAČE (TRANSMITTING BLIND DUE TO RECEIVER FAILURE)“. Letadlo musí:

1) vyslat zamýšlenou zprávu, za níž následuje její úplné opakování;

2) vyslat čas příštího zamýšleného vysílání;

▼M2

3) má-li k dispozici ATS, vyslat informace o úmyslu velitele letadla, jak bude pokračovat v letu.

SERA.14087 Použití techniky spojení předáváním

a) Nemůže-li stanoviště ATS navázat spojení s letadlem po volání na kmitočtech, o kterých se předpokládá, že na nich letadlo udržuje poslech, musí:

1) požádat ostatní stanoviště ATS o poskytnutí pomoci voláním letadla, a je-li to zapotřebí, zprostředkováním spojení,

2) požádat letadlo na trati, aby se pokusilo navázat spojení s daným letadlem, a je-li to zapotřebí, zprostředkovalo spojení.

b) Ustanovení písmene a) musí být rovněž použita:

1) na žádost příslušného stanoviště ATS;

2) když očekávaná zpráva od letadla nedošla v takovém časovém rozmezí, že lze předpokládat ztrátu spojení.

SERA.14090 Specifické komunikační postupy

a) Pohyb mobilních prostředků

Frazeologie pro pohyb mobilních prostředků jiných než tahačů letadel na provozní ploše musí být stejná jako frazeologie určená pro pohyby letadel, s výjimkou příkazů pro pojíždění, v kterémžto případě musí být při komunikaci s mobilními prostředky slovo „POJÍŽDĚJTE (TAXI)“ nahrazeno slovem „POKRAČUJTE (PROCEED)“.

b) Letová poradní služba

Letová poradní služba nevydává „povolení“, ale jen „poradní informaci“ a používá slovo „doporučuji“ nebo „navrhuji“, když se letadlu navrhuje provést určitou činnost.

c) Označení letadel kategorie podle turbulence v úplavu „těžká“

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

2) Zvláštní letadla kategorie turbulence v úplavu „těžká“, identifikovaná příslušným úřadem, musí při prvním radiotelefonním spojení se stanovišti ATS použít slovo „super“, a to bezprostředně za volacím znakem letadla.

d) Postupy pro odchýlení se z tratě z důvodu počasí

Jestliže pilot zahájí komunikaci s ATC, může být urychlené odpovědi dosaženo uvedením fráze „ŽÁDÁM O ODCHÝLENÍ Z TRATĚ Z DŮVODU POČASÍ (WEATHER DEVIATION REQUIRED)“ k označení, že je požadována přednost na kmitočtu a pro odpověď ATC. Pokud je to nutné, pilot zahájí komunikaci pilnostním signálem „PAN PAN“ (pokud možno třikrát opakovaným).

▼M2

SERA.14095 Postupy při tísňové a pilnostní radiotelefonní korespondenci

a) Všeobecná ustanovení

1) Tísňový a pilnostní provoz zahrnuje všechny radiotelefonické zprávy týkající se tísňových a pilnostních podmínek. Tísňové a pilnostní podmínky jsou definovány takto:

i) *Tíseň:* podmínky hrozící vážným nebo bezprostředním nebezpečím, vyžadující okamžitou pomoc.

ii) *Pilnost:* podmínky týkající se bezpečnosti letadla nebo jiného dopravního prostředku, nebo bezpečnosti některých osob na jeho palubě nebo v dohledu, které ale nevyžadují okamžitou pomoc.

2) Na začátku první tísňové nebo pilnostní korespondence musí být použit radiotelefonní tísňový signál „MAYDAY“, anebo radiotelefonní pilnostní signál „PAN PAN“. Na začátku kterékoliv další korespondence v tísňovém a pilnostním provozu se smí použít radiotelefonních tísňových a pilnostních signálů.

3) Odesílatel zpráv adresovaných letadlu v podmínkách tísně nebo pilnosti musí podle těchto podmínek omezit počet, obsah a rozsah zpráv na minimum.

4) Jestliže stanoviště ATS, kterému je tísňová nebo pilnostní zpráva letadla adresována, tuto zprávu nepotvrdí, musí ostatní stanoviště ATS poskytnout pomoc v souladu s ustanoveními písm. b) bodu 2) a písm. b) bodu 3).

5) Tísňový a pilnostní provoz musí být veden na kmitočtu, na němž byl zahájen, až do doby, kdy se usoudí, že bude výhodnější přenést tento provoz na jiný kmitočet.

6) Pro usnadnění přepisu se radiotelefonní vysílání při tísňovém a pilnostním provozu provádí nízkým tempem a zřetelně, s pečlivým vyslovováním každého slova.

b) Tísňová radiotelefonní korespondence

1) Činnost letadla v tísni

Kromě toho, že před tísňovou zprávou vysílanou letadlem v tísni předchází v souladu s písm. a) bodem 2) třikrát opakovaný tísňový radiotelefonní signál „MAYDAY“, musí být tísňová zpráva:

i) vysílána na kmitočtu „letadlo-země“, který je v dané době používán;

ii) sestavena z nejvyššího možného počtu následujících částí, zřetelně vyslovovaných, a pokud možno v následujícím pořadí:

A) volací znak stanoviště ATS, kterému je zpráva adresována (jestliže to časové a ostatní okolnosti umožní);

B) volací znak letadla (identifikace letadla);

C) povaha stavu tísně;

D) úmysl velitele letadla;

E) současná poloha, hladina a kurz.

▼M2

2) Činnost stanoviště ATS, kterému je tísňová zpráva adresována, nebo prvního stanoviště ATS, které tísňovou zprávu potvrdilo

Stanoviště ATS, kterému je zpráva letadla v tísni adresována, nebo první stanoviště ATS, které tísňovou zprávu potvrdilo, musí:

i) okamžitě potvrdit tísňovou zprávu;

ii) převzít řízení spojení nebo přesně a zřetelně předat tuto odpovědnost a oznámit letadlu, zda je předání odpovědnosti provedeno, a

iii) okamžitě učinit opatření, aby v době co nejkratší byly všechny potřebné informace k dispozici:

A) příslušnému stanovišti ATS;

B) příslušnému provozovateli letadla nebo jeho zástupci, pokud bylo předem dohodnuto;

iv) podle potřeby upozornit ostatní stanoviště ATS, aby na kmitočet, na kterém probíhá tísňová korespondence, nebyl přenášen ostatní telekomunikační provoz.

3) Uložení ticha

i) Letadlo v tísni nebo stanoviště ATS, které řídí tísňový provoz, má právo uložit ticho buď všem stanicím pohyblivé služby v daném prostoru, nebo kterékoliv stanici, která tísňový provoz ruší. Podle okolností adresuje tyto příkazy buď „všem stanicím“, nebo pouze jedné stanici. V obou případech použije:

A) výrazu „ZASTAVTE VYSÍLÁNÍ (STOP TRANSMITTING)“;

B) radiotelefonního tísňového signálu „MAYDAY“.

ii) Použití signálů uvedených v písm. b) bodě 3) podbodě i) je vyhrazeno letadlu v tísni a stanovišti ATS řídícímu tísňový provoz.

4) Činnost všech ostatních stanovišť ATS/letadel

i) Tísňová korespondence má absolutní přednost před všemi ostatními druhy spojení a stanoviště ATS/letadla, která ví o tísňovém provozu, nesmí vysílat na kmitočtu, na němž tento provoz probíhá, pokud:

A) tíseň není zrušena nebo tísňový provoz není ukončen;

B) tísňový provoz nebyl přenesen na jiné kmitočty;

C) stanoviště ATS řídící spojení neudělila souhlas;

D) vysílání není za účelem poskytnutí pomoci.

ii) Každé stanoviště ATS/letadlo, které ví o tísňovém provozu a samo nemůže letadlu v tísni pomoci, musí přesto tento provoz sledovat až do doby, kdy je zřejmé, že je pomoc poskytována.

5) Ukončení tísňové korespondence a zrušení ticha

i) Nenachází-li se již letadlo v tísni, vyšle zprávu o zrušení stavu tísně.

▼M2

ii) Po obdržení zprávy o zrušení tísně se musí stanoviště ATS, které řídilo tísňový provoz, ujistit o tom, že letadlo již není v tísni, a musí zajistit předání této informace:

A) příslušnému stanovišti ATS;

B) příslušnému provozovateli letadla nebo jeho zástupci, pokud bylo předem dohodnuto.

iii) Tísňová korespondence a uložení ticha musí být zrušeny vysíláním zprávy obsahující frázi „TÍSŇOVÝ PROVOZ UKONČEN (DISTRESS TRAFFIC ENDED)“ na kmitočtu nebo kmitočtech, který byl (které byly) pro tísňový provoz použit (použity). Tuto zprávu může vyslat pouze stanoviště ATS řídící spojení, které je po přijetí zprávy podle písm. b) bodu 5) podbodu i) k tomuto zmocněno příslušným úřadem.

c) Pilnostní radiotelefonní korespondence

1) Činnost letadla oznamujícího pilnostní podmínky, s výjimkou uvedenou v písm. c) bodě 4)

Kromě toho, že před pilnostní zprávou vysílanou letadlem v pilnostních podmínkách předchází v souladu s písm. a) bodem 2) třikrát opakovaný pilnostní radiotelefonický signál „PAN PAN“, se tato zpráva:

i) vysílá na kmitočtu „letadlo-země“, který je v dané době používán;

ii) sestavuje z nejvyššího možného počtu následujících částí, zřetelně vyslovovaných a pokud možno vysílaných v tomto pořadí:

A) volací znak stanoviště ATS (název stanoviště), kterému je zpráva adresována;

B) volací znak letadla (identifikace letadla);

C) povaha pilnostního stavu;

D) úmysl velitele letadla;

E) současná poloha, hladina a kurz letadla;

F) jakékoliv další vhodné informace.

2) Činnost stanoviště ATS, kterému je pilnostní zpráva adresována, nebo stanoviště ATS, které pilnostní zprávu potvrdilo

Stanoviště ATS, kterému je pilnostní zpráva letadla v pilnostních podmínkách adresována, nebo první stanoviště ATS, které pilnostní zprávu potvrdilo, musí:

i) potvrdit pilnostní zprávu;

ii) okamžitě učinit opatření, aby v době co nejkratší byly všechny potřebné informace k dispozici:

A) příslušnému stanovišti ATS;

B) příslušnému provozovateli letadla nebo jeho zástupci, pokud bylo předem dohodnuto;

iii) je-li zapotřebí, provádět řízení spojení.

