Tento text slúži výlučne ako dokumentačný nástroj a nemá žiadny právny účinok. Inštitúcie Únie nenesú nijakú zodpovednosť za jeho obsah. Autentické verzie príslušných aktov vrátane ich preambúl sú tie, ktoré boli uverejnené v Úradnom vestníku Európskej únie a ktoré sú dostupné na portáli EUR-Lex. Tieto úradné znenia sú priamo dostupné prostredníctvom odkazov v tomto dokumente

►B

VYKONÁVACIE NARIADENIE KOMISIE (EÚ) č. 923/2012

z 26. septembra 2012,

ktorým sa stanovujú spoločné pravidlá lietania a prevádzkové ustanovenia týkajúce sa služieb a postupov v letovej prevádzke a ktorým sa mení a dopĺňa vykonávacie nariadenie (EÚ) č. 1035/2011 a nariadenia (ES) č. 1265/2007, (ES) č. 1794/2006, (ES) č. 730/2006, (ES) č. 1033/2006 a (EÚ) č. 255/2010

(Text s významom pre EHP)

(Ú. v. EÚ L 281, 13.10.2012, s. 1)

Zmenené a doplnené:

		Úradný vestník		
		Č.	Strana	Dátum
►M1	Nariadenie Komisie (EÚ) 2015/340 z 20. februára 2015	L 63	1	6.3.2015
►M2	Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2016/1185 z 20. júla 2016	L 196	3	21.7.2016
►M3	Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2017/835 z 12. mája 2017	L 124	35	17.5.2017
►M4	Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2020/469 zo 14. februára 2020	L 104	1	3.4.2020
►M5	zmenené a doplnené vykonávacie nariadením Komisie (EÚ) 2020/1177 zo 7. augusta 2020	L 259	12	10.8.2020
►M6	Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2020/886 z 26. júna 2020	L 205	14	29.6.2020

Opravené a doplnené:

►C1 Korigendum, Ú. v. EÚ L 339, 14.12.2016, s. 12 (2016/1185)

►C2 Korigendum, Ú. v. EÚ L 99, 12.4.2017, s. 29 (2016/1185)

▼B

VYKONÁVACIE NARIADENIE KOMISIE (EÚ) č. 923/2012

z 26. septembra 2012,

ktorým sa stanovujú spoločné pravidlá lietania a prevádzkové ustanovenia týkajúce sa služieb a postupov v letovej prevádzke a ktorým sa mení a dopĺňa vykonávacie nariadenie (EÚ) č. 1035/2011 a nariadenia (ES) č. 1265/2007, (ES) č. 1794/2006, (ES) č. 730/2006, (ES) č. 1033/2006 a (EÚ) č. 255/2010

(Text s významom pre EHP)

Článok 1

Predmet úpravy a rozsah pôsobnosti

1. Zámerom tohto nariadenia je stanoviť spoločné pravidlá lietania a prevádzkové predpisy týkajúce sa služieb a postupov leteckej prevádzky, ktoré sa uplatňujú na všeobecnú letovú prevádzku v rozsahu pôsobnosti nariadenia (ES) č. 551/2004.

2. Toto nariadenie sa uplatňuje najmä na používateľov vzdušného priestoru a lietadlá vykonávajúce všeobecnú letovú prevádzku:

a) ktoré lietajú do Únie, v rámci Únie alebo odlietajú z Únie;

b) ktoré majú značky štátnej príslušnosti a registrové značky členského štátu Únie a lietajú v akomkoľvek vzdušnom priestore tak, že neporušujú pravidlá zverejnené krajinou, ktorá si uplatňuje právomoc nad prelietavaným územím.

▼M2

3. Toto nariadenie sa uplatňuje aj na príslušné orgány členských štátov, poskytovateľov leteckých navigačných služieb, prevádzkovateľov letísk a pozemný personál zaoberajúci sa prevádzkou lietadiel.

4. Toto nariadenie sa neuplatňuje na modely lietadiel a hračkárske lietadlá. Členské štáty však zaisťujú stanovenie vnútroštátnych predpisov, ktorými sa zaručí, že modely lietadiel a hračkárske lietadlá sa budú používať tak, aby sa minimalizovali riziká súvisiace s bezpečnosťou civilného letectva pre osoby, majetok alebo ostatné lietadlá.

▼B

Článok 2

Vymedzenie pojmov

Na účely tohto nariadenia sa uplatňujú tieto vymedzenia pojmov:

1. „presnosť“ znamená stupeň zhody medzi odhadovanou alebo nameranou hodnotou a skutočnou hodnotou;

▼M2

_____

▼B

3. „poradný vzdušný priestor“ znamená vzdušný priestor stanovených rozmerov alebo stanovená trať, kde je k dispozícii letová poradná služba;

▼B

4. „poradná trať“ znamená stanovenú trať, na ktorej je k dispozícii letová poradná služba;

5. „akrobatický let“ znamená úmyselne vykonávané manévre lietadla charakterizované prudkými zmenami jeho priestorovej polohy, nezvyčajnou priestorovou polohou alebo nezvyčajnými zmenami rýchlosti, ktoré nie sú potrebné pre bežný let ani pre inštruktáž s cieľom vydávania preukazov spôsobilosti alebo kvalifikačných kategórií okrem kvalifikačnej kategórie na leteckú akrobaciu;

6. „letisko“ je vymedzená plocha (vrátane budov, zariadení a vybavenia) na zemi alebo na vode, alebo na pevnej, upevnenej príbrežnej alebo plávajúcej konštrukcii, určená buď úplne, alebo čiastočne na prílety, odlety a pohyby lietadiel na zemi;

7. „letisková služba riadenia“ znamená službu riadenia letovej prevádzky pre letiskovú prevádzku;

8. „letisková riadiaca veža“ znamená stanovište zriadené na poskytovanie služby riadenia letovej prevádzky letiskovej prevádzke;

9. „letisková prevádzka“ znamená celú prevádzku na prevádzkovej ploche letiska a všetky lietadlá letiace v blízkosti letiska. K lietadlám prevádzkovaným v blízkosti letiska patria okrem iného lietadlá prilietajúce do letiskového okruhu alebo odlietajúce z neho;

10. „letiskový okruh“ je stanovená letová dráha, po ktorej má letieť lietadlo letiace v blízkosti letiska;

11. „okrsok letiska“ znamená vzdušný priestor so stanovenými rozmermi okolo letiska na ochranu letiskovej prevádzky;

12. „letecké práce“ znamenajú prevádzku lietadla, pri ktorej sa lietadlo využíva na špecializované služby, ako napríklad služby v rámci poľnohospodárstva, stavebníctva, fotografovania, zememeračstva, pozorovania a hliadkovania, vyhľadávania a zachraňovania alebo leteckej reklamy atď.;

13. „letecká informačná príručka (AIP)“ je príručka vydaná štátom alebo ním povereným orgánom, obsahujúca letecké informácie trvalého charakteru dôležité pre leteckú prevádzku;

14. „letecká pohyblivá služba“ je pohyblivá služba medzi leteckými a lietadlovými stanicami alebo medzi lietadlovými stanicami navzájom, na ktorej sa môžu zúčastňovať i stanice záchranných prostriedkov. Na tejto službe sa môžu zúčastňovať aj núdzové polohové rádiomajáky na pátranie a záchranu na stanovených tiesňových a núdzových frekvenciách;

15. „letecká stanica“ je pozemná stanica leteckej pohyblivej služby. V určitých prípadoch sa môže letecká stanica umiestniť napríklad na palube lode alebo na plošine na mori;

▼B

16. „letún“ je motorové lietadlo ťažšie ako vzduch, ktorého vztlak potrebný na let vzniká prevažne pôsobením aerodynamických síl na nosné plochy, pričom tieto plochy zostávajú za daných podmienok letu voči lietadlu nepohyblivé;

17. „palubný protizrážkový systém (ACAS)“ je lietadlový systém založený na využití signálov odpovedača sekundárneho prehľadového radaru (SSR), ktorý pracuje nezávisle od pozemných zariadení a poskytuje pilotovi upozornenie na potenciálne konfliktné lietadlá vybavené odpovedačom SSR;

18. „lietadlo“ znamená zariadenie schopné pohybu v atmosfére následkom iných reakcií, ako sú reakcie vzduchu voči zemskému povrchu;

19. „lietadlová adresa“ je jedinečná 24-bitová kombinácia dostupná na pridelenie lietadlu na účely spojenia lietadlo-zem, navigácie a prehľadu o prevádzke;

20. „meteorologické pozorovanie počas letu“ je hodnotenie jedného alebo viacerých meteorologických prvkov uskutočnené z lietadla počas letu;

21. „AIRMET informácia“ je informácia pripravovaná meteorologickou výstražnou službou, upozorňujúca na vybrané pozorované alebo predpovedané meteorologické javy na trati, ktoré môžu ovplyvniť bezpečnosť letov uskutočňovaných v nízkych hladinách a ktoré neboli zahrnuté do predpovede pre lety v nízkych hladinách v príslušnej letovej informačnej oblasti alebo podoblasti;

22. „spojenie lietadlo-zem“ znamená obojsmerné spojenie medzi lietadlom a stanicami alebo miestami na povrchu zeme;

23. „riadiaca rádiostanica pri spojení lietadlo-zem“ je letecká telekomunikačná stanica, ktorá má hlavnú zodpovednosť za spojenie týkajúce sa prevádzky a riadenia lietadiel v danom priestore;

24. „letové hlásenie“ je hlásenie z lietadla počas letu zostavené v súlade s požiadavkami na hlásenie polohy a hlásenie prevádzkových a/alebo meteorologických údajov;

▼M2

25. „rolovanie vo vzduchu“ je pohyb vrtuľníka alebo lietadla schopného vzlietať a pristáť vertikálne (VTOL) nad povrchom letiska spravidla s využívaním prízemného efektu pri rýchlosti spravidla menšej ako 37 km/h (20 kt);

▼B

26. „letová prevádzka“ sú všetky lietadlá počas letu alebo pohybujúce sa na prevádzkovej ploche letiska;

▼M2

27. „letová poradná služba“ je služba poskytovaná v letovom poradnom vzdušnom priestore na zabezpečenie rozstupov, ak je to uskutočniteľné, medzi lietadlami letiacimi podľa letových plánov pravidiel letu podľa prístrojov (IFR);

▼M2

28. „letové povolenie (ATC)“ je povolenie oprávňujúce veliteľa lietadla vykonať let alebo v lete pokračovať podľa podmienok určených stanovišťom riadenia letovej prevádzky;

▼B

29. „inštrukcie riadenia letovej prevádzky“ sú príkazy vydané riadením letovej prevádzky s cieľom požiadať pilota, aby vykonal určitú činnosť;

30. „služba riadenia letovej prevádzky“ znamená službu poskytovanú na účely:

a) zabraňovania zrážkam:

1. medzi lietadlami a

2. medzi lietadlami a prekážkami na prevádzkovej ploche a

b) urýchlenia a udržania usporiadaného toku letovej prevádzky;

31. „stanovište riadenia letovej prevádzky“ je všeobecný výraz, ktorý znamená buď oblastné stredisko riadenia, približovacie stanovište riadenia, alebo letiskovú riadiacu vežu;

32. „letová prevádzková služba (ATS)“ je všeobecný výraz, ktorý znamená letovú informačnú službu, pohotovostnú službu, letovú poradnú službu, službu riadenia letovej prevádzky (oblastnú službu riadenia, približovaciu službu riadenia alebo letiskovú službu riadenia);

▼M2

33. „priestory letových prevádzkových služieb (ATS)“ sú abecedne označené vzdušné priestory stanovených rozmerov, v rámci ktorých sa môžu vykonávať určité druhy letov a pre ktoré sú vymedzené letové prevádzkové služby a pravidlá prevádzky;

34. „ohlasovňa letových prevádzkových služieb (ARO)“ je stanovište zriadené na prijímanie hlásení týkajúcich sa letových prevádzkových služieb a prijímanie letových plánov predkladaných pred odletom;

34a. „prehľadová služba letových prevádzkových služieb (ATS)“ je služba poskytovaná priamo prehľadovým systémom ATS;

35. „stanovište letových prevádzkových služieb (ATS)“ je všeobecný výraz, ktorý znamená buď stanovište riadenia letovej prevádzky, letové informačné stredisko, stanovište poskytujúce letiskové letové informačné služby alebo ohlasovňu letových prevádzkových služieb;

▼B

36. „letová cesta“ je riadená oblasť alebo jej časť zriadená v podobe koridoru;

37. „pohotovostná služba“ je služba zabezpečujúca poskytovanie informácií príslušným organizáciám o lietadlách, ktorým sa má poskytnúť pátracia a záchranná služba, a spoluprácu s týmito organizáciami podľa potreby;

▼M2

38. „náhradné letisko“ je letisko, na ktoré môže lietadlo pokračovať v lete, ak je buď nemožné, alebo nevhodné pokračovať v lete do letiska zamýšľaného pristátia alebo pristáť na danom letisku, pokiaľ sú k dispozícii potrebné služby a zariadenia, pokiaľ lietadlo spĺňa výkonnostné požiadavky a pokiaľ je prevádzkyschopné v očakávanom čase využitia. K náhradným letiskám patrí:

    a) náhradné letisko pri vzlete: je náhradné letisko, na ktorom lietadlo bude môcť pristáť, ak je to krátko po vzlete nevyhnutné a ak nemožno použiť letisko vzletu;

    b) náhradné letisko na trati: je náhradné letisko, na ktorom lietadlo bude môcť pristáť, ak je na trati potrebné vykonať odklonenie;

    c) cieľové náhradné letisko: je náhradné letisko, na ktorom lietadlo bude môcť pristáť, ak je buď nemožné, alebo nevhodné pristáť na plánovanom letisku pristátia;

▼B

39. „nadmorská výška“ je vertikálna vzdialenosť hladiny, bodu alebo predmetu považovaného za bod, meraná od strednej hladiny mora (MSL);

40. „približovacia služba riadenia“ znamená službu riadenia letovej prevádzky pre riadené lety prilietavajúcich a odlietavajúcich lietadiel;

41. „približovacie stanovište riadenia“ znamená stanovište zriadené na poskytovanie služby riadenia letovej prevádzky riadeným letom prilietavajúcim na jedno alebo viaceré letiská alebo z neho/nich odlietavajúcim;

42. „odbavovacia plocha“ je vymedzená plocha určená na umiestnenie lietadiel na účely nastupovania alebo vystupovania cestujúcich, nakladania a vykladania pošty alebo nákladu, dopĺňania paliva, parkovania alebo údržby;

43. „oblastné stredisko riadenia (ACC)“ znamená stanovište zriadené na poskytovanie služby riadenia letovej prevádzky riadeným letom v riadených oblastiach pod jeho právomocou;

44. „oblastná služba riadenia“ znamená službu riadenia letovej prevádzky poskytovanú riadeným letom v riadených oblastiach;

45. „priestorová navigácia (RNAV)“ znamená spôsob navigácie, ktorý umožňuje prevádzku lietadla po akejkoľvek požadovanej dráhe letu vnútri dosahu pozemných alebo kozmických navigačných zariadení alebo v rozsahu možností sebestačného vybavenia lietadla alebo ich kombináciou;

46. „trať letových prevádzkových služieb (ATS)“ je stanovená trať, určená na usmerňovanie toku letovej prevádzky podľa potrieb na poskytovanie letových prevádzkových služieb;

47. „automatické závislé sledovanie – vysielanie (ADS-B)“ sú prostriedky, prostredníctvom ktorých môžu lietadlá, letiskové vozidlá a iné objekty automaticky vysielať a/alebo prijímať údaje, ako je identifikácia, poloha, a ďalšie náležité údaje vo vysielacom režime prostredníctvom dátového prenosu;

▼B

48. „automatické závislé sledovanie – kontrakt (ADS-C)“ sú prostriedky, prostredníctvom ktorých sa budú dátovým prenosom vymieňať podmienky dohody ADS-C medzi pozemným systémom a lietadlom, pričom dohoda ADS-C určuje, za akých podmienok sa má začať odovzdávanie hlásení ADS-C a ktoré údaje majú hlásenia obsahovať;

▼M2

48a. „dohoda o automatickom závislom sledovaní – kontrakt (ADS-C)“ je plán hlásení, ktorým sa stanovujú podmienky hlásenia údajov ADS-C (t. j. údajov potrebných pre stanovište letových prevádzkových služieb, a frekvencia hlásení ADS-C, ktoré musia byť dohodnuté pred použitím ADS-C pri poskytovaní letových prevádzkových služieb);

▼B

49. „automatická informačná služba v koncovej riadenej oblasti (ATIS)“ je automatické poskytovanie platných pravidelných informácií prilietavajúcim a odlietavajúcim lietadlám počas 24 hodín alebo iného stanoveného času:

a) „dátový prenos automatickej informačnej služby v koncovej riadenej oblasti (D-ATIS)“ je poskytovanie služby ATIS dátovým prenosom;

b) „hlasová automatická informačná služba v koncovej riadenej oblasti (Voice-ATIS)“ je poskytovanie ATIS prostredníctvom nepretržite sa opakujúceho rozhlasového vysielania;

50. „výška základne najnižšej vrstvy oblačnosti“ je výška základne najnižšej vrstvy oblačnosti nad zemou alebo vodou pod 6 000 m (20 000 ft), pokrývajúca viac ako polovicu oblohy;

51. „bod prechodu“ je bod, v ktorom sa od lietadla letiaceho na úseku trate letových prevádzkových služieb určenom zariadeniami VOR (VHF všesmerový rádiomaják) očakáva, že zmení navigačné vedenie lietadla zo zariadenia VOR za lietadlom na najbližšie navigačné vedenie lietadla zariadením VOR pred lietadlom;

52. „medza povolenia“ je bod, do ktorého platí letové povolenie;

53. „prevádzkovo významná oblačnosť“ je oblačnosť s výškou základne oblačnosti pod 1 500 m (5 000 ft) alebo pod najvyššou minimálnou sektorovou nadmorskou výškou, podľa toho, ktorá hodnota je väčšia, alebo oblaky typu kumulonimbus alebo vežovitý kumulus bez ohľadu na výšku ich základne;

54. „kód (SSR)“ je číslo priradené určitej skupine impulzných signálov odpovede vysielanej odpovedačom v móde A alebo C;

55. „príslušný orgán“ je orgán určený členským štátom, oprávnený zabezpečovať dodržiavanie požiadaviek tohto nariadenia;

56. „riadená oblasť“ je riadený vzdušný priestor siahajúci nahor od stanovenej výšky nad zemou;

▼M4

57. „riadené letisko“ je letisko, na ktorom sa letiskovej prevádzke poskytuje služba riadenia letovej prevádzky;

▼B

58. „riadený vzdušný priestor“ je vzdušný priestor stanovených rozmerov, v rámci ktorého sa poskytuje služba riadenia letovej prevádzky v súlade s klasifikáciou vzdušného priestoru;

59. „riadený let“ je každý let, ktorý je predmetom letového povolenia;

60. „dátové spojenie riadiaci-pilot (CPDLC)“ je spôsob spojenia medzi riadiacim letovej prevádzky a pilotom použitím dátového prenosu pre spojenie ATC;

61. „riadený okrsok“ je riadený vzdušný priestor siahajúci od povrchu zeme do stanovenej výšky;

62. „cestovné stúpanie“ je technika letu lietadla, ktorá má za následok rovnomerné zväčšovanie výšky v závislosti od zmenšovania hmotnosti lietadla;

63. „cestovná hladina“ je hladina udržiavaná lietadlom počas značnej časti letu;

64. „platný letový plán (CPL)“ je letový plán zahŕňajúci prípadné zmeny spôsobené neskôr vydanými povoleniami;

65. „nebezpečný priestor“ je vzdušný priestor s vymedzenými rozmermi, v rámci ktorého sa môžu v určitom čase vykonávať aktivity nebezpečné pre let lietadla;

66. „spojenie dátovým prenosom“ je forma spojenia určená na výmenu správ dátovým prenosom;

67. „údaj“ znamená všetky veličiny alebo súbor veličín, ktoré môžu slúžiť ako referencia alebo základ výpočtu ďalších veličín;

68. „povolenie na let po prúde“ je povolenie udelené lietadlu stanovišťom riadenia letovej prevádzky, ktoré v danom čase nie je riadiacim stanovišťom daného lietadla;

69. „predpokladaný čas letu“ je predpokladaný čas potrebný na pokračovanie letu z jedného významného bodu do ďalšieho;

70. „predpokladaný čas začatia rolovania“ znamená predpokladaný čas, keď sa lietadlo začne pohybovať v súvislosti s odletom;

▼M2

71. „predpokladaný čas príletu (ETA)“ je v prípade letov IFR čas, v ktorom sa predpokladá, že lietadlo priletí nad stanovený bod vymedzený vzťahom k rádionavigačným zariadeniam, z ktorého sa predpokladá začatie prístrojového priblíženia, alebo ak nie je bod vyznačený rádionavigačným zariadením na letisku, čas príletu lietadla nad letisko. V prípade letov podľa pravidiel letu za viditeľnosti (VFR) čas, v ktorom sa predpokladá, že lietadlo priletí nad letisko;

▼B

72. „predpokladaný čas priblíženia“ je čas, v ktorom stanovište ATC predpokladá, že lietadlo po vyčkávaní opustí vyčkávací fix na dokončenie svojho priblíženia na pristátie. Skutočný čas opustenia vyčkávacieho fixu závisí od povolenia priblíženia;

▼B

73. „podaný letový plán (FPL)“ je letový plán predložený stanovišťu ATS pilotom alebo určeným zástupcom bez akýchkoľvek neskorších zmien;

74. „člen letovej posádky“ je člen posádky s príslušným preukazom spôsobilosti, ktorý je počas času letovej služby poverený povinnosťami potrebnými na prevádzku lietadla;

75. „letové informačné stredisko“ je stanovište zriadené na poskytovanie letovej informačnej služby a pohotovostnej služby;

76. „letová informačná oblasť“ znamená vzdušný priestor stanovených rozmerov, v rámci ktorého sa poskytuje letová informačná služba a pohotovostná služba;

77. „letová informačná služba“ je služba určená na poskytovanie rád a informácií na bezpečné a efektívne vykonávanie letov;

78. „letová hladina“ je hladina stáleho atmosférického tlaku, ktorá sa vzťahuje na stanovený tlakový údaj 1 013,2 hektopascalu (hPa), oddelená od ostatných takých hladín stanovenými tlakovými intervalmi;

79. „letový plán“ sú stanovené údaje o zamýšľanom lete alebo časti letu lietadla, ktoré sa predkladajú stanovištiam letových prevádzkových služieb;

80. „letová dohľadnosť“ znamená dohľadnosť dopredu z kabíny lietadla počas letu;

81. „predpoveď – meteorologická“ znamená súhrn údajov o očakávaných meteorologických podmienkach v určitom čase alebo období v určenej oblasti alebo časti vzdušného priestoru;

82. „prízemná dohľadnosť“ je dohľadnosť na letisku hlásená oprávneným pozorovateľom alebo automatickými systémami;

83. „kurz“ je smer pozdĺžnej osi lietadla spravidla vyjadrovaný v stupňoch od severu (zemepisného, magnetického, kompasového alebo sieťového);

84. „výška“ je vertikálna vzdialenosť hladiny, bodu alebo predmetu považovaného za bod, meraná od stanoveného údaja;

85. „vrtuľník“ je lietadlo ťažšie ako vzduch, schopné letieť prevažne pôsobením aerodynamických síl, vznikajúcich na jednom alebo na viacerých poháňaných rotoroch, ktorých osi sú v podstate zvislé;

86. „vzdušný priestor nad širym morom“ je vzdušný priestor mimo územia súše a pobrežných vôd, ako sa stanovuje v Dohovore Organizácie Spojených národov o morskom práve (Montego Bay z roku 1982);

87. „IFR“ je skratka používaná na označenie pravidiel letu podľa prístrojov;

▼B

88. „let IFR“ je let vykonávaný v súlade s pravidlami letu podľa prístrojov;

89. „IMC“ je skratka používaná na označenie meteorologických podmienok na let podľa prístrojov;

▼M2

89a. „priblíženie podľa prístrojov“ je priblíženie a pristátie s použitím prístrojov pre navigačné vedenie lietadla na základe postupu priblíženia podľa prístrojov. Existujú dve metódy vykonávania priblíženia podľa prístrojov:

a) dvojrozmerné (2D) priblíženie podľa prístrojov s použitím len smerového navigačného vedenia lietadla a

b) trojrozmerné (3D) priblíženie podľa prístrojov s použitím smerového aj vertikálneho navigačného vedenia lietadla;

▼B

90. „postup priblíženia podľa prístrojov (IAP)“ je séria vopred stanovených manévrov vykonávaných podľa údajov letových prístrojov, ktoré zabezpečujú stanovenú ochranu od prekážok od fixu počiatočného priblíženia, prípadne od začiatku stanovenej príletovej trate k bodu, z ktorého možno vykonať pristátie; ak nemožno vykonať pristátie, až do polohy, v ktorej sa aplikujú kritériá bezpečných výšok nad prekážkami pri vyčkávaní alebo pri lete na preletovej trati. Postupy priblíženia podľa prístrojov sa klasifikujú takto:

▼M2

a) nie-presné priblíženie (NPA). Postup priblíženia podľa prístrojov navrhnutý na 2D priblíženie podľa prístrojov typu A;

b) priblíženie s vertikálnym vedením (APV). Postup priblíženia podľa prístrojov výkonnostnej navigácie (PBN) navrhnutý na 3D priblíženie podľa prístrojov typu A;

c) postup presného priblíženia (PA). Postup priblíženia podľa prístrojov založený na navigačných systémoch (ILS, MLS, GLS a SBAS Cat I) navrhnutý na 3D priblíženie podľa prístrojov typu A alebo B;

▼B

91. „meteorologické podmienky na let podľa prístrojov (IMC)“ sú meteorologické podmienky vyjadrené dohľadnosťou, vzdialenosťou od oblačnosti a výškou základne najnižšej vrstvy oblačnosti, ktoré sú horšie ako stanovené minimá meteorologických podmienok na let za viditeľnosti;

92. „pristávacia plocha“ je tá časť pohybovej plochy, ktorá je určená na pristátie alebo vzlet lietadla;

93. „hladina“ je všeobecný výraz vzťahujúci sa na vertikálnu polohu lietadla počas letu, ktorý znamená buď výšku, nadmorskú výšku, alebo letovú hladinu;

94. „prevádzková plocha“ je časť letiska určená na vzlety, pristátia a rolovanie lietadiel s výnimkou odbavovacích plôch;

▼M2

94a. „minimálne množstvo paliva“ je pojem opisujúci situáciu, v ktorej zásoby paliva lietadla dosiahli stav, ktorý núti let ukončiť pristátím na špecifickom letisku a nepripúšťa sa nijaké ďalšie omeškanie;

▼B

95. „mód (SSR)“ je ustálené označenie vzťahujúce sa na špecifické funkcie dotazovacích signálov vysielaných dotazovačom SSR. V prílohe 10 k ICAO sa stanovujú štyri módy: A, C, S a intermód;

▼M2

95a. „model lietadla“ je bezpilotné lietadlo, iné ako hračkárske lietadlo, s prevádzkovou hmotnosťou nepresahujúcou hranice predpísané príslušným orgánom, ktoré je schopné trvalého letu v atmosfére a ktoré sa používa výlučne na predvádzacie alebo rekreačné aktivity;

95b. „hornatá oblasť“ je oblasť meniaceho sa profilu terénu, v ktorej zmeny výšky terénu presahujú 900 m (3 000 ft) v rámci vzdialenosti 18,5 km (10,0 NM);

▼B

96. „pohybová plocha“ je časť letiska určená na vzlety, pristátia a rolovanie lietadiel, zahŕňajúca prevádzkovú plochu a odbavovaciu plochu (plochy);

97. „noc“ je časový úsek medzi koncom občianskeho súmraku a začiatkom občianskeho svitania. Občiansky súmrak sa končí večer, keď sa stred slnečného kotúča nachádza 6 stupňov nad obzorom, a začína sa ráno, keď sa stred slnečného kotúča nachádza 6 stupňov pod obzorom;

98. „prekážka“ znamená všetky pevné (dočasné aj trvalé) a pohyblivé objekty alebo ich časti, ktoré:

a) sa nachádzajú v priestore určenom na pohyb lietadla po ploche alebo

b) prevyšujú vymedzené plochy určené na zaistenie bezpečnosti lietadiel počas letu, alebo

c) sa nachádzajú mimo týchto vymedzených plôch a ktoré boli vyhodnotené ako nebezpečné pre leteckú prevádzku;

99. „miesto prevádzky“ znamená miesto, ktoré zvolil prevádzkovateľ alebo veliaci pilot na pristátie, vzlet a/alebo prevádzku so zdvíhacím zariadením;

100. „veliteľ lietadla“ je pilot určený prevádzkovateľom lietadla alebo v prípade všeobecného letectva vlastníkom lietadla, ktorý zodpovedá za plnenie povinností veliteľa a za bezpečné vykonanie letu;

101. „tlaková nadmorská výška“ znamená atmosférický tlak vyjadrený nadmorskou výškou zodpovedajúcou danému tlaku podľa štandardnej atmosféry, ako sa vymedzuje v časti 1 prílohy 8 k Chicagskemu dohovoru;

102. „zneužívanie psychoaktívnych látok“ je užívanie jednej alebo viacerých psychoaktívnych látok leteckým personálom takým spôsobom, ktorý:

a) predstavuje priame nebezpečenstvo pre užívateľa alebo ohrozuje životy, zdravie a pohodu iných a/alebo

b) spôsobuje alebo zhoršuje pracovné, sociálne, psychické alebo fyzické problémy a poruchy;

103. „zakázaný priestor“ je vzdušný priestor s vymedzenými rozmermi nad pozemnými plochami alebo pobrežnými vodami štátu, v ktorom je zakázaná prevádzka letov s lietadlom;

▼M1

104. „psychoaktívna látka“ znamená alkohol, opiáty, kanabinoidy, sedatíva a hypnotiká, kokaín, iné psychostimulanty, halucinogény a prchavé rozpúšťadlá, s výnimkou kofeínu a tabaku;

▼B

105. „radar“ je rádiové detekčné zariadenie, ktoré poskytuje informácie o vzdialenosti, smere a/alebo výške objektov;

106. „zóna s povinným rádiovým vybavením (RMZ)“ je vzdušný priestor s vymedzenými rozmermi, v ktorom je povinné mať na palube a v prevádzke rádiové vybavenie;

107. „rádionavigačná služba“ je služba poskytujúca informácie na vedenie lietadla alebo údaje o polohe slúžiace na efektívne a bezpečné vykonávanie letov, založená na jednom alebo viacerých rádionavigačných zariadeniach;

108. „rádiotelefónia“ je forma rádiového spojenia určeného predovšetkým na výmenu informácií v podobe reči;

109. „stály letový plán“ znamená letový plán týkajúci sa série často sa opakujúcich, pravidelne vykonávaných jednotlivých letov s rovnakými základnými charakteristikami, ktorý prevádzkovateľ predkladá stanovištiam ATS na uchovanie a opakované použitie;

110. „hlásny bod“ znamená stanovené zemepisné miesto, vzhľadom na ktoré sa môže hlásiť poloha lietadla;

111. „obmedzený priestor“ je vzdušný priestor s vymedzenými rozmermi nad pozemnými plochami alebo pobrežnými vodami štátu, v rámci ktorého je vykonávanie letov s lietadlom obmedzené v súlade s určitými konkrétnymi podmienkami;

112. „úsek trate“ znamená trať alebo časť trate, na ktorej sa lety zvyčajne vykonávajú bez medziľahlej zastávky;

113. „vzletová a pristávacia dráha“ je vymedzená obdĺžniková plocha na pozemnom letisku, upravená na pristávanie a vzlety lietadiel;

▼M2

114. „vyčkávacie miesto pred vzletovou a pristávacou dráhou“ je označené miesto určené na ochranu vzletovej a pristávacej dráhy, prekážkovej roviny alebo kritického/citlivého priestoru systému zariadení na presné priblíženie a pristátie (ILS)/mikrovlnného pristávacieho systému (MLS), na ktorom rolujúce lietadlá a vozidlá musia zastaviť a vyčkávať, ak nedostali iné povolenie od letiskovej riadiacej veže;

▼B

115. „dráhová dohľadnosť (RVR)“ je vzdialenosť, na ktorú pilot lietadla na osovej čiare vzletovej a pristávacej dráhy môže vidieť značky alebo svetelné návestidlá vyznačujúce vzletovú a pristávaciu dráhu alebo jej osovú čiaru;

▼M2

116. „personál, od ktorého závisí bezpečnosť v letectve“ sú osoby, ktoré môžu pri nedôslednom plnení svojich povinností a funkcií ohroziť bezpečnosť letectva, vrátane členov posádok, personálu údržby lietadiel, personálu prevádzky letísk, personálu záchrannej služby, hasičov a pracovníkov údržby, personálu s povolením na vstup na pohybovú plochu bez sprievodu a riadiacich letovej prevádzky;

▼B

117. „vetroň“ znamená lietadlo ťažšie ako vzduch, pri ktorom vztlak potrebný na let vykonávajú aerodynamické sily na jeho nepohyblivých nosných plochách a ktorého voľný let nie je závislý od motora, pričom zahŕňa aj závesné klzáky, padákové klzáky a ďalšie porovnateľné stroje;

118. „sekundárny prehľadový radar (SSR)“ znamená systém prehľadového radaru, ktorý využíva vysielače (dotazovače, odpovedače) a prijímače;

119. „informácie SIGMET“ sú výstražné informácie vydané pracoviskom meteorologickej výstražnej služby o výskyte alebo predpokladanom výskyte stanovených meteorologických javov na trati, ktoré môžu ovplyvniť bezpečnosť prevádzky lietadiel;

120. „návestná plocha“ je plocha na letisku určená na vystavenie pozemných návestidiel;

121. „význačný bod“ znamená stanovené geografické miesto používané na vymedzenie trate ATS, dráhy letu lietadla alebo na iné účely navigácie a ATS;

122. „zvláštny let VFR“ je let VFR, ktorému služba riadenia letovej prevádzky vydala povolenie na let v riadenom okrsku za horších meteorologických podmienok, ako sú VMC;

123. „blúdiace lietadlo“ je lietadlo, ktoré sa význačne odchýlilo od zamýšľanej trate alebo ktoré hlási, že nepozná svoju polohu;

124. „prehľadový radar“ je radarové zariadenie používané na určovanie polohy lietadiel vo vzdialenosti a v smere;

125. „rolovanie“ je pohyb lietadla po povrchu letiska použitím vlastnej sily nezahŕňajúci vzlet ani pristátie;

126. „rolovacia dráha“ je vymedzená dráha na pozemnom letisku zriadená na rolovanie lietadiel a určená na zaistenie spojenia medzi jednou časťou letiska a ďalšou, zahŕňajúca tiež:

a) rolovaciu dráhu k stojisku lietadla, čo je časť odbavovacej plochy označená ako rolovacia dráha, určená iba na prístup k stojiskám lietadiel;

b) rolovaciu dráhu na odbavovacej ploche, čo je časť systému rolovacích dráh umiestnených na odbavovacej ploche, určených na rolovanie cez odbavovaciu plochu;

▼B

c) rolovaciu dráhu na rýchle odbočenie, čo je rolovacia dráha pripojená k vzletovej a pristávacej dráhe v ostrom uhle a navrhnutá tak, aby umožnila pristávajúcim lietadlám odbočiť pri väčších rýchlostiach, ako sú tie, ktoré sa dosahujú pri iných výjazdoch na rolovacie dráhy, a tým minimalizovať dobu obsadenia vzletovej a pristávacej dráhy;

127. „územie“ sú pozemné oblasti a s nimi susediace pobrežné vody pod suverenitou, suzerenitou, ochranou alebo mandátom štátu;

128. „prah vzletovej a pristávacej dráhy“ je začiatok tej časti vzletovej a pristávacej dráhy, ktorá je použiteľná na pristátie;

129. „celkový predpokladaný čas letu“ je:

a) v prípade letov IFR predpokladaný čas potrebný od vzletu do príletu nad určený bod vymedzený vzťahom k navigačnému zariadeniu, z ktorého sa predpokladá začatie postupu priblíženia podľa prístrojov, alebo ak cieľové letisko nie je spojené s navigačným zariadením, predpokladaný čas letu od vzletu do príletu nad cieľové letisko;

b) v prípade letov VFR predpokladaný čas letu potrebný od vzletu do príletu nad cieľové letisko;

▼M2

129a. „hračkárske lietadlo“ je bezpilotné lietadlo navrhnuté alebo určené, či už výlučne alebo nie, na hranie pre deti mladšie ako 14 rokov;

▼B

130. „trať“ je dráha letu lietadla premietnutá na povrch zeme, ktorej smer sa v ktoromkoľvek bode spravidla vyjadruje v stupňoch od severu (zemepisného, magnetického alebo sieťového);

131. „rada na vyhnutie“ je rada poskytnutá stanovišťom letových prevádzkových služieb, stanovujúca zmenu trajektórie letu ako pomoc pilotovi vyhnúť sa zrážke;

132. „informácie o prevádzke“ sú informácie vydané stanovišťom letových prevádzkových služieb, ktorými sa pilot upozorňuje na inú známu alebo pozorovanú letovú prevádzku, ktorá sa môže nachádzať v blízkosti polohy alebo zamýšľanej trate letu a ktorá má pomôcť pilotovi vyhnúť sa zrážke;

133. „bod odovzdania riadenia“ je určený bod na dráhe letu lietadla, v ktorom zodpovednosť za poskytovanie služby riadenia letovej prevádzky lietadlu prechádza z jedného riadiaceho stanovišťa alebo riadiaceho pracoviska na druhé;

134. „prevodná nadmorská výška“ je nadmorská výška, v ktorej alebo pod ktorou sa vertikálna poloha lietadla riadi v nadmorských výškach;

135. „prevodná hladina“ je najnižšia použiteľná letová hladina nad prevodnou nadmorskou výškou;

▼B

136. „zóna s povinným odpovedačom“ je vzdušný priestor s vymedzenými rozmermi, v ktorom je povinné mať na palube a v prevádzke odpovedač, ktorý hlási tlakovú nadmorskú výšku;

137. „neidentifikované lietadlo“ je lietadlo, ktoré bolo spozorované alebo o ktorom prišlo hlásenie, že letí v danom priestore, ale ktorého identita nebola zistená;

138. „neobsadený voľný balón“ je voľne letiace lietadlo ľahšie ako vzduch bez pohonu a bez posádky;

139. „VFR“ je skratka používaná na označenie pravidiel letu za viditeľnosti;

140. „let VFR“ je let vykonávaný v súlade s pravidlami letu za viditeľnosti;

141. „dohľadnosťou“ sa na letecké účely rozumie väčšia hodnota z nasledujúcich:

a) najväčšia vzdialenosť, na ktorú možno vidieť a rozoznať čierny objekt vhodných rozmerov umiestnený v blízkosti povrchu Zeme, ak je pozorovaný oproti svetlému pozadiu;

b) najväčšia vzdialenosť, na ktorú možno vidieť a identifikovať svetlá so svietivosťou približne 1 000 kandel oproti neosvetlenému pozadiu;

142. „meteorologické podmienky na let za viditeľnosti“ sú meteorologické podmienky vyjadrené dohľadnosťou, vzdialenosťou od oblačnosti a výškou základne najnižšej vrstvy oblačnosti, ktoré sú rovnaké alebo lepšie ako stanovené minimá;

143. „VMC“ je skratka používaná na označenie meteorologických podmienok na let za viditeľnosti;

▼M4

144. „kritický priestor“ je priestor s vymedzenými rozmermi rozprestierajúci sa okolo pozemného vybavenia na presné prístrojové priblíženie, v ktorom bude prítomnosť vozidiel alebo lietadiel spôsobovať neprípustné rušenie navádzacích signálov;

145. „citlivý priestor“ je priestor rozprestierajúci sa za kritickým priestorom, kde parkovanie alebo pohyb, alebo parkovanie a pohyb lietadiel alebo vozidiel bude narúšať navádzací signál v rozsahu, ktorý sa môže vnímať ako neprípustné rušenie pre lietadlá využívajúce tento signál;.

▼B

Článok 3

Súlad

Členské štáty zabezpečia súlad so spoločnými pravidlami a ustanoveniami stanovenými v prílohe k tomuto nariadeniu bez toho, aby boli dotknuté ustanovenia o flexibilite uvedené v článku 14 nariadenia (ES) č. 216/2008 a ochrannými opatreniami uvedenými v článku 13 nariadenia (ES) č. 549/2004.

▼B

Článok 4

Oslobodenie v prípade osobitných činností

▼M2

1. Príslušné orgány môžu buď na základe vlastnej iniciatívy alebo na základe žiadostí príslušných subjektov oslobodiť jednotlivé subjekty alebo kategórie subjektov od dodržiavania akýchkoľvek požiadaviek tohto nariadenia v prípade nasledujúcich činností verejného záujmu a výcviku potrebného na bezpečné vykonávanie týchto činností:

▼B

a) misie policajných síl a colných úradov;

b) sledovanie prevádzky a akcie prenasledovania;

c) kontrola životného prostredia vykonávaná verejnými orgánmi alebo v ich mene;

d) pátranie a záchrana;

e) lety na zdravotnícke účely;

f) evakuácia;

g) hasenie požiarov;

h) výnimky potrebné na zaistenie bezpečnosti ochrany letov hláv štátov, ministrov a porovnateľných štátnych úradníkov.

2. Príslušný orgán, ktorý povoľuje tieto výnimky, informuje EASA o povahe výnimky najneskôr dva mesiace po jej schválení.

3. Týmto článkom nie je dotknutý článok 3 a tento článok sa môže uplatňovať v prípadoch, keď sa činnosti uvedené v odseku 1 nemôžu vykonávať ako špeciálna letová prevádzka alebo keď sa inak nemôžu uplatniť ustanovenia flexibility uvedené v tomto nariadení.

▼M2

Týmto článkom nie sú dotknuté ani prevádzkové minimá vrtuľníkov obsiahnuté v osobitných povoleniach, ktoré udelil príslušný orgán podľa prílohy V k nariadeniu Komisie (EÚ) č. 965/2012 ([1]).

▼M4

Článok 4a

Veľmi vysoká núdzová frekvencia (VHF)

1. Bez toho, aby bol dotknutý odsek 2, členské štáty zabezpečia, že núdzová frekvencia VHF (121,5 MHz) sa bude používať iba na núdzové účely stanovené v ustanovení SERA.14095 písm. d) prílohy.

2. Členské štáty môžu výnimočne povoliť používanie núdzovej frekvencie VHF uvedenej v odseku 1 na iné účely, než sú účely uvedené v ustanovení SERA.14095 písm. d) prílohy, pokiaľ budú tieto účely obmedzené na komunikáciu nevyhnutnú na dosiahnutie ich cieľa, a to spôsobom, ktorým sa zníži vplyv na lietadlo v tiesni alebo v naliehavej situácii a na prevádzku stanovíšť letových prevádzkových služieb.

([1]) Nariadenie Komisie (EÚ) č. 965/2012 z 5. októbra 2012, ktorým sa ustanovujú technické požiadavky a administratívne postupy týkajúce sa leteckej prevádzky podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 (Ú. v. EÚ L 296, 25.10.2012, s. 1).

▼B

Článok 5

Rozdiely

1. Po nadobudnutí účinnosti tohto nariadenia a najneskôr v deň začiatku jeho uplatňovania členské štáty:

a) formálne oznámia ICAO, že všetky predtým oznámené rozdiely vzhľadom na normy ICAO a odporúčané postupy, na ktoré sa vzťahuje toto nariadenie, sú zrušené s výnimkou rozdielov týkajúcich sa základných bezpečnostných a obranných záujmov členských štátov v súlade s článkom 13 nariadenia (ES) č. 549/2004;

b) oznámia ICAO spoločne dohodnuté rozdiely uvedené v doplnku k prílohe k tomuto nariadeniu.

2. V súlade s prílohou 15 k Chicagskemu dohovoru každý členský štát uverejní prostredníctvom svojej leteckej informačnej príručky spoločne dohodnuté rozdiely oznámené ICAO v súlade s písmenom b) odseku 1 tohto článku, ako aj všetky ďalšie ustanovenia vyžadované na základe miestnych úvah týkajúcich sa vzdušnej obrany a bezpečnostných hľadísk v súlade s písmenom a) odseku 1 tohto článku.

Článok 6

Sledovanie zmien

1. Po nadobudnutí účinnosti tohto nariadenia Komisia s podporou organizácií Eurocontrol a EASA ustanoví trvalý proces:

a) s cieľom zabezpečiť, aby všetky zmeny a doplnenia prijaté v rámci Chicagskeho dohovoru, ktoré sú významné vzhľadom na rozsah pôsobnosti tohto nariadenia, boli monitorované a analyzované, a

b) s cieľom vypracovať v prípade potreby návrhy na zmeny prílohy k tomuto nariadeniu.

2. Ustanovenia článku 5 tohto nariadenia týkajúce sa zrušenia a oznamovania rozdielov a uverejňovania v leteckej informačnej príručke a článku 7 týkajúce sa zmien prílohy sa uplatňujú primerane.

Článok 7

Zmeny prílohy

1. Príloha sa mení v súlade s článkom 5 ods. 3 nariadenia (ES) č. 549/2004.

2. Zmeny uvedené v odseku 1 zahŕňajú okrem iného zmeny a doplnenia potrebné na zabezpečenie konzistentnosti právnych ustanovení počas budúceho rozšírenia tohto nariadenia o príslušné ustanovenia príloh ICAO a iných dokumentov ako príloha 2 alebo o zmeny vychádzajúce z aktualizácie týchto príloh ICAO a dokumentov alebo zo zmien akýchkoľvek príslušných nariadení Únie.

Článok 8

Prechodné a dodatočné opatrenia

1. Členské štáty, ktoré pred nadobudnutím účinnosti tohto nariadenia prijali dodatočné ustanovenia dopĺňajúce normu ICAO, zabezpečia ich v súlade s týmto nariadením.

▼B

2. Na účely tohto článku takéto dodatočné ustanovenia dopĺňajúce normu ICAO nepredstavujú rozdiel v zmysle Chicagskeho dohovoru. Členské štáty uverejnia v leteckej informačnej príručke takéto dodatočné ustanovenia, ako aj všetky záležitosti ponechané na rozhodnutie príslušného orgánu na základe tohto nariadenia. Takisto informujú Komisiu a EASA najneskôr dva mesiace po nadobudnutí účinnosti tohto nariadenia alebo po prijatí dodatočných ustanovení.

Článok 9

Bezpečnostné požiadavky

Po nadobudnutí účinnosti tohto nariadenia a bez toho, aby bol dotknutý článok 7, musia členské štáty s cieľom udržať alebo zvýšiť platné úrovne bezpečnosti zaistiť, aby sa pred skutočným vykonaním zmien predtým uplatňovaných postupov v rámci procesu riadenia bezpečnosti zahŕňajúceho všetky aspekty vykonávania tohto nariadenia vykonalo bezpečnostné posúdenie realizácie vrátane identifikácie nebezpečenstva, posúdenia a zmierňovania rizík. Zmierňovanie rizík môže zahŕňať aj uplatňovanie článku 3.

Článok 10

Zmeny a doplnenia nariadení (ES) č. 730/2006, (ES) č. 1033/2006, (ES) č. 1794/2006, (ES) č. 1265/2007, (EÚ) č. 255/2010 a vykonávacieho nariadenia (EÚ) č. 1035/2011

1. Nariadenie (ES) č. 730/2006 sa mení a dopĺňa takto:

a) V článku 2 sa odseky 3 a 4 nahrádzajú takto:

„3. ‚IFR‘ znamená skratku používanú na označenie pravidiel letu podľa prístrojov;

4. ‚VFR‘ znamená skratku používanú na označenie pravidiel letu za viditeľnosti.“

2. Nariadenie (ES) č. 1033/2006 sa mení a dopĺňa takto:

a) V článku 2 ods. 2 sa bod 8 nahrádza takto:

„8. ‚IFR‘ znamená skratku používanú na označenie pravidiel letu podľa prístrojov.“

b) V článku 3 sa odsek 1 nahrádza takto:

„1. Ustanovenia uvedené v prílohe sa uplatňujú na predkladanie, prijímanie a distribúciu letových plánov každého letu, ktorý podlieha tomuto nariadeniu, a na všetky zmeny v položkách letového plánu v predletovej fáze v súlade s týmto nariadením.“

c) Nadpis a prvá zarážka prílohy sa nahrádzajú takto:

„Ustanovenia uvedené v článku 3 ods. 1

1. Oddiel 4 vykonávacieho nariadenia (EÚ) č. 923/2012 (*).

(*) Ú. v. EÚ L 281, 13.10.2012, s. 1.“

3. Nariadenie (ES) č. 1794/2006 sa mení a dopĺňa takto:

a) V článku 2 sa písmená c) a d) nahrádzajú takto:

▼B

„c) ‚IFR‘ znamená skratku používanú na označenie pravidiel letu podľa prístrojov.

d) ‚VFR‘ znamená skratku používanú na označenie pravidiel letu za viditeľnosti.“

4. Nariadenie (ES) č. 1265/2007 sa mení a dopĺňa takto:

a) V článku 2 sa odsek 5 nahrádza takto:

„5. ‚lety podľa pravidiel letu za viditeľnosti‘ (lety VFR) znamenajú akékoľvek lety vykonávané v súlade s pravidlami letu za viditeľnosti;“.

5. Nariadenie (EÚ) č. 255/2010 sa mení a dopĺňa takto:

a) V článku 2 sa odsek 3 nahrádza takto:

„3. ‚IFR‘ znamená skratku používanú na označenie pravidiel letu podľa prístrojov;“.

6. Vykonávacie nariadenie (EÚ) č. 1035/2011 sa mení a dopĺňa takto:

a) v prílohe II bode 4 písm. a) sa odkaz „príloha 2 o pravidlách lietania, 10. vydanie, júl 2005“ nahrádza odkazom „vykonávacie nariadenie (EÚ) č. 923/2012“;

b) v prílohe II bode 4 písm. c) sa odkaz „príloha 11 o letových prevádzkových službách, 13. vydanie, júl 2001, vrátane všetkých zmien a doplnení až po č. 47-B“ mení a dopĺňa na konci uvedenej vety doplnením „a prípadne vykonávacie nariadenie (EÚ) č. 923/2012“;

c) v prílohe III bode 2 písm. b) sa odkaz „príloha 11 o letových prevádzkových službách, 13. vydanie, júl 2001, vrátane všetkých zmien a doplnení až po č. 47-B“ mení a dopĺňa na konci uvedenej vety doplnením „a prípadne vykonávacie nariadenie (EÚ) č. 923/2012“.

Článok 11

Nadobudnutie účinnosti

1. Toto nariadenie nadobúda účinnosť dvadsiatym dňom po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

Uplatňuje sa od 4. decembra 2012.

2. Odchylne od druhého pododseku odseku 1 sa členské štáty môžu rozhodnúť neuplatňovať ustanovenia tohto nariadenia do 4. decembra 2014.

Členské štáty v prípade využitia tejto možnosti o tom informujú Komisiu a EASA v súlade s článkom 12 ods. 1 nariadenia (ES) č. 549/2004, pričom uvedú dôvody výnimky, jej trvanie, ako aj predpokladané a súvisiace načasovanie vykonávania tohto nariadenia.

Toto nariadenie je záväzné v celom rozsahu a priamo uplatniteľné vo všetkých členských štátoch.

▼B

PRÍLOHA

PRAVIDLÁ LIETANIA

ODDIEL 1

Lety nad otvoreným morom

SERA.1001 Všeobecné ustanovenia

a) V prípade letov nad otvoreným morom sa bez výnimky uplatňujú pravidlá stanovené v prílohe 2 k Chicagskemu dohovoru. Na účely nepretržitej a plynulej prevádzky letových prevádzkových služieb, najmä v rámci funkčných blokov vzdušného priestoru, sa ustanovenia prílohy 11 k Chicagskemu dohovoru môžu uplatňovať vo vzdušnom priestore nad otvoreným morom spôsobom, ktorý je v súlade so spôsobom uplatňovania týchto ustanovení nad územím členských štátov. Tým nie je dotknutá prevádzka štátnych lietadiel podľa článku 3 Chicagskeho dohovoru. Takisto tým nie je dotknutá zodpovednosť členských štátov, aby zabezpečili, že prevádzka lietadiel v letových informačných oblastiach, v rámci ktorých zodpovedajú za poskytovanie letových prevádzkových služieb v súlade regionálnymi navigačnými dohodami ICAO, sa uskutočňuje bezpečne, rýchlo a účinne.

b) V prípade tých častí otvoreného mora, nad ktorými členský štát prevzal zodpovednosť za poskytovanie letových prevádzkových služieb v súlade s regionálnou navigačnou dohodou ICAO, tento členský štát určí poskytovateľa letových prevádzkových služieb na účely poskytovania týchto služieb.

ODDIEL 2

Uplatniteľnosť a dodržiavanie

▼M2

SERA.2001 Predmet

Bez toho, aby bolo dotknuté uplatňovanie ustanovení SERA.1001, je v súlade s článkom 1 táto príloha určená najmä pre používateľov vzdušného priestoru a pre lietadlá:

a) uskutočňujúce lety do Únie, v rámci Únie alebo z Únie;

b) so značkami štátnej príslušnosti a registrovými značkami členského štátu Únie, nech sa nachádzajú v ktoromkoľvek vzdušnom priestore, v rozsahu, ktorý nie je v rozpore s pravidlami publikovanými daným štátom, ktorý má právomoc nad prelietavaným územím.

Táto príloha sa týka aj činností príslušných orgánov členských štátov, poskytovateľov leteckých navigačných služieb, prevádzkovateľov letísk a príslušného pozemného personálu zúčastňujúceho sa na prevádzke lietadiel.

▼B

SERA.2005 Dodržiavanie pravidiel lietania

Prevádzka lietadiel za letu, ako aj na pohybovej ploche letiska alebo mieste prevádzky musí byť v súlade so všeobecnými pravidlami, uplatniteľnými miestnymi ustanoveniami a počas letu buď:

a) s pravidlami letu za viditeľnosti alebo

b) s pravidlami letu podľa prístrojov.

SERA.2010 Zodpovednosť

a) Zodpovednosť veliteľa lietadla

Veliteľ lietadla bez ohľadu na to, či riadi lietadlo sám, alebo nie, zodpovedá za prevádzku lietadla v súlade s týmto nariadením okrem prípadov, keď si okolnosti vynútia odchýlku od týchto pravidiel v záujme bezpečnosti.

▼B

b) Predletová príprava

Pred začatím letu sa veliteľ lietadla oboznámi so všetkými informáciami potrebnými na vykonanie zamýšľaného letu. Predletová príprava na lety, ktoré sa vzdialia z blízkosti letiska, a na všetky lety podľa prístrojov musí zahŕňať dôkladné preštudovanie platných meteorologických správ a predpovedí, stanovenie potreby pohonných látok a určenie náhradného postupu v prípade, že let nebude možné dokončiť tak, ako bol plánovaný.

SERA.2015 Právomoc veliteľa lietadla

Veliteľ lietadla má právo rozhodnúť s konečnou platnosťou o vykonaní letu.

SERA.2020 Zneužívanie psychoaktívnych látok

Žiadna osoba, od činností ktorej závisí bezpečnosť letov v letectve (personál, od ktorého závisí bezpečnosť v letectve), nesmie vykonávať tieto činnosti, ak je pod vplyvom akýchkoľvek psychoaktívnych látok obmedzujúcich ľudskú výkonnosť. Žiadna takáto osoba sa nesmie akýmkoľvek spôsobom podieľať na zneužívaní psychoaktívnych látok.

ODDIEL 3

Všeobecné pravidlá a zabraňovanie zrážkam

KAPITOLA 1

Ochrana osôb a majetku

SERA.3101 Nedbanlivá alebo neopatrná prevádzka lietadla

Lietadlo nesmie byť prevádzkované nedbanlivým ani neopatrným spôsobom, aby neboli ohrozené životy alebo majetok iných osôb.

SERA.3105 Minimálne výšky

Okrem vzletu a pristátia alebo prípadu, keď príslušný orgán vydal povolenie, sa lety nad husto osídlenými oblasťami veľkomiest, miest a osád alebo nad zhromaždiskom ľudí na voľnom priestranstve musia vykonávať v takej výške, ktorá umožní v prípade vzniknutého nebezpečenstva pristáť bez ohrozenia osôb alebo majetku na zemi. Minimálne výšky na lety VFR sú uvedené v ustanoveniach SERA.5005 písm. f) a minimálne hladiny na lety IFR sú uvedené v ustanoveniach SERA.5015 písm. b).

SERA.3110 Cestovné hladiny

Cestovné hladiny, v ktorých sa má let alebo jeho časť vykonať, musia byť takéto:

a) letové hladiny pri letoch v najnižšej použiteľnej letovej hladine alebo nad ňou, alebo prípadne nad prevodnou nadmorskou výškou;

b) nadmorské výšky pri letoch pod najnižšou použiteľnou letovou hladinou alebo prípadne v prevodnej nadmorskej výške a pod ňou.

SERA.3115 Zhadzovanie predmetov a rozprašovanie

Zhadzovanie predmetov alebo rozprašovanie chemických látok za letu sa vykonáva len v súlade s:

a) právnymi predpismi Únie a v prípade potreby s vnútroštátnymi právnymi predpismi na prevádzku lietadiel regulovanú členskými štátmi;

b) príslušnými informáciami, odporúčaniami a/alebo povoleniami príslušného stanovišťa letových prevádzkových služieb.

▼B

SERA.3120 Vleky

Lietadlo môže vliecť iné lietadlo alebo predmet len v súlade s:

a) právnymi predpismi Únie a v prípade potreby s vnútroštátnymi právnymi predpismi na prevádzku lietadiel regulovanú členskými štátmi;

b) príslušnými informáciami, odporúčaniami a/alebo povoleniami príslušného stanovišťa letových prevádzkových služieb.

SERA.3125 Výsadková činnosť

Výsadková činnosť okrem prípadov núdze sa vykonáva len v súlade s:

a) právnymi predpismi Únie a v prípade potreby s vnútroštátnymi právnymi predpismi na prevádzku lietadiel regulovanú členskými štátmi;

b) príslušnými informáciami, odporúčaniami a/alebo povoleniami príslušného stanovišťa letových prevádzkových služieb.

SERA.3130 Akrobatické lety

Akrobatické lety sa vykonávajú len v súlade s:

a) právnymi predpismi Únie a v prípade potreby s vnútroštátnymi právnymi predpismi na prevádzku lietadiel regulovanú členskými štátmi;

b) príslušnými informáciami, odporúčaniami a/alebo povoleniami príslušného stanovišťa letových prevádzkových služieb.

SERA.3135 Skupinové lety

Skupinové lety sa môžu vykonávať po predchádzajúcom dohovore medzi veliteľmi lietadiel tvoriacich skupinu a v prípade skupinového letu v riadenom vzdušnom priestore v súlade s podmienkami stanovenými príslušným orgánom. Sú to tieto podmienky:

a) jeden z veliteľov lietadiel je určený za vedúceho skupiny;

b) z hľadiska navigácie a hlásení o polohe vykonáva skupina let ako jedno lietadlo;

c) za zabezpečenie rozstupov medzi lietadlami v skupine počas letu zodpovedá vedúci skupiny a velitelia jednotlivých lietadiel a vzťahuje sa to aj na prechodné obdobia, keď lietadlá manévrujú, aby dosiahli vlastný rozstup v rámci skupiny, a takisto na formovanie skupiny a na jej rozchod a

d) v prípade štátnych lietadiel musí byť maximálna priečna, pozdĺžna a vertikálna vzdialenosť medzi jednotlivými lietadlami a vedúcim skupiny v súlade s Chicagskym dohovorom. V prípade iných ako štátnych lietadiel nesmie vzdialenosť medzi jednotlivými lietadlami a vedúcim skupiny priečne ani pozdĺžne presiahnuť 1 km (0,5 NM) a vertikálne 30 m (100 ft).

SERA.3140 Neobsadené voľné balóny

Lety neobsadených voľných balónov sa vykonávajú spôsobom, ktorým sa minimalizuje nebezpečenstvo pre osoby, majetok alebo pre ostatné lietadlá a ktorý je v súlade s podmienkami stanovenými v dodatku 2.

▼B

SERA.3145 Zakázané a obmedzené priestory

Lietadlo nesmie letieť v zakázanom alebo obmedzenom priestore, ktorý bol náležite publikovaný, s výnimkou letov vykonávaných v súlade s podmienkami obmedzení alebo so súhlasom členského štátu, nad ktorého územím sú tieto oblasti stanovené.

KAPITOLA 2

Zabraňovanie zrážkam

SERA.3201 Všeobecné ustanovenie

Nič v tomto nariadení nezbavuje veliteľa lietadla zodpovednosti za vykonanie najvhodnejších opatrení na zabránenie zrážke vrátane manévrov na zabránenie zrážke založených na radách na vyhnutie, ktoré poskytuje zariadenie ACAS.

SERA.3205 Blízkosť

Lietadlo nesmie letieť v takej vzdialenosti od iného lietadla, ktorá by vytvárala nebezpečenstvo zrážky.

SERA.3210 Pravidlá prednosti a vyhýbania

a) Lietadlo, ktoré má prednosť, musí udržiavať svoj kurz a rýchlosť.

b) Lietadlo, ktorému je známe, že manévrovateľnosť druhého lietadla je zhoršená, musí dať prednosť tomuto lietadlu.

c) Lietadlo, ktoré je podľa týchto pravidiel povinné dať prednosť inému lietadlu, to vykoná tak, že to druhé lietadlo nadletí, podletí alebo križuje jeho trať v bezpečnej vzdialenosti, pričom zohľadní vplyv turbulencie v úplave za sebou.

1. *Pri letoch na protismerných tratiach.* Ak letia dve lietadlá na protismerných tratiach alebo približne protismerných a ak hrozí nebezpečenstvo zrážky, každé z nich sa vyhne zmenou kurzu doprava.

2. *Pri letoch na zbiehajúcich sa tratiach.* Ak letia dve lietadlá na zbiehajúcich sa tratiach približne v rovnakej hladine, musí sa vyhnúť lietadlo, ktoré má druhé lietadlo po svojej pravej strane, s výnimkou týchto prípadov:

   i) motorové lietadlá ťažšie ako vzduch sa musia vyhnúť vzducholodiam, vetroňom a balónom;

   ii) vzducholode sa musia vyhnúť vetroňom a balónom;

   iii) vetrone sa musia vyhnúť balónom;

   iv) motorové lietadlá sa musia vyhnúť lietadlám, ktoré majú vo vleku iné lietadlá alebo predmety.

3. *Pri predlietavaní.* Predlietavajúce lietadlo je to, ktoré sa približuje k inému lietadlu zozadu po trati, ktorá zviera s traťou predlietavaného lietadla uhol menší ako 70 stupňov, t. j. v takej polohe, že v noci pilot predlietavajúceho lietadla nemôže vidieť ľavé ani pravé svetlo predlietavaného lietadla. Predlietavané lietadlo má prednosť a predlietavajúce lietadlo, ak stúpa alebo klesá, alebo je vo vodorovnom lete, sa musí vyhnúť zmenou kurzu vpravo, pričom žiadna nasledujúca zmena vo vzájomnej polohe oboch lietadiel nezbavuje predlietavajúce lietadlo povinnosti vyhnúť sa, pokiaľ úplne nepredletelo a nie je v bezpečnej vzdialenosti od predlietavaného lietadla.

   i) *Predlietavanie sa vetroňov.* Vetroň, ktorý predlietava iný vetroň, môže zmeniť kurz vpravo alebo vľavo.

▼B

4. *Pri pristátí.* Lietadlo za letu alebo lietadlo, ktoré sa pohybuje po zemi alebo na vode, musí dať prednosť lietadlu, ktoré pristáva alebo je v poslednej fáze priblíženia na pristátie.

i) Ak sa približujú dve alebo viac lietadiel ťažších ako vzduch na pristátie na jednom letisku alebo v jednom mieste prevádzky, musí vyššie letiace lietadlo dať prednosť lietadlu letiacemu nižšie, avšak nižšie letiace lietadlo nesmie využiť toto pravidlo na to, aby sa zaradilo pred iné lietadlo, ktoré je v poslednej fáze priblíženia na pristátie alebo aby toto lietadlo predletelo. Motorové lietadlá ťažšie ako vzduch však musia dať prednosť vetroňom.

ii) *Núdzové pristátie.* Lietadlo, ktorému je známe, že iné lietadlo je nútené núdzovo pristáť, musí dať tomuto lietadlu prednosť.

5. *Vzlet.* Lietadlo, ktoré roluje po prevádzkovej ploche letiska, musí dať prednosť lietadlu, ktoré vzlieta alebo sa nachádza v polohe na vzlet.

d) Pohyb lietadiel, osôb a vozidiel po zemi

1. V prípade nebezpečenstva zrážky medzi dvoma lietadlami rolujúcimi po pohybovej ploche letiska alebo rovnocennej časti miesta prevádzky sa uplatňujú tieto pravidlá:

i) ak rolujú dve lietadlá proti sebe alebo približne proti sebe, piloti oboch lietadiel sú povinní zastaviť alebo ak je to možné, vyhnúť sa vpravo tak, aby medzi lietadlami bola zabezpečená dostatočná vzdialenosť;

ii) ak sa križujú dráhy dvoch rolujúcich lietadiel, prednosť má lietadlo rolujúce sprava;

iii) lietadlo, ktoré je predbiehané iným lietadlom, má prednosť a pilot predbiehajúceho lietadla je povinný udržiavať dostatočnú vzdialenosť od predbiehaného lietadla.

2. Pokiaľ letisková riadiaca veža na riadenom letisku nevydala výslovné povolenie na vstup na vzletovú a pristávaciu dráhu alebo na jej križovanie, musí lietadlo, ktoré roluje po prevádzkovej ploche, zastaviť a čakať na všetkých vyčkávacích miestach pred vzletovou a pristávacou dráhou.

3. Lietadlo, ktoré roluje po prevádzkovej ploche, musí zastaviť a čakať pred všetkými rozsvietenými stop priečkami a v súlade s bodom 2 smie pokračovať až po zhasnutí svetiel.

4. Pohyb osôb a mobilných prostriedkov na letiskách

i) Pohyb osôb a mobilných prostriedkov vrátane ťahaných lietadiel na prevádzkových plochách letiska musí riadiť letisková riadiaca veža s cieľom zabrániť vzniku nebezpečenstva zrážky medzi nimi alebo medzi nimi a pristávajúcimi, rolujúcimi alebo vzlietajúcimi lietadlami.

ii) V podmienkach, v ktorých sa uplatňujú postupy za malej hodnoty dohľadnosti:

▼M4

A) pohyb osôb a mobilných prostriedkov na prevádzkovej ploche letiska sa musí obmedziť na nevyhnutné minimum a osobitná pozornosť sa musí venovať tomu, aby sa nenarušili kritické a citlivé priestory rádionavigačných zariadení;

▼M4

B) v súlade s ustanoveniami v bode iii) musí poskytovateľ leteckých navigačných služieb (ANSP) stanoviť spôsob alebo spôsoby vytvorenia rozstupov medzi mobilným prostriedkom a rolujúcim lietadlom, ktoré schváli príslušný orgán, pričom zohľadní dostupné zariadenia;

▼B

C) pri zmiešanej nepretržitej prevádzke presného priblíženia II. a III. kategórie v systémoch ILS a MLS na tej istej vzletovej a pristávacej dráhe musia byť kritické a citlivé priestory systémov ILS alebo MLS chránené prísnejšími obmedzeniami.

iii) Núdzové mobilné prostriedky na pomoc lietadlu v tiesni musia mať prednosť pred všetkou ostatnou prevádzkou pohybujúcou sa na ploche.

iv) V súlade s ustanoveniami v bode iii) sa musia mobilné prostriedky na prevádzkovej ploche riadiť týmito pravidlami:

▼M4

A) vozidlá a vozidlá ťahajúce lietadlá musia dať prednosť lietadlu, ktoré pristáva, vzlieta alebo roluje;

▼B

B) vozidlá musia dať prednosť iným vozidlám ťahajúcim lietadlo;

C) vozidlá musia dať prednosť iným vozidlám v súlade s pokynmi stanovišťa letových prevádzkových služieb;

D) bez ohľadu na ustanovenia písmen A, B a C sa vozidlá a vozidlá ťahajúce lietadlo musia riadiť podľa pokynov letiskovej riadiacej veže.

SERA.3215 Svetelné označenie lietadiel

a) S výnimkou prípadov uvedených v písmene e) musia mať všetky lietadlá za letu v noci rozsvietené tieto svetlá:

1. protizrážkové svetlá určené na upútanie pozornosti na lietadlo;

▼M2

2. s výnimkou balónov, polohové svetlá označujúce relatívnu dráhu pohybu lietadla vzhľadom na pozorovateľa. Nesmú sa rozsvietiť žiadne iné svetlá, ktorými by mohli byť tieto svetlá zamenené.

_____

▼B

b) S výnimkou prípadov uvedených v písmene e) sa musia v noci použiť tieto svetlá:

1. všetky lietadlá pohybujúce sa po pohybovej ploche letiska musia mať rozsvietené polohové svetlá vyznačujúce relatívnu dráhu pohybu lietadla vzhľadom na pozorovateľa a žiadne iné svetlá, ktoré by sa mohli za tieto svetlá zameniť, sa nesmú rozsvietiť;

2. všetky lietadlá na pohybovej ploche letiska musia mať rozsvietené svetlá označujúce okraje ich konštrukcie, ak nie sú trvale alebo inak primerane osvetlené;

3. všetky lietadlá, ktoré rolujú alebo ktoré sú vlečené po pohybovej ploche letiska, musia mať rozsvietené svetlá, ktorými na seba upútajú pozornosť, a

▼B

4. všetky lietadlá na pohybovej ploche letiska, ktorých motory sú v chode, musia mať rozsvietené svetlá.

c) S výnimkou prípadov uvedených v písmene e) musia všetky lietadlá vybavené protizrážkovými svetlami podľa požiadavky uvedenej v písmene a) bode 1 za letu mať rozsvietené také svetlá aj počas dňa.

d) S výnimkou prípadov uvedených v písmene e) musia všetky lietadlá:

1. vybavené protizrážkovými svetlami podľa požiadavky uvedenej v písmene b) bode 3, ktoré rolujú alebo ktoré sú vlečené po pohybovej ploche letiska, alebo

2. na pohybovej ploche letiska vybavené svetlami podľa požiadavky uvedenej v písmene b) bode 4

mať rozsvietené takéto svetlá aj počas dňa.

e) Pilotovi lietadla je povolené vypnúť alebo znížiť intenzitu ktoréhokoľvek zo zábleskových svetiel umiestnených na lietadle v súlade s požiadavkami uvedenými v písmenách a), b), c) a d), ak tieto svetlá:

1. nepriaznivo ovplyvňujú alebo môžu ovplyvniť výkon jeho povinností alebo

2. vonkajšieho pozorovateľa nebezpečne oslňujú alebo môžu oslniť.

SERA.3220 Lety za simulovaných podmienok na let podľa prístrojov

Lietadlo môže letieť za simulovaných podmienok na let podľa prístrojov, ak:

a) je v lietadle nainštalované funkčné zdvojené riadenie a

b) na kontrolnom sedadle sedí ďalší pilot s kvalifikáciou (v tomto predpise označovaný ako bezpečnostný pilot) plniaci úlohu bezpečnostného pilota pre osobu vykonávajúcu let za simulovaných podmienok na let podľa prístrojov. Bezpečnostný pilot musí mať primeraný výhľad dopredu a na obe strany lietadla alebo musí byť v spojení s kvalifikovaným pozorovateľom na mieste v lietadle, z ktorého výhľad pozorovateľa dostatočne dopĺňa výhľad bezpečnostného pilota.

SERA.3225 Prevádzka na letisku a v jeho blízkosti

Velitelia lietadiel, ktoré sa pohybujú na letisku alebo letia v blízkosti letiska, sú povinní:

a) pozorovať ostatnú letiskovú prevádzku, aby sa zabránilo zrážkam;

b) zaradiť sa do letiskového okruhu, ktorý tvoria ostatné prevádzkované lietadlá, alebo sa tomuto okruhu vyhnúť;

c) s výnimkou balónov, a ak nie je uvedené inak alebo ak služba riadenia letovej prevádzky (ATC) nenariadi inak, vykonávať všetky zatáčky doľava pri priblížení na pristátie alebo po vzlete;

d) s výnimkou balónov pristávať a vzlietať proti vetru, ak bezpečnosť, konfigurácia vzletovej a pristávacej dráhy alebo prevádzková situácia nenaznačuje, že je výhodnejší iný smer.

▼B

SERA.3230 Prevádzka lietadiel na vode

a) Ak sa približujú dve lietadlá alebo lietadlo a plavidlo a existuje nebezpečenstvo zrážky, lietadlo musí pokračovať v pohybe opatrne, rešpektujúc existujúce okolnosti a podmienky vrátane obmedzení druhého plavidla.

1. *Približovanie.* Lietadlo, ktoré má iné lietadlo alebo plavidlo po pravej strane, musí dať prednosť tak, aby sa dodržala bezpečná vzdialenosť.

2. *Protismerné približovanie.* Lietadlo, ktoré sa približuje k druhému lietadlu alebo plavidlu v protismere, sa musí vyhnúť doprava tak, aby sa dodržala bezpečná vzdialenosť.