▼**M2**

3) Činnost všech ostatních stanovišť ATS/letadel

Pilnostní korespondence má přednost, s výjimkou tísňových zpráv, před veškerou ostatní korespondencí a všechna stanoviště ATS/letadla musí zajistit, aby vysílání pilnostního provozu nebylo rušeno.

4) Činnost letadla používaného pro sanitní lety

i) Použití signálu popsaného v písm. c) bodě 4) podbodě ii) naznačuje, že po něm následující zpráva se týká sanitního letu chráněného ve shodě s Ženevskou konvencí z roku 1949 a Dodatkovými protokoly konvence.

ii) Pro účely hlášení a identifikace letadla použitého pro sanitní let se vysílá, nejlépe třikrát, radiotelefonní pilnostní signál „PAN PAN“, přičemž musí následovat radiotelefonní signál pro sanitní let „MAY-DEE-CAL“, vyslovený jako francouzské slovo „médical“, tj. v české transkripci jako „médikal“. Použití výše popsaných signálů naznačuje, že po nich následující zpráva se týká sanitního letu.

Zpráva musí obsahovat následující údaje:

A) volací znak nebo jiný uznávaný způsob identifikace sanitního letu (sanitních letů);

B) polohu letadla (letadel) provádějícího (provádějících) sanitní let;

C) počet a typ letadel sanitních letů;

D) zamýšlenou trať;

E) vypočítaný čas letu po trati a podle potřeby očekávaný čas vzletu a přistání, a

F) jakékoliv další informace, jako jsou výška letu, bdělí kmitočty, používané jazyky, módy, kódy SSR.

5) Činnost stanovišť ATS adresáta nebo jiných stanic, které přijaly zprávu o sanitních letech

Stanoviště ATS, která přijala zprávu o sanitních letech, postupují dle vhodnosti v souladu s ustanoveními písm. c) bodu 2) a písm. c) bodu 3).

▼B

Dodatek 1

Signály

1. TÍSŇOVÉ A PILNOSTNÍ SIGNÁLY

1.1 **Obecná ustanovení**

1.1.1 Žádné z ustanovení v odstavcích 1.2 a 1.3 nesmí letadlu v tísni bránit v použití jakéhokoli dostupného prostředku, aby upoutalo pozornost, oznámilo svou polohu a získalo pomoc.

▼M2

1.1.2 Postupy pro telekomunikační vysílání tísňových a pilnostních signálů musí být v souladu s oddílem 14.

▼B

1.2 **Tísňové signály**

1.2.1 Následující signály použité buď spolu nebo jednotlivě znamenají, že letadlu hrozí vážné a bezprostřední nebezpečí a že požaduje okamžitou pomoc:

a) signál, vyslaný radiotelegraficky nebo jakýmkoli jiným způsobem signalizace, sestávající ze skupiny písmen SOS (… — — — … v Morseově abecedě);

b) radiotelefonický tísňový signál, sestávající z mluveného slova MAYDAY;

c) tísňová zpráva vyslaná datovým spojem, která má stejný význam jako slovo MAYDAY;

d) rakety nebo střely vydávající červené světlo, vystřelované jednotlivě v krátkých intervalech;

e) padákové světlice vydávající červené světlo;

f) nastavení odpovídače do módu A, kód 7700.

1.3 **Pilnostní signály**

1.3.1 Následující signály použité buď spolu, nebo jednotlivě znamenají, že letadlo si přeje vyslat zprávu o obtížích, které je nutí k přistání, aniž by vyžadovalo okamžitou pomoc:

a) opakované rozsvěcování a zhasínání přistávacích světel nebo

b) opakované rozsvěcování a zhasínání polohových světel takovým způsobem, aby se zřetelně odlišilo od zábleskových polohových světel.

1.3.2 Následující signály použité buď spolu nebo jednotlivě znamenají, že letadlo chce vyslat velmi naléhavou zprávu týkající se bezpečnosti lodě, letadla nebo jiného vozidla nebo některé osoby na palubě nebo v dohledu:

a) signál, vyslaný radiotelegraficky nebo jakýmkoli jiným způsobem signalizace, sestávající ze skupiny písmen XXX (—..— —..— —..— v Morseově abecedě),

b) radiotelefonický pilnostní signál, sestávající z mluvených slov PAN, PAN,

c) pilnostní zpráva vyslaná datovým spojem, která má stejný význam jako slova PAN, PAN.

2. VIZUÁLNÍ SIGNÁLY POUŽÍVANÉ K VAROVÁNÍ LETADLA, KTERÉ BEZ POVOLENÍ LETÍ OMEZENÝM, ZAKÁZANÝM NEBO NEBEZPEČNÝM PROSTOREM NEBO SE DO NĚJ CHYSTÁ VLÉTNOUT

▼B

2.1 Použijí-li se k varování letadla, které ve dne i v noci bez povolení letí omezeným, zakázaným nebo nebezpečným prostorem nebo se do něj chystá vlétnout, vizuální signály, pak série střel vypalovaných ze země po 10 sekundách, z nichž každá při výbuchu vydává červené a zelené světlo nebo hvězdy, znamená pro letadlo bez povolení, že letí omezeným, zakázaným nebo nebezpečným prostorem nebo se do něj chystá vlétnout a že musí provést nezbytná opravná opatření.

3. SIGNÁLY PRO LETIŠTNÍ PROVOZ

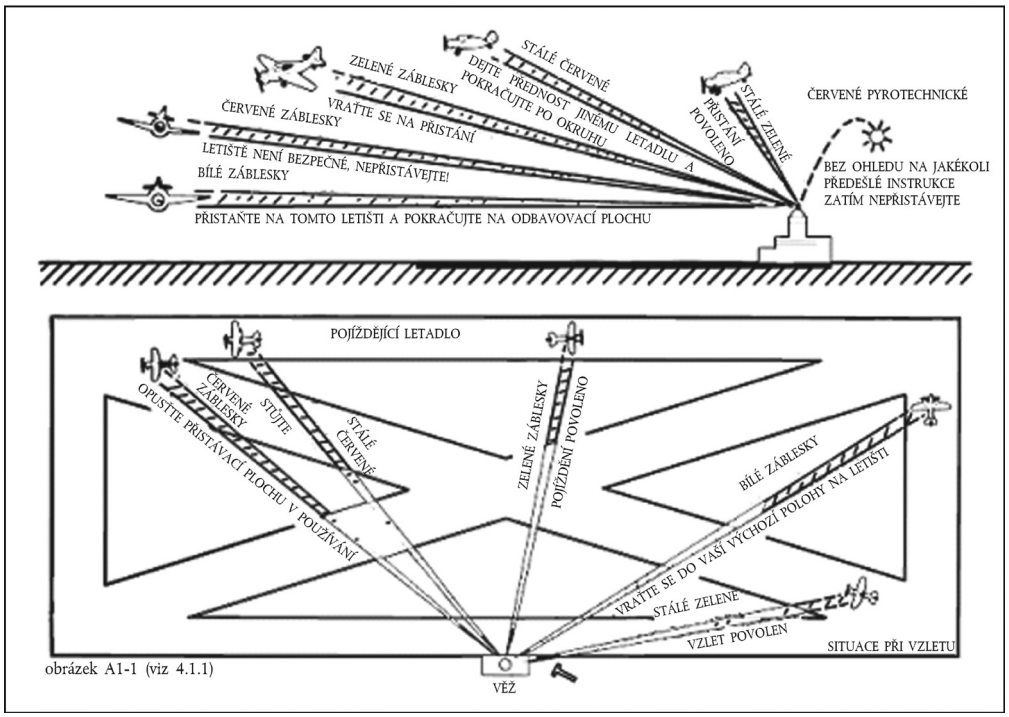
3.1 **Světelné a pyrotechnické signály**

3.1.1 *Instrukce*

Tabulka AP 1–1

Světlo		Od letištního řízení:	
		Letadlu za letu	Letadlu na zemi
Zaměřeno na dotyčné letadlo (viz Obr. A1–1).	Stálé zelené	Přistání povoleno	Vzlet povolen
	Stálé červené	Dejte přednost jinému letadlu a pokračujte po okruhu	Stůjte
	Série zelených záblesků	Vraťte se na přistání (*)	Pojíždění povoleno
	Série červených záblesků	Letiště není bezpečné, nepřistávejte!	Opusťte přistávací plochu, která je v používání
	Série bílých záblesků	Přistaňte na tomto letišti a pokračujte na odbavovací plochu (*)	Vraťte se do své výchozí polohy na letišti
Červené pyrotechnické		Bez ohledu na jakékoli předešlé instrukce zatím nepřistávejte	

(*) Povolení k přistání a pojíždění bude vydáno.



obrázek A1-1 (viz 4.1.1)

▼B

3.1.2 *Potvrzení letadlem*

a) Za letu:

1) za denního světla:

— kýváním letadla z křídla na křídlo, s výjimkou poslední zatáčky a konečného přiblížení;

2) za tmy:

— dvojím rozsvícením a zhasnutím přistávacích světel letadla, nebo není-li jimi vybaveno, dvojím rozsvícením a zhasnutím polohových světel.

b) Na zemi:

1) za denního světla:

— pohybováním křidélek nebo směrového kormidla;

2) za tmy:

— dvojím rozsvícením a zhasnutím přistávacích světel letadla, nebo není-li jimi vybaveno, dvojím rozsvícením a zhasnutím polohových světel.

3.2 **Pozemní vizuální signály**

3.2.1 *Zákaz přistání*

3.2.1.1 Horizontální červená čtvercová deska se žlutými úhlopříčkami (obrázek A1-2) zobrazená v signální ploše znamená, že přistání jsou zakázána a zákaz se pravděpodobně prodlouží.



obrázek A1-2

3.2.2 *Potřeba zvláštní opatrnosti při přiblížení nebo přistání*

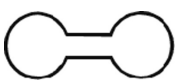
3.2.2.1 Horizontální červená čtvercová deska s jednou žlutou úhlopříčkou (obrázek A1-3) zobrazená v signální ploše znamená, že vzhledem ke špatnému stavu provozní plochy nebo z jakékoli jiné příčiny se musí přiblížení na přistání a přistání provádět zvlášť opatrně.



obrázek A1-3

3.2.3 *Použití drah a pojezdových drah*

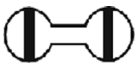
3.2.3.1 Horizontální bílá činka (obrázek A1-4) zobrazená v signální ploše znamená, že se od letadel požaduje, aby přistávala, vzlétala a pojížděla pouze na drahách a pojezdových drahách.



obrázek A1-4

▼B

3.2.3.2 Stejná horizontální bílá činka jako v bodu 3.2.3.1, avšak s černými pruhy kolmo k podélné ose na obou kruhových koncích činky (obrázek A1-5), zobrazená v signální ploše znamená, že se od letadel požaduje, aby přistávala a vzlétala pouze na drahách, ale jiné manévry nemusí být omezeny na dráhy a pojezdové dráhy.



obrázek A1-5

3.2.4 *Uzavření drah a pojezdových drah*

▼M2

3.2.4.1 Kříže v jedné nápadné barvě, bílé na drahách a žluté na pojezdových drahách (obrázek A1-6), zobrazené horizontálně na drahách a pojezdových drahách nebo jejich částech vyznačují plochu uzavřenou pro pohyby letadel.