3. *Predbiehanie.* Lietadlo alebo plavidlo, ktoré je predbiehané, má prednosť a predbiehajúce lietadlo alebo plavidlo musí zmeniť kurz tak, aby sa dodržala bezpečná vzdialenosť.

4. *Pristátie a vzlet.* Pilot lietadla, ktoré pristáva na vode alebo z nej vzlieta, musí, pokiaľ je to možné, dodržať bezpečnú vzdialenosť od všetkých plavidiel a nesmie obmedziť ich prevádzku.

b) *Svetelné označenie lietadiel na vode*. V noci alebo v inom čase nariadenom príslušným orgánom musia mať všetky lietadlá na vode rozsvietené svetlá podľa Dohovoru o medzinárodných pravidlách na zabránenie zrážkam na mori z roku 1972, a pokiaľ tak nemôžu urobiť, musia rozsvietiť také svetlá, ktoré sú čo najviac podobné svojimi vlastnosťami a umiestnením svetlám, ktoré určujú medzinárodné predpisy.

KAPITOLA 3

Signály

SERA.3301 Všeobecné ustanovenia

a) Veliteľ lietadla pri spozorovaní alebo prijatí niektorého signálu uvedeného v dodatku 1 musí vykonať to, čo sa daným signálom podľa dodatku 1 požaduje.

b) Signály uvedené v dodatku 1 sa používajú len podľa ich stanoveného významu. Používajú sa iba na stanovené účely a žiadne iné podobné signály, ktoré by sa s nimi mohli zameniť, sa nesmú použiť.

c) Riadiaci odbavovacej plochy alebo poverený pracovník pozemného leteckého personálu zodpovedá za poskytnutie štandardných signálov na riadenie lietadla jasnými a presnými spôsobmi, používajúc signály uvedené v dodatku 1.

d) Funkcie riadiaceho odbavovacej plochy alebo povereného pracovníka pozemného leteckého personálu vykonáva len osoba, ktorá absolvovala výcvik, získala kvalifikáciu a má oprávnenie v súlade s príslušnými právnymi predpismi Únie alebo vnútroštátnymi právnymi predpismi.

e) Riadiaci odbavovacej plochy alebo poverený pracovník pozemného leteckého personálu musí mať oblečenú osobitnú fluorescenčnú identifikačnú vestu, aby ho letová posádka mohla rozpoznať ako osobu zodpovednú za navádzanie lietadla.

f) Na vydávanie návestí počas denných hodín musí zúčastnený pozemný personál používať denné farebné fluorescenčné tyče, signálne terče alebo rukavice. V noci alebo za nízkej dohľadnosti sa musia používať svietiace signálne tyče.

▼B

KAPITOLA 4

Čas

SERA.3401 Všeobecné ustanovenia

a) Na vyjadrenie času sa musí používať svetový koordinovaný čas (UTC) v hodinách a minútach, a ak sa požaduje, aj v sekundách 24-hodinového dňa začínajúceho sa o polnoci.

b) Kontrola času sa musí vykonať pred začatím riadeného letu a vždy počas letu, keď je to potrebné.

c) V prípadoch, keď sa čas používa pri spojení dátovým prenosom, musí byť s presnosťou 1 sekundy UTC.

d) Čas v letových prevádzkových službách

1. Letisková riadiaca veža musí pred začatím rolovania na vzlet oznámiť pilotovi presný čas, ak ho pilot nemôže získať z iného zdroja. Stanovište letových prevádzkových služieb musí tiež poskytnúť lietadlu presný čas na vyžiadanie. Kontrola času sa musí vykonať prinajmenšom k najbližšej minúte.

ODDIEL 4

Letové plány

SERA.4001 Predkladanie letových plánov

a) Informácie týkajúce sa zamýšľaného letu alebo časti letu sa musia predložiť stanovišťu letových prevádzkových služieb vo forme letového plánu. Pojem „letový plán“ znamená buď úplné informácie vo všetkých poliach formulára letového plánu na celú trať letu, alebo len obmedzené informácie na časť letu, na ktorú sa vyžaduje získanie letového povolenia, napríklad na križovanie letovej cesty, pristátie na riadenom letisku alebo vzlet z riadeného letiska.

b) Letový plán sa musí predložiť pred uskutočnením:

1. každého letu alebo jeho časti, kde sa vyžaduje poskytnutie služby riadenia letovej prevádzky;

2. každého letu IFR v letovom poradnom vzdušnom priestore;

3. každého letu vykonávaného vnútri určeného vzdušného priestoru alebo smerujúceho doň, alebo na tratiach určených príslušným orgánom na uľahčenie poskytovania letovej informačnej a pohotovostnej služby a služby pátrania a záchrany;

4. každého letu vykonávaného vnútri určeného vzdušného priestoru alebo smerujúceho doň, alebo na tratiach určených príslušným orgánom na uľahčenie koordinácie s vojenskými orgánmi alebo so stanovišťami letových prevádzkových služieb susedných štátov s cieľom zabrániť zakročeniu proti lietadlám na účely identifikácie;

5. každého letu križujúceho štátnu hranicu, pokiaľ dotknuté štáty nestanovia inak;

6. každého letu, ktorý sa má podľa plánu vykonať v noci, v prípade, že sa vzďaľuje z blízkosti letiska.

c) Letový plán s výnimkou stálych letových plánov sa musí predložiť pred odletom ohlasovni letových prevádzkových služieb alebo počas letu príslušnému stanovišťu letových prevádzkových služieb alebo riadiacej rádiostanici pri spojení lietadlo-zem.

▼B

d) ►M2 Pokiaľ príslušný orgán nestanovil kratšie časové obdobie pre vnútroštátne lety VFR, letový plán na akýkoľvek let, ktorý má križovať štátnu hranicu alebo ktorému sa poskytuje služba riadenia letovej prevádzky alebo letová poradná služba, sa musí predložiť najmenej šesťdesiat minút pred odletom alebo ak sa predkladá počas letu, musí sa predložiť v takom čase, aby bolo možné jeho prijatie príslušným stanovišťom letových prevádzkových služieb najmenej desať minút pred očakávaným dosiahnutím pôsobnosti tohto stanovišťa: ◄

1. plánovaného miesta vstupu do riadeného alebo poradného vzdušného priestoru alebo

2. miesta križovania letovej cesty alebo poradnej trate.

SERA.4005 Obsah letového plánu

a) Letový plán musí obsahovať také informácie, ktoré príslušný orgán považuje za dôležité, ako je:

1. identifikácia lietadla;

2. pravidlá letu a druh letu;

3. počet a typ(-y) lietadla(-diel) a kategória turbulencie v úplave;

4. vybavenie;

5. letisko odletu alebo miesto prevádzky;

6. predpokladaný čas začatia rolovania;

7. cestovná(-é) rýchlosť(-ti);

8. cestovná(-é) hladina(-y);

9. trať letu;

10. cieľové letisko alebo miesto prevádzky a celkový predpokladaný čas letu;

11. náhradné letisko(-á) alebo miesto(-a) prevádzky;

12. vytrvalosť letu;

13. celkový počet osôb na palube;

14. núdzové vybavenie a vybavenie na prežitie;

15. iné informácie.

b) V letových plánoch podávaných počas letu sa ako letisko odletu alebo miesto prevádzky uvádza miesto, v ktorom možno získať doplňujúce informácie o lete, ak sa požadujú. Namiesto informácie o predpokladanom čase začatia rolovania sa uvedie aj informácia o čase nad prvým bodom trate, na ktorú sa letový plán vzťahuje.

SERA.4010 Vyplňovanie letového plánu

a) Letový plán musí obsahovať, ak je to použiteľné, informácie príslušných polí vrátane poľa „náhradné letisko(-á) alebo miesto(-a) prevádzky“ s ohľadom na celú trať alebo časť trate, pre ktorú sa letový plán predkladá.

▼B

b) Letový plán musí navyše obsahovať, ak je to použiteľné, všetky ostatné údaje stanovené príslušným orgánom alebo údaje, ktorých uvedenie považuje za potrebné osoba predkladajúca letový plán.

SERA.4015 Zmeny v letovom pláne

a) V súlade s ustanoveniami SERA.8020 písm. b) všetky zmeny letového plánu, ktorý bol podaný na let IFR alebo na riadený let VFR, musia byť čo najskôr ohlásené príslušnému stanovišťu letových prevádzkových služieb. Ostatné lety VFR musia príslušnému stanovišťu letových prevádzkových služieb ohlásiť významné zmeny letového plánu čo najskôr.

b) Ak dôjde v čase odletu k zmene údajov o vytrvalosti letu alebo o celkovom počte osôb na palube predložených pred odletom, považuje sa to za významnú zmenu letového plánu, ktorá sa musí ohlásiť.

SERA.4020 Skončenie platnosti letového plánu

a) Veliteľ lietadla je povinný pri každom lete, na ktorý bol predložený letový plán zahŕňajúci celý let alebo zostávajúcu časť letu do cieľového letiska, čo najskôr po pristátí podať hlásenie o pristátí príslušnému stanovišťu letových prevádzkových služieb na letisku pristátia osobne, rádiom, telefonicky, dátovým prenosom alebo inými prostriedkami stanovenými príslušným orgánom.

1. Podanie hlásenia o pristátí sa nevyžaduje po pristátí na letisku, kde sa letové prevádzkové služby poskytujú za predpokladu, že rádiové spojenie alebo vizuálne signály naznačujú, že pristátie bolo spozorované.

b) V prípade, že bol letový plán podaný len na inú časť letu ako na zostávajúcu časť letu na cieľové letisko, platnosť letového plánu sa v prípade potreby ukončí hlásením príslušnému stanovišťu letových prevádzkových služieb.

c) Ak na letisku pristátia alebo v mieste prevádzky nie je stanovište letových prevádzkových služieb, musí sa hlásenie o pristátí, ak sa vyžaduje, podať čo najskôr po pristátí najrýchlejšími prostriedkami najbližšiemu stanovišťu letových prevádzkových služieb.

d) Ak je známe, že komunikačné prostriedky na letisku pristátia sú nedostatočné a iný spôsob manipulácie s hláseniami o pristátí na zemi nie je možný, prijme sa toto opatrenie. Pilot musí bezprostredne pred pristátím odoslať príslušnému stanovišťu letových prevádzkových služieb správu porovnateľnú s hlásením o pristátí, ak sa také hlásenie vyžaduje. Táto správa sa obvykle odosiela leteckej stanici, ktorá obsluhuje stanovište letových prevádzkových služieb zodpovedné za letovú informačnú oblasť, v ktorej lietadlo vykonáva let.

e) Hlásenia o pristátí odovzdávané lietadlom musia obsahovať tieto údaje:

1. identifikáciu lietadla;

2. letisko odletu alebo miesto prevádzky;

3. cieľové letisko alebo miesto prevádzky (len v prípade pristátia na náhradnom letisku);

4. letisko pristátia alebo miesto prevádzky;

5. čas pristátia.

▼B

ODDIEL 5

Meteorologické podmienky na let za viditeľnosti, pravidlá na let za viditeľnosti, zvláštne lety VFR a pravidlá na let podľa prístrojov

SERA.5001 Minimálne dohľadnosti a vzdialenosti od oblakov za VMC

Minimálne dohľadnosti a vzdialenosti od oblakov za VMC sú uvedené v tabuľke S5-1.

Tabuľka S5-1 (*)

Nadmorská výška	Trieda vzdušného priestoru	Letová dohľadnosť	Vzdialenosť od oblačnosti
3 050 m (10 000 ft) AMSL a viac	A (**) B C D E F G	8 km	1 500 m horizontálne 300 m (1 000 ft) vertikálne
Pod 3 050 m (10 000 ft) AMSL a nad 900 m (3 000 ft) AMSL alebo nad 300 m (1 000 ft) nad terénom, podľa toho, čo je vyššie	A (**) B C D E F G	5 km	1 500 m horizontálne 300 m (1 000 ft) vertikálne
Vo výške 900 m (3 000 ft) AMSL a nižšie, alebo 300 m (1 000 ft) nad terénom, podľa toho, čo je vyššie	A (**) B C D E	5 km	1 500 m horizontálne 300 m (1 000 ft) vertikálne
	F G	5 km (***)	mimo oblakov a za viditeľnosti zeme

(*) Tam, kde je prevodná výška menšia ako 3 050 m (10 000 ft) AMSL, namiesto 10 000 ft sa použije letová hladina FL 100.

(**) VMC minimá vo vzdušnom priestore triedy A sú uvedené na usmernenie pilotov a neznamená to, že lety VFR vo vzdušnom priestore triedy A sú povolené.

(***) V prípade, že to stanoví príslušný orgán:

a) za letovej dohľadnosti najmenej 1 500 m sa lety môžu vykonať:

1. pri rýchlosti IAS 140 kt alebo menej, aby bolo možné spozorovať ostatnú prevádzku a akékoľvek prekážky v čase primeranom na vyhnutie sa zrážke, alebo
2. za okolností, pri ktorých pravdepodobnosť stretnutia s inou prevádzkou je obvykle malá, napríklad v oblastiach s malou hustotou prevádzky alebo pri leteckých prácach v malých výškach.

►M2 b) vrtuľníkmi sa môže let vykonať pri letovej dohľadnosti menšej než 1 500 m, ale nie menšej ako 800 m, ak letia rýchlosťou, ktorá umožní včas spozorovať inú prevádzku alebo iné prekážky a umožní vyhnúť sa zrážke. ◄

SERA.5005 Pravidlá na let za viditeľnosti

a) S výnimkou zvláštnych letov VFR sa lety VFR musia vykonávať tak, aby lietadlo letelo za dohľadnosti a v rovnakej alebo väčšej vzdialenosti od oblakov, ako je stanovené v tabuľke S5-1.

b) S výnimkou prípadov, keď sa získa letové povolenie od stanovišťa letových prevádzkových služieb na vykonanie zvláštneho letu VFR, vzlety alebo pristátia lietadiel na letisku v rámci riadeného okrsku podľa pravidiel VFR vrátane ich zaraďovania do letiskového okruhu alebo letu po ňom sa nesmú vykonávať, ak zaznamenané meteorologické podmienky na danom letisku dosahujú nižšie hodnoty, ako sú tieto minimá:

1. výška základne najnižšej vrstvy oblačnosti je nižšia ako 450 m (1 500 ft) alebo

2. prízemná dohľadnosť je menšia ako 5 km.

▼B

c) Ak tak stanoví príslušný orgán, lety VFR v noci možno povoliť pri splnení týchto podmienok:

1. v prípade, že sa lietadlo vzďaľuje z blízkosti letiska, letový plán sa musí predložiť v súlade s ustanoveniami SERA.4001 písm. b) bodom 6;

2. počas letu sa musí nadviazať a udržiavať obojsmerné rádiové spojenie na príslušnom komunikačnom kanáli letových prevádzkových služieb, ak je k dispozícii;

3. uplatňujú sa minimálne dohľadnosti a vzdialenosti od oblakov za VMC uvedené v tabuľke S5-1 s výnimkou toho, že:

i) výška základne najnižšej vrstvy oblačnosti nesmie byť nižšia ako 450 m (1 500 ft);

▼M2

ii) sa neuplatňujú ustanovenia o zníženej letovej dohľadnosti uvedené v tabuľke S5-1 písm. a) a b);

iii) vo vzdušnom priestore tried B, C, D, E, F a G, vo výške 900 m (3 000 ft) a menšej AMSL alebo vo výške 300 m (1 000 ft) nad terénom, podľa toho, čo je vyššie, je pilot povinný udržiavať neustály vizuálny kontakt so zemou a

_____

v) v prípade horskej oblasti môže príslušný orgán stanoviť väčšiu minimálnu dohľadnosť a vzdialenosť od oblakov za VMC;

_____

▼B

5. okrem toho, ak je to potrebné na vzlet a pristátie, alebo okrem prípadu, keď príslušný orgán vydal osobitné povolenie, sa let VFR v noci musí vykonávať v letovej hladine, ktorá nie je nižšia ako minimálna letová nadmorská výška stanovená štátom, nad ktorého územím sa let vykonáva, alebo ak taká minimálna letová výška nie je stanovená:

i) nad vysokým terénom alebo v hornatých oblastiach v hladine, ktorá je aspoň 600 m (2 000 ft) nad najvyššou prekážkou, ktorá sa nachádza vo vzdialenosti do 8 km od predpokladanej polohy lietadla;

ii) všade inde, než je uvedené v bode i), v hladine, ktorá je aspoň 300 m (1 000 ft) nad najvyššou prekážkou, ktorá sa nachádza vo vzdialenosti do 8 km od predpokladanej polohy lietadla.

▼M2

d) Lety VFR sa nesmú vykonávať:

1. pri transonických a supersonických rýchlostiach, pokiaľ to nepovolí príslušný orgán;

2. nad letovou hladinou FL 195. Výnimky z tejto požiadavky sú:

i) ak je to realizovateľné, členské štáty stanovili vyhradený vzdušný priestor, v ktorom môžu byť lety VFR povolené, alebo

ii) vzdušný priestor až po letovú hladinu 285 vrátane, pokiaľ prevádzku VFR povolilo v danom vzdušnom priestore príslušné stanovište letových prevádzkových služieb v súlade s postupmi povoľovania, ktoré stanovili členské štáty a ktoré boli uverejnené v príslušnej leteckej informačnej príručke.

▼B

e) Povolenie na vykonávanie letov VFR nad letovou hladinou FL 285 sa nesmie vydať v priestoroch, kde sa nad letovou hladinou FL 290 používa minimum vertikálneho rozstupu 300 m (1 000 ft).

f) Okrem toho, ak je to potrebné na vzlet a pristátie, alebo okrem prípadu, keď príslušný orgán vydal povolenie, sa let VFR nesmie vykonávať:

1. nad husto osídlenými oblasťami veľkomiest, miest a osád alebo nad zhromaždiskom ľudí na voľnom priestranstve vo výške, ktorá je menšia ako 300 m (1 000 ft) nad najvyššou prekážkou v okruhu 600 m od lietadla;

2. všade inde, než je uvedené v bode 1, vo výške nižšej ako 150 m (500 ft) nad zemou alebo nad vodou, alebo 150 m (500 ft) nad najvyššou prekážkou v okruhu 150 m (500 ft) od lietadla.

g) S výnimkou prípadov, keď je v letovom povolení alebo príslušným orgánom stanovené inak, lety VFR počas letu v cestovnej hladine nad 900 m (3 000 ft) od zeme alebo vody, alebo vo vyššej hladine stanovenej príslušným orgánom sa musia vykonávať v cestovnej hladine, ktorá zodpovedá letenej trati stanovenej v tabuľke cestovných hladín v dodatku 3.

h) Piloti letov VFR musia dodržiavať ustanovenia uvedené v oddiele 8:

1. keď letia vo vzdušnom priestore triedy B, C a D;

2. keď tvoria súčasť letiskovej prevádzky na riadenom letisku alebo

3. keď vykonávajú zvláštny let VFR.

i) V prípade letov VFR vykonávaných v priestoroch alebo smerujúcich do nich alebo na tratiach určených príslušným orgánom v súlade s ustanoveniami SERA.4001 písm. b) bodom 3 alebo 4 musia piloti nepretržite bdieť na stanovenom hlasovom kanáli lietadlo-zem a v prípade potreby hlásiť svoju polohu stanovišťu letových prevádzkových služieb poskytujúcemu letovú informačnú službu.

j) Ak má veliteľ lietadla v úmysle zmeniť pravidlá letu z letu VFR na let IFR, musí:

1. ak bol predložený letový plán, oznámiť potrebné zmeny, ktoré sa majú vykonať v platnom letovom pláne, alebo

2. v súlade s ustanovením SERA.4001 písm. b) predložiť letový plán príslušnému stanovišťu letových prevádzkových služieb a získať povolenie pred zmenou na let IFR v riadenom vzdušnom priestore.

SERA.5010 Zvláštne lety VFR v riadených okrskoch

▼M2

Zvláštne lety VFR sa môžu vykonávať v rámci riadeného okrsku na základe povolenia ATC. S výnimkou povolenia vydaného príslušným orgánom pre vrtuľníky v špeciálnych prípadoch, ako sú okrem iného policajné lety a lety pohotovostnej lekárskej služby, pátracie a záchranné operácie a hasenie požiaru, sa uplatňujú tieto dodatočné podmienky:

a) takéto zvláštne lety VFR sa môžu vykonávať iba počas dňa, pokiaľ to inak nepovolí príslušný orgán;

▼M2

b) pilotom:

1. mimo oblačnosti a za viditeľnosti zeme;

2. letová dohľadnosť je minimálne 1 500 m alebo pri vrtuľníkoch minimálne 800 m;

3. let pri rýchlosti 140 kt IAS alebo menej, aby bolo možné včas spozorovať inú prevádzku a akékoľvek prekážky a umožnené vyhnúť sa zrážke a

c) stanovište riadenia letovej prevádzky nevydá lietadlu letové povolenie pre zvláštny let VFR na vzlet alebo pristátie na letisku v rámci riadeného okrsku vrátane jeho zaraďovania do letiskového okruhu alebo letu po ňom, ak sú nahlásené meteorologické podmienky na danom letisku horšie, ako sú tieto minimá:

1. prízemná dohľadnosť je menšia ako 1 500 m alebo pri vrtuľníkoch menšia ako 800 m;

2. výška základne najnižšej vrstvy oblačnosti je nižšia ako 180 m (600 ft).

▼B

SERA.5015 Pravidlá na let podľa prístrojov (IFR) – Pravidlá uplatňované na všetky lety IFR

a) Vybavenie lietadla

Na let podľa prístrojov musí byť lietadlo vybavené vhodným prístrojovým rádionavigačným a spojovacím zariadením zodpovedajúcim letenej trati, ktoré je v súlade s uplatniteľnými právnymi predpismi v oblasti letovej prevádzky.

b) Minimálne hladiny

S výnimkou toho, ak je to potrebné na vzlet a pristátie, alebo s výnimkou prípadov schválených príslušným orgánom sa musí let IFR vykonať v hladine, ktorá nie je nižšia ako minimálna letová nadmorská výška stanovená štátom, ktorého územie sa prelietava, alebo ak taká minimálna letová nadmorská výška nie je stanovená:

1. nad vysokým terénom alebo v hornatých oblastiach v hladine, ktorá je aspoň 600 m (2 000 ft) nad najvyššou prekážkou, ktorá sa nachádza vo vzdialenosti do 8 km od predpokladanej polohy lietadla;

2. všade inde, než je uvedené v bode 1, v hladine, ktorá je aspoň 300 m (1 000 ft) nad najvyššou prekážkou, ktorá sa nachádza vo vzdialenosti do 8 km od predpokladanej polohy lietadla.

c) Zmena pravidiel letu IFR na VFR

1. Veliteľ lietadla, ktorý má v úmysle zmeniť pravidlá letu podľa prístrojov na let podľa pravidiel VFR, musí oznámiť svoje rozhodnutie príslušnému stanovišťu letových prevádzkových služieb s výslovným uvedením, že ruší let podľa prístrojov, a oznámiť mu zmeny, ktoré sa majú vykonať v jeho platnom letovom pláne.

2. Ak sa vykonáva let podľa prístrojov v meteorologických podmienkach na let za viditeľnosti alebo lietadlo do takých podmienok vstúpi, veliteľ lietadla nesmie zrušiť svoj let podľa prístrojov, ak neočakáva a nezamýšľa pokračovať v lete primeraný čas v neprerušovaných meteorologických podmienkach na let za viditeľnosti.

▼M2

3. Zmena pravidiel letu z IFR na VFR je prijateľná len vtedy, ak stanovište letových prevádzkových služieb dostane od veliteľa lietadla správu, ktorá obsahuje špecifické slovné spojenie „RUŠÍM MÔJ LET IFR“ („CANCELLING MY IFR FLIGHT“) spolu s prípadnými zmenami, ktoré treba vykonať v platnom letovom pláne. Stanovište letových prevádzkových služieb nevyzve na zmenu pravidiel letu z IFR na VFR ani priamo ani na základe úsudku.

▼B

SERA.5020 IFR – Pravidlá uplatniteľné na lety IFR v riadenom vzdušnom priestore

a) Pri letoch IFR v riadenom vzdušnom priestore sa musia dodržiavať ustanovenia oddielu 8.

▼B

b) Lety IFR v cestovnom režime v riadenom vzdušnom priestore sa musia vykonávať v cestovných hladinách alebo ak stanovište ATS vydá letové povolenie na cestovné stúpanie medzi dvoma hladinami alebo nad hladinou, stanovených podľa tabuľky cestovných hladín v dodatku 3, s výnimkou prípadov, keď sa vzťah medzi hladinami a traťou stanovený v dodatku 3 neuplatňuje, ak sa v cestovnom povolení stanovuje inak alebo ak príslušný orgán v leteckej informačnej príručke stanovil inak.

SERA.5025 IFR – Pravidlá uplatniteľné na lety IFR mimo riadeného vzdušného priestoru

a) Cestovné hladiny

Lety IFR mimo riadeného vzdušného priestoru sa vykonávajú v cestovných hladinách predpísaných pre trať podľa tabuliek cestovných hladín uvedených v dodatku 3 s výnimkou tých prípadov, keď je príslušným orgánom povolené inak v prípade letov vo výške 900 m (3 000 ft) alebo nižšie nad strednou hladinou mora.

b) Spojenie

V prípade letov IFR vykonávaných mimo riadeného vzdušného priestoru, avšak v hraniciach oblastí, alebo pri letoch smerujúcich do nich alebo na tratiach určených príslušným orgánom v súlade s ustanoveniami SERA.4001 písm. b) bodom 3 alebo 4 musia piloti nepretržite bdieť na príslušnom hlasovom kanáli lietadlo-zem a v prípade potreby nadviazať obojsmerné spojenie so stanovišťom letových prevádzkových služieb poskytujúcim letovú informačnú službu.

c) Hlásenie polohy

Piloti letov IFR mimo riadeného vzdušného priestoru, v prípade ktorých sa príslušným orgánom vyžaduje, aby bdeli na príslušnom hlasovom kanáli lietadlo-zem a v prípade potreby nadviazali obojsmerné spojenie so stanovišťom letových prevádzkových služieb poskytujúcim letovú informačnú službu, musia hlásiť polohu tak, ako je uvedené v ustanovení SERA.8025 v prípade riadených letov.

ODDIEL 6

Klasifikácia vzdušného priestoru

▼M2

SERA.6001 Klasifikácia vzdušných priestorov

a) Členské štáty označia vzdušný priestor v súlade s touto klasifikáciou vzdušného priestoru a v súlade s dodatkom 4:

1. *Trieda A*. Povolené sú len lety IFR. Všetkým letom sa poskytuje služba riadenia letovej prevádzky a medzi všetkými letmi navzájom sa zaisťujú rozstupy. Pri všetkých letoch sa vyžaduje nepretržité hlasové spojenie lietadlo-zem. Všetky lety sú predmetom letového povolenia.

2. *Trieda B*. Povolené sú lety IFR a VFR. Všetkým letom sa poskytuje služba riadenia letovej prevádzky a medzi všetkými letmi navzájom sa zaisťujú rozstupy. Pri všetkých letoch sa vyžaduje nepretržité hlasové spojenie lietadlo-zem. Všetky lety sú predmetom letového povolenia.

3. *Trieda C*. Povolené sú lety IFR a VFR. Všetkým letom sa poskytuje služba riadenia letovej prevádzky, pričom rozstupy sa zaisťujú medzi letmi IFR navzájom a medzi letmi IFR a letmi VFR. Letom VFR sa zaisťujú rozstupy od letov IFR a poskytujú sa im informácie o prevádzke ostatných letov VFR a na požiadanie aj rady na vyhnutie. Pri všetkých letoch sa vyžaduje nepretržité hlasové spojenie lietadlo-zem. Pri letoch VFR pod 3 050 m (10 000 ft) AMSL sa uplatňuje obmedzenie indikovanej vzdušnej rýchlosti (IAS) 250 kt s výnimkou prípadov, ktoré schváli príslušný orgán pri typoch lietadiel, ktoré z technických alebo bezpečnostných dôvodov nemôžu udržiavať túto rýchlosť. Všetky lety sú predmetom letového povolenia.

4. *Trieda D*. Povolené sú lety IFR a VFR a všetkým letom sa poskytuje služba riadenia letovej prevádzky. Rozstupy sa zaisťujú medzi letmi IFR navzájom, pričom letom IFR sa poskytujú informácie o prevádzke letov VFR a na požiadanie aj rady na vyhnutie. Letom VFR sa poskytujú informácie o prevádzke všetkých ostatných letov a na požiadanie aj rady, ako sa vyhnúť zrážke. Pri všetkých letoch sa vyžaduje nepretržité hlasové spojenie lietadlo-zem a pri všetkých letoch pod 3 050 m (10 000 ft) AMSL sa uplatňuje obmedzenie indikovanej vzdušnej rýchlosti (IAS)

▼M2

250 kt s výnimkou prípadov, ktoré schváli príslušný orgán pri typoch lietadiel, ktoré z technických alebo bezpečnostných dôvodov nemôžu udržiavať túto rýchlosť. Všetky lety sú predmetom letového povolenia.

5. *Trieda E*. Povolené sú lety IFR a VFR. Letom IFR sa poskytuje služba riadenia letovej prevádzky a medzi všetkými letmi IFR navzájom sa zaisťujú rozstupy. Všetkým letom sa poskytujú informácie o prevádzke, ak je to potrebné. Pri letoch IFR sa vyžaduje nepretržité hlasové spojenie lietadlo-zem. Pri všetkých letoch pod 3 050 m (10 000 ft) AMSL sa uplatňuje obmedzenie rýchlosti IAS 250 kt s výnimkou prípadov, ktoré schváli príslušný orgán pri typoch lietadiel, ktoré z technických alebo bezpečnostných dôvodov nemôžu udržiavať túto rýchlosť. Všetky lety IFR sú predmetom letového povolenia. Trieda E sa nepoužíva pri riadených okrskoch.

6. *Trieda F*. Povolené sú lety IFR a VFR. Všetkým zúčastneným letom IFR sa poskytuje letová poradná služba a všetkým letom sa poskytuje letová informačná služba, ak o to požiadajú. Pri letoch IFR využívajúcich poradnú službu sa vyžaduje nepretržité hlasové spojenie lietadlo-zem a všetky lety IFR musia byť vybavené na nadviazanie hlasového spojenia lietadlo-zem. Pri všetkých letoch pod 3 050 m (10 000 ft) AMSL sa uplatňuje obmedzenie rýchlosti IAS 250 kt s výnimkou prípadov, ktoré schváli príslušný orgán pri typoch lietadiel, ktoré z technických alebo bezpečnostných dôvodov nemôžu udržiavať túto rýchlosť. Letové povolenie sa nevyžaduje.

7. *Trieda G*. Povolené sú lety IFR a VFR, pričom sa im na požiadanie poskytuje letová informačná služba. Všetky lety IFR musia byť schopné nadviazať hlasové spojenie lietadlo-zem. Pri všetkých letoch pod 3 050 m (10 000 ft) AMSL sa uplatňuje obmedzenie rýchlosti IAS 250 kt s výnimkou prípadov, ktoré schváli príslušný orgán pri typoch lietadiel, ktoré z technických alebo bezpečnostných dôvodov nemôžu udržiavať túto rýchlosť. Letové povolenie sa nevyžaduje.

8. Zavedenie triedy F sa považuje za dočasné opatrenie, kým nebude možné nahradiť ho inou klasifikáciou.

b) Určenie klasifikácie vzdušného priestoru je primerané potrebám členských štátov, pričom celý vzdušný priestor nad letovou hladinou 195 sa klasifikuje ako vzdušný priestor triedy C.

▼B

SERA.6005 Požiadavky na komunikáciu a odpovedač SSR

a) Zóna s povinným rádiovým vybavením (RMZ)

1. Pri letoch VFR prevádzkovaných v častiach vzdušného priestoru triedy E, F alebo G a pri letoch IFR prevádzkovaných v častiach vzdušného priestoru triedy F alebo G, ktoré príslušný orgán označil za zóny s povinným rádiovým vybavením (RMZ), sa vyžaduje udržiavanie nepretržitého bdenia

▼B

na hlasovom spojení lietadlo-zem a v prípade potreby nadviazanie obojsmerného spojenia na príslušnom komunikačnom kanáli s výnimkou prípadov, ak sa riadia inými ustanoveniami, ktoré pre daný vzdušný priestor stanovil poskytovateľ leteckých navigačných služieb.

2. Pred vstupom do zóny s povinným rádiovým vybavením piloti na príslušnom komunikačnom kanáli vykonajú počiatočnú hlasovú komunikáciu s uvedením stanice, ktorú volajú, volacej značky, typu lietadla, polohy, hladiny, zámeru letu a ďalších informácií, ktoré stanovuje príslušný orgán.

b) Zóna s povinným odpovedačom (TMZ)

1. Všetky lety prevádzkované vo vzdušnom priestore, ktoré príslušný orgán označil ako zónu s povinným odpovedačom (TMZ), musia mať na palube a v prevádzke odpovedače SSR schopné prevádzky v móde A a C alebo v móde S s výnimkou prípadov, ak sa riadia inými ustanoveniami, ktoré pre daný vzdušný priestor stanovil poskytovateľ leteckých navigačných služieb.

c) Vzdušné priestory označené ako zóny s povinným rádiovým vybavením a/alebo zóny s povinným odpovedačom musia byť náležite uverejnené v leteckých informačných príručkách.

ODDIEL 7

Letové prevádzkové služby

SERA.7001 Všeobecné ustanovenia – Úlohy letových prevádzkových služieb

Úlohy letových prevádzkových služieb sú tieto:

a) zabraňovať zrážkam medzi lietadlami;

b) zabraňovať zrážkam lietadiel na prevádzkovej ploche a zrážkam lietadiel s prekážkami na prevádzkovej ploche;

c) zabezpečovať a udržiavať usporiadaný tok letovej prevádzky;

d) poskytovať rady a informácie užitočné pre bezpečné a efektívne vykonávanie letov;

e) informovať príslušné organizácie o lietadlách, po ktorých sa má pátrať alebo ktorým sa má poskytnúť záchranná služba, a podľa potreby spolupracovať s týmito organizáciami.

▼M2

SERA.7002 Informácie o nebezpečenstve zrážky, pokiaľ sú letové prevádzkové služby poskytované na základe prehľadového systému

a) Ak sa zistilo, že identifikovaný riadený let je na konfliktnej trase s neznámym lietadlom, čo by mohlo predstavovať nebezpečenstvo zrážky, pilot riadeného letu, ak je to možné:

1. je informovaný o neznámom lietadle a ak pilot o to požiada, alebo ak si to podľa názoru riadiaceho vyžaduje situácia, navrhne sa vyhýbací manéver a

2. je oboznámený, keď už nehrozí nebezpečenstvo zrážky.

▼B

SERA.7005 Koordinácia medzi prevádzkovateľom lietadla a letovými prevádzkovými službami

a) Stanovištia letových prevádzkových služieb pri plnení svojich cieľov náležitým spôsobom zohľadňujú požiadavky prevádzkovateľov lietadiel, ktoré pre nich vyplývajú zo záväzkov, ako sa uvádza v príslušných právnych predpisoch Únie týkajúcich sa letovej prevádzky, a ak si to vyžiadajú prevádzkovatelia lietadiel, sprístupnia im alebo ich určeným zástupcom také dostupné informácie, ktoré im alebo ich určeným zástupcom umožnia vykonávať ich povinnosti.

▼B

b) Ak si to vyžiada prevádzkovateľ lietadla, hlásenia (vrátane hlásení o polohe) prijaté stanovišťami letových prevádzkových služieb týkajúce sa prevádzky lietadla, ktorému daný prevádzkovateľ lietadla poskytuje službu prevádzkového riadenia, musia byť v rámci možností okamžite sprístupnené prevádzkovateľovi lietadla alebo jeho určenému zástupcovi v súlade s postupmi odsúhlasenými na miestnej úrovni.

ODDIEL 8

Služba riadenia letovej prevádzky

SERA.8001 Uplatňovanie

Služba riadenia letovej prevádzky sa poskytuje:

a) všetkým letom IFR vo vzdušnom priestore tried A, B, C, D a E;

b) všetkým letom VFR vo vzdušnom priestore tried B, C a D;

c) všetkým zvláštnym letom VFR;

d) celej letiskovej prevádzke na riadených letiskách.