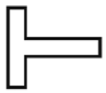
▼B



obrázek A1-6

3.2.5 *Směry pro přistání nebo vzlet*

3.2.5.1 Horizontální bílé nebo oranžové přistávací T (obrázek A1-7) vyznačuje směr, který mají letadla používat pro přistání a vzlet, který musí být rovnoběžný s dříkem T a směřovat k jeho příčnému rameni. Používá-li se v noci, je přistávací T buď osvětleno, nebo vyznačeno bílými světly.



obrázek A1-7

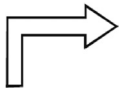
3.2.5.2 Skupina dvou číslic (obrázek A1-8) zobrazená svisle na letištní řídící věži nebo v její blízkosti sděluje letadlům na provozní ploše směr vzletu vyjádřený v desítkách stupňů k nejbližší desítce stupňů magnetického kompasu.



obrázek A1-8

3.2.6 *Pravý provozní okruh*

3.2.6.1 Je-li doprava lomená šipka nápadné barvy (obrázek A1-9) horizontálně zobrazena v signální ploše nebo na konci dráhy anebo na pásu v používání znamená, že zatáčky před přistáním nebo po vzletu se mají provádět doprava.



obrázek A1-9

▼B

3.2.7 *Ohlašovna letových provozních služeb*

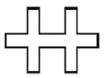
3.2.7.1 Vertikálně umístěné černé písmeno C na žlutém podkladě (obrázek A1-10) označuje ohlašovnu letových provozních služeb.



obrázek A1-10

3.2.8 *Provoz kluzáků*

3.2.8.1 Dvojitý bílý kříž zobrazený horizontálně v signální ploše (obrázek A1-11) znamená, že se letiště používá pro kluzáky a že lety kluzáků pravě probíhají.



obrázek A1-11

4. SIGNÁLY K ŘÍZENÍ NA ODBAVOVACÍ PLOŠE

4.1 **Od signalisty k letadlu**

4.1.1 Tyto signály používá signalista, který v případě nezbytnosti drží v rukou světla, aby pilotovi usnadnil jejich sledování. Signalista stojí čelem k letadlu v poloze:

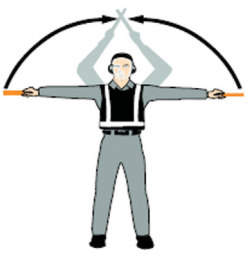
a) pro letadla s pevnými křídly na levé straně letadla, kde jej pilot nejlépe vidí, a

b) pro vrtulníky na místě, kde jej může pilot nejlépe vidět.

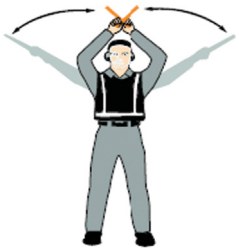
4.1.2 Před použitím následujících signálů se musí signalista přesvědčit, že na ploše, po které bude letadlo vedeno, nejsou předměty, s nimiž by se mohlo při dodržení bodu SERA.3301 písm. a) srazit.

	1. **Doprovod na konci křídla/průvodce** (*) Vzpažte pravou ruku s naváděcím ukazatelem směřujícím nahoru; naváděcím ukazatelem v levé ruce směřujícím dolů pohybujte směrem k tělu. (*) Tímto signálem předávaným osobou nacházející se u konce křídla letadla se pilotovi/řídícímu na odbavovací ploše/obsluze vytlačující letadlo z místa stání dává znamení, že pohyb letadel na odstavné ploše nebo z ní není blokován.
	2. **Určení výstupního prostoru z odbavovací plochy** Zvedněte zcela natažené paže přímo nad hlavu s naváděcími ukazateli směřujícími vzhůru.

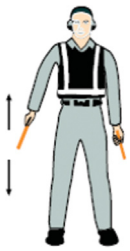
▼B

	3. **Pokračujte k dalšímu signalistovi nebo postupujte dle pokynů z letištní řídící věže/od pozemního řízení** Ukažte oběma pažemi vzhůru, pohybujte pažemi k boku těla a ukazujte naváděcími ukazateli směrem k dalšímu signalistovi nebo pojížděcí ploše.
	4. **Přímo vpřed** Ohýbejte natažené paže v loktech a naváděcími ukazateli pohybujte nahoru a dolů od hrudníku k hlavě.
	5 a) **Točte doleva (z pohledu pilota)** Pravá paže s naváděcím ukazatelem je upažena pod úhlem 90° k tělu, levá ruka signalizuje „vpřed“. Rychlost signálu (pohybu paže) naznačuje pilotovi rychlost točení letadla.
	5 b) **Točte doprava (z pohledu pilota)** Levá paže s naváděcím ukazatelem je upažena pod úhlem 90° k tělu, pravá ruka signalizuje „vpřed“. Rychlost signálu (pohybu paže) určuje pilotovi rychlost točení letadla.
	6 a) **Normální zastavení** Zcela rozpažte paže a naváděcí ukazatele do stran pod úhlem 90° a pomalu jimi pohybujte nad hlavu, až se naváděcí ukazatele zkříží.

▼B

	6 b) **Nouzové zastavení** Náhle vzpažte paže a naváděcí ukazatele k temeni hlavy, překřižte naváděcí ukazatele.
	7 a) **Zabrzděte** Zvedněte ruku těsně nad výšku ramene s dlaní otevřenou. Ujistěte se, že máte vizuální kontakt s letovou posádkou, sevřete ruku v pěst. **Nehýbejte se**, dokud nepřijmete od letové posádky potvrzení zdviženými palci.
	7 b) **Odbrzděte** Zvedněte ruku těsně nad výšku ramene s dlaní sevřenou v pěst. Ujistěte se, že máte vizuální kontakt s letovou posádkou, otevřete dlaň. **Nehýbejte se**, dokud nepřijmete od letové posádky potvrzení zdviženými palci.
	8 a) **Špalky zasunuty** Ve vzpažených pažích držte naváděcí ukazatele v horizontální poloze a pohybujte jimi proti sobě, až se navzájem dotknou. **Ujistěte se**, že letová posádka potvrdí přijetí signálu.
	8 b) **Špalky odstraněny** Ve vzpažených pažích držte naváděcí ukazatele v horizontální poloze a pohybujte jimi od sebe. **Neodstraňujte** špalky, dokud není dán souhlas letovou posádkou.

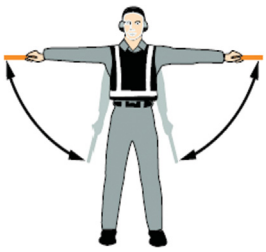
▼B

	9. **Spouštění motoru(ů)** Zvedněte pravou paži k úrovni hlavy s naváděcím ukazatelem směřujícím nahoru a zahajte kruhový pohyb ruky, současně levou paží zvednutou nad úroveň hlavy ukažte na motor, který má být spuštěn.
	10. **Vypnutí motorů** Natáhněte paži s naváděcím ukazatelem dopředu před tělo v úrovni ramene, rukou a naváděcím ukazatelem pohybujte k vrcholu levého ramene a naváděcím ukazatelem pohybem napříč přes krk táhněte k vrcholu pravého ramene.
	11. **Zpomalte** Pohybujte rozpaženými pažemi směrem dolů „plácavými gesty“, přičemž naváděcí ukazatele se pohybují nahoru a dolů od pasu ke kolenům.
	12. **Snižte otáčky motoru(ů) na určené straně** Paže jsou spuštěny, naváděcí ukazatele směřují k zemi. Poté pohybujte *pravou* nebo *levou* rukou nahoru a dolů, což signalizuje že by měly být sníženy otáčky motoru(ů) na *levé* nebo *pravé* straně.
	13. **Popojeďte dozadu** S pažemi před tělem ve výšce pasu kružte pohybem směřujícím dopředu. K zastavení pohybu dozadu použijte signály 6 a) nebo 6 b).

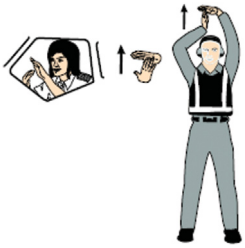
▼B

	14 a) **Točení při pohybu dozadu (záď doprava)** Levá paže s naváděcím ukazatelem ukazuje dolů, pravá paže se opakovaně pohybuje z vertikální polohy nad hlavou do horizontální polohy před tělem.
	14 b) **Točení při pohybu dozadu (záď doleva)** Pravá paže s naváděcím ukazatelem ukazuje dolů, levá paže se opakovaně pohybuje z vertikální polohy nad hlavou do horizontální polohy před tělem.
	15. **Potvrzení/vše v pořádku** (*) Zvedněte pravou paži do úrovně hlavy s naváděcím ukazatelem směřujícím nahoru nebo ukažte ruku s palcem nahoru, levá ruka zůstává po straně u kolena. (*) Tento signál je též používán jako technický/provozní spojovací signál.
	16. **Visení** (*) Paže a naváděcí ukazatele upažte pod úhlem 90° k bokům. (*) Používá se u vznášejících se vrtulníků.
	17. **Stoupejte vzhůru** (*) Paže a naváděcí ukazatele rozpažte pod úhlem 90° k bokům a s dlaněmi směřujícími nahoru pohybujte rukama směrem vzhůru. Rychlost pohybu udává rychlost stoupání. (*) Používá se u vznášejících se vrtulníků.

▼B

	18. **Klesejte dolů** (*) Paže a naváděcí ukazatele rozpažte pod úhlem 90° k bokům a s dlaněmi směřujícími dolů pohybujte rukama směrem dolů. Rychlost pohybu udává rychlost klesání. (*) Používá se u vznášejících se vrtulníků.
	19 a) **Pohybujte se horizontálně vlevo (z pohledu pilota)** (*) Upažte pravou paži pod úhlem 90° k pravému boku těla. Rozmáchle pohybujte levou paží v témže směru. (*) Používá se u vznášejících se vrtulníků.
	19 b) **Pohybujte se horizontálně vpravo (z pohledu pilota)** (*) Upažte levou paži pod úhlem 90° k levému boku těla. Rozmáchle pohybujte pravou paží v témže směru. (*) Používá se u vznášejících se vrtulníků.
	20. **Přistaňte** (*) Paže s naváděcími ukazateli zkřižte směrem dolů a před tělem. (*) Používá se u vznášejících se vrtulníků.
	21. **Vyčkávejte/buďte připraven** Paže a naváděcí ukazatele zcela natáhněte směrem dolů pod úhlem 45° k bokům těla. Vyčkávejte, dokud není letadlu povolen další manévr.