SERA.8005 Činnosť služby riadenia letovej prevádzky

a) Stanovište riadenia letovej prevádzky na účely poskytovania služby riadenia letovej prevádzky:

1. dostáva informácie o zamýšľaných pohyboch každého lietadla alebo ich zmenách a aktuálne informácie o súčasnom priebehu letu každého lietadla;

2. určuje zo získaných informácií vzájomnú polohu známych lietadiel;

▼M4

3. vydáva jednu alebo viacero z týchto správ: letové povolenia, pokyny alebo informácie na zabránenie zrážkam lietadiel, ktoré riadi, a na zabezpečenie a zachovanie usporiadaného toku letovej prevádzky;

▼B

4. podľa potreby koordinuje letové povolenia s inými stanovišťami:

i) vždy, ak sa lietadlo môže dostať do konfliktnej situácie s prevádzkou riadenou inými stanovišťami;

ii) pred odovzdaním riadenia lietadla inému stanovišťu.

b) Letové povolenia vydávané stanovišťami riadenia letovej prevádzky musia zaistiť rozstupy:

1. medzi všetkými letmi vo vzdušnom priestore tried A a B;

2. medzi letmi IFR vo vzdušnom priestore tried C, D a E;

3. medzi letmi IFR a letmi VFR vo vzdušnom priestore triedy C;

4. medzi letmi IFR a zvláštnymi letmi VFR;

5. medzi zvláštnymi letmi VFR, pokiaľ príslušný orgán nestanoví inak,

s výnimkou prípadov, v ktorých na žiadosť pilota lietadla a so súhlasom pilota druhého lietadla a za podmienok, ktoré ustanoví príslušný orgán pre prípady uvedené v písmene b), sa môže vo vzdušnom priestore triedy D a E počas dňa vydať letové povolenie na let s dodržaním vlastných rozstupov na určitý úsek letu pod 3 050 m (10 000 ft) v priebehu stúpania alebo klesania v meteorologických podmienkach na let za viditeľnosti.

c) ►M4 Okrem prípadov prevádzky na paralelných alebo takmer paralelných vzletových a pristávacích dráhach, ako sa uvádza v ATS.TR.255 prílohy IV k vykonávaciemu nariadeniu Komisie (EÚ) 2017/373 ([1]), alebo okrem prípadov, keď možno uplatniť zníženie miním rozstupov v blízkosti letísk, sa rozstupy stanovené stanovišťom riadenia letovej prevádzky musia zaistiť aspoň jedným z nasledujúcich rozstupov: ◄

([1]) Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2017/373 z 1. marca 2017, ktorým sa stanovujú spoločné požiadavky na poskytovateľov manažmentu letovej prevádzky/leteckých navigačných služieb a na ostatné funkcie siete manažmentu letovej prevádzky, ktorým sa zrušuje nariadenie (ES) č. 482/2008, vykonávacie nariadenia (EÚ) č. 1034/2011, (EÚ) č. 1035/2011 a (EÚ) 2016/1377 a ktorým sa mení nariadenie (EÚ) č. 677/2011 (Ú. v. EÚ L 62, 8.3.2017, s. 1).

▼M4

1 vertikálne rozstupy dosiahnuté pridelením rôznych cestovných hladín vybraných z tabuľky cestovných hladín v dodatku 3 okrem prípadov, keď sa neuplatňuje vzťah medzi hladinami a traťou stanovený v tomto predpise, keď sa v príslušných leteckých informačných príručkách alebo letových povoleniach riadenia letovej prevádzky stanovuje inak. Minimum vertikálnych rozstupov je v nominálnom vyjadrení 300 m (1 000 ft) až po letovú hladinu FL 410 vrátane a v nominálnom vyjadrení 600 m (2 000 ft) nad touto hladinou. Na stanovenie vertikálnych rozstupov sa nesmú použiť informácie o geometrickej výške;

▼B

2. horizontálne rozstupy dosiahnuté zaistením:

i) pozdĺžnych rozstupov udržiavaním intervalu medzi lietadlami letiacimi na rovnakej trati, zbiehajúcich sa alebo protismerných tratiach, vyjadreného časom alebo vzdialenosťou, alebo

ii) priečnych rozstupov udržiavaním lietadiel na rôznych tratiach alebo v rôznych zemepisných polohách.

SERA.8010 Minimá rozstupov

a) Stanovenie miním rozstupov na použitie v rámci danej časti vzdušného priestoru vykoná poskytovateľ leteckých navigačných služieb zodpovedný za poskytovanie letových prevádzkových služieb a schváli príslušný orgán.

b) Pri prevádzke, ktorá prechádza z jedného vzdušného priestoru do niektorého zo susediacich vzdušných priestorov, a pri tratiach, ktoré sú bližšie k spoločnej hranici susediacich vzdušných priestorov ako minimá rozstupov uplatniteľné za daných okolností, sa stanovia minimá rozstupov na základe konzultácie medzi poskytovateľmi leteckých navigačných služieb zodpovednými za poskytovanie letových prevádzkových služieb v susediacom vzdušnom priestore.

c) Podrobnosti o stanovených minimách rozstupov a o oblastiach ich uplatňovania sa musia oznámiť:

1. stanovištiam letových prevádzkových služieb, ktorých sa to týka, a

2. pilotom a prevádzkovateľom lietadla prostredníctvom leteckej informačnej príručky, ak sú rozstupy založené na použití stanovených navigačných zariadení alebo navigačnej techniky lietadla.

▼M2

SERA.8012 Uplatňovanie rozstupov podľa turbulencie v úplave

▼M4

a) Stanovište riadenia letovej prevádzky uplatňuje minimá rozstupov podľa turbulencie v úplave na lietadlá v letovej fáze priblíženia a odletu za ktorejkoľvek z týchto okolností:

1. lietadlo letí priamo za iným lietadlom v rovnakej nadmorskej výške alebo menej ako 300 m (1 000 ft) pod ním;

2. obidve lietadlá využívajú tie isté alebo paralelné vzletové a pristávacie dráhy vzdialené od seba menej ako 760 m (2 500 ft);

3. lietadlo kríži iné lietadlo v rovnakej nadmorskej výške alebo menej ako 300 m (1 000 ft) pod ním.

b) Písmeno a) sa neuplatňuje v prípade príletov v rámci letov VFR a príletov v rámci letov IFR, pri ktorých sa vykonáva priblíženie za viditeľnosti zeme, keď lietadlo nahlásilo, že je na dohľad od predchádzajúceho lietadla a keď dostalo pokyn sledovať a udržiavať vlastný rozstup od tohto lietadla. V týchto prípadoch stanovište riadenia letovej prevádzky vydá varovanie pred turbulenciami v úplave.

▼B

SERA.8015 Letové povolenia

▼M2

a) Letové povolenia musia vychádzať výlučne z nasledujúcich požiadaviek na poskytovanie služby riadenia letovej prevádzky:

▼M2

1. Povolenia sa vydávajú výlučne na urýchlenie a oddelenie letovej prevádzky a vychádzajú zo známych dopravných podmienok, ktoré sa týkajú bezpečnosti prevádzky lietadla. Takéto dopravné podmienky zahŕňajú nielen lietadlá vo vzduchu a na prevádzkovej ploche, nad ktorými sa vykonáva kontrola, ale aj vozidlá alebo iné prekážky, ktoré nie sú na používanej prevádzkovej ploche trvalo umiestnené.

2. Stanovištia ATC vydajú takéto povolenia ATC, keďže sú nevyhnutné na zabránenie zrážkam a na urýchlenie a udržanie usporiadaného toku letovej prevádzky.

3. Povolenia ATC sa vydávajú dostatočne včas, aby sa zabezpečilo, že sú lietadlu vyslané v dostatočnom časovom predstihu na to, aby sa nimi mohlo riadiť.

▼B

b) Prevádzka podliehajúca letovému povoleniu

1. Letové povolenie sa musí získať pred uskutočnením riadeného letu alebo časti letu, keď je let riadený. Žiadosť o toto povolenie sa podáva predložením letového plánu stanovišťu riadenia letovej prevádzky.

2. Veliteľ lietadla informuje ATC v prípade, že letové povolenie je nevyhovujúce. V takomto prípade ATC vydá zmenené povolenie, ak je to možné.

3. V prípade žiadosti o letové povolenie pre lietadlo, ktorá zahŕňa požiadavku prednosti, musí sa predložiť oznámenie s vysvetlením potreby takejto prednosti, ak o to príslušné stanovište riadenia letovej prevádzky požiada.

4. *Možná zmena letového povolenia počas letu.* Ak sa pred vzletom očakáva, že v závislosti od zásoby paliva, a podliehajúc zmene letového povolenia počas letu, sa môže prijať rozhodnutie o pokračovaní na zmenené cieľové letisko, príslušné stanovištia riadenia letovej prevádzky musia byť o tom informované tým, že sa v letovom pláne uvedie informácia, ktorá sa týka zmenenej trate (ak je známa) a zmeneného cieľového letiska.

5. Na riadenom letisku nesmie lietadlo rolovať po prevádzkovej ploche bez povolenia letiskovej riadiacej veže a musí plniť všetky príkazy vydané týmto stanovišťom.

▼M4

6. Pri radarovom vedení alebo priradení priamej trasy, ktorá nie je uvedená v letovom pláne a ktorá odvedie let IFR zo zverejnenej trate ATS alebo od postupu podľa prístrojov, riadiaci letovej prevádzky, ktorý poskytuje prehľadovú službu letových prevádzkových služieb, vydá letové povolenie v tom zmysle, že platí predpísaná bezpečná výška nad prekážkami, a to po celý čas až do chvíle, keď lietadlo dosiahne bod, v ktorom sa pilot znovu pripojí na trať podľa letového plánu alebo sa pripojí k zverejnenej trati ATS alebo k postupu podľa prístrojov.

▼B

c) Letové povolenie na transsonický let

1. Letové povolenie, ktoré sa týka fázy transsonického zrýchlenia nadzvukového letu, musí obsahovať pokyny najmenej po ukončenie tejto fázy.

2. Účelom povolenia týkajúceho sa zmenšenia rýchlosti a klesania lietadla z nadzvukového do podzvukového letu je zabezpečiť nerušené klesanie aspoň v priebehu transsonickej fázy letu.

d) Obsah letových povolení

Letové povolenie musí obsahovať:

1. identifikáciu lietadla podľa letového plánu;

2. medzu povolenia;

▼M2

3. trať letu, …

i) trať letu je podrobne uvedená v každom povolení, pokiaľ sa to považuje za potrebné, a

ii) veta „povolenie vydané po plánovanej trati letu“ sa nesmie použiť pri udelení zmeny povolenia;

▼B

4. hladinu (hladiny) letu na celú trať alebo jej časť, a ak sa tak požaduje, zmeny hladín;

▼M4

5. akékoľvek ďalšie potrebné príkazy alebo informácie, ktoré sa týkajú odletového prevádzkového intervalu ATFM, približovacích alebo odletových manévrov, spojenia a času uplynutia platnosti povolenia.

▼B

e) ►M4 Opakovanie povolení, príkazov a informácií s vplyvom na bezpečnosť ◄

1. Letová posádka musí opakovať riadiacemu letovej prevádzky časti letového povolenia a príkazy majúce vplyv na bezpečnosť, ktoré sú vysielané hlasom. Vždy sa musia opakovať tieto informácie:

i) traťové letové povolenia;

ii) povolenia a príkazy na vstup, pristátie, vzlet z dráhy, vyčkávanie pred dráhou, križovanie, rolovanie a backtrack (návrat späť po dráhe po ukončení dojazdu) po akejkoľvek vzletovej a pristávacej dráhe a

iii) dráha v používaní, nastavenie výškomera, kódy odpovedača SSR, nové pridelené komunikačné kanály, príkazy týkajúce sa hladiny, kurzu a rýchlosti a

iv) prevodné hladiny bez ohľadu na to, či boli oznámené riadiacim alebo vo vysielaní automatickej informačnej služby (ATIS).

2. Iné povolenia alebo príkazy vrátane podmienkových povolení a príkazov na rolovanie sa musia opakovať alebo potvrdiť takým spôsobom, ktorý jasne ukazuje, že boli pochopené a bude sa konať v súlade s nimi.

3. Riadiaci musí počúvať tieto opakované informácie, aby sa ubezpečil, že povolenie alebo príkaz bol letovou posádkou správne potvrdený, a musí podniknúť okamžité kroky na nápravu každej nezrovnalosti zistenej pri opakovaní.

4. Ak nie je stanovené inak poskytovateľom leteckých navigačných služieb, hlasové opakovanie CPDLC sa nesmie vyžadovať.

▼M2

ea) Zmeny v povolení týkajúce sa trate alebo hladiny

1. Pri vydávaní povolenia obsahujúceho požadovanú zmenu trate alebo hladiny sa v povolení uvedie presná povaha zmeny.

2. Ak dopravné podmienky nedovoľujú vydanie povolenia týkajúceho sa požadovanej zmeny, použije sa slovo „NIE JE MOŽNÉ“ („UNABLE“). Ak si to okolnosti vyžiadajú, navrhne sa alternatívna trať alebo hladina.

eb) Povolenie týkajúce sa merania výšky

1. ►C1 V prípade letov v oblastiach, kde je stanovená prevodná nadmorská výška, sa vertikálna poloha lietadla, s výnimkou prípadu uvedeného nižšie v bode 5, vyjadruje v nadmorských výškach na úrovni prevodnej nadmorskej výšky alebo pod ňou a v letových hladinách na úrovni prevodnej hladiny alebo nad ňou. ◄ Pri prelete cez prevodnú vrstvu sa vertikálna poloha vyjadruje v letových hladinách pri stúpaní a v nadmorských výškach pri klesaní.

2. Letová posádka je oboznámená s prevodnou hladinou v dostatočnom predstihu pred jej dosiahnutím počas klesania.

▼M4

3. S výnimkou prípadov, keď je známe, že lietadlo už dostalo informácie v rámci riadeného vysielania, sa údaj QNH na nastavenie výškomeru musí uvádzať v:

▼M4

i) povolení na klesanie, keď bolo vydané prvé povolenie klesať do nadmorskej výšky pod prevodnou hladinou;

ii) povolení na priblíženie alebo v povolení na vstup do letiskového okruhu;

iii) povolení na rolovanie pre odlietajúce lietadlo.

▼M2

4. Údaj QFE na nastavenie výškomeru je poskytnutý lietadlu na požiadanie alebo pravidelne v súlade s miestnymi dohodami.

5. ►M4 Keď lietadlo získalo povolenie na pristátie alebo keď lietadlo dostalo informáciu, že vzletová a pristávacia dráha je voľná na pristátie na letiskách využívajúcich letiskové letové informačné služby, a dokončuje svoje priblíženie s využitím atmosférického tlaku v nadmorskej výške letiska (QFE), vertikálna poloha lietadla sa vyjadruje ako výška nad nadmorskou výškou letiska počas tej časti letu, keď možno použiť údaj QFE za predpokladu, že sa vyjadruje ako výška nad prahom vzletovej a pristávacej dráhy: ◄

i) v prípade prístrojovej dráhy, ak sa tento prah nachádza 2 m (7 ft) alebo viac pod nadmorskou výškou letiska a

ii) v prípade vzletovej a pristávacej dráhy na presné priblíženie.

ec) Podmienkové povolenia

Podmienkové frázy ako napr. „za pristávacím lietadlom“ alebo „po odlietajúcom lietadle“ sa nesmú použiť v prípade pohybov, ktoré sa týkajú aktívnych vzletových a pristávacích dráh, okrem situácií, keď príslušný riadiaci a pilot vidia príslušné lietadlo alebo vozidlá. Lietadlo alebo vozidlo, ktoré je príčinou podmienky vo vydanom povolení, je prvým lietadlom/vozidlom, ktoré prejde pred lietadlom, ktorému bolo vydané podmienkové povolenie. Vo všetkých prípadoch sa podmienkové povolenie vydá v tomto poradí a obsahuje:

1. volaciu značku;

2. podmienku;

3. povolenie a

4. stručné zopakovanie podmienky.

▼B

f) Koordinácia povolení

1. Letové povolenia sa musia koordinovať medzi stanovišťami riadenia letovej prevádzky tak, aby platili pre celú trať lietadla alebo jej stanovenú časť, ako sa opisuje v ustanoveniach 2 až 6.

2. Povolenie na celú trať až na letisko prvého zamýšľaného pristátia sa lietadlu vydáva:

i) ak bolo možné vykonať koordináciu povolenia pred vzletom so všetkými stanovišťami, ktoré budú lietadlo riadiť, alebo

ii) ak je odôvodnená istota, že koordinácia povolenia sa v predstihu vykoná so všetkými stanovišťami, ktoré budú lietadlo postupne riadiť.

3. Ak sa koordinácia podľa bodu 2 neuskutočnila alebo sa jej uskutočnenie nepredpokladá, lietadlu sa vydá povolenie iba do bodu, do ktorého je koordinácia primeraným spôsobom zaistená. Pred dosiahnutím tohto bodu alebo v tomto bode sa musí lietadlu udeliť ďalšie povolenie prípadne príkazy na vyčkávanie.

4. Ak je tak určené stanovišťom letových prevádzkových služieb, lietadlo musí nadviazať spojenie so stanovišťom riadenia letovej prevádzky po prúde na získanie povolenia na let po prúde pred bodom odovzdania riadenia.

i) Lietadlo musí udržiavať potrebné obojsmerné spojenie s aktuálnym stanovišťom riadenia letovej prevádzky, ktoré ho riadi, počas udeľovania povolenia na let po prúde.

ii) Povolenie vydané na let po prúde sa musí oznámiť pilotovi jasným zrozumiteľným spôsobom.

▼B

iii) Pokiaľ povolenia na let po prúde nie sú koordinované, nesmú mať vplyv na pôvodný letový profil lietadla v žiadnom vzdušnom priestore s výnimkou vzdušného priestoru stanovišťa riadenia letovej prevádzky zodpovedného za zabezpečenie povolenia na let po prúde.

5. Ak lietadlo zamýšľa odlet z letiska v rámci riadenej oblasti na účely vstupu do inej riadenej oblasti v rámci obdobia tridsiatich minút alebo ak sa dohodli na inom časovom období dotknuté oblastné strediská riadenia, koordinácia s následným oblastným strediskom riadenia sa musí uskutočniť pred vydaním povolenia na odlet.

6. Ak lietadlo plánuje opustiť riadenú oblasť na let mimo riadeného vzdušného priestoru a vstúpiť do tej istej alebo inej riadenej oblasti, môže sa vydať povolenie od bodu odletu až po letisko prvého zamýšľaného pristátia. Takéto povolenie alebo jeho revízie sa vzťahujú iba na tie časti letu, ktoré sa uskutočnia v riadenom vzdušnom priestore.

SERA.8020 Dodržiavanie letového plánu

a) S výnimkou prípadov uvedených v písmenách b) a d) musí veliteľ lietadla dodržiavať platný letový plán alebo použiteľné časti platného letového plánu podaného na riadený let, ak si nevyžiada a nezíska povolenie na zmenu od príslušného stanovišťa riadenia letovej prevádzky alebo ak si vzniknutý stav núdze nevynúti jeho okamžitý zákrok, pričom v takomto prípade hneď, ako to dovoľujú okolnosti, musí informovať príslušné stanovište letových prevádzkových služieb o vykonaných opatreniach, ktoré boli vynútené stavom núdze.

1. Pokiaľ príslušný orgán nestanoví alebo príslušné stanovište riadenia letovej prevádzky nenariadi inak, riadené lety, pokiaľ je to možné, musia:

i) v prípade letu po stanovenej trati ATS letieť po vymedzenej osi tejto trate alebo

ii) v prípade letu na inej trati letieť priamo medzi navigačnými zariadeniami a/alebo bodmi vymedzujúcimi túto trať.

2. Pokiaľ príslušný orgán nestanoví alebo príslušné stanovište riadenia letovej prevádzky nenariadi inak, lietadlo letiace na úseku trate ATS určenom zariadeniami VOR (VHF všesmerový rádiomaják) zmení navigačné vedenie lietadla zo zariadenia VOR za lietadlom na zariadenie VOR pred lietadlom alebo čo možno najbližšie k bodu prechodu, ak je zriadený.

▼M2

3. Odchýlka od požiadaviek uvedených v bode 1 sa oznámi príslušnému stanovišťu letových prevádzkových služieb.

▼B

b) *Neúmyselné zmeny.* V prípade, že riadený let sa neúmyselne odkloní od svojho platného letového plánu, prijmú sa tieto opatrenia:

1. Odchýlka od trate: ak sa lietadlo nachádza mimo trate, okamžite sa prijme opatrenie na úpravu kurzu lietadla s cieľom vrátiť sa čo možno najskôr na trať.

2. Zmena pravej vzdušnej rýchlosti: ak sa priemerná pravá vzdušná rýchlosť medzi hlásnymi bodmi odchyľuje alebo sa očakáva odchýlenie o plus alebo mínus 5 percent pravej vzdušnej rýchlosti od rýchlosti danej letovým plánom, musí sa o tom informovať príslušné stanovište letových prevádzkových služieb.

▼M2

3. Zmena vypočítaného času: ak sa vypočítaný čas preletu ďalšieho určeného hlásneho bodu, hranice letovej informačnej oblasti alebo príletu na letisko určenia, podľa toho, čo nastane najskôr, ukazuje chybným o viac ako 2 minúty v porovnaní s časom oznámeným letovým prevádzkovým službám alebo s iným takýmto časom stanoveným príslušným orgánom, zmenený vypočítaný čas sa musí čo najskôr oznámiť príslušnému stanovišťu ATS.

▼B

4. Okrem toho, ak v prípade uplatňovania dohody ADS-C kedykoľvek nastanú zmeny nad prahové hodnoty stanovené v kontrakte na vysielanie nepravidelných hlásení ADS-C, stanovište letových prevádzkových služieb musí byť o tom informované automaticky dátovým prenosom.

c) *Zamýšľané zmeny.* Žiadosti o zmeny letového plánu musia obsahovať tieto údaje:

1. Zmena cestovnej hladiny: identifikácia lietadla; požadovaná nová cestovná hladina a cestovná rýchlosť na tejto hladine, revidované odhadované časy príletu (ak sú k dispozícii) na nasledujúce hranice letovej informačnej oblasti.

2. Zmena trate:

i) *Letisko určenia nezmenené:* identifikácia lietadla; pravidlá letu, opis novej trate letu vrátane príslušných údajov letového plánu začínajúcich sa polohou, v ktorej sa má začať požadovaná zmena trate; zmenené vypočítané časy, všetky ostatné relevantné údaje.

ii) *Letisko určenia zmenené:* identifikácia lietadla; pravidlá letu, opis zmenenej trate letu do zmeneného letiska určenia vrátane príslušných údajov letového plánu začínajúcich sa polohou, v ktorej sa má začať požadovaná zmena trate; zmenené vypočítané časy, náhradné letisko (letiská), všetky ostatné relevantné údaje.

d) *Zhoršenie meteorologických podmienok pod VMC.* Ak je zrejmé, že let v podmienkach VMC nebude možné vykonať v súlade s platným letovým plánom, pilot riadeného letu VFR je povinný:

1. požiadať o zmenu povolenia, ktoré umožní lietadlu pokračovať v podmienkach VMC na letisko určenia alebo na náhradné letisko alebo opustiť vzdušný priestor, v ktorom sa požaduje letové povolenie, alebo

2. ak nemožno získať povolenie v súlade s písmenom a), pokračovať v prevádzke v podmienkach VMC a oznámiť príslušnému stanovišťu riadenia letovej prevádzky opatrenie prijímané na opustenie príslušného vzdušného priestoru alebo pristáť na najbližšom vhodnom letisku, alebo

3. v prípade letu v riadenom okrsku požiadať o povolenie vykonať zvláštny let VFR, alebo

4. požiadať o povolenie vykonať let v súlade s pravidlami letu podľa prístrojov.

SERA.8025 Hlásenie polohy

a) Ak príslušný orgán alebo príslušné stanovište letových prevádzkových služieb nestanoví inak, musí posádka riadeného letu čo najskôr hlásiť príslušnému stanovišťu letových prevádzkových služieb čas a hladinu preletu každého určeného povinného hlásneho bodu spolu so všetkými ostatnými požadovanými údajmi. Rovnakým spôsobom sa hlásia prelety ďalších hlásnych bodov, ak o to požiada príslušné stanovište letových prevádzkových služieb. Ak nie sú určené hlásne body, hlásenia o polohe sa podávajú v časových intervaloch stanovených príslušným orgánom alebo príslušným stanovišťom letových prevádzkových služieb.

1. Posádky riadených letov odovzdávajúcich informácie o polohe príslušnému stanovišťu letových prevádzkových služieb dátovým prenosom hlásia informácie o polohe rádiotelegraficky len na vyžiadanie.

▼M2

2. Ak bol riadený let oslobodený od požiadavky podávať hlásenie v povinných hlásnych bodoch a pokiaľ nie je v platnosti automatické hlásenie polohy, piloti obnovia hlasové hlásenie polohy alebo hlásenie polohy pomocou CPDLC (dátového spojenia riadiaci-pilot):

i) keď dostanú taký pokyn;

ii) keď im bolo oznámené, že sa prehľadová služba letových prevádzkových služieb skončila alebo

iii) keď im bolo oznámené, že sa prehľadová identifikácia letových prevádzkových služieb stratila.

3. Formát hlásení polohy je v súlade s dodatkom 5 bodom A.

▼B

SERA.8030 Skončenie riadenia

S výnimkou pristátia na riadenom letisku musí posádka riadeného letu čo najskôr ohlásiť príslušnému stanovišťu ATC pristátie, čím prestáva byť predmetom poskytovania riadenia letovej prevádzky.

SERA.8035 Spojenie

a) Posádka lietadla pri riadenom lete musí nepretržite bdieť na príslušnom hlasovom kanáli lietadlo-zem a v prípade potreby nadviazať obojsmerné spojenie s príslušným stanovišťom ATC s výnimkou letov lietadiel tvoriacich súčasť letiskovej prevádzky, pre ktoré môže príslušný poskytovateľ leteckých navigačných služieb stanoviť iný postup.

1. Požiadavka bdenia na hlasovom kanáli lietadlo-zem trvá aj po nadviazaní dátového spojenia riadiaci-pilot (CPDLC).

▼M2

b) Členské štáty dodržiavajú príslušné ustanovenia o poruchách spojenia schválené na základe Chicagskeho dohovoru. Komisia prijme potrebné opatrenia na transpozíciu týchto ustanovení do právnych predpisov Únie s cieľom vytvoriť spoločné európske postupy o poruchách spojenia najneskôr do 31. decembra 2017.

▼B

ODDIEL 9

Letová informačná služba

SERA.9001 Uplatňovanie

a) Letovú informačnú službu poskytujú príslušné stanovištia letových prevádzkových služieb všetkým lietadlám, ktorých sa môžu informácie týkať a:

1. ktorým sa poskytuje služba riadenia letovej prevádzky alebo

2. ktoré sú inak známe príslušným stanovištiam letových prevádzkových služieb.

b) Využívanie letovej informačnej služby nezbavuje veliteľa lietadla žiadnej jeho zodpovednosti, a je to veliteľ lietadla, kto musí urobiť konečné rozhodnutie týkajúce sa akejkoľvek navrhovanej zmeny letového plánu.

c) V prípade, že stanovištia letových prevádzkových služieb poskytujú letovú informačnú službu aj službu riadenia letovej prevádzky, poskytovanie služby riadenia letovej prevádzky má prednosť pred poskytovaním letovej informačnej služby, kedykoľvek si to poskytovanie služby riadenia letovej prevádzky vyžaduje.

SERA.9005 Rozsah pôsobnosti letovej informačnej služby

a) Letová informačná služba musí zahŕňať poskytovanie týchto informácií:

1. informácie SIGMET a AIRMET;

▼B

2. informácie týkajúce sa prederupčnej sopečnej činnosti, sopečných erupcií a oblakov sopečného popola;

3. informácie týkajúce sa úniku rádioaktívnych látok alebo toxických materiálov do ovzdušia;

4. informácie o zmenách v dostupnosti rádionavigačných služieb;

5. informácie o zmenách podmienok na letiskách a príslušných zariadeniach vrátane informácií o stave letiskových pohybových plôch letiska, keď sa na nich vyskytuje sneh, ľad alebo význačná vrstva vody;

6. informácie o neobsadených voľných balónoch

▼M4

7. informácie o nezvyčajnej konfigurácii a stave lietadla;

8. akékoľvek iné informácie, ktoré môžu mať vplyv na bezpečnosť.

_____

▼B

b) Letová informačná služba poskytovaná letom musí okrem poskytovania informácií uvedených v písmene a) obsahovať poskytovanie informácií týkajúcich sa:

1. poveternostných podmienok aktuálnych alebo predpovedaných na letisku odletu, letisku určenia a náhradných letiskách;

2. nebezpečenstva zrážky pre lietadlá vykonávajúce činnosť vo vzdušnom priestore triedy C, D, E, F a G;

▼M4

3. pri letoch nad vodnými plochami, ak je to možné a ak o to požiada pilot, všetkých dostupných informácií o plavidlách v príslušnej oblasti ako je volací znak, poloha, zemepisná trať, rýchlosť atď. a

4. správ vrátane letových povolení prijatých od ostatných stanovíšť letových prevádzkových služieb sprostredkovaných lietadlu.

▼B

c) Letová informačná služba poskytovaná letom VFR musí zahŕňať okrem informácií uvedených v písmene a) poskytovanie dostupných informácií o prevádzke a o poveternostných podmienkach na trati letu, ktoré by mohli let podľa pravidiel letu za viditeľnosti znemožniť.

▼M4

d) Letiskové letové informačné služby poskytované letom musia okrem poskytovania relevantných informácií uvedených v písmenách a) a b) zahŕňať poskytovanie týchto informácií týkajúcich sa:

1. nebezpečenstva zrážky s lietadlom, mobilnými prostriedkami alebo osobami, ktoré sa pohybujú na prevádzkovej ploche;

2. používanej vzletovej a pristávacej dráhy.

▼B

SERA.9010 Automatická informačná služba v koncovej riadenej oblasti (ATIS)

a) Používanie správ ATIS v riadených prenosoch žiadostí/odpovedí

1. Ak o to požiada pilot, príslušné správy služby ATIS musí odovzdať príslušné stanovište letových prevádzkových služieb.

2. Kedykoľvek sa poskytuje hlasová služba ATIS a/alebo D-ATIS:

i) lietadlo musí prijatie informácií potvrdiť ihneď po nadviazaní spojenia so stanovišťom letových prevádzkových služieb poskytujúcim približovaciu službu riadenia, s letiskovou riadiacou vežou alebo letiskovou letovou informačnou službou (AFIS) a

ii) príslušné stanovište letových prevádzkových služieb musí pri odpovedi lietadlu potvrdzujúcemu príjem správy služby ATIS alebo v prípade prilietajúceho lietadla v čase, v akom stanovuje príslušný orgán, poskytnúť lietadlu informácie o aktuálnom nastavení výškomera.

▼B

3. Informácie obsiahnuté v aktuálnej službe ATIS, ktorých príjem príslušné lietadlo potvrdilo, nemusia byť zahrnuté do riadeného prenosu do lietadla, okrem nastavení výškomera, ktoré sa musia poskytnúť v súlade s bodom 2.

▼M4

4. Ak lietadlo potvrdí príjem informácie ATIS, ktorá už neplatí, musí stanovište letových prevádzkových služieb bez meškania prijať jedno z týchto opatrení:

   i) oznámiť lietadlu každý údaj správy, ktorý sa musí aktualizovať;

   ii) vydať lietadlu pokyn na získanie platnej informácie ATIS.

▼B

b) Vysielanie ATIS pre prilietajúce a odlietajúce lietadlá

Správy ATIS pre prilietavajúce aj odlietajúce lietadlá musia obsahovať tieto informácie v takomto poradí:

1. názov letiska;
2. označenie „prílet“ a/alebo „odlet“;
3. typ kontraktu v prípade spojenia prostredníctvom D-ATIS;
4. označenie správy;
5. čas pozorovania (ak je to vhodné);
6. predpokladaný spôsob priblíženia/predpokladané spôsoby priblíženia;
7. vzletovú a pristávaciu dráhu/vzletové a pristávacie dráhy v používaní; stav záchytných brzdiacich systémov predstavujúcich potenciálne nebezpečenstvo;
8. významné podmienky na povrchu vzletovej a pristávacej dráhy, a ak je to vhodné, brzdiaci účinok;
9. predpokladaný čas vyčkávania (ak je to vhodné);
10. prevodnú hladinu, ak sa používa;
11. iné dôležité prevádzkové informácie;

▼M2

12. smer (v magnetických stupňoch) a rýchlosť prízemného vetra vrátane výrazného kolísania, a ak sú k dispozícii senzory prízemného vetra pre konkrétne časti vzletovej a pristávacej dráhy v používaní a prevádzkovatelia lietadiel požadujú tieto informácie, označenie dráhy a jej časti, ktorej sa informácie týkajú;
13. dohľadnosť, a ak sa používa, dráhovú dohľadnosť ([1]) a ak sú k dispozícii senzory dohľadnosti/dráhovej dohľadnosti pre konkrétne časti vzletovej a pristávacej dráhy v používaní a prevádzkovatelia požadujú tieto informácie, označenie dráhy a jej časti, ktorej sa informácie týkajú;

▼B

14. stav počasia ([1]);
15. oblačnosť pod 1 500 m (5 000 ft) alebo pod najvyššou minimálnou sektorovou nadmorskou výškou, podľa toho, ktorá hodnota je väčšia; oblaky typu kumulonimbus; ak je zamračené nízkou oblačnosťou, udáva sa aj vertikálna dohľadnosť, ak je k dispozícii ([1]);
16. teplotu vzduchu;
17. teplota rosného bodu;
18. údaj na nastavenie výškomera;
19. akékoľvek dostupné informácie o významných meteorologických javoch v priestoroch priblíženia a stúpania pri vzlete vrátane informácií o strihu vetra a o aktuálnom počasí, ktoré majú prevádzkový význam;
20. predpoveď TREND (ak je k dispozícii) a

([1]) Tieto údaje sa nahrádzajú termínom „CAVOK“, keď sa v čase pozorovania súčasne vyskytnú tieto podmienky: a) dohľadnosť: 10 km alebo viac, a nie je hlásená minimálna dohľadnosť; b) žiadna oblačnosť prevádzkového významu a c) žiadne počasie s významom pre letectvo.

▼B

21. špecifické ATIS inštrukcie.

c) Vysielanie ATIS pre prilietajúce lietadlá

Správy ATIS, ktoré obsahujú iba informácie o prílete, musia obsahovať tieto informácie v takomto poradí:

1. názov letiska;
2. označenie „prílet“;
3. typ kontraktu v prípade spojenia prostredníctvom D-ATIS;
4. označenie správy;
5. čas pozorovania (ak je to vhodné);
6. predpokladaný spôsob priblíženia/predpokladané spôsoby priblíženia;
7. hlavnú(-é) dráhu(-y) na pristátie; stav záchytných brzdiacich systémov vytvárajúcich potenciálne nebezpečenstvo, ak taký systém existuje;
8. významné podmienky na povrchu vzletovej a pristávacej dráhy, a ak je potrebné, brzdiaci účinok;
9. predpokladaný čas vyčkávania (ak je potrebné);
10. prevodnú hladinu, ak sa používa;
11. iné dôležité prevádzkové informácie;

▼M2

12. smer (v magnetických stupňoch) a rýchlosť prízemného vetra vrátane výrazného kolísania, a ak sú k dispozícii senzory prízemného vetra pre konkrétne časti vzletovej a pristávacej dráhy v používaní a prevádzkovatelia lietadiel požadujú tieto informácie, označenie dráhy a jej časti, ktorej sa informácie týkajú;
13. dohľadnosť, a ak sa používa, dráhovú dohľadnosť ([1]) a ak sú k dispozícii senzory dohľadnosti/dráhovej dohľadnosti pre konkrétne časti vzletovej a pristávacej dráhy v používaní a prevádzkovatelia požadujú tieto informácie, označenie dráhy a jej časti, ktorej sa informácie týkajú;

▼B

14. stav počasia ([1]);
15. oblačnosť pod 1 500 m (5 000 ft) alebo pod najvyššou minimálnou sektorovou nadmorskou výškou, podľa toho, ktorá hodnota je väčšia; oblaky typu kumulonimbus; ak je zamračené nízkou oblačnosťou, udáva sa aj vertikálna dohľadnosť, ak je dostupná ([1]);
16. teplotu vzduchu;
17. teplotu rosného bodu;
18. údaj na nastavenie výškomera;
19. akékoľvek dostupné informácie o významných meteorologických javoch v priestoroch priblíženia vrátane informácií o strihu vetra a informácie o aktuálnom počasí prevádzkového významu;
20. predpoveď TREND (ak je k dispozícii) a
21. špecifické ATIS inštrukcie.

d) Vysielanie ATIS pre odlietajúce lietadlá

Správy ATIS určené iba odlietavajúcim lietadlám musia obsahovať tieto informácie v takomto poradí:

1. názov letiska;
2. označenie „odlet“;
3. typ kontraktu v prípade spojenia prostredníctvom D-ATIS;
4. označenie správy;
5. čas pozorovania (ak je to vhodné);
6. vzletovú a pristávaciu dráhu(-y), ktorá(-é) sa použije(-ú) na vzlet; stav záchytných brzdiacich systémov vytvárajúcich potenciálne nebezpečenstvo, ak taký systém existuje;
7. významné podmienky na povrchu dráhy, a ak je to potrebné, brzdiaci účinok;

([1]) Tieto údaje sa nahrádzajú termínom „CAVOK“, keď sa v čase pozorovania súčasne vyskytnú tieto podmienky: a) dohľadnosť: 10 km alebo viac, a nie je hlásená minimálna dohľadnosť; b) žiadna oblačnosť prevádzkového významu a c) žiadne počasie s významom pre letectvo.

▼B

8. predpokladaný čas vyčkávania na odlet (ak je to vhodné);

9. prevodnú hladinu, ak sa používa;

10. iné dôležité prevádzkové informácie;

▼M2

11. smer (v magnetických stupňoch) a rýchlosť prízemného vetra vrátane výrazného kolísania, a ak sú k dispozícii senzory prízemného vetra pre konkrétne časti vzletovej a pristávacej dráhy v používaní a prevádzkovatelia lietadiel požadujú tieto informácie, označenie dráhy a jej časti, ktorej sa informácie týkajú;

12. dohľadnosť, a ak sa používa, dráhovú dohľadnosť ([1]) a ak sú k dispozícii senzory dohľadnosti/dráhovej dohľadnosti pre konkrétne časti vzletovej a pristávacej dráhy v používaní a prevádzkovatelia požadujú tieto informácie, označenie dráhy a jej časti, ktorej sa informácie týkajú;

▼B

13. stav počasia ([1]);

14. oblačnosť pod 1 500 m (5 000 ft) alebo pod najvyššou minimálnou sektorovou nadmorskou výškou, podľa toho, ktorá hodnota je väčšia; oblaky typu kumulonimbus; ak je zamračené nízkou oblačnosťou, udáva sa aj vertikálna dohľadnosť, ak je dostupná ([1]);

15. teplotu vzduchu;

16. teplotu rosného bodu;

17. údaj na nastavenie výškomera;

18. akékoľvek dostupné informácie o významných meteorologických javoch v priestore stúpania pri vzlete vrátane informácie o strihu vetra;

19. predpoveď TREND (ak je k dispozícii) a

20. špecifické ATIS inštrukcie.

ODDIEL 10

Pohotovostná služba

SERA.10001 Uplatňovanie

a) Pohotovostnú službu poskytujú stanovištia letových prevádzkových služieb:

1. všetkým lietadlám, ktorým sa poskytuje služba riadenia letovej prevádzky;

2. v rozsahu, v akom je to možné, všetkým lietadlám, ktoré podali letový plán alebo sú inak známe letovým prevádzkovým službám, a

3. všetkým lietadlám, o ktorých je známe alebo sa predpokladá, že sú predmetom protiprávneho zasahovania.

▼M2

b) Pokiaľ príslušný orgán nestanovil inak, lietadlo vybavené vhodným obojsmerným rádiovým spojením podáva hlásenie v časovom rozmedzí od dvadsiatich do štyridsiatich minút od posledného kontaktu, bez ohľadu na účel takéhoto kontaktu, pričom stačí uviesť, že let prebieha podľa plánu, táto správa zahŕňa identifikáciu lietadla a výraz „Let normálny“ („Operations normal“).

c) Správa „Let normálny“ („Operations normal“) je spojením lietadlo-zem vyslaná príslušnému stanovišťu letových prevádzkových služieb.

([1]) Tieto údaje sa nahrádzajú termínom „CAVOK“, keď sa v čase pozorovania súčasne vyskytnú tieto podmienky: a) dohľadnosť: 10 km alebo viac, a nie je hlásená minimálna dohľadnosť; b) žiadna oblačnosť prevádzkového významu a c) žiadne počasie s významom pre letectvo.

▼B

SERA.10005 Informovanie lietadiel letiacich v blízkosti lietadla v stave núdze

a) Ak stanovište letových prevádzkových služieb zistí, že lietadlo je v stave núdze, musí čo možno najskôr informovať o povahe núdze ďalšie lietadlá, o ktorých sa vie, že sa nachádzajú v blízkosti daného lietadla, s výnimkou prípadu podľa písmena b).

b) Ak je stanovišťu letových prevádzkových služieb známe alebo sa predpokladá, že lietadlo je predmetom protiprávneho zasahovania, žiadna korešpondencia o povahe núdze na spojení lietadlo-zem sa nesmie začať dovtedy, kým tak nezačne dané lietadlo, a je isté, že to nezhorší situáciu.

ODDIEL 11

Zasahovanie, núdzové postupy a zakročovanie

▼M2

SERA.11001 Všeobecné ustanovenia

_____

c) Lietadlu, o ktorom je známe alebo sa predpokladá, že je v stave núdze, vrátane lietadla, na palube ktorého došlo k protiprávnemu zasahovaniu, stanovištia letových prevádzkových služieb venujú maximálnu pozornosť a podľa okolností poskytnú pomoc a prednosť pred inými lietadlami.

d) Následné činnosti letových prevádzkových služieb vychádzajú zo zámerov pilota, z celkovej situácie v leteckej doprave a vývoja nepredvídanej situácie v reálnom čase.

SERA.11005 Protiprávne zasahovanie

_____

aa) Ak je lietadlo predmetom protiprávneho zasahovania, musí sa pokúsiť o nastavenie odpovedača na kód 7500 a informovať príslušné stanovište ATS o všetkých s tým súvisiacich významných okolnostiach, ako aj o každom odchýlení sa od platného letového plánu, ktoré si vyžiadali okolnosti s cieľom umožniť stanovišťu ATS udeliť lietadlu prednosť a minimalizovať konflikt s inými lietadlami.

ab) Ak je lietadlo predmetom protiprávneho zasahovania, veliteľ lietadla sa musí čo najskôr pokúsiť pristáť na najbližšom vhodnom letisku alebo na vyhradenom letisku, ktoré mu pridelí príslušný orgán, s výnimkou prípadu, ak si situácia na palube vyžaduje iný postup.

b) Ak je známe alebo sa predpokladá, že lietadlo je predmetom protiprávneho zasahovania, musí stanovište letových prevádzkových služieb pohotovo odpovedať na požiadavky lietadla. Musí sa pokračovať vo vysielaní informácií, ktoré sa týkajú bezpečného vykonania letu, a musia sa prijať potrebné opatrenia na urýchlenie všetkých fáz letu, najmä bezpečného pristátia lietadla.

c) Ak je známe alebo sa predpokladá, že lietadlo je predmetom protiprávneho zasahovania, musí stanovište letových prevádzkových služieb v súlade s miestnymi dohodnutými postupmi okamžite informovať príslušný orgán určený štátom a vymeniť si nevyhnutné informácie s prevádzkovateľom lietadla alebo jeho povereným zástupcom.

▼M2

SERA.11010 Blúdiace alebo neidentifikované lietadlo

▼B

Blúdiace alebo neidentifikované lietadlo

a) Hneď ako sa stanovište letových prevádzkových služieb dozvie, že lietadlo blúdi, musí vykonať všetky potrebné kroky uvedené v odsekoch 1 až 3 na pomoc lietadlu a zaistenie bezpečnosti letu.

1. Ak poloha lietadla nie je známa, musí stanovište letových prevádzkových služieb postupovať takto:

i) pokúsiť sa nadviazať obojsmerné spojenie s lietadlom (ak nie je nadviazané);

ii) použiť všetky dosiahnuteľné spôsoby na určenie polohy lietadla;

iii) informovať iné stanovištia letových prevádzkových služieb, do priestoru zodpovednosti ktorých lietadlo zablúdilo alebo sa očakáva, že môže zablúdiť, pričom sa musia brať do úvahy všetky okolnosti, ktoré by za daných podmienok mohli ovplyvniť navigačné vedenie lietadla;

iv) v súlade s miestnymi dohodnutými postupmi informovať príslušné vojenské stanovištia a poskytnúť im príslušné údaje letového plánu a ďalšie údaje o blúdiacom lietadle;

v) vyžadovať od stanovíšť uvedených v bodoch iii) a iv) a od iných lietadiel vo vzduchu všetku pomoc pri nadväzovaní spojenia s lietadlom a pri určení jeho polohy.

2. Požiadavky podľa bodu 1 iv) a v) sa vzťahujú aj na stanovištia letových prevádzkových služieb, ktoré boli informované v súlade s bodom 1 iii).

3. Keď sa poloha lietadla zistí, stanovište letových prevádzkových služieb musí:

▼M2

i) oznámiť lietadlu jeho polohu a vydať mu pokyny na ďalší let. Táto informácia sa poskytne bezprostredne, ak si je stanovište letových prevádzkových služieb vedomé možnosti zakročenia proti lietadlu alebo inej hrozby pre bezpečnosť lietadla a

▼B

ii) v prípade potreby odovzdať iným stanovištiam letových prevádzkových služieb a príslušným vojenským stanovištiam nevyhnutné informácie týkajúce sa blúdiaceho lietadla a všetky pokyny, ktoré boli lietadlu odovzdané.

b) Len čo sa stanovište letových prevádzkových služieb dozvie o neidentifikovanom lietadle vo svojom priestore, musí urobiť všetko pre to, aby bola zistená identita lietadla, ak je to nutné na poskytovanie letových prevádzkových služieb alebo ak sa tak požaduje príslušným vojenským stanovišťom v súlade s miestnymi dohodnutými postupmi. Stanovište letových prevádzkových služieb musí na tieto účely vykonať tie z nasledujúcich opatrení, ktoré sú za daných okolností primerané:

1. pokúsiť sa nadviazať obojsmerné spojenie s lietadlom;

2. informovať sa o lete na ostatných stanovištiach letových prevádzkových služieb vnútri letovej informačnej oblasti a požiadať o pomoc pri nadväzovaní obojsmerného spojenia s lietadlom;

3. informovať sa o lete na ostatných stanovištiach letových prevádzkových služieb susedných letových informačných oblastí a požiadať o pomoc pri nadväzovaní obojsmerného spojenia s lietadlom;

▼B

4. pokúsiť sa získať informácie od iných lietadiel letiacich v danom priestore;

5. stanovište letových prevádzkových služieb musí v prípade potreby informovať príslušné vojenské stanovište ihneď po zistení identity lietadla.

c) V prípade blúdiaceho alebo neidentifikovaného lietadla sa zohľadní možnosť, že lietadlo môže byť predmetom protiprávneho zasahovania. Ak sa stanovište letových prevádzkových služieb domnieva, že blúdiace alebo neidentifikované lietadlo môže byť predmetom protiprávneho zasahovania, príslušný orgán určený štátom musí byť bezprostredne informovaný v súlade s miestnymi dohodnutými postupmi.

▼M2

SERA.11012 Minimálne množstvo paliva a núdzový stav paliva

a) Keď pilot nahlási stav minimálneho množstva paliva, riadiaci čo najskôr informuje pilota o akýchkoľvek predpokladaných zdržaniach alebo o tom, že sa žiadne zdržanie neočakáva.

b) Keď hladina paliva spôsobí, že treba vyhlásiť tiesňovú situáciu, pilot v súlade s ustanoveniami SERA.14095 použije rádiotelefonický tiesňový signál (MAYDAY), pokiaľ možno vyslovený trikrát, po ktorom nasleduje povaha tiesňovej situácie (FUEL – palivo).

SERA.11013 Zhoršená výkonnosť lietadla

a) Ak sa v dôsledku poruchy alebo zhoršenia fungovania systémov navigácie, komunikácie, merania výšky, riadenia letu alebo iných systémov zhorší výkonnosť lietadla pod úroveň potrebnú vo vzdušnom priestore, v ktorom letí, letová posádka o tom bezodkladne informuje príslušné stanovište letových prevádzkových služieb. Ak má porucha alebo zhoršenie fungovania vplyv na aktuálne používané minimum rozstupu, riadiaci prijme opatrenia na stanovenie iného vhodného typu rozstupu alebo minima rozstupu.

b) Zhoršenie fungovania alebo porucha systému priestorovej navigácie (RNAV)

Ak lietadlo nemôže spĺňať špecifikácie požadované v súlade s trasou alebo postupom RNAV v dôsledku poruchy alebo zhoršenia fungovania systému RNAV, pilot požiada o revidované povolenie.

c) Strata schopností vertikálneho navigačného výkonu, ktorý sa vyžaduje vo vzdušnom priestore so zníženými minimami vertikálneho rozstupu (RVSM)

1. Pilot čo najskôr informuje riadenie letovej prevádzky o všetkých okolnostiach, pri ktorých nemožno zachovať požiadavky vertikálneho navigačného výkonu vo vzdušnom priestore RVSM. V takýchto prípadoch pilot získa revidované letové povolenie pred začatím akéhokoľvek odchýlenia sa od povolenej trasy a/alebo letovej hladiny, pokiaľ je to možné. Ak nemožno získať revidované letové povolenie pred takýmto odchýlením sa, pilot získa revidované povolenie čo najskôr po odchýlení sa.

2. Počas letov vo vzdušnom priestore RVSM alebo počas vertikálneho prechodu cez vzdušný priestor RVSM lietadlom, ktoré nie je schválené pre prevádzku v RVSM, pilot podá hlásenie o neschválenom stave v týchto situáciách:

i) pri počiatočnej hlasovej komunikácii na ktoromkoľvek kanále vo vzdušnom priestore RVSM;

ii) pri každej žiadosti o zmenu hladiny a

iii) pri každom opakovaní povolení týkajúcich sa hladiny.

3. Riadiaci letovej prevádzky výslovne potvrdia prijatie hlásenia z lietadla, ktoré nahlásilo neschválený stav v RVSM.

▼M2

4. Zhoršenie fungovania vybavenia lietadla – nahlásené pilotom:

i) Keď pilot lietadla schváleného pre RVSM, ktoré letí vo vzdušnom priestore RVSM, informuje, že vybavenie lietadla už nespĺňa požiadavky pre RVSM, riadenie letovej prevádzky bude lietadlo považovať za neschválené pre RVSM.

ii) Riadenie letovej prevádzky okamžite prijme opatrenia s cieľom stanoviť minimum vertikálneho rozstupu na 600 m (2 000 ft) alebo vhodný horizontálny rozstup od iných dotknutých lietadiel, ktoré letia vo vzdušnom priestore RVSM. Lietadlo, ktoré sa už nemôže považovať za schválené pre RVSM, má riadenie letovej prevádzky za normálnych okolností vyradiť zo vzdušného priestoru RVSM, ak je to možné.

iii) Piloti čo najskôr informujú riadenie letovej prevádzky o obnovení riadneho fungovania vybavenia potrebného na splnenie požiadaviek pre RVSM.

iv) Prvé oblastné stredisko riadenia (ACC), ktoré bolo oboznámené o zmene stavu lietadla v RVSM, koordinuje podľa potreby svoju činnosť so susednými ACC.

5. Silná turbulencia – nepredpovedaná:

i) Ak lietadlo prevádzkované vo vzdušnom priestore RVSM narazí na silnú turbulenciu spôsobenú počasím alebo vírom, pri ktorej sa pilot domnieva, že bude mať vplyv na schopnosť lietadla udržať povolenú letovú hladinu, pilot o tom informuje riadenie letovej prevádzky. Riadenie letovej prevádzky buď stanoví vhodný horizontálny rozstup alebo zvýšené minimum vertikálneho rozstupu.

ii) Riadenie letovej prevádzky v najvyššej možnej miere zohľadní žiadosti pilota týkajúce sa zmien letovej hladiny a/alebo trati letu a podľa potreby odovzdá informácie o doprave.

iii) Riadenie letovej prevádzky požiada o hlásenia iných lietadiel s cieľom určiť, či by sa mali RVSM pozastaviť v plnej miere alebo len v konkrétnom pásme letovej hladiny a/alebo oblasti.

iv) ACC, ktoré pozastavilo RVSM, koordinuje takéto pozastavenie(-a) so susednými ACC a akékoľvek potrebné úpravy kapacít oblasti s cieľom zabezpečiť náležitú postupnosť presunu prevádzky.

6. Silná turbulencia – predpovedaná:

i) Ak meteorologické predpovede predvídajú silné turbulencie vo vzdušnom priestore RVSM, riadenie letovej prevádzky určí, či by sa mali RVSM pozastaviť a ak áno, na ako dlho a na ktoré konkrétne letové hladiny a/alebo oblasti.

ii) V prípadoch, keď sa RVSM pozastavia, ACC, ktoré pozastavilo RVSM, koordinuje svoju činnosť so susednými ACC, pokiaľ ide o letové hladiny vhodné na presun prevádzky, pokiaľ nebol na základe dohody stanovený náhradný systém prideľovania letových hladín. ACC, ktoré pozastavilo RVSM, podľa potreby tiež koordinuje použiteľné kapacity oblasti so susednými ACC.

▼M2

SERA.11014 Signál na vyhnutie (RA) poskytovaný palubným protizrážkovým systémom (ACAS)

a) S výnimkou prípadov uvedených v zozname minimálneho vybavenia podľa nariadenia Komisie (EÚ) č. 965/2012 ([1]) sa systém ACAS II počas letu využíva v režime, ktorý umožňuje vysielanie signálu na vyhnutie pre letovú posádku, keď sa zistí neprimeraná blízkosť k inému lietadlu. Toto pravidlo sa neuplatňuje, ak je zastavenie režimu signálu na vyhnutie (používanie len informácií o prevádzke alebo ekvivalentného režimu) potrebné z dôvodu abnormálneho postupu alebo podmienok obmedzujúcich výkon.

b) V prípade ACAS RA piloti musia:

1. reagovať ihneď riadiac sa uvedeným signálom na vyhnutie, pokiaľ by to neohrozilo bezpečnosť lietadla;

2. riadiť sa signálom na vyhnutie, aj keď existuje rozpor medzi RA a pokynmi riadenia letovej prevádzky na manévrovanie;

3. nemanévrovať v smere opačnom od smeru RA;

4. len čo to dovolí pracovné zaťaženie letovej posádky, oznámiť príslušnému stanovišťu riadenia letovej prevádzky akýkoľvek signál na vyhnutie, ktorý si vyžaduje odchýlenie od aktuálneho pokynu alebo povolenia riadenia letovej prevádzky, a

5. bezodkladne nasledovať akékoľvek modifikované signály na vyhnutie;

6. obmedziť zmeny dráhy letu na minimálny rozsah nevyhnutný na dosiahnutie súladu so signálmi na vyhnutie;

7. keď sa konflikt vyrieši, bezodkladne sa vrátiť k podmienkam stanoveným v pokyne alebo povolení riadenia letovej prevádzky a

8. po návrate do bežného povolenia informovať riadenie letovej prevádzky.

c) Keď pilot nahlási ACAS RA, riadiaci sa nepokúša zmeniť dráhu letu lietadla, kým pilot nenahlási „CLEAR OF CONFLICT“ (konflikt vyriešený).

d) Keď sa lietadlo odchýli od povolenia alebo pokynu riadenia letovej prevádzky v súlade s RA alebo pilot nahlási RA, riadiaci prestane byť zodpovedný za stanovovanie rozstupu medzi týmto lietadlom a akýmkoľvek iným dotknutým lietadlom ako priamy dôsledok manévrovania, ktoré vyvolal RA. Riadiaci prevezme zodpovednosť za stanovovanie rozstupu pre všetky dotknuté lietadlá, keď:

1. riadiaci prijme hlásenie letovej posádky o tom, že lietadlo sa vrátilo do bežného povolenia, alebo

2. riadiaci prijme hlásenie letovej posádky o tom, že lietadlo sa vracia do bežného povolenia a vydá alternatíve povolenie, s ktorým oboznámi letovú posádku.

▼B

SERA.11015 Zakročovanie

a) S výnimkou služby zakročovania a sprievodu poskytovaných lietadlu na požiadanie sa zakročovanie proti civilným lietadlám riadi príslušnými predpismi a administratívnymi smernicami vydanými členskými štátmi v súlade s Dohovorom o medzinárodnom civilnom letectve, a najmä článkom 3 písm. d), podľa ktorého sa zmluvné štáty ICAO pri vydávaní predpisov pre svoje lietadlá zaväzujú riadnym spôsobom zohľadňovať bezpečnosť prevádzky civilných lietadiel.

b) Veliteľ civilného lietadla v prípade zakročovania musí okamžite:

([1]) Nariadenie Komisie (EÚ) č. 965/2012 z 5. októbra 2012, ktorým sa ustanovujú technické požiadavky a administratívne postupy týkajúce sa leteckej prevádzky podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 (Ú. v. EÚ L 296, 25.10.2012, s. 1).

▼B

1. plniť pokyny odovzdávané zakročujúcim lietadlom, sledovať a odpovedať na vizuálne signály v súlade s postupmi uvedenými v tabuľkách S11-1 a S11-2;

2. informovať príslušné stanovište letových prevádzkových služieb (ak je to možné);

3. pokúsiť sa nadviazať rádiové spojenie so zakročujúcim lietadlom alebo s príslušným stanovišťom riadiacim zakročovanie pomocou všeobecného volania na núdzovej frekvencii 121,5 MHz s udaním svojej identifikácie a povahy letu; ak sa spojenie nenadviaže, pokúsiť sa opakovať volanie na núdzovej frekvencii 243 MHz;

4. ak je lietadlo vybavené odpovedačom SSR, nastaviť mód A kód 7700, ak nedostane iné pokyny od príslušného stanovišťa letových prevádzkových služieb;

5. ak je lietadlo vybavené systémom ADS-B alebo ADS-C, nastaviť príslušnú núdzovú funkciu (ak je k dispozícii), ak nedostane iné pokyny od príslušného stanovišťa letových prevádzkových služieb.

Tabuľka S11 – 1

Signály zakročujúceho lietadla a odpovede lietadla, proti ktorému sa zakročuje

Séria	Signály ZAKROČUJÚCEHO lietadla	Význam	Odpovede lietadla, PROTI KTORÉMU SA ZAKROČUJE	Význam
1	DEŇ alebo NOC – Kývanie z krídla na krídlo a záblesky navigačných svetiel v nepravidelných intervaloch (a pristávacích svetiel vrtuľníkov), vykonávané v polohe mierne nad a pred lietadlom, proti ktorému sa zakročuje, a obvykle vľavo od neho (alebo vpravo, ak sa zakročuje proti vrtuľníku), a po potvrdení mierna zatáčka na úrovni lietadla doľava (alebo doprava v prípade vrtuľníka) do požadovaného kurzu letu. *Poznámka 1* *Poveternostné podmienky alebo konfigurácia terénu môžu spôsobiť, že zakročujúce lietadlo musí zaujať polohu na opačnej strane a následnú zatáčku vykonať opačným smerom, ako je uvedené vyššie.* *Poznámka 2* *Ak lietadlo, proti ktorému sa zakročuje, nemôže udržiavať rýchlosť zakročujúceho lietadla, zakročujúce lietadlo vykoná sériu okruhov a kýva krídlami vždy, keď míňa lietadlo, proti ktorému sa zakročuje.*	Zakročuje sa proti vám. Nasledujte ma.	DEŇ alebo NOC – Kývanie z krídla na krídlo a záblesky navigačných svetiel v nepravidelných intervaloch a nasledovanie.	Rozumiem. Vykonám.
2	DEŇ alebo NOC – Ostrý odpútavací manéver od lietadla, proti ktorému sa zakročuje, pozostávajúci zo stúpavej zatáčky 90 stupňov alebo viac, bez križovania smeru dráhy lietadla.	Môžete pokračovať.	DEŇ alebo NOC – Kývanie z krídla na krídlo.	Rozumiem. Vykonám.

▼B

Séria	Signály ZAKROČUJÚCEHO lietadla	Význam	Odpovede lietadla, PROTI KTORÉMU SA ZAKROČUJE	Význam
3	DEŇ alebo NOC – Vysunutie podvozku (ak je namontovaný), zapnutie pristávacích svetiel a prelet nad dráhou v smere pristátia. Ak sa zakročuje proti vrtuľníku, musí preletieť nad pristávacou plochou pre vrtuľníky. Ak je zakročujúcim lietadlom vrtuľník, vykoná priblíženie na pristátie a zavesí sa v blízkosti pristávacej plochy.	Pristaňte na tomto letisku.	DEŇ alebo NOC – Vysunutie podvozku (ak je namontovaný), zapnutie pristávacích svetiel a nasledovanie zakročujúceho lietadla, a ak sa po prelete nad vzletovou a pristávacou dráhou v používaní alebo nad pristávacou plochou pre vrtuľníky pristátie považuje za bezpečné, pristúpi sa k pristátiu.	Rozumiem. Vykonám.

Tabuľka S11 – 2

Signály lietadla, proti ktorému sa zakročuje, a odpovede zakročujúceho lietadla

Séria	Signály lietadla, PROTI KTORÉMU SA ZAKROČUJE	Význam	Odpovede ZAKROČUJÚCEHO lietadla	Význam
4	DEŇ alebo NOC – Zasunutie podvozku (ak je namontovaný) a blikanie pristávacími svetlami pri prelete nad dráhou v používaní vo výške medzi 300 m až 600 m (vrtuľníky vo výške 50 m až 100 m) nad letiskom a pokračovanie po okruhu dráhy v používaní alebo pristávacej plochy pre vrtuľníky. Ak nemožno používať záblesky pristávacích svetiel, použiť akékoľvek iné prerušované svetlá.	Určené letisko nevyhovuje.	DEŇ alebo NOC – Ak je žiaduce, aby lietadlo sledovalo zakročujúce lietadlo na iné letisko, zasunie zakročujúce lietadlo svoj podvozok (ak je namontovaný) a použije signály podľa série 1, stanovené pre zakročujúce lietadlá. Ak je rozhodnuté prepustiť lietadlo, proti ktorému sa zakročuje, použije zakročujúce lietadlo signály podľa série 2, stanovené pre zakročujúce lietadlá.	Rozumiem. Nasledujte ma. Rozumiem, môžete pokračovať.
5	DEŇ alebo NOC – Pravidelné zapínanie a vypínanie všetkých svetiel, aké sú k dispozícii, takým spôsobom, aby sa dali rozlíšiť od zábleskových svetiel.	Nemôžem vykonať.	DEŇ alebo NOC – Použitie signálov podľa série 2, predpísaných pre zakročujúce lietadlá.	Rozumiem.
6	DEŇ alebo NOC – Nepravidelné zapínanie a vypínanie všetkých svetiel, aké sú k dispozícii.	Som v tiesni.	DEŇ alebo NOC – Použitie signálov podľa série 2, predpísaných pre zakročujúce lietadlá.	Rozumiem.

c) Ak sa pokyny odovzdané lietadlu pomocou rádiového spojenia z akýchkoľvek zdrojov líšia od vizuálnych signálov inštrukcií vydaných zakročujúcim lietadlom, lietadlo, proti ktorému sa zakročuje, musí okamžite žiadať o vysvetlenie, a pritom sa naďalej riadiť vizuálnymi signálmi odovzdávanými zakročujúcim lietadlom.

d) Ak sa pokyny odovzdané lietadlu pomocou rádiového spojenia z akýchkoľvek zdrojov líšia od rádiotelefonických pokynov zakročujúceho lietadla, lietadlo, proti ktorému sa zakročuje, musí okamžite žiadať o vysvetlenie, a pritom sa naďalej riadiť pokynmi odozdávanými rádiotelegraficky zakročujúcim lietadlom.

e) Ak sa počas zakročovania nadviaže obojsmerné rádiové spojenie, ale nemožno korešpondovať v spoločnom jazyku, musia sa vyjadriť pokyny, ich potvrdenie a dôležité informácie pomocou fráz a výslovnosti uvedených v tabuľke S11-3, ktoré sa vysielajú dvakrát:

▼B

Tabuľka S11-3

Frázy používané ZAKROČUJÚCIM lietadlom			Frázy používané lietadlom, PROTI KTORÉMU SA ZAKROČUJE		
Fráza	Výslovnosť (1)	Význam	Fráza	Výslovnosť (1)	Význam
CALL SIGN	KOL SAIN	Aká je vaša volacia značka?	CALL SIGN (call sign) (2)	KOL SAIN	Moja volacia značka je.
FOLLOW	FOLOU	Nasledujte ma!	WILCO	VILKOU	►**M2** Rozumiem, vykonám (Understood, will comply) ◄
DESCEND	DÍSEND	Klesajte na pristátie!	►**M2** — ◄		
			CAN NOT	KENNOT	Nemôžem splniť.
YOU LAND	JÚLEND	Pristaňte na tomto letisku!	REPEAT	RIPÍT	Opakujte váš pokyn.
			AM LOST	EM LOST	Poloha neznáma.
PROCEED	PROSÍD	Môžete pokračovať!			
			MAYDAY	MEIDEI	Som v tiesni.
			HIJACK (3)	HAJDŽEK	Som predmetom únosu.
			LAND (place name)	LEND (pleis nejm)	Žiadam o pristátie na (názov miesta).
			DESCEND	DÍSEND	Žiadam o klesanie.

(1) Slabiky v druhom stĺpci, ktoré sa vyslovujú s dôrazom, sú podčiarknuté.
(2) Požadovaná volacia značka sa používa v rádiotelefónnom spojení so stanovišťami letovej prevádzkovej služby a zodpovedá označeniu lietadla v letovom pláne.
(3) Podľa okolností nie je vždy povolené ani žiaduce používať výraz „HIJACK“.

f) Len čo je stanovišťu letových prevádzkových služieb známe, že v priestore jeho zodpovednosti sa zakročuje proti lietadlu, musí vykonať tie z nasledujúcich opatrení, ktoré sú za daných okolností nevyhnutné:

1. pokúsiť sa nadviazať obojstranné spojenie s lietadlom, proti ktorému sa zakročuje, všetkými dostupnými prostriedkami vrátane tiesňovej frekvencie 121,5 MHz, pokiaľ spojenie už nebolo nadviazané;

2. informovať o zakročovaní pilota lietadla, proti ktorému sa zakročuje;

3. nadviazať spojenie so stanovišťom, ktoré riadi zakročovanie a ktoré udržiava obojsmerné spojenie so zakročujúcim lietadlom, a poskytnúť mu informácie, ktoré má k dispozícii o lietadle, proti ktorému sa zakročuje;

4. sprostredkovať správy medzi zakročujúcim lietadlom alebo stanovišťom riadiacim zakročovanie a lietadlom, proti ktorému sa zakročuje;

5. v úzkej spolupráci so stanovišťom riadiacim zakročovanie prijať nevyhnutné opatrenia na zaistenie bezpečnosti lietadla, proti ktorému sa zakročuje;

6. informovať stanoviština letových prevádzkových služieb susedných letových informačných oblastí, ak sa zdá, že lietadlo zablúdilo z týchto letových oblastí.

▼B

g) Len čo je stanovišťu letových prevádzkových služieb známe, že sa zakročuje proti lietadlu mimo priestoru jeho zodpovednosti, musí vykonať tie z týchto opatrení, ktoré sú za daných okolností primerané:

1. informovať stanovište letových prevádzkových služieb, v ktorého priestore zodpovednosti dochádza k zakročovaniu, a poskytnúť mu informácie, ktoré sú k dispozícii a ktoré môžu pomôcť identifikovať lietadlo, a požiadať o vykonanie opatrenia v súlade s písmenom f);

2. sprostredkovať správy medzi lietadlom, proti ktorému sa zakročuje, a príslušným stanovišťom letových prevádzkových služieb, stanovišťom riadiacim zakročovanie alebo zakročujúcim lietadlom.

ODDIEL 12

Služby súvisiace s meteorológiou — Meteorologické pozorovania a hlásenia z lietadiel prostredníctvom hlasového spojenia

SERA.12001 Typy meteorologických pozorovaní z lietadiel

a) Lietadlá počas všetkých fáz letu vykonávajú nasledujúce meteorologické pozorovania:

1. mimoriadne pozorovania počas letu a

2. iné nepravidelné pozorovania počas letu.

SERA.12005 Mimoriadne pozorovania z lietadiel počas letu

a) Mimoriadne meteorologické pozorovania počas letu vykonávajú všetky lietadlá vždy, keď zaznamenajú alebo spozorujú niektorý z nasledujúcich javov:

1. miernu alebo silnú turbulenciu;

2. miernu alebo silnú námrazu;

3. výrazné vlnenie za horskou prekážkou;

4. búrky bez krúp, ktoré sú zle rozoznateľné z dôvodu zhoršenia dohľadnosti alebo okolitej oblačnosti, sú rozsiahle alebo sú usporiadané do čiary húľav;

5. búrky s krúpami, ktoré sú zle rozoznateľné z dôvodu zhoršenia dohľadnosti alebo okolitej oblačnosti, sú rozsiahle alebo sú usporiadané do čiary húľav;

6. silnú prachovú víchricu alebo silnú piesočnú víchricu;

7. oblak sopečného popola;

▼M4

8. prederupčnú sopečnú aktivitu alebo sopečnú erupciu alebo

9. brzdný účinok vzletovej a pristávacej dráhy, ktorý nie je taký dobrý, ako bol nahlásený.

▼B

b) Príslušné orgány podľa potreby stanovia ostatné podmienky, ktoré pri ich výskyte alebo pozorovaní musia hlásiť všetky lietadlá.

▼M2

c) Letové posádky spracujú hlásenia použitím formulárov podľa vzoru AIREP SPECIAL uvedeného v bode A dodatku 5. Tieto hlásenia sú v súlade s podrobnými pokynmi na podávanie hlásení podľa bodu 2 dodatku 5.

1. Podrobné pokyny vrátane formátov správ a frazeológie podľa dodatku 5 použijú letové posádky pri vysielaní letových hlásení a stanovištia letových prevádzkových služieb pri preposielaní týchto hlásení.

2. Špeciálne letové hlásenia o spozorovaní sopečnej aktivity sa zaznamenajú do formulára špeciálneho letového hlásenia o sopečnej aktivite. Formuláre podľa vzoru pre špeciálne letové hlásenia o sopečnej aktivite uvedené v bode B dodatku 5 sa poskytnú letovým posádkam letiacim na trasách, na ktorých by mohol byť vplyv oblakov sopečného popola.

▼B

SERA.12010 Iné nepravidelné pozorovania z lietadiel počas letu

Výskyt iných meteorologických podmienok, ktoré nie sú uvedené v bode SERA.12005 písm. a), napr. strih vetra, a ktoré podľa názoru veliteľa lietadla môžu ovplyvniť bezpečnosť alebo výrazným spôsobom ovplyvniť leteckú prevádzku, sa čo najskôr, ako je to možné, ohlási príslušnému pracovisku riadenia letov.

SERA.12015 Hlásenie o pozorovaniach z lietadiel počas letu prostredníctvom hlasového spojenia

a) Hlásenia z lietadiel počas letu sa vykonávajú v čase pozorovania alebo hneď, ako to je možné.

b) Pozorovania z lietadiel počas letu sa odovzdávajú ako letové hlásenia a musia spĺňať technické špecifikácie uvedené v dodatku 5.

SERA.12020 Výmena letových hlásení

a) Stanoviština letových prevádzkových služieb vysielajú mimoriadne a nepravidelné letové hlásenia, hneď ako je to možné:

1. ostatným lietadlám, ktorých sa týkajú;

▼M2

2. príslušnému pracovisku meteorologickej výstražnej služby (MWO) v súlade s bodom 3 dodatku 5 a

▼B

3. ostatným stanovištiam letových prevádzkových služieb, ktorých sa týkajú.

b) Vysielanie pre lietadlá sa opakuje v pravidelných intervaloch a pokračuje v priebehu časového obdobia, ktoré stanoví príslušné stanovište letových prevádzkových služieb.

▼M2

ODDIEL 13

Odpovedač sekundárneho prehľadového radaru (SSR)

SERA.13001 Prevádzka odpovedača SSR

a) Ak má lietadlo prevádzkyschopný odpovedač SSR, pilot má odpovedač v prevádzke počas celého letu bez ohľadu na to, či je lietadlo vo vzdušnom priestore alebo mimo vzdušného priestoru, v ktorom sa SSR používa na účely letovej prevádzkovej služby.

b) Piloti nepoužijú funkciu IDENT, pokiaľ si to nevyžiada letová prevádzková služba.

c) S výnimkou letu vo vzdušnom priestore, v ktorom príslušný orgán zaviedol povinné využívanie odpovedača, sú lietadlá bez dostatočných dodávok elektrickej energie vyňaté z požiadavky používať odpovedač počas celého letu.