▼B

	22. **Odbavení letadla** K odbavení letadla proveďte standardní pozdrav salutováním pravou rukou a/nebo naváděcím ukazatelem. Udržujte vizuální kontakt s letovou posádkou, dokud letadlo nezačne pojíždět.
	23. **Nedotýkejte se řídících prvků (technický/provozní spojovací signál)** Natáhněte pravou paži zcela nad hlavu a sevřete pěst nebo naváděcí ukazatel držte v horizontální poloze; levá paže zůstává na boku u kolene.
	24. **Připojení pozemního zdroje (technický/provozní spojovací signál)** Držte paže zcela nataženy nad hlavou, otevřete horizontálně levou ruku a konečky prstů pravé ruky se dotkněte otevřené dlaně levé ruky (vytvořte „T“). V noci mohou být k vytvoření „T“ nad hlavou použity též osvětlené naváděcí ukazatele.
	25. **Odpojení zdroje (technický/provozní spojovací signál)** Držte paže zcela nataženy nad hlavou s konečky prstů pravé ruky dotýkajícími se otevřené vodorovné dlaně levé ruky (vytvořte „T“), potom oddalte pravou ruku od levé. **Neodpojujte** zdroj, dokud není dán souhlas letovou posádkou. V noci mohou být k vytvoření „T“ nad hlavou použity též osvětlené naváděcí ukazatele.
	26. **Zápor, nesouhlas (technický/provozní spojovací signál)** Držte pravou paži upaženou pod úhlem 90° k ramenům a naváděcí ukazatele směrujte dolů k zemi nebo ukažte rukou palcem dolů, levá ruka zůstane po boku u kolene.

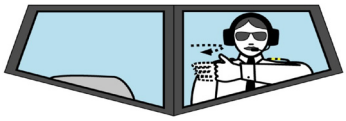
▼B

	27. **Navázání spojení přes palubní telefon (technický/provozní spojovací signál)** Upažte obě paže a rukama udělejte pohyb k oběma uším.
	28. **Otevřete/zavřete palubní schody (technický/provozní spojovací signál)** (*) Pravou paži mějte spuštěnou podél těla a levou paži zdviženou nad hlavu pod úhlem 45° ke kolmé ose těla. Pravou paží udělejte rozmáchlý pohyb k vrcholu levého ramene. (*) Tento signál je určen hlavně pro letadla se soupravou integrálních schodů na přední části.

4.2 **Od pilota letadla signalistovi**

4.2.1 Tyto signály vysílá pilot z pilotního prostoru pomocí rukou tak, aby je signalista jasně viděl. Ruce jsou v případě nezbytnosti osvětleny, aby to signalistovi usnadnilo pozorování.

▼M2

	a) Zabrzděno: zvednutí paže a ruky s roztaženými prsty horizontálně před obličej, pak sevření ruky v pěst.
	b) Odbrzděno: zvednutí paže se sevřenou pěstí horizontálně před obličej, pak roztažení prstů.
	c) Zasuňte špalky: paže natažené s dlaněmi směřujícími ven, ruce se pohybují k sobě, aby se zkřížily před obličejem.
	d) Odstraňte špalky: ruce zkřížené před obličejem s dlaněmi směřujícími ven, paže se pohybují od sebe.

▼M2

	e) Připraven ke spuštění motoru(ů): zdvižení příslušného počtu prstů jedné ruky udává číslo motoru, který má být spuštěn.

▼B

4.3 **Technické/provozní spojovací signály**

4.3.1 Pokud jde o technické/provozní spojovací signály, používají se ruční signály pouze tehdy, není-li možná ústní komunikace.

4.3.2 Signalista se ujistí, že mu letová posádka potvrdila technické/provozní spojovací signály.

5. STANDARDNÍ NOUZOVÉ RUČNÍ SIGNÁLY

5.1 Následující ruční signály jsou stanoveny jako minimální požadavek při nouzové komunikaci mezi velitelem zásahu letištní záchranné a hasičské služby (ARFF)/hasiči ARFF a/nebo palubním personálem dotčeného letadla. Pro posádku v pilotním prostoru by nouzové ruční signály ARFF měly být vysílány z levé přední strany letadla.

	1. **Doporučení k evakuaci** Doporučení k evakuaci založené na vyhodnocení vnější situace provedeném letištní záchrannou a hasičskou službou a velitelem zásahu. Paži předpažte s dlaní vzhůru v úrovni očí. Provádějte kývavý pohyb ruky směrem dozadu. Druhou ruku držte spuštěnou podél těla. V noci provádějte stejným způsobem s naváděcími ukazateli.
	2. **Doporučení k zastavení** Doporučuji, aby probíhající evakuace byla zastavena. Zastavte pohyb letadla nebo jinou probíhající činnost. Paže před hlavou, zkřížené v zápěstích. V noci provádějte stejným způsobem s naváděcími ukazateli.
	3. **Nouzová situace zvládnuta** Žádný vnější důkaz nebezpečných podmínek neboli „vše v pořádku“. Rozpažte paže od sebe dlaněmi dolů pod úhlem 45° k bokům. Pohybujte pažemi k sobě pod úrovní pasu, dokud nezkřížíte zápěstí, pak rozpažujte znovu do počáteční polohy. V noci provádějte stejným způsobem s naváděcími ukazateli.

▼B

	4. **Hoří** Pohybujte pravou rukou tak, že opisujete tvar „osmičky“ od ramene ke koleni a současně ukazujte levou rukou k prostoru, kde hoří. V noci provádějte stejným způsobem s naváděcími ukazateli.

▼B

Dodatek 2

Volné balony bez pilota na palubě

1. KLASIFIKACE VOLNÝCH BALONŮ BEZ PILOTA NA PALUBĚ

1.1 **Volné balony bez pilota na palubě se musí klasifikovat jako (viz obrázek AP2–1):**

a) *lehké:* volný balon bez pilota na palubě, který nese užitečné zatížení sestávající z jednoho či více zátěžových balíčků, jejichž celková hmotnost je menší než 4 kg, pokud není kvalifikován jako těžký podle písm. c) odst. 2, 3 nebo 4 níže; nebo

b) *střední:* volný balon bez pilota na palubě, který nese užitečné zatížení sestávající z jednoho či více zátěžových balíčků, jejichž celková hmotnost je 4 kg nebo více, ale méně než 6 kg, pokud není kvalifikován jako těžký podle písm. c) odst. 2, 3 nebo 4 níže; nebo

c) *těžké:* volný balon bez pilota na palubě nesoucí užitečné zatížení, které:

1) má celkovou hmotnost 6 kg nebo více; nebo

2) sestává z jednoho zátěžového balíčku o hmotnosti 3 kg nebo více; nebo

3) sestává z jednoho zátěžového balíčku o hmotnosti 2 kg nebo více s plošným zatížením větším než 13 gramů na cm^2 určeným tak, že se celková hmotnost zátěžového balíčku uvedená v gramech vydělí plochou nejmenšího povrchu v $cm^{2,}$ nebo

4) používá lano nebo jiné zařízení k zavěšení užitečného zatížení, jež vyžaduje nárazovou sílu 230 N nebo více k oddělení zavěšeného zatížení od balonu.

2. VŠEOBECNÁ PRAVIDLA PROVOZU

2.1 Volný balon bez pilota na palubě se nesmí provozovat bez příslušného oprávnění vydaného státem, z jehož území se vypouští.

2.2 Volný balon bez pilota na palubě jiný než lehký balon používaný výhradně pro meteorologické účely a provozovaný způsobem předepsaným příslušným úřadem, nesmí letět nad územím jiného státu bez oprávnění vydaného dotčeným státem.

2.3 Oprávnění uvedené v bodě 2.2 musí být získáno před vypuštěním balonu, jestliže je při plánování letu důvodný předpoklad, že by balon mohl být zanesen do vzdušného prostoru jiného státu. Takové oprávnění může být získáno pro sérii balonových letů nebo pro určitý druh opakujících se letů, např. na balonové lety pro výzkum atmosféry.

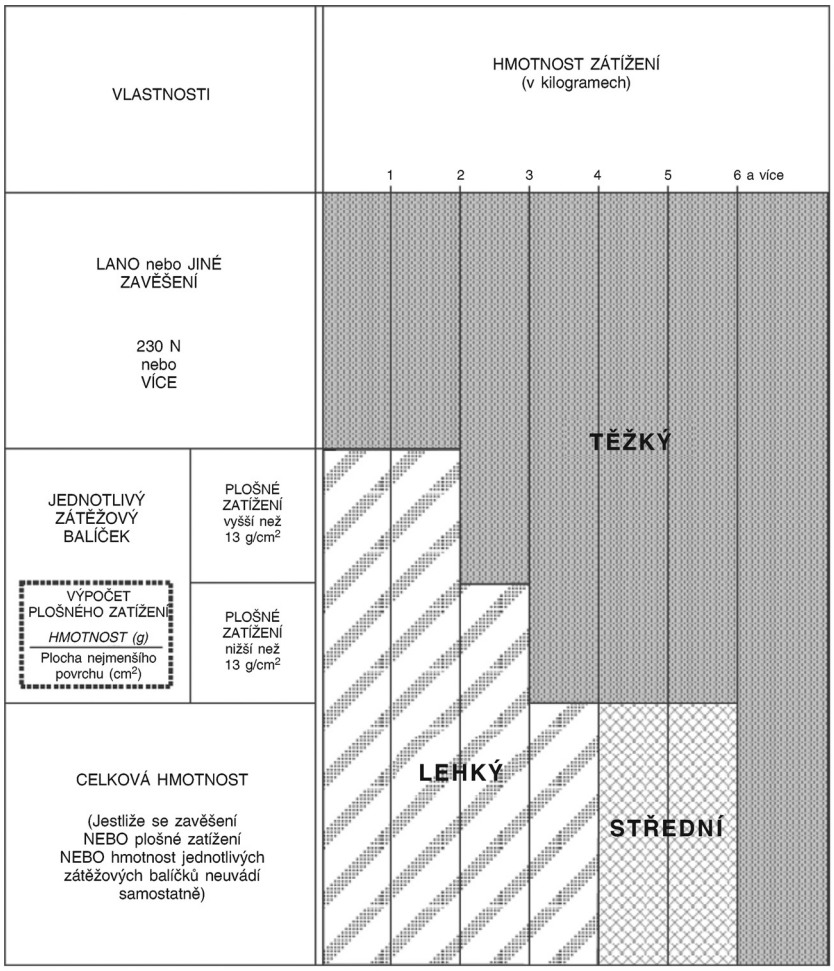
2.4 Volný balon bez pilota na palubě musí být provozován v souladu s podmínkami stanovenými státem zápisu do rejstříku a státem (státy), jejichž přelet se předpokládá.