SERA.13005 Odpovedač SSR v móde A – nastavenie kódu

a) S cieľom upozorniť, že lietadlo sa nachádza v osobitnej nepredvídanej situácii, musí pilot lietadla vybaveného SSR:

1. zvoliť kód 7700 na označenie stavu núdze, pokiaľ ho už predtým riadenie letovej prevádzky neusmernilo, aby použil odpovedač na konkrétnom kóde. Aj v takom prípade však môže pilot zvoliť kód 7700, pokiaľ existuje konkrétny dôvod domnievať sa, že by to bol najlepší postup;

2. zvoliť kód 7600 na označenie stavu poruchy rádiového spojenia;

▼M2

3. pokúsiť sa zvoliť kód 7500 na označenie stavu protiprávneho zasahovania. Ak si to vyžadujú okolnosti, mal by sa namiesto toho použiť kód 7700.

b) S výnimkou prípadov uvedených v písmene a), musí pilot:

1. zvoliť kódy podľa pokynov stanovišťa letových prevádzkových služieb alebo

2. ak nedostal žiadne pokyny od letovej prevádzkovej služby týkajúce sa nastavenia kódu, zvolí kód 2000 alebo iný kód stanovený príslušným orgánom alebo

3. ak mu nie sú poskytované letové prevádzkové služby, zvolí kód 7000 s cieľom zlepšiť identifikáciu primerane vybaveného lietadla, pokiaľ zodpovedný orgán nestanoví inak.

c) Pokiaľ sa zistí, že kód, ktorý sa zobrazuje na situačnom zobrazovacom zariadení, je odlišný od kódu, ktorý bol pre lietadlo stanovený:

1. pilot je požiadaný, aby potvrdil zvolený kód a, ak si to situácia vyžaduje, aby zvolil správny kód a

2. ak sú stanovený a zobrazený kód naďalej rozdielne, od pilota sa môže požadovať, aby prestal používať odpovedač lietadla. Nasledujúce riadiace pracovisko a ktorékoľvek ďalšie dotknuté stanovište, ktoré využívajú SSR a/alebo multilateráciu (MLAT) pri poskytovaní letových prevádzkových služieb, musí byť o tom informované.

SERA.13010 Informácie vyvodené z tlakovej nadmorskej výšky

a) Ak má lietadlo prevádzkyschopné vybavenie v móde C, pilot nepretržite používa tento mód, pokiaľ riadenie letovej prevádzky nerozhodne inak.

▼M4

b) Pokiaľ príslušný orgán nestanoví inak, overenie zobrazovaných informácií o hladine odvodených z tlakovej nadmorskej výšky vykonáva každé primerane vybavené stanovište letových prevádzkových služieb aspoň raz pri nadviazaní spojenia s príslušným lietadlom, alebo ak to nie je možné, čo najskôr, ako je to možné.

▼M2

SERA.13015 Odpovedač SSR v móde S – nastavenie identifikácie lietadla

a) Lietadlá vybavené módom S, ktoré majú funkciu na identifikáciu lietadla, vysielajú identifikáciu lietadla podľa bodu 7 letového plánu ICAO alebo, ak nebol predložený žiadny letový plán, registráciu lietadla.

b) Pokiaľ sa na situačnom zobrazovacom zariadení spozoruje, že identifikácia lietadla vysielaná lietadlom vybaveným módom S je odlišná od identifikácie, ktorá sa od lietadla očakávala, pilot je požiadaný o potvrdenie a v prípade potreby o opätovné zadanie správnej identifikácie lietadla.

c) Ak nesúlad pretrváva aj po tom, ako pilot potvrdí, že vo funkcii módu S na identifikáciu bola zadaná správna identifikácia lietadla, riadiaci prijme tieto opatrenia:

1. informuje pilota o pretrvávajúcom nesúlade;

2. ak je to možné, opraví označenie, ktoré ukazuje identifikáciu lietadla na situačnom zobrazovacom zariadení a

▼M2

3. oznámi nasledujúcemu riadiacemu pracovisku a ktorémukoľvek ďalšiemu dotknutému stanovišťu, ktoré využívajú mód S na účely identifikácie, že identifikácia lietadla, ktorú lietadlo vysiela, je chybná.

SERA.13020 Porucha odpovedača SSR v prípade, keď je povinné mať na palube fungujúci odpovedač

a) V prípade poruchy odpovedača po odlete sa stanoviština riadenia letovej prevádzky môžu pokúsiť zabezpečiť pokračovanie letu do cieľového letiska v súlade s letovým plánom. Od pilotov sa však môže očakávať, že budú dodržiavať špecifické obmedzenia.

b) V prípade odpovedača, ktorý prestal fungovať a ktorého fungovanie nemožno obnoviť pred odletom, piloti musia:

1. informovať čo najskôr letové prevádzkové služby, najlepšie pred predložením letového plánu;

2. vpísať do položky 10 formulára pre letový plán ICAO v rámci SSR znak „N“ v prípade úplnej prevádzkyneschopnosti odpovedača, alebo v prípade čiastočnej poruchy odpovedača vpísať znak zodpovedajúci zostávajúcim možnostiam fungovania odpovedača a

3. dodržať všetky uverejnené postupy týkajúce sa žiadosti o výnimku z povinnosti mať na palube fungujúci odpovedač SSR.

ODDIEL 14

Postupy v prípade hlasového spojenia

SERA.14001 Všeobecné ustanovenia

Štandardizované výrazy sa používajú vo všetkých situáciách, pre ktoré boli určené. Jedine v prípade, keď štandardizované výrazy nemôžu slúžiť na plánované vysielanie informácii, použije sa voľná reč.

SERA.14005 Kategórie správ

a) Kategórie správ, ktoré spracúva letecká pohyblivá služba, a poradie priorít pri nadväzovaní spojenia a vysielaní správ musia byť v súlade s tabuľkou S14 – 1.

Tabuľka S14 – 1

Kategória správ a poradie priorít rádiotelefonického signálu	Rádiotelefonický signál
a) Tiesňové volania, tiesňové správy a tiesňová komunikácia	**MAYDAY**
b) Naliehavostné správy vrátane správ, ktorým predchádzal signál na sanitnú prepravu	**PAN PAN** *alebo* **PAN PAN MEDICAL**
c) Spojenia týkajúce sa hľadania smeru	—
d) Správy súvisiace s bezpečnosťou letu	—
e) Meteorologické správy	—
f) Správy o pravidelnosti letov	—

b) Tiesňové správy a tiesňová komunikácia sa vybavujú v súlade s ustanoveniami SERA.14095.

▼M2

c) Naliehavostné správy a naliehavostná komunikácia vrátane správ, ktorým predchádzal signál na sanitnú prepravu, sa vybavujú v súlade s ustanoveniami SERA.14095.

SERA.14010 Správy súvisiace s bezpečnosťou letu

Správy súvisiace s bezpečnosťou letu zahŕňajú:

a) správy týkajúce sa pohybu a riadenia;

b) správy od prevádzkovateľa lietadla alebo z lietadla bezprostredne sa týkajúce lietadla vo vzduchu;

c) poveternostné poradenstvo bezprostredne sa týkajúce lietadla vo vzduchu alebo pripravené na odlet (individuálne oznámené alebo na vysielanie);

d) ostatné správy týkajúce sa lietadla vo vzduchu alebo pripraveného na odlet.

SERA.14015 Jazyk, ktorý sa má použiť pri spojení lietadlo-zem

a) Rádiotelefónne spojenia lietadlo-zem sa uskutočňujú v anglickom jazyku alebo v jazyku bežne používanom na stanici na zemi.

b) Anglický jazyk musí byť použiteľný na požiadanie akéhokoľvek lietadla na všetkých staniciach na zemi obsluhujúcich určené letiská a trate využívané na medzinárodné letecké dopravné služby. Pokiaľ príslušný orgán nestanoví pre konkrétne prípady, pri spojení medzi stanovišťom letových prevádzkových služieb a lietadlom na letiskách, kde sa ročne zaznamená viac než 50 000 medzinárodných pohybov IFR, sa používa anglický jazyk. Členské štáty, v ktorých v deň nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia, anglický jazyk nie je jediným jazykom používaným na spojenie medzi stanovišťom letových prevádzkových služieb a lietadlom na takýchto letiskách, sa môžu rozhodnúť neuplatňovať požiadavku používať anglický jazyk a zodpovedajúcim spôsobom o tom informujú Komisiu. V takom prípade členské štáty najneskôr do 31. decembra 2017 vypracujú štúdiu o možnosti požadovať z bezpečnostných dôvodov používanie anglického jazyka pri spojení medzi stanovišťom letových prevádzkových služieb a lietadlom na týchto letiskách, aby sa zabránilo vstupu lietadiel na obsadenú vzletovú a pristávaciu dráhu alebo iným bezpečnostným rizikám, pričom zohľadnia uplatniteľné právne predpisy Únie a vnútroštátne právne predpisy týkajúce sa používania jazykov. Túto štúdiu zverejnia a svoje závery oznámia agentúre a Komisii.

c) Jazyky použiteľné v príslušnej stanici na zemi sú súčasťou leteckých informačných príručiek a ďalších uverejnených leteckých informácií týkajúcich sa takýchto zariadení.

SERA.14020 Hláskovanie slov v rádiotelefónii

Keď sa v rádiotelefónii hláskujú vlastné mená, služobné skratky a slová, ktorých výslovnosť je diskutabilná, použije sa abeceda uvedená v tabuľke S14 – 2.

Tabuľka S14 – 2

Abeceda hláskovania v rádiotelefónii

Písmeno	Slovo	Približná výslovnosť (Latinská abeceda)
A	ALFA	AL FAH
B	Bravo	BRAH VOH
C	Charlie	CHAR LEE *alebo* SHAR LEE
D	Delta	DELL TAH
E	Echo	ECK OH

▼M2

Písmeno	Slovo	Približná výslovnosť (Latinská abeceda)
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 *alebo* OO NEE FORM
V	Victor	VIK TAH
W	Whiskey	WISS KEY
X	X-ray	ECKS RAY
Y	Yankee	YANG KEY
Z	Zulu	ZOO LOO

Pri približnom hláskovaní použitím latinskej abecedy, sú slabiky, ktoré sa vyslovujú s dôrazom, podčiarknuté.

SERA.14025 Zásady, ktorými sa riadi identifikácia tratí letových prevádzkových služieb iných než štandardné trate odletu a príletu

a) Používanie označení pre trate letových prevádzkových služieb pri hlasovom spojení

1. V hlasovom spojení sa základné písmeno označenia vysloví v súlade s abecedou hláskovania podľa vymedzenia v tabuľke S14 – 2.

2. Ak sa používajú predpony K, U alebo S, v hlasovom spojení sa vyslovujú takto:

i) *K* – KOPTER

ii) *U* – UPPER

iii) *S* – SUPERSONIC

b) Slovo „kopter“ sa vyslovuje ako v slove „helicopter“ a slová „upper“ a „supersonic“ ako v anglickom jazyku.

▼M2

SERA.14026 Význačné body

Pri hlasovom spojení sa obvykle používa názov vo voľnej reči pre význačné body označené miestom rádionavigačného zariadenia, alebo jedinečný päťznakový ľahko vysloviteľný „kódový názov“ pre význačné body neoznačené miestom rádionavigačného zariadenia. Ak sa pre miesto rádionavigačného zariadenia nepoužíva názov vo voľnej reči, nahradí sa kódovým označením, ktoré sa v hlasovom spojení vyslovuje v súlade s hláskovacou abecedou.

SERA.14030 Používanie označení pre štandardné prístrojové odletové a príletové trate

V hlasovom spojení sa pre štandardné prístrojové odletové a príletové trate používa označenie vo voľnej reči.

SERA.14035 Vysielanie čísel v rádiotelefónii

a) Vysielanie čísel

1. Všetky čísla použité pri vysielaní volacej značky lietadla, kurzov, vzletovej a pristávacej dráhy, smeru a rýchlosti vetra sa nahlasujú tak, že každá číslica je vyslovená samostatne.

   i) Letové hladiny sa pri vysielaní nahlasujú tak, že každá číslica je vyslovená samostatne, okrem prípadu letových hladín vyjadrených v celých stovkách.

   ii) Nastavenie výškomera sa pri vysielaní nahlasuje tak, že každá číslica je vyslovená samostatne, okrem prípadu nastavenia 1 000 hPa, ktoré sa vysiela ako „JEDEN TISÍC“ („ONE THOUSAND“).

   iii) Všetky čísla použité pri vysielaní kódov odpovedača sa nahlasujú tak, že každá číslica je vyslovená samostatne, okrem prípadu keď kódy odpovedača obsahujú iba celé tisícky, vtedy sa informácie vysielajú tak, že je vyslovená číslica počtu tisícov, za ktorou nasleduje slovo „TISÍC“ („THOUSAND“).

2. Všetky čísla použité pri vysielaní informácií iných ako tie, ktoré sú uvedené v písmene a) bode 1, sa nahlasujú tak, že každá číslica je vyslovená samostatne, okrem všetkých čísel obsahujúcich celé stovky a celé tisícky, ktoré sa pri vysielaní nahlasujú tak, že je vyslovená každá číslica počtu stoviek alebo tisícov, za ktorou nasleduje slovo „STO“ („HUNDRED“) alebo „TISÍC“ („THOUSAND“), podľa vhodnosti. Kombinácia tisícov a celých stoviek sa pri vysielaní nahlasuje tak, že je vyslovená každá číslica počtu tisícov, za ktorou nasleduje slovo „TISÍC“ („THOUSAND“), za ktorým nasleduje počet stoviek, za ktorým nasleduje slovo „STO“ („HUNDRED“).

3. V prípadoch, keď je potreba objasniť, že číslo, ktoré sa vysiela, je celá tisícka a/alebo celá stovka, sa číslo nahlasuje tak, že každá číslica je vyslovená samostatne.

4. Pri poskytovaní informácií o relatívnom zameraní voči objektu alebo voči konfliktnej prevádzke v 12-hodinovom kóde sa informácie odovzdajú tak, že sa číslice vyslovujú spolu, napr. „DESAŤ HODÍN“ („TEN O'CLOCK“) alebo „JEDENÁSŤ HODÍN“ („ELEVEN O'CLOCK“).

5. Čísla obsahujúce desatinnú čiarku sa vysielajú tak, ako sa stanovuje v písm. a) bode 1, pričom desatinná čiarka sa uvedie vo vhodnom poradí a označí sa slovom „DESATINNÁ ČIARKA“ („DECIMAL“).

6. Na identifikáciu prenosového kanálu v rádiotelefónnom spojení v pásme s veľmi vysokou frekvenciou (pásmo VHF) sa použije všetkých šesť číslic číselného označenia, okrem prípadu, keď je aj piata aj šiesta číslica nula, vtedy sa použijú iba prvé štyri číslice.

▼M2

SERA.14040 Výslovnosť čísel

Ak sa na komunikáciu použije angličtina, čísla sa musia vysielať tak, že sa použije výslovnosť uvedená v tabuľke S14 – 3:

Tabuľka S14 – 3

Číslovka alebo časť číslovky	Výslovnosť
0	ZE-RO
1	WUN
2	TOO
3	TREE
4	FOW-er
5	FIFE
6	SIX
7	SEV-en
8	AIT
9	NIN-er
10	TEN
11	EE-LE-VEN
12	TWELF
Decimal	DAY-SEE-MAL
Hundred	HUN-dred
Thousand	TOU-SAND

SERA.14045 Techniky vysielania

a) Vysielanie sa uskutočňuje stručne v bežnom konverzačnom tóne.

b) Tieto slová a vety sa v prípade potreby používajú v rádiotelefónnom spojení a ich význam je opísaný v tabuľke S14 – 4:

Tabuľka S14 – 4

Veta	Význam
POTVRĎTE (ACKNOWLEDGE)	„Potvrďte, že ste správu prijali a porozumeli jej.“
POTVRDZUJEM (AFFIRM)	„Áno, t. j. to, čo bolo vysielané, je správne“.
SCHVÁLENÉ (APPROVED)	„Povolenie pre požadovaný úkon je udelené.“
MEDZERA (BREAK)	„Týmto vyznačujem oddelenie dvoch častí správy.“
MEDZERA MEDZERA (BREAK BREAK)	„Týmto vyznačujem oddelenie dvoch správ vysielaných rôznym lietadlám pri veľmi hustej prevádzke.“
ZRUŠTE (CANCEL)	„Anulujte predchádzajúce vysielané povolenie.“

▼**M2**

Veta	Význam
SKONTROLUJTE (CHECK)	„Preverte systém alebo postup.“
POVOLENÉ (CLEARED)	„Oprávnený pokračovať za určených podmienok.“
POTVRĎTE (CONFIRM)	„Žiadam overenie: (*povolenia, pokynu, opatrenia, informácie*).“
PREJDITE (CONTACT)	„Nadviažte rádiové spojenie s…“
SPRÁVNE (CORRECT)	„Správne“ („True“) alebo „Presné“ („Accurate“).
OPRAVA (CORRECTION)	„V tomto vysielaní (*alebo* v označenej správe) sa stala chyba, správne znenie je…“
NEBERTE DO ÚVAHY (DISREGARD)	„Považujte toto vysielanie, ako keby nebolo vysielané“
AKO POČUJETE (HOW DO YOU READ)	„Aká je čitateľnosť/zrozumiteľnosť môjho vysielania?“ (*pozri ustanovenie SERA.14070 písm.c)*)
OPAKUJEM (I SAY AGAIN)	„Opakujem pre objasnenie alebo zdôraznenie.“
UDRŽIAVAJTE (MAINTAIN)	„Pokračujte v súlade s danými podmienkami alebo v presnom význame, napr. „Udržiavajte VFR“.
MONITORUJTE (MONITOR)	„Počúvajte na (frekvencia).“
NEGATÍV (NEGATIVE)	„Nie“ *alebo* „Povolenie nie je udelené“ *alebo* „To nie je správne“ *alebo* „Neschopný“.
PRÍJEM (OVER)	„Moje vysielanie sa skončilo, očakávam Vašu odpoveď.“
KONIEC (OUT)	„Rozhovor sa skončil a neočakáva sa žiadna odpoveď.“
OPAKUJTE SPRÁVU (READ BACK)	„Opakujte mi všetko“ alebo „Opakujte určitú časť tejto správy presne tak, ako bola prijatá.“
ZNOVU POVOLENÉ (RECLEARED)	„Vaše predchádzajúce povolenie bolo zmenené a toto nové povolenie nahrádza predchádzajúce povolenie alebo jeho časť.“
OZNÁMTE (REPORT)	„Predajte mi nasledujúcu informáciu…“
ŽIADAM (REQUEST)	„Chcel by som vedieť…“ *alebo* „Prajem si dostať…“
ROZUMIEM (ROGER)	„Prijal som všetko z Vášho posledného vysielania.“
OPAKUJTE (SAY AGAIN)	„Opakujte všetko“ alebo „Opakujte nasledujúcu časť Vášho posledného vysielania.“
HOVORTE POMALŠIE (SPEAK SLOWER)	„Znížte rýchlosť Vašej reči.“
ČAKAJTE (STANDBY)	„Čakajte, zavolám Vám.“
NIE SOM SCHOPNÝ (UNABLE)	„Nemôžem splniť Vašu žiadosť, pokyn alebo povolenie.“

▼M2

Veta	Význam
VYKONÁM (WILCO)	*(skratka pre „will comply“ – vykonám)* „Rozumiem Vašej správe a budem podľa nej postupovať.“
SLOVÁ DVAKRÁT (WORDS TWICE)	a) *Ako žiadosť*: „Spojenie je obťažné. Prosím, vysielajte každé slovo alebo skupinu slov dvakrát.“ b) *Ako informácia*: „Keďže spojenie je obťažné, vysielam v tejto správe každé slovo alebo skupinu slov dvakrát.“

SERA.14050 Rádiotelefónne volacie značky pre lietadlá

a) Úplné volacie značky

Rádiotelefónna volacia značka lietadla patrí do jedného z týchto typov:

1. Typ a) – znaky zodpovedajúce registrovej značke lietadla alebo

2. Typ b) – telefónny identifikátor prevádzkovateľa lietadla, za ktorým nasledujú posledné štyri znaky registrovej značky lietadla;

3. Typ c) – telefónny identifikátor prevádzkovateľa lietadla, za ktorým nasleduje číselné označenie letu.

b) Skrátené volacie značky

Rádiotelefónne volacie značky lietadla uvedené v písm. a), s výnimkou typu c), sa môžu uviesť v skrátenej podobe za podmienok predpísaných v ustanovení SERA.14055 písm. c). Skrátené volacie značky majú takúto podobu:

1. Typ a) – prvý znak registrovej značky a aspoň posledné dva znaky volacej značky;

2. Typ b) – telefónny identifikátor prevádzkovateľa lietadla, za ktorým nasledujú aspoň posledné dva znaky volacej značky;

3. Typ c) – žiadna skrátená forma.

SERA.14055 Rádiotelefónne postupy

a) Lietadlo nesmie zmeniť typ rádiotelefónnej volacej značky počas letu s výnimkou zmien zavedených dočasne na pokyn stanovišťa riadenia letovej prevádzky v záujme bezpečnosti. S výnimkou prípadov, keď si to vyžadujú bezpečnostné dôvody, sa lietadlu počas vzletu, počas poslednej fázy konečného priblíženia alebo počas dojazdu po pristátí nesmú vysielať žiadne informácie.

b) Nadviazanie rádiotelefónnych spojení:

1. Pri nadväzovaní spojenia sa vždy použijú úplné rádiotelefónne volacie značky. Pri nadväzovaní spojenia lietadlo začína hlasovú komunikáciu označením volanej stanice a následne označením volajúcej stanice.

2. Pri odpovedi na uvedené hlasové komunikácie sa použije volacia značka volajúcej stanice, za ktorou nasleduje volacia značka odpovedajúcej stanice, čo sa považuje za výzvu, aby volajúca stanica začala vysielať. Pri presmerovaní spojenia v rámci jedného stanovišťa letových prevádzkových služieb možno volaciu značku stanovišťa letových prevádzkových služieb vynechať, pokiaľ to povolí príslušný orgán.

▼M2

3. Nadviazanie spojenia sa začína zavolaním a odpoveďou, keď sa žiada o nadviazanie kontaktu, s výnimkou prípadu, keď je isté, že volaná stanica volanie zachytí, volajúca stanice môže začať vysielať správu bez toho, aby počkala na odpoveď z volanej stanice.

c) Následné rádiotelefónne spojenia:

1. Skrátené rádiotelefónne volacie značky uvedené v ustanovení SERA.14050 písm. b) sa použijú iba po uspokojivom nadviazaní spojenia a za predpokladu, že nemôže dôjsť k omylu. Lietadlo používa svoju skrátenú volaciu značku iba v prípade, že ho týmto spôsobom oslovila letecká stanica.

2. Pri vydávaní povolení riadenia letovej prevádzky a pri ich opakovaní riadiaci a piloti vždy doplnia volaciu značku lietadla, na ktoré sa povolenie vzťahuje. V iných než týchto uvedených prípadoch sa po nadviazaní kontaktu povolí nepretržité obojsmerné spojenie bez ďalšej identifikácie alebo volania až do ukončenia kontaktu.

SERA.14060 Prechod na spojenie v pásme VHF

a) Príslušné stanovište letových prevádzkových služieb informuje lietadlo o prechode z jednej rádiovej frekvencie na druhú v súlade s dohodnutými postupmi. Ak lietadlo takéto upozornenie nedostane, informuje stanovište letových prevádzkových služieb pred tým, než sa takýto prechod uskutoční.

b) Pri nadväzovaní počiatočného kontaktu v pásme VHF alebo pri jeho opúšťaní lietadlo vysiela také informácie, ktoré stanovil poskytovateľ leteckých navigačných služieb zodpovedný za poskytovanie služieb a schválil príslušný orgán.

SERA.14065 Rádiotelefónne postupy pri zmene kanálu hlasového spojenia lietadlo-zem

a) Pokiaľ poskytovateľ leteckých navigačných služieb zodpovedný za poskytovanie služieb nestanovil inak a pokiaľ to neschválil príslušný orgán, musí počiatočné volanie na stanovište letových prevádzkových služieb po zmene kanálu hlasového spojenia lietadlo-zem obsahovať tieto údaje:

1. označenie volaného stanovišťa letových prevádzkových služieb;

2. volaciu značku a v prípade lietadiel kategórie ťažkej turbulencie v úplave, slovo „Ťažký“ („Heavy“) alebo „Super“, pokiaľ príslušný orgán toto lietadlo takto identifikoval;

3. hladinu, vrátane hladiny preletu a povolenej hladiny, pokiaľ sa neudržiava povolená hladina;

4. rýchlosť, pokiaľ ju stanovilo riadenie letovej prevádzky a

5. dodatočné údaje, ktoré požaduje poskytovateľ leteckých navigačných služieb zodpovedný za poskytovanie služieb a ktoré schválil príslušný orgán.

b) Piloti poskytujú informácie o hladine na najbližších celých 30 m alebo 100 ft, ako to ukazuje ich výškomer.

c) Počiatočné volanie na letiskovú riadiacu vežu

Počiatočné volanie lietadiel, ktorým sa poskytuje letisková služba riadenia, musí obsahovať:

1. označenie volaného stanovišťa letových prevádzkových služieb;

2. volaciu značku a v prípade lietadiel kategórie ťažkej turbulencie v úplave slovo „Ťažký“ („Heavy“) alebo „Super“, pokiaľ príslušný orgán toto lietadlo takto identifikoval;

▼M2

3. polohu a

4. dodatočné údaje, ktoré požaduje poskytovateľ leteckých navigačných služieb zodpovedný za poskytovanie služieb a ktoré schválil príslušný orgán.

SERA.14070 Postupy skúšobného vysielania

a) Forma skúšobného vysielania je takáto:

1. identifikácia volanej stanice;

2. identifikácia volajúcej stanice;

3. slová „SKÚŠKA RÁDIA“ („RADIO CHECK“)

4. použitá frekvencia.

b) Odpoveď na skúšobné vysielanie je takáto:

1. identifikácia stanice, ktorá požaduje skúšku;

2. identifikácia odpovedajúcej stanice;

3. informácie o zrozumiteľnosti stanice, ktorá požaduje skúšobné vysielanie.

c) Keď sa vykonávajú skúšky, použije sa táto stupnica zrozumiteľnosti:

Stupnica zrozumiteľnosti

1. *1* Nezrozumiteľné

2. *2* Chvíľami zrozumiteľné

3. *3* Zrozumiteľné, ale s ťažkosťami

4. *4* Zrozumiteľné

5. *5* Dokonale zrozumiteľné

SERA.14075 Výmena správ

a) Spojenie je stručné a jednoznačné a vždy, keď je to možné, treba použiť štandardné výrazy.

1. Ak vysiela lietadlo, potvrdenie o doručení správy zahŕňa volaciu značku daného lietadla.

2. Ak potvrdenie o doručení vysiela stanovište letových prevádzkových služieb lietadlu, zahŕňa volaciu značku lietadla, za ktorou nasleduje v prípade potreby volacia značka stanovišťa letových prevádzkových služieb.

b) Ukončenie hovoru.

Rádiotelefónny hovor ukončí prijímacie stanovište letových prevádzkových služieb alebo lietadlo použitím vlastnej volacej značky.

c) Opravy a opakovania

1. Ak pri vysielaní došlo k chybe, vysloví sa slovo „OPRAVA“ („CORRECTION“), zopakuje sa posledná správna skupina slov alebo veta a potom sa vyšle správne znenie.

2. Ak možno opravu najlepšie vykonať opakovaním celej správy, pred druhým vyslaním správy sa použije veta „OPRAVA, OPAKUJEM“ („CORRECTION, I SAY AGAIN“).

3. Ak prijímacia stanica pochybuje o správnosti doručenej správy, požiada o úplné alebo čiastočné zopakovanie.

▼M2

4. Ak sa požaduje zopakovanie celej správy, vyslovia sa slová „OPAKUJ“ („SAY AGAIN“). Ak sa požaduje zopakovanie časti správy, použije sa veta: „ZOPAKUJ VŠETKO PRED… („SAY AGAIN ALL BEFORE…) (prvé slovo uspokojivo prijaté)“; alebo „ZOPAKUJ OD („SAY AGAIN) … (slovo pred chýbajúcou časťou) PO (TO) … (slovo po chýbajúcej časti)“; alebo „ZOPAKUJ VŠETKO PO („SAY AGAIN ALL AFTER) … (posledné slovo uspokojivo prijaté)“.

d) Ak sa pri kontrole správnosti opakovania zistia nesprávne prvky, po ukončení opakovania sa vyšlú slová „NIE, OPAKUJEM“ („NEGATIVE I SAY AGAIN“), po ktorých nasleduje správne znenie príslušných prvkov.

SERA.14080 Bdenie na hlasovom kanáli/Prevádzková doba

a) Počas letu lietadlo udržiava bdenie na hlasovom kanáli podľa požiadaviek príslušného orgánu a bez toho, aby o tom informovalo príslušné stanovište letových prevádzkových služieb, nepreruší toto bdenie, s výnimkou prípadov, keď si to vyžadujú bezpečnostné dôvody.

1. Lietadlo pri dlhotrvajúcich letoch nad vodnou hladinou alebo pri letoch nad určenými oblasťami, nad ktorými je povinné mať na palube núdzový vysielač polohy (ELT), nepretržite počúva na núdzovej frekvencii VHF 121,5 MHz, s výnimkou tých období, keď lietadlo nadväzuje spojenia na iných kanáloch VHF alebo keď obmedzené palubné vybavenie alebo povinnosti posádky v kabíne nedovoľujú súčasný odposluch na dvoch kanáloch.

2. Lietadlo nepretržite počúva na núdzovej frekvencii VHF 121,5 MHz v oblastiach alebo na tratiach, kde hrozí zakročenie proti lietadlu alebo iné nebezpečné situácie, a keď túto požiadavku stanovil príslušný orgán.

b) Letecké stanice musia nepretržite počúvať na núdzovej frekvencii VHF 121,5 MHz počas prevádzkovej doby stanovíšť, ktorým stanica slúži. Ak majú dve alebo viacero týchto staníc spoločnú lokalizáciu, nepretržité počúvanie na núdzovej frekvencii 121,5 MHz na jednej z nich sa považuje za splnenie danej požiadavky.

c) Ak musí lietadlo alebo stanovište letových prevádzkových služieb z akéhokoľvek dôvodu prerušiť prevádzku, informuje o tom, ak je to možné, ostatné zúčastnené stanice a uvedie pri tom čas, keď sa očakáva obnovenie prevádzky. Ak sa prevádzka obnovila, ostatné zúčastnené stanice sú o tom informované. Ak sa musí prevádzka prerušiť na dlhší čas, než bolo uvedené v pôvodnom oznámení, zmenený čas obnovenia prevádzky je pokiaľ možno vyslaný v pôvodne oznámenom čase alebo v dohľadnom čase.

SERA.14085 Použitie vysielania naslepo

a) Ak lietadlo nie je schopné nadviazať kontakt na určenom kanáli, na predchádzajúcom použitom kanáli alebo na inom kanáli príslušnom pre danú trať, a ak nie je schopné nadviazať spojenie s príslušným stanovišťom letových prevádzkových služieb, iným stanovišťom letových prevádzkových služieb alebo iným lietadlom využitím všetkých dostupných prostriedkov, lietadlo vyšle svoju správu dvakrát na určenom(-ých) kanáli(-och), ktorej predchádza veta „VYSIELAM NASLEPO“ („TRANSMITTING BLIND“) a v prípade potreby zahŕňa adresáta (-ov), ktorému(-ým) je správa určená.

b) Ak lietadlo nie je schopné nadviazať spojenie z dôvodu poruchy prijímača, vyšle správy na používanom kanáli v stanovených časoch alebo polohách, ktorým predchádza veta „VYSIELAM NASLEPO Z DÔVODU PORUCHY PRIJÍMAČA“ („TRANSMITTING BLIND DUE TO RECEIVER FAILURE“). Lietadlo:

1. vyšle zamýšľanú správu, za ktorou nasleduje úplné zopakovanie;

2. ohlási čas ďalšieho zamýšľaného vysielania;

▼M2

3. ak má k dispozícii letové prevádzkové služby, vyšle informácie o zámere veliteľa lietadla týkajúce sa pokračovania v lete.

SERA.14087 Použitie techniky prenosu spojenia

a) Pokiaľ nemôže stanovište letových prevádzkových služieb nadviazať spojenie s lietadlom po volaniach na frekvenciách, na ktorých sa očakáva, že na nich lietadlo udržiava počúvanie:

1. požiada ostatné stanovištia letových prevádzkových služieb, aby mu poskytli pomoc volaním lietadla a v prípade potreby prenosom spojenia a

2. požiada lietadlo na príslušnej trati, aby sa pokúsilo nadviazať spojenie s lietadlom a v prípade potreby sprostredkovalo spojenie.

b) Ustanovenia písm. a) sa uplatňujú aj:

1. na žiadosť príslušného stanovišťa letových prevádzkových služieb;

2. keď očakávaná správa od lietadla nebola doručená počas takej lehoty, že sa predpokladá strata spojenia.

SERA.14090 Špecifické postupy spojenia

a) Pohyb vozidiel

▼C2

Výrazy pre pohyb vozidiel iných než ťahačov lietadiel na prevádzkovej ploche sú rovnaké ako tie, ktoré sa používajú pre pohyb lietadla, s výnimkou pokynov pre rolovanie, v prípade ktorých sa pri spojení s vozidlami slovo „TAXI“ (Roluj) nahradí slovom „PROCEED“ (Pokračuj).

▼M2

b) Letová poradná služba

Letová poradná služba nevydáva „povolenia“, ale iba „poradné informácie“ a používa slovo „radím“ alebo „navrhujem“, keď lietadlu navrhuje vykonať určitú činnosť.

c) Označenie kategórie ťažkej turbulencie v úplave

1. Lietadlá kategórie ťažkej turbulencie v úplave použijú pri počiatočnom rádiotelefónnom kontakte medzi takýmto lietadlom a stanovišťami letových prevádzkových služieb ihneď po volacej značke lietadla slovo „Ťažký“ („Heavy“).

2. Špecifické lietadlá kategórie ťažkej turbulencie v úplave, identifikované príslušným orgánom, použijú pri počiatočnom rádiotelefónnom kontakte medzi takýmto lietadlom a stanovišťami letových prevádzkových služieb ihneď po volacej značke lietadla slovo „Super“.

d) Postupy súvisiace s odchýlením sa z dôvodu počasia

Ak pilot nadviaže spojenia s riadením letovej prevádzky, rýchlu reakciu môže dosiahnuť uvedením vety „ŽIADAM O ODCHÝLENIE Z TRATI KVÔLI POČASIU“ („WEATHER DEVIATION REQUIRED“), aby naznačil, že si žiada o prioritu na danej frekvencii a o reakciu riadenia letovej prevádzky. V prípade potreby pilot nadviaže spojenia použitím núdzového volania „PAN PAN“ (pokiaľ možno vysloveného trikrát).

▼M2

SERA.14095 Postupy tiesňového a naliehavostného rádiotelefónneho spojenia

a) Všeobecné ustanovenia

1. Tiesňová a naliehavostná komunikácia zahŕňa všetky rádiotelefónne správy týkajúce sa tiesňových a naliehavých situácií. Tiesňové a naliehavé situácie sú vymedzené takto:

i) Tieseň: situácia, keď hrozí vážne a/alebo bezprostredné nebezpečenstvo, a ktorá si vyžaduje okamžitú pomoc.

ii) Naliehavosť: situácia týkajúca sa bezpečnosti lietadla alebo iného vozidla, alebo bezpečnosti niektorých osôb nachádzajúcich sa na palube alebo v dohľadnej vzdialenosti, ktorá si ale nevyžaduje okamžitú pomoc.

2. Na začiatku počiatočného tiesňového spojenia sa použije rádiotelefónny tiesňový signál „MAYDAY“ a na začiatku počiatočného naliehavostného spojenia sa použije rádiotelefónny naliehavostný signál „PAN PAN“. Na začiatku ktoréhokoľvek následného spojenia v tiesňovej a naliehavostnej komunikácii je povolené použiť rádiotelefónne tiesňové a naliehavostné signály.

3. Odosielateľ správ adresovaných lietadlu v tiesňovej alebo naliehavej situácii obmedzí počet, objem a obsah správ podľa situácie na minimum.

4. Ak stanovište letových prevádzkových služieb, ktorému lietadlo adresovalo núdzovú alebo naliehavostnú správu, nepotvrdí prijatie tejto správy, pomoc poskytnú ostatné stanovištia letových prevádzkových služieb v súlade s bodmi 2 a 3 písmena b).

5. Tiesňová a naliehavostná komunikácia sa zvyčajne udržiava na frekvencii, na ktorej sa táto komunikácia začala, až kým sa neusúdi, že lepšiu pomoc možno poskytnúť prechodom na inú frekvenciu.

6. Na uľahčenie prepisu sa rádiotelefónne vysielanie pri tiesňových a naliehavostných spojeniach uskutočňuje pomaly a zreteľne, pričom každé slovo je jasne vyslovené.

b) Rádiotelefónne tiesňové spojenia

1. Činnosť lietadla v tiesni

Okrem toho, že tiesňovej správe, ktorú má poslať lietadlo v tiesni, predchádza pokiaľ možno trikrát vyslovený rádiotelefónny tiesňový signál „MAYDAY“ v súlade s písm. a) bodom 2, musí byť tiesňová správa:

i) vysielaná na frekvencii lietadlo-zem, ktorá sa v tom čase používa;

ii) zostavená z najväčšieho možného počtu nasledujúcich prvkov, ktoré sú zreteľne vyslovené a, ak je to možné, tak v tomto poradí:

A) názov stanovišťa letových prevádzkových služieb, ktorému je správa adresovaná (ak to čas a okolnosti umožňujú);

B) identifikácia lietadla;

C) povaha tiesňovej situácie;

D) zámer veliteľa lietadla;

E) súčasná poloha, hladina a kurz.

▼M2

2. Činnosť stanovišťa letových prevádzkových služieb, ktorému je správa adresovaná, alebo prvého stanovišťa letových prevádzkových služieb, ktoré potvrdí prijatie tiesňovej správy

Stanovište letových prevádzkových služieb, ktorému lietadlo v tiesni správu adresovalo, alebo prvé stanovište letových prevádzkových služieb, ktoré potvrdí prijatie tiesňovej správy:

i) okamžite potvrdí prijatie tiesňovej správy;

ii) prevezme kontrolu nad spojením alebo konkrétne a jasne prenesie túto zodpovednosť, pričom o tom informuje lietadlo a

iii) prijme okamžité opatrenia s cieľom zabezpečiť, aby boli všetky potrebné informácie čo najskôr dostupné:

A) príslušnému stanovišťu letových prevádzkových služieb;

B) príslušnému prevádzkovateľovi lietadla alebo jeho zástupcovi v súlade s vopred stanovenou dohodou;

iv) podľa potreby upozorní ostatné stanovištia letových prevádzkových služieb s cieľom zabrániť prechodu komunikácie na frekvenciu tiesňového spojenia.

3. Nariadenie ticha

i) Lietadlu v tiesni alebo stanovišťu letových prevádzkových služieb, ktoré riadi tiesňovú komunikáciu, je povolené nariadiť ticho buď všetkým staniciam pohyblivej služby v danej oblasti alebo ktorejkoľvek stanici, ktorá ruší tiesňovú komunikáciu. Podľa okolností adresuje tieto pokyny „všetkým staniciam“ alebo len jednej stanici. V oboch prípadoch použije:

A) výraz „STOP TRANSMITTING“ (Prerušiť vysielanie)

B) rádiotelefónny tiesňový signál „MAYDAY“.

ii) Použitie signálov uvedených v písm. b) bode 3 podbode i) je vyhradené pre lietadlo v tiesni a pre stanovište letových prevádzkových služieb, ktoré riadi tiesňovú komunikáciu.

4. Činnosť všetkých ostatných stanovíšť letových prevádzkových služieb/lietadla

i) Tiesňové spojenia majú absolútnu prednosť pred všetkými ostatnými spojeniami a stanovištia letových prevádzkových služieb/lietadlá, ktoré o ňom vedia, nesmú vysielať na príslušnej frekvencii, pokiaľ:

A) tieseň nie je zrušená alebo tiesňová komunikácia nie je ukončená;

B) neboli všetky tiesňové komunikácie prenesené na iné frekvencie;

C) stanovište letových prevádzkových služieb, ktoré riadi spojenia, neudelilo povolenie;

D) samé nemusia poskytnúť pomoc.

ii) Každé stanovište letových prevádzkových služieb/lietadlo, ktoré vie o tiesňovej komunikácii, a ktoré nemôže samo pomôcť lietadlu v tiesni, však naďalej počúva takúto komunikáciu, kým nie je zrejmé, že pomoc sa poskytuje.

5. Ukončenie tiesňových spojení a ticha

i) Ak už lietadlo nie je v tiesni, vyšle správu o zrušení tiesňovej situácie.

▼M2

ii) Keď stanovište letových prevádzkových služieb, ktoré riadilo tiesňové komunikačné spojenie, dostane správu o skončení tiesňovej situácie, okamžite prijme opatrenia s cieľom zabezpečiť, aby bola táto informácia čo najskôr dostupná:

A) príslušným stanovištiam letových prevádzkových služieb;

B) príslušnému prevádzkovateľovi lietadla alebo jeho zástupcovi v súlade s vopred stanovenou dohodou.

iii) Tiesňové spojenie a stav ticha sa ukončia vyslaním správy, ktorá zahŕňa slová „TIESŇOVÁ KOMUNIKÁCIA UKONČENÁ“ („DISTRESS TRAFFIC ENDED“) na frekvencii alebo frekvenciách, ktoré boli použité pri tiesňovej komunikácii. Túto správu môže vyslať len stanovište letových prevádzkových služieb riadiace spojenie, keď ho po prijatí správy podľa písm. b) bodu 5 podbodu i) na to oprávnil príslušný orgán.

c) Rádiotelefónne naliehavostné spojenia

1. Činnosť lietadla oznamujúceho naliehavú situáciu okrem výnimiek uvedených v písm. c) bode 4

Okrem toho, že naliehavostnej správe, ktorú má poslať lietadlo oznamujúce naliehavostnú situáciu, predchádza pokiaľ možno trikrát vyslovený rádiotelefónny naliehavostný signál „PAN PAN“ (každé slovo výrazu sa má vysloviť ako francúzske slovo „panne“) v súlade s písm. a) bodom 2, musí byť naliehavostná správa:

i) vysielaná na frekvencii lietadlo-zem, ktorá sa v tom čase používa;

ii) zostavená z čo najväčšieho požadovaného počtu nasledujúcich prvkov, ktoré sú zreteľne vyslovené a, ak je to možné, tak v tomto poradí:

A) názov stanovišťa letových prevádzkových služieb, ktorému je správa adresovaná;

B) identifikácia lietadla;

C) povaha naliehavostnej situácie;

D) zámer veliteľa lietadla;

E) súčasná poloha, hladina a kurz;

F) akékoľvek ďalšie užitočné informácie.

2. Činnosť stanovišťa letových prevádzkových služieb, ktorému je správa adresovaná, alebo prvého stanovišťa letových prevádzkových služieb, ktoré potvrdí prijatie naliehavostnej správy

Stanovište letových prevádzkových služieb, ktorému lietadlo oznamujúce naliehavú situáciu správu adresovalo, alebo prvé stanovište letových prevádzkových služieb, ktoré potvrdí prijatie naliehavostnej správy:

i) potvrdí prijatie naliehavostnej správy;

ii) prijme okamžité opatrenia s cieľom zabezpečiť, aby boli všetky potrebné informácie čo najskôr dostupné:

A) príslušnému stanovišťu letových prevádzkových služieb;

B) príslušnému prevádzkovateľovi lietadla alebo jeho zástupcovi v súlade s vopred stanovenou dohodou;

iii) v prípade potreby vykonáva kontrolu nad spojeniami.

▼M2

3. Činnosť všetkých ostatných stanovíšť letových prevádzkových služieb/ lietadiel

Naliehavostné spojenia majú prednosť pred všetkými ostatnými spojeniami okrem tiesňových spojení a všetky stanovištia letových prevádzkových služieb/lietadlá dávajú pozor, aby nerušili prenos naliehavej komunikácie.

4. Činnosť lietadla používaného na sanitnú prepravu

i) Použitie signálu opísaného v písm. c) bode 4 podbode ii) znamená, že správa, ktorá po ňom nasleduje, sa týka sanitnej prepravy podľa Ženevských dohovorov z roku 1949 a dodatkových protokolov.

ii) Na účely ohlasovania a identifikácie lietadiel používaných na sanitnú prepravu nasleduje po vyslaní pokiaľ možno trikrát vysloveného rádiotelefónneho naliehavostného signálu „PAN PAN“ (každé slovo výrazu sa má vysloviť ako francúzske slovo „panne“) rádiotelefónny signál pre sanitnú prepravu „MAY-DEE-CAL“ (vyslovený ako francúzske slovo „médical“). Použitie signálov opísaných vyššie znamená, že správa, ktorá po nich nasleduje, sa týka chránenej sanitnej prepravy.

Správa musí obsahovať tieto údaje:

A) volaciu značku alebo iné uznávané spôsoby identifikácie sanitnej prepravy;

B) polohu sanitnej prepravy;

C) číslo a druh sanitnej prepravy;

D) zamýšľanú trať;

E) odhadovaný čas letu po trati a podľa potreby odhadovaný čas odletu a príletu a

F) akékoľvek iné informácie ako letová nadmorská výška, odpočúvané rádiové frekvencie, používané jazyky a módy a kódy sekundárneho prehľadového radaru.

5. Činnosť stanovíšť letových prevádzkových služieb, ktorým je správa adresovaná, alebo iných staníc, ktoré prijímajú správu o sanitnej preprave

Ustanovenia bodov 2 a 3 písmena c) sa podľa vhodnosti uplatňujú na stanovištia letových prevádzkových služieb, ktoré prijímajú správu o sanitnej preprave.

▼M4

d) Ako sa stanovuje v článku 4a, núdzová frekvencia VKV (121,5 MHz) sa použije na skutočné núdzové účely vrátane ktoréhokoľvek z týchto účelov:

1. na zabezpečenie voľnej frekvencie pre lietadlo v tiesni alebo v naliehavej situácii na komunikáciu s pozemnou stanicou, keď sú obyčajné frekvencie využívané ostatnými lietadlami;

2. na zabezpečenie núdzovej frekvencie VKV na komunikáciu medzi lietadlom a letiskami, ktoré sa zvyčajne nevyužívajú na medzinárodné letecké dopravné služby, v prípade vzniku núdzovej situácie;

3. na zabezpečenie spoločnej frekvencie VKV na komunikáciu medzi lietadlami, civilnými alebo vojenskými, a medzi týmito lietadlami a pozemnými službami v prípade zapojenia do spoločných pátracích a záchranných operácií pred zmenou na vhodnú frekvenciu, v prípade potreby;

4. na zabezpečenie spojenia lietadlo-zem s lietadlom, keď v dôsledky zlyhania palubného vybavenia nie je možné používať bežné frekvencie;

5. na zabezpečenie frekvencie na prevádzku núdzového vysielača polohy a na komunikáciu medzi stanicou záchranného prostriedku a lietadlom zapojeným do pátracích a záchranných operácií;

▼**M4**

6. na zabezpečenie spoločnej frekvencie VKV na komunikáciu medzi civilným lietadlom a zakročujúcim lietadlom alebo stanovišťami riadiacimi zakročovanie a medzi civilným alebo zakročujúcim lietadlom a stanovišťami letových prevádzkových služieb v prípade zakročenia proti civilnému lietadlu.

▼B

Dodatok 1

Signály

1. TIESŇOVÉ A NALIEHAVOSTNÉ SIGNÁLY

1.1. **Všeobecné ustanovenia**

1.1.1. Žiadne z ustanovení v bodoch 1.2 a 1.3 nezabraňuje veliteľovi lietadla použiť v núdzi akýkoľvek prostriedok, ktorý má k dispozícii, aby upútal pozornosť, upozornil tak na svoje lietadlo a získal pomoc.

▼M2

1.1.2. Postupy telekomunikačného vysielania tiesňových a naliehavostných signálov sú v súlade s oddielom 14.

▼B

1.2. **Tiesňové signály**

1.2.1. Nasledujúce signály použité buď spolu, alebo jednotlivo znamenajú, že lietadlu hrozí vážne a bezprostredné nebezpečenstvo a že požaduje okamžitú pomoc:

a) signál SOS vyslaný rádiotelegraficky alebo akýmkoľvek iným signalizačným spôsobom, zložený zo značiek Morseovej abecedy (.. . — — —.. .);

b) tiesňový signál obsahujúci slová MAYDAY, MAYDAY, MAYDAY, vyslaný rádiotelefonicky;

c) tiesňová správa vyslaná dátovým prenosom, ktorá má význam slova MAYDAY;

d) rakety alebo strely vydávajúce červené svetlo, vystreľované jednotlivo v krátkych časových intervaloch;

e) padákové svetlice vydávajúce červené svetlo;

f) nastavenie odpovedača do módu A kódu 7700.

1.3. **Naliehavostné signály**

1.3.1. Nasledujúce signály použité buď spolu, alebo jednotlivo znamenajú, že posádka lietadla chce vyslať správu o ťažkostiach, ktoré ju nútia pristáť, nepožaduje však okamžitú pomoc:

a) opakované rozsvecovanie a zhášanie pristávacích svetiel alebo

b) opakované rozsvecovanie a zhášanie polohových svetiel takým spôsobom, aby sa signály rozoznali od zábleskových polohových svetiel.

1.3.2. Nasledujúce signály použité buď spolu, alebo jednotlivo znamenajú, že posádka lietadla chce vyslať veľmi naliehavú správu týkajúcu sa bezpečnosti lode, lietadla alebo iného dopravného prostriedku, alebo osôb na palube alebo v dohľade:

a) signál zložený zo skupiny písmen XXX, vyslaný rádiotelegraficky alebo iným signalizačným spôsobom (—. .— —. .— —. .— Morseovej abecedy);

b) naliehavostný signál obsahujúci slová PAN PAN, PAN PAN, PAN PAN, vyslaný rádiotelefonicky;

c) naliehavostná správa vyslaná dátovým prenosom, ktorá má význam slov PAN PAN.

2. VIZUÁLNE SIGNÁLY POUŽÍVANÉ NA VAROVANIE LIETADLA, KTORÉ BEZ POVOLENIA LETÍ V OBMEDZENOM, ZAKÁZANOM ALEBO NEBEZPEČNOM PRIESTORE ALEBO SA JAVÍ, ŽE DO TAKÉHO PRIESTORU VLETÍ

▼B

2.1. Vo dne i v noci predstavuje takéto signály séria svetelných striel vystreľovaných zo zeme v intervaloch 10 sekúnd, z ktorých dáva každá pri explózii červené a zelené svetlo alebo hviezdice. Pre lietadlo, ktoré nemá povolenie, to znamená, že letí v obmedzenom, zakázanom alebo nebezpečnom priestore alebo sa k takému priestoru približuje. Veliteľ takého lietadla musí vykonať opatrenie na opustenie takého priestoru alebo na vyhnutie sa mu.

3. SIGNÁLY V LETISKOVEJ PREVÁDZKE

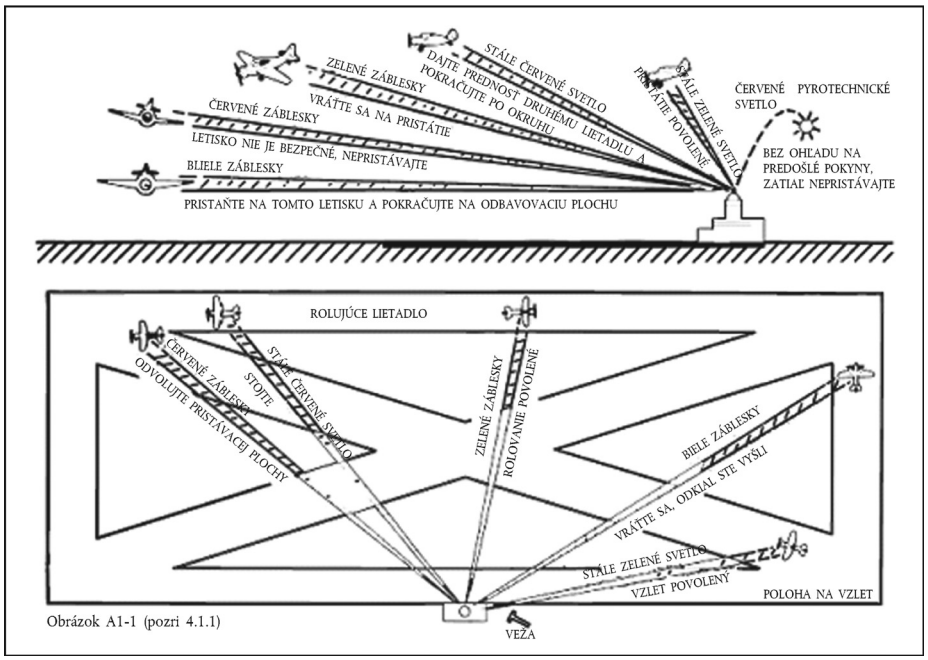
3.1. **Svetelné a pyrotechnické signály**

3.1.1. *Príkazy*

Tabuľka AP 1 – 1

Svetlo		Od letiskovej služby riadenia pre:	
		lietadlo za letu	lietadlo na zemi
Vysielané smerom k riadenému lietadlu (pozri obrázok A1-1).	Stále zelené svetlo	Pristátie povolené.	Vzlet povolený.
	Stále červené svetlo	Dajte prednosť inému lietadlu a pokračujte v lete po okruhu.	Stojte!
	Rad zelených zábleskov	Vráťte sa na pristátie (*)!	Rolovanie povolené.
	Rad červených zábleskov	Letisko nie je bezpečné, nepristávajte!	Opustite pristávaciu plochu!
	Rad bielych zábleskov	Pristaňte na tomto letisku a pokračujte na odbavovaciu plochu (*)!	Vráťte sa, odkiaľ ste vyšli!
Červené pyrotechnické svetlo		Bez ohľadu na predchádzajúce pokyny zatiaľ nepristávajte!	

(*) Povolenie na pristátie a rolovanie bude udelené v pravý čas.



Obrázok A1-1 (pozri 4.1.1)

▼B

3.1.2. *Potvrdenie svetelných signálov lietadlom*

a) Za letu:

1. za denného svetla:

— kývaním lietadla z krídla na krídlo, pričom takéto potvrdenie sa neočakáva od lietadla pred poslednou zatáčkou a na konečnom priblížení;

2. za tmy:

— dvojnásobným rozsvietením a zhasnutím pristávacích svetiel alebo ak nimi nie je lietadlo vybavené, dvojnásobným zhasnutím a rozsvietením polohových svetiel.

b) Na zemi:

1. za denného svetla:

— pohybovaním krídelkami alebo smerovým kormidlom;

2. za tmy:

— dvojnásobným rozsvietením a zhasnutím pristávacích svetiel alebo ak nimi nie je lietadlo vybavené, dvojnásobným zhasnutím a rozsvietením polohových svetiel.

3.2. **Pozemné vizuálne návesti**

3.2.1. *Zákaz pristátia*

3.2.1.1. Horizontálna červená štvorcová doska so žltými uhlopriečkami (obrázok A1-2) vyložená na návestnej ploche znamená, že pristátie na dotyčnom letisku je zakázané a zákaz sa pravdepodobne predĺži.



obrázok A1-2

3.2.2. *Nutnosť osobitnej opatrnosti pri priblížení a pristátí*

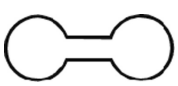
3.2.2.1. Horizontálna červená štvorcová doska s jednou žltou uhlopriečkou (obrázok A1-3) vyložená na návestnej ploche znamená, že s ohľadom na zlý stav prevádzkovej plochy alebo z akejkoľvek inej príčiny sa musí priblíženie a pristátie vykonávať osobitne opatrne.



obrázok A1-3

3.2.3. *Povinnosť používať rolovacie, vzletové a pristávacie dráhy*

3.2.3.1. Horizontálna biela činka (obrázok A1-4) vyložená na návestnej ploche znamená, že lietadlá musia pristávať a vzlietať len na vzletových a pristávacích dráhach a rolovať len na rolovacích dráhach.



obrázok A1-4

▼B

3.2.3.2. Rovnaká horizontálna biela činka ako v bode 3.2.3.1, avšak s čiernymi pruhmi kolmo na pozdĺžnu os na oboch kruhových koncoch činky (obrázok A1-5), vyložená na návestnej ploche, znamená, že lietadlá musia pristávať a vzlietať len na vzletových a pristávacích dráhach, ostatné pohyby však nemusia byť obmedzené len na vzletové a pristávacie alebo rolovacie dráhy.



obrázok A1-5

3.2.4. *Uzavretie vzletových a pristávacích dráh alebo rolovacích dráh*

▼M2

3.2.4.1. Kríže jednej kontrastnej farby, biele na vzletových a pristávacích dráhach a žlté na rolovacích dráhach (obrázok A1-6), umiestnené horizontálne na vzletových a pristávacích dráhach a na rolovacích dráhach alebo ich častiach, vyznačujú plochu nevhodnú pre pohyby lietadiel.

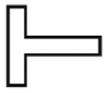
▼B



obrázok A1-6

3.2.5. *Smer na pristátie alebo vzlet*

3.2.5.1. Horizontálne biele alebo oranžové pristávacie T (obrázok A1-7) určuje smer, ktorý sa má použiť na pristátie alebo vzlet lietadla. Určený smer musí byť rovnobežný s osou T a kolmý na jeho priečne rameno. Ak sa používa v noci, musí byť pristávacie T buď osvetlené, alebo vyznačené bielymi svetlami.



obrázok A1-7

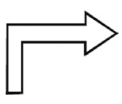
3.2.5.2. Skupina dvoch číslic (obrázok A1-8) umiestnená zvisle na letiskovej riadiacej veži alebo blízko nej ukazuje lietadlám na prevádzkovej ploche smer vzletu vyjadrený v desiatkach stupňov k najbližšej desiatke stupňov magnetického kompasu.



obrázok A1-8

3.2.6. *Pravý okruh*

3.2.6.1. Ak je na návestnej ploche alebo na konci vzletovej a pristávacej dráhy, alebo na vzletovom a pristávacom páse v používaní horizontálne umiestnená doprava lomená šípka nápadnej farby (obrázok A1-9), znamená to, že zatáčky pred pristátím alebo po vzlete sa musia vykonávať doprava.



obrázok A1-9

▼B

3.2.7. *Ohlasovňa letových prevádzkových služieb*

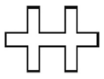
3.2.7.1. Čierne písmeno C na žltom podklade (obrázok A1-10), vertikálne umiestnené, ukazuje posádkam lietadla miesto ohlasovne letových prevádzkových služieb.



obrázok A1-10

3.2.8. *Prevádzka vetroňov na letisku*

3.2.8.1. Dvojitý biely kríž umiestnený horizontálne na návestnej ploche (obrázok A1-11) znamená, že na letisku je prevádzka vetroňov.



obrázok A1-11

4. SIGNÁLY NA RIADENIE LIETADIEL

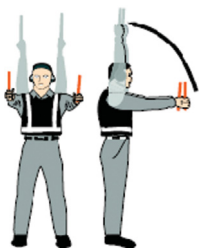
4.1. **Signály určené pilotovi**

4.1.1. Tieto signály sú určené na vydávanie pokynov pomocou rúk alebo na uľahčenie ich pozorovania pilotom pomocou nočných svietidiel. Riadiaci odbavovacej plochy, prípadne iný poverený pracovník pozemného leteckého personálu musí stáť čelom k lietadlu takto:

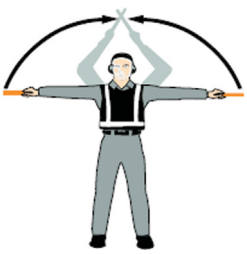
a) v prípade lietadiel s pevnými nosnými plochami po ľavej strane lietadla, kde ho pilot môže najlepšie vidieť, a

b) v prípade vrtuľníkov na mieste, kde ho pilot lietadla môže najlepšie vidieť.

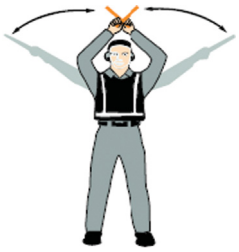
4.1.2. Pred použitím týchto signálov sa musí riadiaci odbavovacej plochy, prípadne iný poverený pracovník pozemného leteckého personálu presvedčiť, či na ploche, po ktorej bude lietadlo navádzať, nie sú predmety, do ktorých by mohlo lietadlo pri dodržaní ustanovení SERA.3301 písm. a) naraziť.

	1. **Sprievodca pri krídle** (*) Pravá ruka vzpažená, tyč smerujúca nahor, signálnou tyčou v ľavej ruke pohybujte smerom k telu. (*) Týmto signálom dáva osoba z pozície na konci krídla pilotovi/riadiacemu odbavovacej plochy/pracovníkovi vykonávajúcemu vytláčanie znamenie, že pohyb lietadla na parkovacie miesto alebo z neho je voľný.
	2. **Na toto stojisko** Zdvíhanie narovnaných rúk z predpaženia nad hlavu.

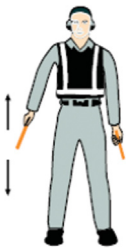
▼B

	3. **Pokračujte k nasledujúcemu riadiacemu odbavovacej plochy alebo podľa pokynu riadiacej veže alebo pozemnej kontroly** Obe ruky vzpažené, pohyb oboma rukami naprieč pred telom, signálne tyče ukazujú smer k ďalšiemu riadiacemu odbavovacej plochy alebo k rolovacej ploche.
	4. **Rolujte priamo vpred** Zohýbanie narovnaných rúk v lakťoch nahor a nadol z úrovne pŕs k hlave.
	5 a) **Točte doľava (z pohľadu pilota)** Pravá ruka a signálna tyč je narovnaná v 90° uhle od tela, ľavá ruka dáva signál „vpred“. Rýchlosť signálneho pohybu naznačuje pilotovi rýchlosť otáčania lietadla.
	5 b) **Točte doprava (z pohľadu pilota)** Ľavá ruka a signálna tyč je narovnaná v 90° uhle od tela, pravá ruka dáva signál „vpred“. Rýchlosť signálneho pohybu naznačuje pilotovi rýchlosť otáčania lietadla.
	6 a) **Normálne zastavenie** Obe ruky rozpažené, signálne tyče po stranách zvierajú s telom 90° uhol. Pomalé zdvíhanie rúk nad hlavu, až pokiaľ sa tyče neprekrížia.

▼B

	6 b) **Núdzové zastavenie** Obe ruky sú rozpažené. Rýchly pohyb oboma rukami nad hlavou, až pokiaľ sa tyče neprekrížia.
	7 a) **Zatiahnite brzdy** Ruku s otvorenou dlaňou zodvihnite nad úroveň ramien. Ubezpečte sa, že máte zrakový kontakt s posádkou lietadla, a potom zovrite ruku do päste. **Neodchádzajte**, pokiaľ vám letová posádka nedá potvrdenie zdvihnutým palcom.
	7 b) **Uvoľnite brzdy** Ruku zovretú do paste zodvihnite nad úroveň ramien. Ubezpečte sa, že máte zrakový kontakt s posádkou lietadla, a potom otvorte dlaň. **Neodchádzajte**, pokiaľ vám letová posádka nedá potvrdenie zdvihnutým palcom.
	8 a) **Kliny založené** Ruky vzpažené nad hlavou, pohybujte signálnymi tyčami k sebe pohybom „zapichnutie“ do seba, až sa tyče dotknú. **Ubezpečte sa**, že letová posádka potvrdí prijatie signálu.
	8 b) **Kliny odstránené** Ruky vzpažené nad hlavou, pohybujte tyčami od seba pohybom „zapichnutie“. **Neodstraňujte** kliny, pokiaľ letová posádka nedá súhlas.

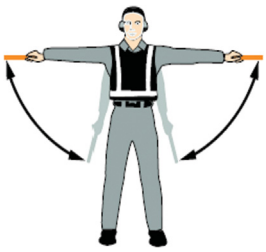
▼B

	9. **Spúšťajte motory** Pravá ruka zdvihnutá vo výške hlavy, signálna tyč smeruje hore, začnite krúživý pohyb rukou. Súčasne ľavá ruka zdvihnutá nad úrovňou hlavy ukazuje na motor, ktorý má byť spustený.
	10. **Vypnite motory** Natiahnite ruku so signálnou tyčou pred telo na úrovni ramien, pohybujte ňou k ľavému ramenu a s tyčou pohybom naprieč cez krk ťahajte k pravému ramenu.
	11. **Spomaľte** Ruky rozpažené v smere dolu, signálne tyče sa pohybujú niekoľkokrát hore a dolu od pása ku kolenám.
	12. **Znížte otáčky motorov na označenej strane** Ruky smerujú dlaňami k zemi, signálne tyče smerom k zemi, pravá alebo ľavá ruka sa zdvíha podľa toho, ktoré motory majú znížiť otáčky.
	13. **Priamo dozadu** Ruky ohnuté v predlaktí pred telom vo výške pásu. Krúživý pohyb rukami smerom dopredu. Na zastavenie pohybu smerom dozadu použite signály 6 a) alebo 6 b).

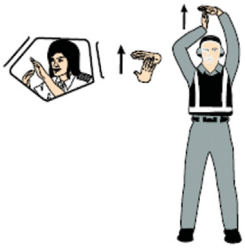
▼B

	14 a) **Točenie pri pohybe dozadu (zadná časť lietadla doprava)** Ľavá ruka ukazuje signálnou tyčou k zemi, pravá dlaňou vpred klesá opakovaným pohybom zo vzpaženia do predpaženia.
	14 b) **Točenie pri pohybe dozadu (zadná časť lietadla doľava)** Pravá ruka ukazuje signálnou tyčou k zemi, ľavá dlaňou vpred klesá opakovaným pohybom zo vzpaženia do predpaženia.
	15. **Potvrdzujem/rozumiem** (*) Pravé predlaktie zdvihnuté na úrovni hlavy, signálna tyč ukazuje nahor alebo ruka palcom nahor. (*) Tento signál sa používa aj ako technický/servisný komunikačný signál.
	16. **Vznášajte sa** (*) Ruky a signálne tyče vodorovne rozpažené pod 90° uhlom k bokom. (*) Určené pre vrtuľníky v režime vznášania.
	17. **Stúpajte!** (*) Ruky a signálne tyče vodorovne rozpažené dlaňami hore pod 90° uhlom k bokom. Pohyb z rozpaženia nahor a späť. Rýchlosť pohybu naznačuje rýchlosť stúpania. (*) Určené pre vrtuľníky v režime vznášania.

▼B

	18. **Klesajte!** (*) Ruky a signálne tyče vodorovne rozpažené dlaňami dolu pod 90° uhlom k bokom. Pohyb z rozpaženia nadol a späť. Rýchlosť pohybu naznačuje rýchlosť klesania. (*) Určené pre vrtuľníky v režime vznášania.
	19 a) **Pohybujte sa vodorovne doľava (z pohľadu pilota)** (*) Natiahnite ruku vodorovne pod 90° uhlom k pravému boku tela. Druhá ruka sa pohybuje pred telom tým istým smerom. (*) Určené pre vrtuľníky v režime vznášania.
	19 b) **Pohybujte sa vodorovne doprava (z ohľadu pilota)** (*) Natiahnite ruku vodorovne pod 90° uhlom k ľavému boku tela. Druhá ruka sa pohybuje pred telom tým istým smerom. (*) Určené pre vrtuľníky v režime vznášania.
	20. **Pristaňte** (*) Ruky a signálne tyče prekrížte dolu pred telom. (*) Určené pre vrtuľníky v režime vznášania.
	21. **Vyčkávajte/čakajte** Ruky rozpažené, signálne tyče smerujú nadol v 45° uhle od tela. Čakajte, pokiaľ lietadlu nebude povolený ďalší manéver.

▼B

	22. **Vypravenie lietadla** Pozdravte štandardným salutovaním pravou rukou a/alebo signálnou tyčou. Udržujte zrakový kontakt s posádkou lietadla, pokiaľ lietadlo nezačne rolovať.
	23. **Nedotýkajte sa riadiacich prvkov (technický/servisný komunikačný signál)** Pravú ruku držte vzpaženú nad hlavou a zovrite do päste alebo držte signálnu tyč vo vodorovnej polohe. Ľavá ruka ostáva pripažená.
	24. **Pripojenie pozemného zdroja (technický/servisný komunikačný signál)** Natiahnite obe ruky nad hlavu, otvorte vodorovne ľavú dlaň. Pohybujte končekmi prstov pravej ruky dovnútra a dotknite sa dlane ľavej ruky (vytvorte tak písmeno „T“). V noci sa môžu použiť na vytvorenie písmena „T“ nad hlavou aj svetelné signálne tyče.
	25. **Odpojenie pozemného zdroja (technický/servisný komunikačný signál)** Obe ruky sú nad hlavou, končekmi prstov pravej ruky sa dotknite otvorenej dlane ľavej ruky, ktorá je vo vodorovnej polohe (vytvorte tak písmeno „T“); potom oddeľte pravú ruku od ľavej. **Neodpájajte** zdroj, pokiaľ nedostanete súhlas od letovej posádky. V noci sa môžu použiť na vytvorenie písmena „T“ nad hlavou aj svetelné signálne tyče.
	26. **Zamietnutie/negatív (technický/servisný komunikačný signál)** Pravá ruka rozpažená v 90° uhle, signálna tyč alebo palec ruky smeruje dole. Ľavá ruka ostáva pri tele.

▼B

	27. **Nadviažte spojenie pomocou interkomu (technický/servisný komunikačný signál)** Obe ruky rozpažené v 90° uhle od tela, pohyb rukami smerom k ušiam.
	28. **Otvorte/zatvorte palubné schody (technický/servisný komunikačný signál)** (*) Pravá ruka pripažená, ľavá ruka rozpažená v 45° uhle nad hlavou. Mávnutie pravou rukou cez telo k ramenu ľavej ruky. (*) Tento signál je určený hlavne pre lietadlá so súpravou integrovaných schodov v prednej časti.

4.2. **Signály používané pilotom určené riadiacim odbavovacej plochy**

4.2.1. Tieto signály dáva pilot v kabíne lietadla pomocou rúk, v prípade potreby osvetlených a zreteľne viditeľných, riadiacemu odbavovacej plochy alebo poverenému pracovníkovi pozemného leteckého personálu.

▼M2

	a) Zatiahnuté brzdy: zdvihnuté paže a ruky, prsty roztiahnuté vodorovne pred tvárou sa potom zovrú do pästí.
	b) Uvoľnené brzdy: zdvihnuté paže, prsty zovreté do pästí vodorovne pred tvárou sa potom rozovrú.
	c) Vložte kliny: roztiahnuté paže s dlaňami smerujúcimi von, ruky sa pohybujú k sebe do skríženej polohy pred tvárou.
	d) Odstráňte kliny: ruky skrížené pred tvárou s dlaňami smerujúcimi von, paže sa pohybujú od seba.

▼M2

	e) Pripravený spustiť motor(-y): zdvihnutý príslušný počet prstov jednej ruky udáva číslo motora, ktorý sa má spustiť.

▼B

4.3. **Technické/servisné komunikačné signály**

4.3.1. Ak nie je možná verbálna komunikácia, musia sa v prípade technických/servisných komunikačných signálov používať signály pomocou rúk.

4.3.2. Signalista (riadiaci odbavovacej plochy alebo poverený pracovník pozemného leteckého personálu) musí zaistiť, aby od letovej posádky dostal potvrdenie týkajúce sa technických/servisných komunikačných signálov.

5. ŠTANDARDNÉ NÚDZOVÉ SIGNÁLY RUKOU

5.1. Nasledujúce signály rukou sú stanovené ako minimálna požiadavka pre komunikáciu v núdzových situáciách medzi ARFF veliteľom mimoriadneho stavu/požiarnikmi ARFF a pilotnou kabínou a/alebo palubnými sprievodcami lietadla, ktoré bolo predmetom incidentu. ARFF núdzové signály rukou by sa mali odovzdávať posádke pilotnej kabíny z ľavej prednej strany lietadla.

	1. **Signál – evakuácia** Na základe zhodnotenia vonkajšej situácie ARFF veliteľom mimoriadneho stavu sa odporúča vykonať evakuácia. Jedna ruka predpažená, horizontálne s predlaktím vo výške očí. Zohnutou rukou sa máva dozadu. Druhá ruka ostáva pripažená. V noci – rovnaké pohyby so signálnymi tyčami.
	2. **Signál – Stop** Zastavenie prebiehajúcej odporučenej evakuácie. Zastavenie pohybu lietadla alebo inej prebiehajúcej činnosti. Ruky sú pred hlavou skrížené v zápästiach. V noci – rovnaký pohyb so signálnymi tyčami
	3. **Signál – Stav núdze ukončený** Nie sú žiadne vonkajšie príznaky nebezpečných podmienok. Ruky rozpažené v smere od tela a dole v 45° uhle. Ruky sa naraz pohybujú smerom k telu pod pás, až kým sa zápästia neprekrížia, potom sa zasa rozpažia a vrátia sa do východiskovej pozície. V noci – rovnaké pohyby so signálnymi tyčami.

▼B

	4. **Požiar** Pohyb pravou rukou v tvare osmičky od ramena ku kolenu. Súčasne sa ľavou rukou ukazuje na oblasť zasiahnutú požiarom. V noci – rovnaké pohyby so signálnymi tyčami.