2.5 Volný balon bez pilota na palubě nesmí být provozován takovým způsobem, aby náraz balonu nebo jakékoli jeho části, včetně zatížení, na povrch země představoval nebezpečí pro osoby nebo majetek.

2.6 Těžký volný balon bez pilota na palubě nesmí být provozován nad volným mořem bez předchozí koordinace s poskytovatelem (poskytovateli) letových navigačních služeb.

▼B

Obrázek AP2-1



3. PROVOZNÍ OMEZENÍ A POŽADAVKY NA VYBAVENÍ

3.1 Těžký volný balon bez pilota na palubě nesmí být provozován bez oprávnění vydaného provozovatelem (provozovateli) letových navigačních služeb v hladinách pod 18 000 m (60 000 ft) tlakové nadmořské výšky nebo jimi prolétávat, je-li v nich:

a) pokrytí oblačností nebo jinými zastiňujícími jevy větší než 4/8 nebo

b) horizontální dohlednost nižší než 8 km.

3.2 Těžký nebo střední volný balon bez pilota na palubě nesmí být vypuštěn takovým způsobem, aby letěl níže než 300 m (1 000 ft) nad hustě zastavěnými oblastmi měst, vesnic a jiných obydlených míst nebo nad shromážděním osob na volném prostranství, jestliže tyto osoby nemají spojitost s provozem balonu.

3.3 Těžký volný balon bez pilota na palubě nesmí být provozován, pokud:

a) není vybaven alespoň dvěma zařízeními nebo systémy pro odpoutání zatížení za letu, které jsou řízeny automaticky nebo dálkovým ovládáním a pracují nezávisle na sobě;

b) nejsou v případě polyetylenových balonů s nulovým tlakem k dispozici alespoň dva způsoby, systémy, zařízení nebo jejich kombinace, které pracují nezávisle na sobě a které ukončí let obalu balonu;

▼B

c) obal balonu není vybaven buď zařízením odrážejícím radarové paprsky nebo materiálem odrážejícím radarové paprsky, který zabezpečuje odraz radarového signálu pozemního radaru pracujícího v kmitočtovém pásmu od 200 MHz do 2 700 MHz, a/nebo není balon vybaven jinými podobnými zařízeními, která umožňují nepřetržité sledování provozovatelem za hranicí dosahu pozemního radaru.

3.4 Těžký volný balon bez pilota na palubě nesmí být provozován za následujících podmínek:

a) v prostoru, kde je v provozu pozemní vybavení SSR, pokud není vybaven odpovídačem sekundárního přehledového radaru se schopností hlásit tlakovou nadmořskou výšku, který nepřetržitě pracuje na přiděleném kódu nebo který může být v případě potřeby zapojen sledovací stanicí, nebo

b) v prostoru, kde je v provozu pozemní vybavení ADS-B, pokud není vybaven vysílačem ADS-B se schopností hlásit tlakovou nadmořskou výšku, který nepřetržitě pracuje nebo který může být v případě potřeby zapojen sledovací stanicí.

3.5 Volný balon bez pilota na palubě vybavený vlečnou anténou, u které je třeba k přetržení v kterémkoli bodě síly větší než 230 N, nesmí být provozován, pokud na anténě nejsou připevněny barevné praporky nebo proužky v odstupech maximálně 15 m.

3.6 Těžký volný balon bez pilota na palubě nesmí být provozován pod tlakovou nadmořskou výškou 18 000 m (60 000 ft) v noci nebo v jiné době stanovené příslušným úřadem, pokud balon, jeho příslušenství a zatížení, nezávisle na tom, zda se oddělí během provozu, nejsou osvětleny.

3.7 Těžký volný balon bez pilota na palubě vybavený závěsným zařízením (jiným než velmi nápadně zbarveným otevřeným padákem) delším než 15 m nesmí být provozován ve dne pod tlakovou nadmořskou výškou 18 000 m (60 000 ft), pokud závěsné zařízení není zvýrazněno střídajícími se pruhy velmi nápadných barev nebo na něm nejsou připevněny barevné praporky.

4. UKONČENÍ PROVOZU

4.1 Provozovatel těžkého volného balonu bez pilota na palubě musí uvést v činnost příslušná zařízení k ukončení provozu požadovaná podle bodu 3.3 písm. a) a b):

a) jestliže je známo, že meteorologické podmínky jsou horší než podmínky předepsané pro provoz balonu;

b) jestliže špatná funkce nebo jakékoli jiné důvody činí pokračování letu balonu nebezpečným pro letový provoz, osoby nebo majetek na povrchu země nebo

c) před neoprávněným vstupem do vzdušného prostoru nad územím jiného státu.

5. OZNÁMENÍ O LETU

5.1 **Předletové oznámení**

5.1.1 Včasné oznámení zamýšleného letu volného balonu bez pilota na palubě střední nebo těžké kategorie musí být předáno příslušnému stanovišti letových provozních služeb nejpozději sedm dní před datem zamýšleného letu.

5.1.2 Oznámení zamýšleného letu musí obsahovat ty z následujících informací, které jsou požadovány příslušným stanovištěm letových provozních služeb:

a) identifikaci letu balonu nebo kódový název projektu;

b) klasifikaci balonu a popis;

▼B

c) kód SSR, adresu letadla nebo kmitočet NDB, jsou-li používány;

d) název provozovatele a telefonní číslo;

e) místo vypuštění;

f) předpokládaný čas vypuštění (nebo časy zahájení a ukončení vícenásobného vypuštění);

g) počet balonů, které mají být vypuštěny, a plánované intervaly mezi vypuštěními (při vícenásobných vypuštěních);

h) předpokládaný směr výstupu;

i) cestovní hladinu (hladiny) (tlakovou nadmořskou výšku);

j) předpokládaný čas průletu tlakové nadmořské výšky 18 000 m (60 000 ft) nebo dosažení cestovní hladiny, je-li tato v 18 000 m (60 000 ft) nebo níže, spolu s předpokládanou polohou. Jestliže se provádí nepřetržité vypouštění, uvádí se předpokládaný čas, kdy první a poslední balon ze série dosáhnou příslušnou hladinu (např. 122136Z–130330Z);

k) předpokládané datum a čas ukončení letu a plánovaná oblast dopadu/nálezu. V případech dlouhotrvajících letů, u kterých datum a dobu trvání letu a místo dopadu nelze přesně určit, se použije výrazu „dlouhotrvající“; Jestliže se předpokládá více míst dopadu/nálezu, každé místo se uvede spolu s příslušným předpokládaným časem dopadu. Pro sérii dopadů následujících za sebou se uvede předpokládaný čas prvního a posledního v sérii (např. 070330Z–072300Z).

▼M2

5.1.3 Jakékoli změny v předletové informaci oznámené podle bodu 5.1.2 musí být předány příslušnému stanovišti ATS nejpozději 6 hodin před předpokládaným časem vypouštění nebo v případě výzkumu slunečních nebo kosmických poruch, který zahrnuje kritický časový prvek, nejpozději 30 minut před předpokládaným zahájením provozu.

▼B

5.2 **Oznámení o vypuštění**

5.2.1 Ihned po vypuštění středního nebo těžkého volného balonu bez pilota na palubě musí provozovatel oznámit příslušnému stanovišti letových provozních služeb následující:

a) identifikaci letu balonu;

b) místo vypuštění;

c) skutečný čas vypuštění;

d) předpokládaný čas průletu tlakové nadmořské výšky 18 000 m (60 000 ft) nebo předpokládaný čas dosažení cestovní hladiny, je-li tato v 18 000 m (60 000 ft) nebo níže, a předpokládanou polohu a

e) jakékoli změny informací dříve oznámených podle bodu 5.1.2 písm. g) a h).

5.3 **Oznámení o zrušení**

5.3.1 Provozovatel musí ihned, jakmile je to známo, uvědomit příslušné stanoviště letových provozních služeb, že zamýšlený let středního nebo těžkého volného balonu bez pilota na palubě, který byl oznámen podle bodu 5.1, byl zrušen.

▼B

6. ZÁZNAM POLOHY A JEJÍ HLÁŠENÍ

6.1 Provozovatel těžkého volného balonu bez pilota na palubě provozovaného v/nebo pod tlakovou nadmořskou výškou 18 000 m (60 000 ft) musí sledovat dráhu letu balonu a předávat zprávy o poloze balonu podle požadavku letových provozních služeb. Jestliže letové provozní služby nevyžadují hlášení o poloze balonu v kratších intervalech, musí provozovatel zaznamenávat polohu každé 2 hodiny.

6.2 Provozovatel těžkého volného balonu bez pilota na palubě provozovaného nad tlakovou nadmořskou výškou 18 000 m (60 000 ft) musí sledovat postup letu balonu a předávat zprávy o poloze balonu podle požadavku letových provozních služeb. Jestliže letové provozní služby nevyžadují hlášení o poloze balonu v kratších intervalech, musí provozovatel zaznamenávat polohu každých 24 hodin.

6.3 Jestliže poloha nemůže být zaznamenávána v souladu s body 6.1 a 6.2, musí to provozovatel ihned oznámit příslušnému stanovišti letových provozních služeb. Toto oznámení musí zahrnovat poslední zaznamenanou polohu. Příslušné stanoviště letových provozních služeb musí být okamžitě uvědomeno o obnoveném sledování letu balonu.

6.4 Jednu hodinu před začátkem plánovaného sestupu těžkého volného balonu bez pilota na palubě musí provozovatel předat příslušnému stanovišti ATS následující informace o balonu:

a) současnou zeměpisnou polohu;

b) současnou hladinu (tlakovou nadmořskou výšku);

c) případně předpokládaný čas průletu tlakovou nadmořskou výškou 18 000 m (60 000 ft);

d) předpokládaný čas a místo dopadu na zem.

6.5 Provozovatel těžkého nebo středního volného balonu bez pilota na palubě musí oznámit příslušnému stanovišti letových provozních služeb ukončení provozu.

▼B

Dodatek 3

Tabulka cestovních hladin

1.1 Cestovní hladiny, které se mají dodržovat, jsou následující:

TRAŤ (*)											
Od 000 stupňů do 179 stupňů						Od 180 stupňů do 359 stupňů					
Lety IFR			Lety VFR			Lety IFR			Lety VFR		
Hladina			Hladina			Hladina			Hladina		
Letová hladina	stopy	metry	Letová hladina	stopy	metry	Letová hladina	stopy	metry	Letová hladina	stopy	metry
010	1 000	300	—	—	—	020	2 000	600	—	—	—
030	3 000	900	035	3 500	1 050	040	4 000	1 200	045	4 500	1 350
050	5 000	1 500	055	5 500	1 700	060	6 000	1 850	065	6 500	2 000
070	7 000	2 150	075	7 500	2 300	080	8 000	2 450	085	8 500	2 600
090	9 000	2 750	095	9 500	2 900	100	10 000	3 050	105	10 500	3 200
110	11 000	3 350	115	11 500	3 500	120	12 000	3 650	125	12 500	3 800
130	13 000	3 950	135	13 500	4 100	140	14 000	4 250	145	14 500	4 400
150	15 000	4 550	155	15 500	4 700	160	16 000	4 900	165	16 500	5 050
170	17 000	5 200	175	17 500	5 350	180	18 000	5 500	185	18 500	5 650
190	19 000	5 800	195	19 500	5 950	200	20 000	6 100	205	20 500	6 250
210	21 000	6 400	215	21 500	6 550	220	22 000	6 700	225	22 500	6 850
230	23 000	7 000	235	23 500	7 150	240	24 000	7 300	245	24 500	7 450
250	25 000	7 600	255	25 500	7 750	260	26 000	7 900	265	26 500	8 100
270	27 000	8 250	275	27 500	8 400	280	28 000	8 550	285	28 500	8 700
290	29 000	8 850				300	30 000	9 150			
310	31 000	9 450				320	32 000	9 750			
330	33 000	10 050				340	34 000	10 350			
350	35 000	10 650				360	36 000	10 950			
370	37 000	11 300				380	38 000	11 600			
390	39 000	11 900				400	40 000	12 200			
410	41 000	12 500				430	43 000	13 100			
450	45 000	13 700				470	47 000	14 350			
490	49 000	14 950				510	51 000	15 550			
atd.	atd.	atd. atd.				atd.	atd.	atd.			

(*) Magnetická trať nebo v polárních oblastech v zeměpisných šířkách nad 70 stupňů a v takovém rozsahu k těmto oblastem, který mohou stanovit příslušné úřady, síťová trať, jak je určena sítí čar rovnoběžných s Greenwichským poledníkem přenesených na mapu polární stereografické projekce, na které se směr k severnímu pólu vyjadřuje síťovým severem.

▼B

Dodatek 4

Třídy vzdušných prostorů ATS — poskytované služby a letové požadavky

(odkazy SERA.6001 a SERA.5025 písm. b))

Třída	Druh letu	Zajišťování rozstupů	Poskytovaná služba	Omezení rychlosti (*)	Požadavek rádiového spojení	Požaduje se stálé obousměrné hlasové spojení letadlo–země	Podléhá letovému povolení
A	Pouze IFR	Všem letadlům	Služba řízení letového provozu	Neuplatňuje se	Ano	Ano	Ano
B	IFR	Všem letadlům	Služba řízení letového provozu	Neuplatňuje se	Ano	Ano	Ano
	VFR	Všem letadlům	Služba řízení letového provozu	Neuplatňuje se	Ano	Ano	Ano
C	IFR	IFR od IFR IFR od VFR	Služba řízení letového provozu	Neuplatňuje se	Ano	Ano	Ano
	VFR	VFR od IFR	1) Služba řízení letového provozu pro rozstup od IFR; ►**M2** 2) Služba řízení letového provozu, informace o provozu VFR/VFR (a na vyžádání rada k vyhnutí se provozu) ◄	250 kt IAS pod 3 050 m (10 000 ft) nad střední hladinou moře	Ano	Ano	Ano
D	IFR	IFR od IFR	Služba řízení letového provozu, informace o provozu letů VFR (a na vyžádání rada k vyhnutí se provozu)	250 kt IAS pod 3 050 m (10 000 ft) nad střední hladinou moře	Ano	Ano	Ano

▼B

Třída	Druh letu	Zajišťování rozstupů	Poskytovaná služba	Omezení rychlosti (*)	Požadavek rádiového spojení	Požaduje se stálé obousměrné hlasové spojení letadlo–země	Podléhá letovému povolení
	VFR	Žádné	►M2 Služba řízení letového provozu, IFR/VFR a VFR/VFR informace o provozu (a na vyžádání rada k vyhnutí se provozu) ◄	250 kt IAS pod 3 050 m (10 000 ft) nad střední hladinou moře	Ano	Ano	Ano
E	IFR	IFR od IFR	Služba řízení letového provozu, a pokud je to proveditelné, informace o provozu letů VFR	250 kt IAS pod 3 050 m (10 000 ft) nad střední hladinou moře	Ano	Ano	Ano
	VFR	Žádný	informace o provozu, pokud je to proveditelné	250 kt IAS pod 3 050 m (10 000 ft) nad střední hladinou moře	Ne (**)	Ne (**)	Ne
F	IFR	IFR od IFR, pokud je to proveditelné	Letová poradní služba; na vyžádání letová informační služba	250 kt IAS pod 3 050 m (10 000 ft) nad střední hladinou moře	Ano (***)	Ne (***)	Ne
	VFR	Žádný	Letová informační služba na vyžádání	250 kt IAS pod 3 050 m (10 000 ft) nad střední hladinou moře	Ne (**)	Ne (**)	Ne
G	IFR	Žádný	Letová informační služba na vyžádání	250 kt IAS pod 3 050 m (10 000 ft) nad střední hladinou moře	Ano (**)	Ne (**)	Ne
	VFR	Žádný	Letová informační služba na vyžádání	250 kt IAS pod 3 050 m (10 000 ft) nad střední hladinou moře	Ne (**)	Ne (**)	Ne

(*) Když je převodní výška nižší než 3 050 m (10 000 ft) nad střední hladinou moře, měla by se použít letová hladina 100 namísto 10 000 ft. Příslušný úřad může rovněž udělit výjimku pro druhy letadel, které z technických nebo bezpečnostních důvodů nemohou takové rychlosti dosáhnout.

(**) Piloti musí nepřetržitě sledovat hlasovou komunikaci letadlo–země a v případě potřeby navázat obousměrné spojení na příslušném komunikačním kmitočtu v oblasti s povinným radiovým spojením (RMZ).

(***) Hlasové spojení letadlo–země povinné pro lety, kterým je poskytována poradní služba. Piloti musí nepřetržitě sledovat hlasovou komunikaci letadlo–země a v případě potřeby navázat obousměrné spojení na příslušném komunikačním kmitočtu v oblasti s povinným rádiovým spojením (RMZ).

▼M2

Dodatek 5

Technické specifikace týkající se pozorování a hlášení z letadel hlasovým spojením

A. 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	Vytrvalost	VYTRVALOST *(hodiny a minuty)*
Sekce 3	9	Pozorované jevy nebo jevy, se kterými došlo ke střetu, jež jsou příčinou mimořádného hlášení z letadla: — mírná turbulence — silná turbulence — mírná námraza — silná námraza — silné horské vlny — bouřky bez krup — bouřky s kroupami — silná prachová/písečná vichřice — oblak vulkanického popela — přederupční vulkanická aktivita nebo vulkanická erupce	 TURBULENCE MÍRNÁ TURBULENCE SILNÁ NÁMRAZA MÍRNÁ NÁMRAZA SILNÁ HORSKÁ VLNA SILNÁ BOUŘKY BOUŘKY S KROUPAMI PRACHOVÁ VICHŘICE nebo PÍSEČNÁ VICHŘICE SILNÁ OBLAK VULKANICKÉHO POPELA PŘEDERUPČNÍ VULKANICKÁ AKTIVITA nebo VULKANICKÁ ERUPCE

▼M2

1. OBSAH HLÁŠENÍ Z LETADEL

1.1. **Zprávy o poloze a mimořádná hlášení z letadla**

1.1.1. Sekce 1 vzoru uvedeného v písmenu A je povinná pro zprávy o poloze a mimořádná hlášení z letadla, ačkoli položky 5 a 6 mohou být vynechány. 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.

1.1.2. Podmínka, která je podnětem k vydání mimořádného hlášení z letadla, se vybere ze seznamu uvedeného v bodě SERA.12005 písm. a).

1.1.3. 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) uvedeném v písmenu B. Všechny prvky, které jsou pozorovány, musí být zaznamenány a patřičně označeny na příslušných místech formuláře Vzor VAR.

1.1.4. Mimořádná hlášení z letadla musí být předávána co nejdříve, jak je to proveditelné, po pozorování jevu, který je příčinou mimořádného hlášení z letadla.

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 (SPECIAL)“ pro mimořádné hlášení z letadla.

Sekce 1

Položka 1 — IDENTIFIKACE LETADLA. Ohlaste radiotelefonní volací znak letadla tak, jak je předepsáno v bodě SERA.14050.

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. Pokud je to vhodné, uveďte před význačným bodem „NA ÚROVNI (ABEAM)“.

Položka 3 — ČAS. Ohlaste čas v hodinách a minutách UTC (4 číslice), pokud není na základě regionálních leteckých navigačních dohod předepsán čas hlášení pouze v minutách po celé hodině (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 3 číslicemi při standardním nastavení barometrického výškoměru. Ohlaste nadmořskou výšku v metrech následovanou výrazem „METRŮ (METERS)“ nebo ve stopách následovanou výrazem „STOP (FEET)“ při nastavení QNH. Ohlaste „STOUPÁNÍ (CLIMBING)“ (následované hladinou) při stoupání nebo „KLESÁNÍ (DESCENDING)“ při klesání do nové hladiny po přeletu význačného bodu.

▼M2

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 pro polohu. Ohlaste předpokládaný čas přeletu této polohy. Ohlaste čas v hodinách a minutách UTC (4 číslice), pokud není na základě regionálních leteckých navigačních dohod předepsán čas hlášení pouze v minutách po celé hodině (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 — VYTRVALOST. Ohlaste „VYTRVALOST (ENDURANCE)“ následovaný vytrvalostí letu 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 (TURBULENCE MODERATE)“, a

— silná turbulence jako „TURBULENCE SILNÁ (TURBULENCE SEVERE)“.

Platí následující specifikace:

— Mírná – Podmínky, za kterých může dojít k mírným změnám polohy a/nebo 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 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 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 vymršťovány ze svého místa.

— mírná námraza jako „NÁMRAZA MÍRNÁ (ICING MODERATE)“, silná námraza jako „NÁMRAZA SILNÁ (ICING SEVERE)“;

Platí následující specifikace:

— Mírná – Podmínky, při kterých může být zvažována změna kurzu a/nebo výšky.

— Silná – Podmínky, při kterých je nutná okamžitá změna kurzu a/nebo výšky.

▼M2

— Silná horská vlna jako „HORSKÁ VLNA SILNÁ (MOUNTAIN WAVE SEVERE)“;

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 (THUNDERSTORM)“, bouřka s kroupami jako „BOUŘKA S KROUPAMI (THUNDERSTORM WITH HAIL)“;

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 SILNÁ (DUSTSTORM HEAVY)“ nebo „PÍSEČNÁ VICHŘICE SILNÁ (SANDSTORM HEAVY)“;

— Oblak vulkanického popela jako „OBLAK VULKANICKÉHO POPELA (VOLCANIC ASH CLOUD)“;

— Přederupční vulkanická aktivita nebo vulkanická erupce jako „PŘEDERUPČNÍ VULKANICKÁ AKTIVITA (PRE-ERUPTION VOLCANIC ACTIVITY)“ nebo „VULKANICKÁ ERUPCE (VOLCANIC ERUPTION)“;

Platí následující specifikace:

„Přederupční vulkanická aktivita“ znamená v této souvislosti neobvyklou a/nebo stupňující se vulkanickou aktivitu, která může být předzvěstí vulkanické erupce.

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 službě. Jestliže taková služebna není snadno přístupná, vyplněný formulář musí být doručen v souladu s místními dohodami mezi meteorologickými službami, poskytovateli letových provozních služeb a provozovatelem letadla.

3. PŘEDÁVÁNÍ METEOROLOGICKÝCH INFORMACÍ PŘIJATÝCH HLASOVÝM SPOJENÍM

Při přijetí mimořádných hlášení z letadla musí stanoviště ATS 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.

— IDENTIFIKACE LETADLA. Zaznamenejte identifikaci letadla použitím 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.

▼M2

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. Pokud je to vhodné, uveďte před význačným bodem „NA ÚROVNI (ABEAM)“.

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 2

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 „MTW SEV“,

— bouřku bez krup jako „TS“,

— bouřku s kroupami jako „TSGR“,

— silnou prachovou nebo písečnou vichřici jako „HVY SS“,

— 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.

4. SPECIFICKÁ OPATŘENÍ VZTAHUJÍCÍ SE K HLÁŠENÍIM O STŘIHU VĚTRU A VULKANICKÉM POPELU

4.1. **Hlášení střihu větru**

4.1.1. Při hlášení střihu větru, který byl pozorován během fáze stoupání po vzletu a přiblížení, se musí uvádět typ letadla.

▼M2

4.1.2. V případech, kdy byl hlášen nebo předpovídán střih větru, ale během fáze stoupání po vzletu nebo přiblížení nebyl tento jev pozorován, musí velitel letadla neprodleně uvědomit o této skutečnosti příslušné stanoviště ATS, s výjimkou případů, kdy velitel letadla ví, že tato informace byla příslušnému stanovišti ATS předána již předcházejícím letadlem.

4.2. **Poletové hlášení vulkanické aktivity**

▼C2

4.2.1. Vyplněný formulář s hlášením o vulkanické činnosti musí provozovatel letadla nebo člen letové posádky ihned po příletu na letiště doručit do letištní meteorologické služebny nebo, není-li meteorologická služebna členům letových posádek přilétajících letů snadno přístupná, zachází se s vyplněným formulářem v souladu s místními dohodami mezi poskytovatelem meteorologických služeb, poskytovatelem letových provozních služeb (ATS) a provozovatelem letadla.

▼M2

4.2.2. Letištní meteorologická služebna, která obdržela vyplněný formulář s hlášením o vulkanické činnosti, musí tento předat neprodleně meteorologické výstražné službě odpovědné za poskytování meteorologické výstražné služby pro letovou informační oblast, ve které byla vulkanická činnost pozorována.

▼M2

B. 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 hazards 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 information SO_2 DETEKOVÁN SO_2 detected Ano ☐ Ne ☐ Střet s oblakem popela Ash encountered Ano ☐ Ne ☐			Jiné _____ (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: (Faxové číslo poskytne meteorologický úřad na základě místních dohod mezi meteorologickým úřadem a daným provozovatelem.) After landing complete items 9-16 then fax form to: (Fax number to be provided by the meteorological authority based on local arrangements between the meteorological authority and the operator concerned.)					
9) HUSTOTA OBLAKU VULKANICKÉHO POPELA Density of ash cloud	☐ (a) nízká wispy	☐ (b) střední moderate dense	☐ (c) vysoká very dense		
10) ZBARVENÍ OBLAKU VULKANICKÉHO POPELA Colour of ash cloud	☐ (a) bílé white	☐ (b) světle šedé light grey	☐ (c) tmavě šedé dark grey	☐ (d) černé black	☐ (e) jiné _____ other
11) ERUPCE Eruption	☐ (a) souvislé continuous	☐ (b) občasné intermittent	☐ (c) nejsou viditelné not visible		
12) POLOHA AKTIVITY Position of activity	☐ (a) vrchol summit	☐ (b) strana side	☐ (c) jednotlivý single	☐ (d) násobný multiple	☐ (e) není pozorován not observed
13) JINÉ POZOROVANÉ CHARAKTERISTIKY ERUPCE Other observed features of eruption	☐ (a) blesk lightning	☐ (b) záře glow	☐ (c) velké kameny large rocks	☐ (d) spad popela ash fallout	☐ (e) hřibovitý oblak mushroom cloud
☐ (f) vše all					
14) VLIV NA LETADLO Effect on aircraft	☐ (a) komunikace communication	☐ (b) navigační systémy navigation 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.)					

▼B

Doplněk k PŘÍLOZE

Seznam společně dohodnutých rozdílů, které je třeba oznámit organizaci ICAO v souladu s článkem 5 tohoto nařízení.

▼M2

Příloha 2 ICAO

Rozdíly mezi tímto nařízením a mezinárodními normami obsaženými v příloze 2 k Úmluvě o mezinárodním civilním letectví ve znění pozdějších předpisů.

▼B

Rozdíl A2–01	
Příloha 2 ICAO kapitola 3 bod 3.2.2	Nové ustanovení. Prováděcí nařízení (EU) č. 923/2012 bod SERA.3210 písm. b) stanoví: „b) *Letadlo, které si je vědomo, že manévrovací schopnost jiného letadla je narušena, musí dát tomuto letadlu přednost.*“
Rozdíl A2-02	
Příloha 2 ICAO kapitola 3 bod 3.2.3.2 písm. b)	Prováděcí nařízení (EU) č. 923/2012 bod SERA.3215 písm. b) odst. 2 stanoví (navíc k normě ICAO v příloze 2 bodu 3.2.3.2 písm. b) podtrženého textu): „2) *všechna letadla na pohybové ploše letiště, je-li to proveditelné, musí mít rozsvícena světla označující okraje jejich konstrukce, pokud nejsou trvale nebo jinak přiměřeně osvětlena*;“
Rozdíl A2–03	
Příloha 2 ICAO kapitola 3 bod 3.2.5 písm. c) a d)	Prováděcí nařízení (EU) č. 923/2012 bod SERA.3225 se liší od normy ICAO v příloze 2 bodu 3.2.5 písm. c) a d) v tom, že stanoví, že ustanovení písmen c) a d) se nevztahují na balony: „c) s výjimkou balonů provádět všechny zatáčky doleva při přiblížení na přistání a po vzletu, pokud informace nebo instrukce od ATC nestanoví jinak; d) s výjimkou balonů, přistávat a vzlétat proti směru větru, pokud bezpečnost, konfigurace dráhy nebo zájmy letového provozu neurčují, že je preferován jiný směr.“

▼M2

Rozdíl A2-04	
Příloha 2 ICAO hlava 3 bod 3.3.1.2.	Příloha 2 ICAO bod 3.3.1.2 se nahrazuje bodem SERA.4001 písm. b) prováděcího nařízení (EU) č. 923/2012. Rozdíly mezi touto normou ICAO a tímto nařízením Unie jsou následující: — Pokud jde o lety VFR, při kterých se mají přeletět mezinárodní hranice, nařízení Unie (bod SERA.4001 písm. b) bod 5)) se liší on normy ICAO uvedené v příloze 2 bodě 3.3.1.2 písm. e) tím, že se doplňuje následující podtržený text: *„na kterýkoli let přes mezinárodní hranice, pokud není dotyčnými státy předepsáno jinak.“*

▼M2

	— Pokud jde o lety VFR a IFR, které mají být provedeny v noci, doplňuje se do bodu SERA.4001 písm. b) bodu 6 tohoto nařízení Unie následující požadavek: „6) *na kterýkoli let, který má být proveden v noci, jestliže se při něm opouští blízkost letiště*“

▼B

Rozdíl A2–05	
Příloha 2 ICAO kapitola 3 bod 3.2.2.4	Nové ustanovení. Prováděcí nařízení (EU) č. 923/2012 bod SERA.3210 písm. c) bod 3 podbod i) se liší od normy ICAO uvedené v příloze 2 bodě 3.2.2.4. v tom, že stanoví: „i) *Předlétávání kluzáků. Kluzák předlétávající jiný kluzák se smí vyhnout změnou kurzu doprava nebo doleva.*“

▼M2

_____	

▼B

Rozdíl A2–07	
Příloha 2 ICAO kapitola 4 bod 4.6	Příloha 2 ICAO bod 4.6 se nahrazuje prováděcím nařízením (EU) č. 923/2012 bodem SERA.5005, kterým se zavádí kritéria pro minimální výšku nad překážkami uvedená v písmeni f) takto: „f) *S výjimkou, kdy je to nezbytné pro vzlet a přistání nebo pokud tak povolí příslušný úřad, nesmí být let VFR prováděn:* 1) nad hustě zastavěnými oblastmi měst, vesnic a jiných obydlených míst nebo nad shromážděním osob na volném prostranství ve výšce nižší než 300 m (1 000 ft) nad nejvyšší překážkou v okruhu 600 m od letadla; 2) kdekoli jinde, než je stanoveno v odstavci 1, ve výšce nižší než 150 m (500 ft) nad zemí nebo vodou nebo 150 m (500 ft) nad nejvyšší překážkou v okruhu 150 m (500 ft) od letadla.“
Rozdíl A2–08	
Příloha 2 ICAO kapitola 3 bod 3.8 a doplněk 2	Výraz „v tísni“ uvedený v kapitole 3 bodě 3.8 právní předpisy Unie neobsahují, a rozsah doprovodných letů se tedy rozšiřuje na jakýkoli druh letu, který takovou službu vyžaduje. Právní předpisy Unie dále neobsahují ustanovení obsažená v doplňku 2 bodech 1.1 až 1.3 včetně, a stejně tak ustanovení v dodatku A.

▼M2

Příloha 3 ICAO

Rozdíly mezi tímto nařízením a mezinárodními normami obsaženými v příloze 3 k Úmluvě o mezinárodním civilním letectví ve znění pozdějších předpisů.

Rozdíl A3-01	
Příloha 3 ICAO hlava 5	Nové ustanovení. Bod SERA.12005 prováděcího nařízení (EU) č. 923/2012 stanoví: b) Příslušné úřady, je-li to nezbytné, stanoví, o kterých dalších podmínkách musí všechna letadla, kdykoli se s nimi dostanou do střetu nebo je pozorují, předávat hlášení.

Příloha 10 ICAO

Rozdíly mezi tímto nařízením a mezinárodními normami obsaženými v příloze 10 k Úmluvě o mezinárodním civilním letectví ve znění pozdějších předpisů.

Rozdíl A10-01	
Příloha 10 ICAO svazek II hlava 5 bod 5.2.1.4.1	Příloha 10 ICAO, svazek II, hlava 5, bod 5.2.1.4.1 je s určitými rozdíly proveden v bodě SERA.14035 prováděcího nařízení (EU) č. 923/2012. Rozdíly mezi normou ICAO a nařízením Unie jsou následující: SERA.14035 Vysílání čísel v radiotelefonii a) Vysílání čísel 1) Všechna čísla související s vysíláním volacího znaku letadlové stanice, kurzu, dráhy v používání a směru a síly větru se vysílají vyslovováním každé číslice odděleně. i) Letové hladiny se vysílají vyslovováním každé číslice odděleně, s výjimkou letových hladin v celých stovkách. ii) Nastavení výškoměru se vysílají vyslovováním každé číslice odděleně, s výjimkou případu, kdy je nastavení 1 000 hPa, které se vysílá jako „JEDEN TISÍC (ONE THOUSAND)“. iii) Všechna čísla související s vysíláním kódů odpovídače se vysílají vyslovováním každé číslice odděleně, s výjimkou případů, kdy se v kódech odpovídače vyskytují pouze celé tisíce a informace se vysílá vyslovováním každého čísla z tisíců, za kterým následuje slovo „TISÍC (THOUSAND)“. 2) Všechna čísla související s vysíláním jiných informací než těch, které jsou popsány v písm. a) bodě 1), se vysílají vyslovováním každé číslice odděleně, s výjimkou toho, že všechna čísla, ve kterých se vyskytují celé stovky a celé tisíce, se vysílají odděleným vyslovováním každého čísla počtu stovek a tisíců, za kterým následuje slovo „STO (HUNDRED)“ nebo „TISÍC (THOUSAND)“. Kombinace tisíců a celých stovek se vysílají odděleným vyslovováním každého čísla z tisíců, za kterým následuje slovo „TISÍC (THOUSAND)“ následovaným číslem ze stovek, za kterým následuje slovo „STO (HUNDRED)“.

▼M2

	3) V případech, kdy je třeba vyjasnit, zda vysílané číslo představuje celé tisíce a/nebo celé stovky, vysílá se číslo vyslovováním každé číslice odděleně. 4) Při poskytování informací týkajících se relativního zaměření vůči objektu nebo konfliktnímu provozu z hlediska 12hodinového ciferníku se informace udá vyslovováním číslic společně, jako např. „DESET HODIN (TEN O'CLOCK)“ nebo „JEDENÁCT HODIN (ELEVEN O'CLOCK)“. 5) Čísla obsahující desetiny se vysílají podle písm. a) bodu 1) a desetiny se oddělí slovem „ČÁRKA (DECIMAL)“. 6) Při radiotelefonním spojení v pásmu velmi krátkých vln (VKV) se pro označení vysílacího kanálu použije všech šest číslic číselného označení, s výjimkou případu, kdy jsou pátá i šestá číslice nuly – pak se použijí pouze první čtyři číslice.
Rozdíl A10-02	
Příloha 10 ICAO svazek II hlava 5 bod 5.2.1.7.3.2.3	Příloha 10 ICAO, svazek II, hlava 5, bod 5.2.1.7.3.2.3 je s určitým rozdílem proveden v bodě SERA.14055 prováděcího nařízení (EU) č. 923/2012. Rozdíl mezi normou ICAO a nařízením Unie je následující: SERA.14055 Radiotelefonní postupy b) 2) Při odpovědi na výše uvedené volání se použije volací znak vysílající stanice následovaný volacím znakem odpovídající stanice, což se považuje za žádost k pokračování ve vysílání vysílající stanicí. U předání spojení v rámci jednoho stanoviště ATS může být volací znak stanoviště ATS vynechán, pokud tak povolí příslušný úřad.

▼M2

Příloha 11 ICAO

Rozdíly mezi tímto nařízením a mezinárodními normami obsaženými v příloze 11 k Úmluvě o mezinárodním civilním letectví ve znění pozdějších předpisů.

▼B

Rozdíl A11-01	
Příloha 11 ICAO kapitola 2 bod 2.25.5	*Prováděcí nařízení (EU) č. 923/2012 bod SERA.3401 písm. d) odst. 1 se liší od přílohy 11 ICAO normy 2.25.5 v tom, že stanoví:* ►C4 „*Kontroly času se musí provádět alespoň k nejbližší ~~půl~~ minutě.*“ ◄
Rozdíl A11–02	
Příloha 11 ICAO kapitola 2 bod 2.6.1	Možnost výjimky. Prováděcí nařízení (EU) č. 923/2012 bod SERA.6001 umožňuje, aby letadlo překročilo rychlostní omezení 250 kt, pokud je to povoleno příslušným úřadem pro druhy letadel, které z technických nebo bezpečnostních důvodů nemohou této rychlosti dosáhnout
Rozdíl A11–03	
Příloha 11 ICAO kapitola 3	Nové ustanovení. Prováděcí nařízení (EU) č. 923/2012 bod SERA.8005 písm. b), stanoví: b) Letová povolení vydávaná stanovišti řízení letového provozu musí zajišťovat rozstupy: 1) mezi všemi lety ve vzdušných prostorech tříd A a B; 2) mezi lety IFR ve vzdušných prostorech tříd C, D a E; 3) mezi lety IFR a lety VFR ve vzdušném prostoru třídy C; 4) mezi lety IFR a zvláštními lety VFR; 5) mezi zvláštními lety VFR, pokud není příslušným úřadem předepsáno jinak; s výjimkou případů, kdy pilot letadla o to požádá a pilot druhého letadla s tím vysloví souhlas, a jestliže je tak předepsáno příslušným úřadem v případech uvedených v písmeni b) výše, smí se ve vzdušném prostoru tříd D a E vydat povolení k letu bez zajištění rozstupu pro určitou část letu ve výšce pod 3 050 m (10 000 ft) při stoupání nebo klesání, probíhající ve dne v meteorologických podmínkách pro let za viditelnosti.
Rozdíl A11–04	
Příloha 11 ICAO kapitola 3	Prováděcí nařízení (EU) č. 923/2012 bod SERA.8015 stanoví (navíc k normě ICAO v příloze 11 bodu 3.7.3.1 podtrženého textu): e) Opakování povolení a informace vztahující se k bezpečnosti

▼B

	1) Letová posádka musí při hlasovém spojení zopakovat řídícímu letového provozu instrukce a části letového povolení vztahující se k bezpečnosti. Následující položky musí být zopakovány vždy: i) traťová letová povolení; ii) povolení a instrukce vstoupit na dráhu, přistát na dráze, vzletět z dráhy, vyčkávat v blízkosti dráhy, křižovat, pojíždět a pojíždět zpět po dráze a iii) dráha v používání, nastavení výškoměru, SSR kódy, nově přidělené komunikační kmitočty, instrukce o hladinách, instrukce o kurzech a rychlostech a iv) převodní hladiny, kdykoli jsou vydány řídícím nebo obsaženy v rozhlasovém vysílání ATIS.
Rozdíl A11–05	
Příloha 11 ICAO kapitola 3	Prováděcí nařízení (EU) č. 923/2012 bod SERA.8015 písm. e) odst. 2 stanoví (navíc k normě ICAO v příloze 11 bodu 3.7.3.1.1 podtrženého textu): 2) Ostatní povolení nebo instrukce, včetně podmíněných povolení a pokynů pro pojíždění, musí být zopakovány nebo potvrzeny způsobem jasně ukazujícím, že jim bylo rozuměno a že budou splněny.

▼M2

Rozdíl A11-06	
Příloha 11 ICAO hlava 3	Nové ustanovení. Bod SERA.5010 prováděcího nařízení (EU) č. 923/2012 stanoví: **SERA.5010 Zvláštní lety VFR v řízených okrscích** Zvláštní lety VFR se smí provádět na základě letového povolení pouze v řízeném okrsku. S výjimkou, kdy je to povoleno příslušným úřadem pro vrtulníky ve zvláštních případech, jako jsou, avšak nikoli výlučně, lety související s poskytováním záchranné lékařské péče, pátrací a záchranné práce a hašení požárů, musí být splněny následující další podmínky: a) tyto lety lze provádět pouze ve dne, pokud není příslušným úřadem povoleno jinak; ~~a)~~ b) ze strany pilota: 1) let je prováděn mimo oblačnost a za dohlednosti země; 2) letová dohlednost není menší než 1 500 m nebo u vrtulníků 800 m; 3) let je prováděn při rychlosti 140 kt IAS nebo nižší, která poskytne přiměřenou možnost spatřit jiný provoz nebo překážky v čase, který dovolí vyhnout se srážce, a

▼M2

	c) Stanoviště řízení letového provozu letadlu nevydá povolení pro zvláštní let VFR vzlétávat nebo přistávat na letišti v řízeném okrsku nebo vstupovat do provozního okruhu nebo okrsku letiště, jestliže oznámené meteorologické podmínky na tomto letišti jsou horší než následující minima: ~~b) ze strany ATC:~~ ~~1) let je prováděn pouze ve dne, pokud není příslušným úřadem povoleno jinak;~~ ~~2)~~ 1) přízemní dohlednost je nižší než 1 500 m nebo u vrtulníků 800 m; 2) výška základny nejnižší význačné oblačné vrstvy je nižší 180 m (600 ft).

▼B

Rozdíl A03–07	
Příloha 3 ICAO kapitola 5	Nové ustanovení. Prováděcí nařízení (EU) č. 923/2012 bod SERA.12005 stanoví: b) Příslušné úřady, je-li to nezbytné, stanoví, o kterých dalších podmínkách musí všechna letadla, kdykoli se s nimi dostanou do střetu nebo je pozorují, předávat hlášení.