▼B

Dodatok 2

Neobsadené voľné balóny

1. KLASIFIKÁCIA NEOBSADENÝCH VOĽNÝCH BALÓNOV

1.1. **Neobsadené voľné balóny sa klasifikujú ako ľahké, stredné a ťažké (pozri obrázok AP2-1):**

a) *ľahký:* neobsadený voľný balón, ktorý je schopný uniesť užitočnú záťaž v jednom alebo vo viacerých obaloch, ktorých celková hmotnosť je menšia ako 4 kg, ak sa neklasifikuje ako ťažký balón v súlade s písmenom c) bodom 2, 3 alebo 4, alebo

b) *stredný:* neobsadený voľný balón, ktorý je schopný uniesť užitočnú záťaž v dvoch alebo vo viacerých obaloch, ktorých celková hmotnosť je väčšia ako 4 kg ale menšia ako 6 kg, ak sa neklasifikuje ako ťažký balón v súlade s písmenom c) bodom 2, 3 alebo 4, alebo

c) *ťažký:* neobsadený voľný balón, ktorý je schopný uniesť:

1. užitočnú záťaž s celkovou hmotnosťou 6 kg alebo väčšou, alebo

2. užitočnú záťaž vrátane obalu, ktorého hmotnosť je 3 kg alebo väčšia, alebo

3. užitočnú záťaž vrátane obalu, ktorého hmotnosť je 2 kg alebo väčšia a plošné zaťaženie je väčšie ako 13 g na cm^2, alebo

4. užitočnú záťaž s použitím lana alebo iného zariadenia na zavesenie užitočnej záťaže a na oddelenie zavesenej záťaže od balóna je potrebná sila nárazu 230 N alebo väčšia.

2. VŠEOBECNÉ PRAVIDLÁ PREVÁDZKY

2.1. Neobsadený voľný balón sa nesmie prevádzkovať bez povolenia štátu, nad ktorého územím sa vypúšťa.

2.2. Neobsadený voľný balón, iný ako ľahký balón používaný výhradne na meteorologické účely a prevádzkovaný spôsobom stanoveným príslušným orgánom, sa nesmie prevádzkovať nad územím iného štátu bez povolenia tohto dotknutého štátu.

2.3. Povolenie podľa bodu 2.2 sa musí získať pred vypustením balóna, ak pri plánovaní prevádzky existuje odôvodnený predpoklad, že balón by mohol byť zanesený do vzdušného priestoru nad územie iného štátu. Takéto povolenie sa môže získať pre sériu letov alebo pre osobitný druh opakovaných letov, napr. lety na výskum atmosféry.

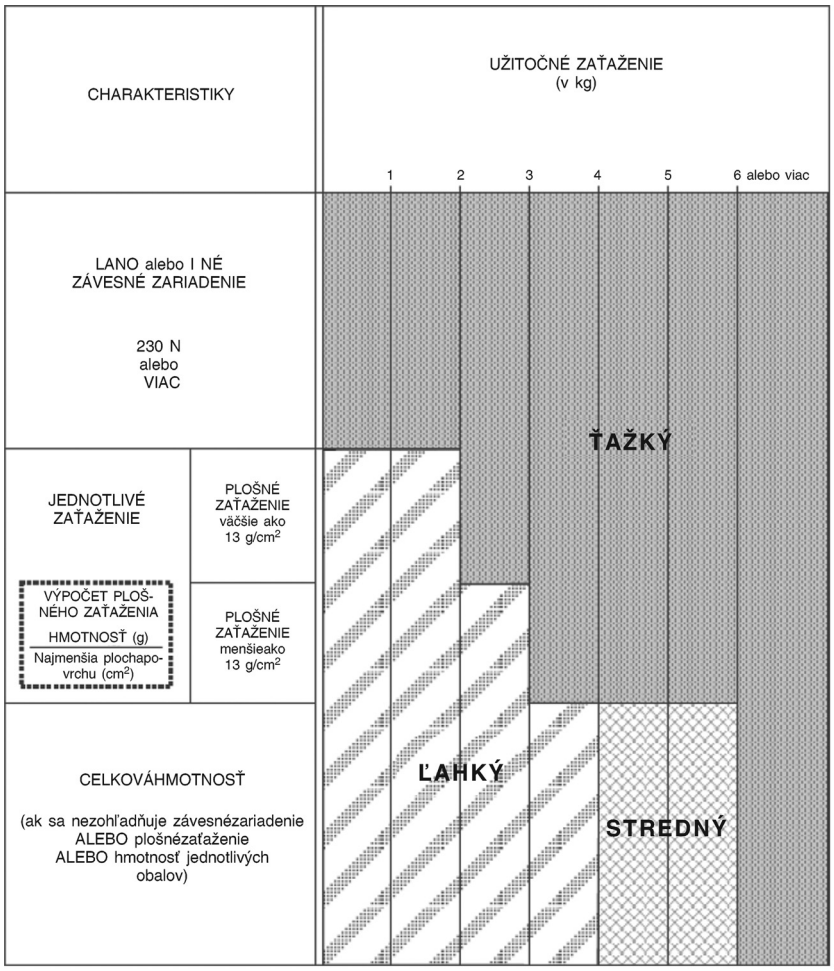
2.4. Neobsadené voľné balóny sa musia prevádzkovať v súlade s podmienkami stanovenými štátom registrácie a štátom (štátmi) predpokladaného preletu.

2.5. Neobsadené voľné balóny sa nesmú prevádzkovať takým spôsobom, aby zrážka balóna alebo ktorejkoľvek jeho časti vrátane užitočnej záťaže s povrchom zeme predstavovala ohrozenie osôb alebo majetku.

2.6. Ťažké neobsadené balóny sa nesmú prevádzkovať nad otvoreným morom bez predchádzajúcej koordinácie s poskytovateľom (poskytovateľmi) leteckých navigačných služieb.

▼B

Obrázok AP2-1



3. PREVÁDZKOVÉ OBMEDZENIA A POŽIADAVKY NA VYBAVENIE

3.1. Ťažké neobsadené balóny sa nesmú prevádzkovať bez povolenia poskytovateľa (poskytovateľov) leteckých navigačných služieb v hladinách zodpovedajúcich tlakovej nadmorskej výške 18 000 m (60 000 ft) a nižších, kde:

a) pokrytia oblohy oblačnosťou je viac ako 4/8 alebo

b) horizontálna dohľadnosť je menšia ako 8 km.

3.2. Ťažký alebo stredný neobsadený voľný balón sa musí vypustiť takým spôsobom, aby nad husto zastavanými oblasťami miest, obcí alebo usadlostí alebo nad zhromaždením osôb na voľnom priestranstve, ktoré nemajú vzťah k letu, bol let balóna vykonaný vo výške najmenej 300 m (1 000 ft).

3.3. Ťažký neobsadený voľný balón sa smie prevádzkovať iba za týchto podmienok:

a) je vybavený aspoň dvoma zariadeniami alebo systémami na vyhodenie užitočného zaťaženia počas letu, ktoré sú riadené automaticky alebo na diaľku a ktoré fungujú nezávisle od seba;

b) na ukončenie letu polyetylénových balónov prevádzkovaných v hladinách s tlakom rovnajúcim sa vnútornému tlaku balóna musia byť k dispozícii aspoň dva spôsoby alebo systémy, prípadne ich kombinácia, ktoré pracujú nezávisle od seba;

▼B

c) obal balóna je vybavený buď radarovým odrážacím zariadením (zariadeniami), alebo radarovým odrážacím materiálom, ktorý zabezpečuje odraz radarového signálu pozemného radaru pracujúceho vo frekvenčnom pásme od 200 MHz do 2 700 MHz, alebo je balón vybavený inými takými zariadeniami, ktoré prevádzkovateľovi zabezpečujú možnosť jeho trvalého sledovania za hranicu dosahu pozemného radaru.

3.4. Ťažký neobsadený voľný balón sa nesmie prevádzkovať za týchto podmienok:

a) v priestore, kde sa používa pozemné zariadenie SSR, okrem prípadu, keď je vybavený odpovedačom sekundárneho prehľadového radaru schopným hlásiť údaje o tlakovej nadmorskej výške, ktorý je v nepretržitej prevádzke na pridelenom kóde alebo ktorý sa v prípade potreby môže zapnúť sledovacou stanicou, alebo

b) v priestore, kde sa používa pozemné zariadenie ADS-B, okrem prípadu, keď je vybavený vysielačom ADS-B schopným hlásiť údaje o tlakovej nadmorskej výške, ktorý je v nepretržitej prevádzke alebo ktorý sa v prípade potreby môže zapnúť sledovacou stanicou.

3.5. Neobsadený voľný balón vybavený vlečenou anténou, na ktorej pretrhnutie v ktoromkoľvek bode je potrebná sila väčšia ako 230 N, sa nesmie prevádzkovať okrem prípadu, ak na anténe sú zužujúce sa farebné vlajočky alebo prúžky pripevnené vo vzdialenostiach najviac 15 m.

3.6. Ťažký neobsadený voľný balón sa nesmie prevádzkovať pod tlakovou nadmorskou výškou 18 000 m (60 000 ft) medzi západom a východom slnka alebo v inom čase medzi západom a východom slnka (podľa nadmorskej výšky letu), ktorú môže stanoviť príslušný orgán, ak balón, jeho príslušenstvo a náklad (nezávisle od toho, či sa oddeľujú jednotlivo počas letu) nie sú osvetlené.

3.7. Ťažký neobsadený voľný balón vybavený závesným zariadením (okrem jasne zafarbeného otvoreného padáka) dlhším ako 15 m sa nesmie prevádzkovať medzi západom a východom slnka pod tlakovou nadmorskou výškou 18 000 m (60 000 ft), ak závesné zariadenie nie je sfarbené pruhmi jasných farieb alebo k nemu nie sú pripevnené farebné stužky.

4. UKONČENIE LETU

4.1. Prevádzkovateľ ťažkého neobsadeného voľného balóna musí uviesť do činnosti príslušné zariadenia na ukončenie letu požadované podľa bodu 3.3 písm. a) a b):

a) ak je známe, že poveternostné podmienky sú horšie ako podmienky stanovené pre prevádzku;

b) ak sa pre poruchu alebo z ktorejkoľvek inej príčiny ďalší let stane nebezpečným pre letovú prevádzku alebo pre osoby a majetok na zemi, alebo

c) ak pred vstupom do vzdušného priestoru nad územím iného štátu nebolo získané povolenie na vstup.

5. OZNÁMENIE O LETE

5.1. **Predletové oznámenie**

5.1.1. Oznámenie o zamýšľanom lete neobsadeného voľného balóna strednej alebo ťažkej kategórie sa musí odovzdať príslušnému stanovišťu letových prevádzkových letových služieb najneskôr sedem dní pred dátumom zamýšľaného letu.

5.1.2. Oznámenie o zamýšľanom lete musí podľa potrieb príslušného stanovišťa letových prevádzkových služieb obsahovať nasledujúce informácie:

a) identifikáciu letu balóna alebo kódové označenie činnosti;

b) kategóriu balóna a jeho opis;

▼B

c) kód SSR, lietadlovú adresu, prípadne frekvenciu NDB (ak sa používajú);

d) meno prevádzkovateľa a jeho telefónne číslo;

e) miesto vypustenia;

f) predpokladaný čas vypustenia (alebo čas začatia a ukončenia vypúšťania v prípade opakovaného vypúšťania);

g) počet vypúšťaných balónov a plánovaný interval medzi jednotlivými vypúšťaniami (pri opakovanom vypúšťaní);

h) predpokladaný smer výstupu;

i) cestovné hladiny (tlakové nadmorské výšky);

j) vypočítaný čas preletu tlakovej nadmorskej výšky 18 000 m (60 000 ft) alebo dosiahnutie cestovnej hladiny v prípade, že táto je v tlakovej nadmorskej výške 18 000 m (60 000 ft) alebo nižšie, a predpokladanú polohu. Ak sa vykonáva nepretržité vypúšťanie, uvádza sa vypočítaný čas, keď prvý a posledný balón série dosiahnu príslušnú hladinu (napr. 122136 –130330 UTC);

k) predpokladaný dátum a čas ukončenia letu a plánovanú oblasť dopadu, prípadne nálezu. V prípade dlhotrvajúcich letov balónov, pri ktorých dátum a čas ukončenia letu a miesto dopadu nemožno vopred s presnosťou určiť, sa používa výraz „dlhé trvanie“. Ak sa predpokladá viac miest dopadu/nálezu, každé takéto miesto sa musí uviesť spolu s príslušným predpokladaným časom dopadu. V prípade série dopadov nasledujúcich za sebou sa uvádza predpokladaný čas prvého a posledného dopadu v sérii (napr. 070330 –072300 UTC).

▼M2

5.1.3. Akékoľvek zmeny informácií v predletovom oznámení uvádzané v súlade s bodom 5.1.2 sa predložia príslušnému stanovišťu letových prevádzkových služieb najneskôr 6 hodín pred predpokladaným časom vypustenia alebo v prípade výskumu slnečných alebo kozmických porúch zahŕňajúcich prvok kritického času najneskôr 30 minút pred predpokladaným začiatkom prevádzky.

▼B

5.2. **Oznámenie o vypúšťaní**

5.2.1. Okamžite po vypustení stredného alebo ťažkého neobsadeného voľného balóna prevádzkovateľ oznámi príslušnému stanovišťu letových prevádzkových služieb nasledujúce údaje:

a) identifikáciu balóna;

b) miesto vypustenia;

c) skutočný čas vypustenia;

d) vypočítaný čas preletu tlakovej nadmorskej výšky 18 000 m (60 000 ft) alebo vypočítaný čas dosiahnutia cestovnej hladiny v prípade, že táto je v tlakovej nadmorskej výške 18 000 m (60 000 ft) alebo nižšie, a predpokladanú polohu a

e) akékoľvek zmeny predtým oznámených informácií v súlade s bodom 5.1.2 písm. g) a h).

5.3. **Oznámenie o zrušení**

5.3.1. Prevádzkovateľ musí okamžite, ako sa to dozvie, oznámiť príslušnému stanovišťu letových prevádzkových služieb, že zamýšľaný let stredného alebo ťažkého neobsadeného voľného balóna, ktorý bol predtým oznámený v súlade s bodom 5.1, sa ruší.

▼B

6. ZAZNAMENÁVANIE POLOHY A HLÁSENIA

6.1. Prevádzkovateľ ťažkého neobsadeného voľného balóna prevádzkovaného v tlakovej nadmorskej výške 18 000 m (60 000 ft) alebo menšej musí sledovať trajektóriu letu balóna a odovzdávať hlásenia o polohe balóna podľa požiadaviek letových prevádzkových služieb. Ak letové prevádzkové služby nevyžadujú hlásenia o polohe balóna v kratších intervaloch, zaznamenáva prevádzkovateľ polohu každé 2 hodiny.

6.2. Prevádzkovateľ ťažkého neobsadeného voľného balóna prevádzkovaného nad tlakovou nadmorskou výškou 18 000 m (60 000 ft) musí sledovať postup letu balóna a odovzdávať hlásenia o polohe balóna podľa požiadaviek letových prevádzkových služieb. Ak letové prevádzkové služby nevyžadujú hlásenia o polohe balóna v kratších intervaloch, prevádzkovateľ zaznamenáva polohu každých 24 hodín.

6.3. Ak sa poloha nemôže zaznamenať v súlade s bodmi 6.1 a 6.2, prevádzkovateľ o tom okamžite informuje príslušné stanovište letových prevádzkových služieb. Toto oznámenie musí zahŕňať poslednú zaznamenanú polohu. Príslušné stanovište letových prevádzkových služieb musí byť okamžite informované o obnovení zaznamenávania polohy balóna.

6.4. Jednu hodinu pred začatím plánovaného zostupu ťažkého neobsadeného voľného balóna prevádzkovateľ odovzdá príslušnému stanovišťu letových prevádzkových služieb tieto údaje o balóne:

a) aktuálnu zemepisnú polohu;

b) aktuálnu hladinu (tlakovú nadmorskú výšku);

c) predpokladaný čas preletu tlakovou nadmorskou výškou 18 000 m (60 000 ft) (ak je to potrebné);

d) predpokladaný čas a miesto dopadu na zem.

6.5. Prevádzkovateľ ťažkého alebo stredného neobsadeného voľného balóna musí oznámiť príslušnému stanovišťu letových prevádzkových služieb ukončenie letu.

▼B

Dodatok 3

Tabuľka cestovných hladín

1.1. Cestovné hladiny, ktoré sa majú dodržiavať, sú:

TRAŤ (*)											
Od 000 stupňov do 179 stupňov						Od 180 stupňov to 359 stupňov					
Lety IFR			Lety VFR			Lety IFR			Lety VFR		
Hladina			Hladina			Hladina			Hladina		
FL	stopy	metre	FL	stopy	metre	FL	stopy	metre	FL	stopy	metre
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			
etc.	etc.	etc. etc.				etc.	etc.	etc.			

(*) Magnetická trať alebo v polárnych oblastiach nad zemepisnou šírkou 70 stupňov a v rozšírených oblastiach stanovených príslušnými orgánmi, sieť tratí stanovená sieťou čiar rovnobežných s greenwichským poludníkom nanesenými na mapu s polárnou sterografickou projekciou, na ktorej smer k severnému pólu je daný sieťovým severom.

▼B

Dodatok 4

Triedy vzdušného priestoru ATS – poskytované služby a požiadavky na vykonanie letu

[časti SERA.6001 a SERA.5025 písm. b)]

Trieda	Druh letu	Rozstupy sa zaisťujú	Poskytovaná služba	Obmedzenie rýchlosti (*)	Požiadavky na rádiové spojenie	Požadované nepretržité obojsmerné rádiové spojenie lietadlo-zem	Vyžaduje sa povolenie ATC
A	Len IFR	Všetkým lietadlám	Služba riadenia letovej prevádzky	Neuplatňuje sa	Áno	Áno	Áno
B	IFR	Všetkým lietadlám	Služba riadenia letovej prevádzky	Neuplatňuje sa	Áno	Áno	Áno
	VFR	Všetkým lietadlám	Služba riadenia letovej prevádzky	Neuplatňuje sa	Áno	Áno	Áno
C	IFR	IFR od IFR IFR od VFR	Služba riadenia letovej prevádzky	Neuplatňuje sa	Áno	Áno	Áno
	VFR	VFR od IFR	1. Služba riadenia letovej prevádzky na zaistenie rozstupov od letov IFR. ►**M2** 2. Služba riadenia letovej prevádzky, informácie o prevádzke letov VFR/VFR (a na žiadosť rady na vyhnutie) ◄	IAS 460 km.h^{-1} (250 kt) pod 3 050 m (10 000 ft) n. m.	Áno	Áno	Áno
D	IFR	IFR od IFR	Služba riadenia letovej prevádzky, informácie o prevádzke letov VFR (a na žiadosť rady na vyhnutie)	IAS 460 km.h^{-1} (250 kt) pod 3 050 m (10 000 ft) n. m.	Áno	Áno	Áno

▼B

Trieda	Druh letu	Rozstupy sa zaisťujú	Poskytovaná služba	Obmedzenie rýchlosti (*)	Požiadavky na rádiové spojenie	Požadované nepretržité obojsmerné rádiové spojenie lietadlo-zem	Vyžaduje sa povolenie ATC
	VFR	Žiadnym lietadlám	►M2 Služba riadenia letovej prevádzky, informácie o prevádzke letov IFR/VFR a VFR/VFR (a na žiadosť rady na vyhnutie) ◄	IAS 460 km.h^{-1} (250 kt) pod 3 050 m (10 000 ft) n. m.	Áno	Áno	Áno
E	IFR	IFR od IFR	Služba riadenia letovej prevádzky a informácie o prevádzke letov VFR, ak môžu byť užitočné	IAS 460 km.h^{-1} (250 kt) pod 3 050 m (10 000 ft) n. m.	Áno	Áno	Áno
	VFR	Žiadnym lietadlám	Informácie o prevádzke, ak môžu byť užitočné	IAS 460 km.h^{-1} (250 kt) pod 3 050 m (10 000 ft) n. m.	Nie (**)	Nie (**)	Nie
F	IFR	IFR od IFR, ak je to možné	Letová poradná služba; letová informačná služba na žiadosť	IAS 460 km.h^{-1} (250 kt) pod 3 050 m (10 000 ft) n. m.	Áno (***)	Nie (***)	Nie
	VFR	Žiadnym lietadlám	Letová informačná služba na žiadosť	IAS 460 km.h^{-1} (250 kt) pod 3 050 m (10 000 ft) n. m.	Nie (**)	Nie (**)	Nie
G	IFR	Žiadnym lietadlám	Letová informačná služba na žiadosť	IAS 460 km.h^{-1} (250 kt) pod 3 050 m (10 000 ft) n. m.	Áno (**)	Nie (**)	Nie
	VFR	Žiadnym lietadlám	Letová informačná služba na žiadosť	IAS 460 km.h^{-1} (250 kt) pod 3 050 m (10 000 ft) n. m.	Nie (**)	Nie (**)	Nie

(*) Ak je prevodná nadmorská výška menšia ako 3 050 m (10 000 ft) n. m., použije sa FL 100 namiesto údaja 10 000 ft. Príslušný orgán môže takisto oslobodiť typy lietadiel, ktoré z technických alebo bezpečnostných dôvodov nemôžu zachovať túto rýchlosť.

(**) Piloti udržiavajú nepretržité bdenie na hlasovom spojení lietadlo-zem a podľa potreby nadviažu obojsmerné spojenie na príslušnom komunikačnom kanáli v zóne RMZ.

(***) Hlasové spojenie lietadlo-zem povinné pre lety využívajúce poradnú službu. Piloti udržiavajú nepretržité bdenie na hlasovom spojení lietadlo-zem a podľa potreby nadviažu obojsmerné spojenie na príslušnom komunikačnom kanáli v zóne RMZ.

▼M2

Dodatok 5

Technické špecifikácie meteorologických pozorovaní počas letu a hlásení prostredníctvom hlasovej komunikácie

A. POKYNY NA PODÁVANIE HLÁSENÍ

VZOR AIREP SPECIAL

	POLOŽKA	PARAMETER	VYSIELANIE V TELEFÓNII podľa vhodnosti
	—	Označenie druhu správy — mimoriadne letové hlásenie	[AIREP] SPECIAL
Odiel 1	1	Identifikácia lietadla	*(identifikácia lietadla)*
	2	Poloha	POLOHA *(zem. šírka a zem. dĺžka)* NAD *(význačný bod)* NA ÚROVNI *(význačný bod)* *(význačný bod) (zameranie) (vzdialenosť)*
	3	Čas	*(čas)*
	4	Hladina	LETOVÁ HLADINA *(číslo) alebo (číslo)* METROV *alebo* STÔP STÚPANIE DO LETOVEJ HLADINY *(číslo) alebo (číslo)* METROV *alebo* STÔP KLESANIE DO LETOVEJ HLADINY *(číslo) alebo (číslo)* METROV *alebo* STÔP
	5	Nasledujúca poloha a odhadovaný čas preletu	*(poloha) (čas)*
	6	Nasledujúci význačný bod	*(poloha)* ĎALŠÍ
Odiel 2	7	Odhadovaný čas príletu	*(letisko) (čas)*
	8	Vytrvalosť letu	VYTRVALOSŤ LETU *(hodiny a minúty)*
Odiel 3	9	Jav, s ktorým ste sa stretli alebo ktorý ste spozorovali, podmieňujúci vydanie mimoriadneho letového hlásenia: — mierna turbulencia — silná turbulencia — mierna námraza — silná námraza — výrazné vlnenie za horskou prekážkou — búrka bez krúp — búrka s krúpami — silná prachová/piesočná víchrica alebo víchrica — oblak sopečného popola — prederupčná sopečná aktivita alebo sopečná erupcia	 MIERNA TURBULENCIA (TURBULENCE MODERATE) SILNÁ TURBULENCIA (TURBULENCE SEVERE) NÁMRAZA MIERNA (ICING MODERATE) NÁMRAZA SILNÁ (ICING SEVERE) VLNENIE ZA HORSKOU PREKÁŽKOU VÝRAZNÉ (MOUTAINWAVE SEVERE) BÚRKA (THUNDERSTORMS) BÚRKA S KRÚPAMI (THUNDERSTORMS WITH HAIL) PRACHOVÁ VÍCHRICA SILNÁ (DUSTSTORM or SANDSTORM HEAVY) OBLAK SOPEČNÉHO POPOLA (VOLCANIC ASH CLOUD) PREDERUPČNÁ SOPEČNÁ AKTIVITA alebo SOPEČNÁ ERUPCIA (PRE-ERUPTION VOLCANIC ACTIVITY or VOLCANIC ERUPTION)

▼M2

1. OBSAH LETOVÝCH HLÁSENÍ

1.1. **Hlásenia polohy a špeciálne letové hlásenia**

1.1.1. Oddiel 1 vzoru uvedeného v písmene A je povinný pri hláseniach polohy a špeciálnych letových hláseniach, hoci položky 5 a 6 možno vynechať. Oddiel 2 sa pridáva celý alebo jeho časť, iba ak o to požiada prevádzkovateľ alebo jeho určený zástupca alebo, ak to veliteľ lietadla považuje za potrebné. Oddiel 3 je zahrnutý do špeciálnych letových hlásení.

1.1.2. Informácie o javoch podmieňujúcich vydanie špeciálneho letového hlásenia sa vyberú zo zoznamu uvedeného v ustanovení SERA.12005 písm. a).

1.1.3. V prípade špeciálnych letových hlásení, ktoré obsahujú informácie o sopečnej činnosti, sa v hlásení po ukončení letu použije formulár hlásenia o sopečnej aktivite (vzor VAR) uvedený v bode B. Všetky spozorované prvky sa zaznamenajú a patrične označia na príslušných miestach formulára Vzor VAR.

1.1.4. Špeciálne letové hlásenia sa vydajú čo najskôr po tom, ako je to uskutočniteľné, po spozorovaní javu, ktorý bol príčinou špeciálneho letového hlásenia.

2. PODROBNÉ POKYNY NA PODÁVANIE HLÁSENÍ

2.1. Položky letových hlásení sa nahlasujú v poradí, v akom sú uvedené vo formulári vzoru AIREP SPECIAL.

— OZNAČENIE DRUHU HLÁSENIA. Nahláste „ŠPECIÁLNE“ („SPECIAL“) v prípade špeciálneho letového hlásenia.

Oddiel 1

Položka 1 – IDENTIFIKÁCIA LIETADLA. Nahláste rádiotelefónnu volaciu značku lietadla, ako je predpísané v ustanovení SERA.14050.

Položka 2 – POLOHA. Nahláste polohu v zemepisnej šírke (stupne ako 2 číslice alebo stupne a minúty ako 4 číslice, po ktorých nasleduje slovo „sever“ („North“) alebo „juh“ („South“)) a zemepisnej dĺžke (stupne ako 3 číslice alebo stupne a minúty ako 5 číslic, po ktorých nasleduje slovo „východ“ („East“) alebo „západ“ („West“) alebo ako význačný bod označený kódovým označením (2 až 5 znakov) alebo ako význačný bod nasledovaný magnetickým zameraním (3 číslice) a vzdialenosťou v námorných míľach od bodu. V prípade potreby uveďte pred význačným bodom „NA ÚROVNI“ („ABEAM“).

Položka 3 – ČAS. Nahláste čas v hodinách a minútach UTC (4 číslice), pokiaľ nie je na základe regionálnych leteckých navigačných dohôd predpísané nahlasovanie času v minútach po celej hodine (2 číslice). Musí sa nahlásiť skutočný čas lietadla v polohe a nie čas vypracovania alebo vysielania hlásenia. V prípade špeciálneho letového hlásenia sa vždy nahlasuje čas v hodinách a minútach UTC.

Položka 4 – LETOVÁ HLADINA ALEBO NADMORSKÁ VÝŠKA. Nahláste letovú hladinu 3 číslicami pri štandardnom nastavení barometrického výškomeru. Nahláste nadmorskú výšku v metroch nasledovanú výrazom „METRE/METROV“ („METRES“) alebo v stopách nasledovanú výrazom „STOPY/STÔP“ („FEET“) pri údaji QNH. Pri stúpaní nahláste „STÚPANIE“ („CLIMBING“) (a potom uveďte hladinu) alebo „KLESANIE“ („DESCENDING“) (a potom uveďte hladinu) pri klesaní do novej hladiny po prelete význačného bodu.

▼M2

Položka 5 – NASLEDUJÚCA POLOHA A ODHADOVANÝ ČAS PRELETU. Nahláste nasledujúci bod hlásenia a odhadovaný čas preletu takéhoto bodu hlásenia alebo nahláste odhadovanú polohu, ktorá bude dosiahnutá o jednu hodinu neskôr, v súlade s platnými postupmi pre hlásenie polohy. Použite postupy uvádzania údajov uvedené v položke 2 pre polohu. Nahláste odhadovaný čas preletu tejto polohy. Nahláste čas v hodinách a minútach UTC (4 číslice), pokiaľ nie je na základe regionálnych leteckých navigačných dohôd predpísané nahlasovanie času v minútach po celej hodine (2 číslice).

Položka 6 – NASLEDUJÚCI VÝZNAČNÝ BOD. Nahláste nasledujúci významný bod, ktorý nasleduje za výrazom „nasledujúca poloha a odhadovaný čas preletu“.

Oddiel 2

Položka 7 – ODHADOVANÝ ČAS PRÍLETU. Nahláste názov letiska prvého zamýšľaného pristátia nasledovaný predpokladaným časom príletu na toto letisko v hodinách a minútach UTC (4 číslice).

Položka 8 – VYTRVALOSŤ LETU. Nahláste „VYTRVALOSŤ LETU“ („ENDURANCE“) nasledovaný vytrvalosťou letu v hodinách a minútach (4 číslice).

Oddiel 3

Položka 9 – JAV PODMIEŇUJÚCI VYDANIE ŠPECIÁLNEHO LETOVÉHO HLÁSENIA. Nahláste jeden z nasledujúcich javov, s ktorým ste sa stretli alebo ktorý ste spozorovali:

— mierna turbulencia ako „MIERNA TURBULENCIA“ („TURBULENCE MODERATE“); a

— silná turbulencia ako „SILNÁ TURBULENCIA“ („TURBULENCE SEVERE“).

Použijú sa tieto špecifikácie:

— Mierna – podmienky, pri ktorých sa môžu vyskytnúť mierne zmeny v priestorovej polohe lietadla a/alebo nadmorskej výške, ale lietadlo zostáva po celý čas plne ovládateľné. Zvyčajne sa vyskytujú malé zmeny vzdušnej rýchlosti. Zmeny v údajoch akcelerometra sa pohybujú od 0,5 g do 1,0 g v ťažisku lietadla. Vyskytujú sa ťažkosti pri chôdzi. Osoby na palube cítia tlak bezpečnostných pásov. Nepripevnené predmety sa pohybujú.

— Silná – podmienky, pri ktorých nastávajú náhle zmeny v priestorovej polohe lietadla a/alebo nadmorskej výške; lietadlo môže byť počas krátkych časových úsekov neovládateľné. Zvyčajne sa vyskytujú veľké zmeny vzdušnej rýchlosti. Zmeny v údajoch akcelerometra sú väčšie než 1,0 g v ťažisku lietadla. Osoby na palube cítia prudký tlak bezpečnostných pásov. Nepripevnené predmety sú pohadzované.

— mierna námraza ako „NÁMRAZA MIERNA“ („ICING MODERATE“) a silná námraza ako „NÁMRAZA SILNÁ“ („ICING SEVERE“);

Použijú sa tieto špecifikácie:

— Mierna – podmienky, pri ktorých sa môže považovať za žiadúce zmeniť kurz a/alebo nadmorskú výšku.

— Silná – podmienky, pri ktorých sa považuje za nutné zmeniť kurz a/alebo nadmorskú výšku.

▼M2

— Výrazné vlnenie za horskou prekážkou ako „VLNENIE ZA HORSKOU PREKÁŽKOU VÝRAZNÉ“ („MOUNTAIN WAVE SEVERE“);

Použije sa táto špecifikácia:

— Výrazné – podmienky, pri ktorých je sprievodné zostupové prúdenie 3,0 m/s (600 ft/min) alebo viac a/alebo dochádza k stretu so silnou turbulenciou.

— Búrka bez krúp ako „BÚRKA“ („THUNDERSTORM“), búrka s krúpami ako „BÚRKA S KRÚPAMI“ („THUNDERSTORM WITH HAIL“);

Použije sa táto špecifikácia:

Nahláste iba tie búrky, ktoré sú:

— zakryté hmlou alebo

— zakryté okolitou oblačnosťou alebo

— rozsiahle alebo

— usporiadané do čiary húľav.

— Silná prachová víchrica alebo piesočná víchrica ako „PRACHOVÁ VÍCHRICA SILNÁ“ („DUSTSTORM HEAVY“) alebo „PIESOČNÁ VÍCHRICA SILNÁ“ („SANDSTORM HEAVY“);

— Oblak sopečného popola ako „OBLAK SOPEČNÉHO POPOLA“ („VOLCANIC ASH CLOUD“);

— Prederupčná sopečná aktivita alebo sopečná erupcia ako „PREDERUPČNÁ SOPEČNÁ AKTIVITA“ alebo „SOPEČNÁ ERUPCIA“;

Použije sa táto špecifikácia:

„Prederupčná sopečná aktivita“ v tomto kontexte znamená nezvyčajnú a/alebo stupňujúcu sa sopečnú aktivitu, ktorá by mohla byť predzvesťou sopečnej erupcie.

2.2. Informácie zaznamenané vo formulári hlásenia o sopečnej aktivite (vzor VAR) nie sú určené na vysielanie rádiotelefóniou, ale pri prílete na letisko ich má prevádzkovateľ alebo člen letovej posádky bezodkladne odovzdať meteorologickej služobni na letisku. Ak meteorologická služobňa nie je ľahko prístupná, spôsob doručenia vyplneného formulára sa stanoví podľa miestnych dohôd medzi meteorologickým úradom, poskytovateľmi letových prevádzkových služieb a prevádzkovateľom lietadla.

3. POSTÚPENIE METEOROLOGICKÝCH INFORMÁCIÍ ZÍSKANÝCH HLASOVÝM SPOJENÍM

Pri prijímaní špeciálnych letových hlásení stanovištia letových prevádzkových služieb bezodkladne postúpia tieto letové hlásenia príslušnému pracovisku meteorologickej výstražnej služby (MWO). S cieľom zabezpečiť prispôsobenie letových hlásení v pozemných automatizovaných systémoch sa takéto hlásenia vysielajú použitím nasledujúcich postupov uvádzania údajov a v predpísanom poradí.

— ADRESÁT. Zaznamenajte volanú stanicu a v prípade potreby požadovaný prenos.

— OZNAČENIE DRUHU HLÁSENIA. Zaznamenajte „ARS“ v prípade špeciálneho letového hlásenia.

— IDENTIFIKÁCIA LIETADLA. Zaznamenajte identifikáciu lietadla použitím postupov uvádzania údajov určených pre položku 7 letového plánu bez medzery medzi označením prevádzkovateľa a registračným označením lietadla alebo číselným označením letu, ak sa používa.

▼M2

Oddiel 1

Položka 0 – POLOHA. Zaznamenajte polohu v zemepisnej šírke (stupne ako 2 číslice alebo stupne a minúty ako 4 číslice, po ktorých bez medzery nasleduje slovo N (sev.) alebo S (juž.)) a zemepisnej dĺžke (stupne ako 3 číslice alebo stupne a minúty ako 5 číslic, po ktorých bez medzery nasleduje slovo E (vých.) alebo W (záp.) alebo ako význačný bod označený kódovým označením (2 až 5 znakov) alebo ako význačný bod nasledovaný magnetickým zameraním (3 číslice) a vzdialenosťou v námorných míľach (3 číslice) od bodu. V prípade potreby uveďte pred význačným bodom „NA ÚROVNI“ („ABEAM“).

Položka 1 – ČAS. Zaznamenajte čas v hodinách a minútach UTC (4 číslice).

Položka 2 – LETOVÁ HLADINA ALEBO NADMORSKÁ VÝŠKA. Zaznamenajte „F“, po ktorom nasledujú 3 číslice (napr. „F310“), keď sa nahlasuje letová hladina. Zaznamenajte nadmorskú výšku v metroch nasledovanú písmenom „M“ alebo v stopách nasledovanú písmenami „FT“, keď sa nahlasuje nadmorská výška. Zaznamenajte „ASC“ (hladinu) pri stúpaní alebo „DES“ (hladinu) pri klesaní.

Oddiel 2

Položka 9 – JAV PODMIEŇUJÚCI VYDANIE ŠPECIÁLNEHO LETOVÉHO HLÁSENIA. Nahlásený jav zaznamenajte takto:

— mierna turbulencia ako „TURB MOD“,

— silná turbulencia ako „TURB SEV“,

— mierna námraza ako „ICE MOD“,

— silná námraza ako „ICE SEV“,

— výrazné vlnenie za horskou prekážkou ako „MTW SEV“,

— búrka bez krúp ako „TS“,

— búrka s krúpami ako „TSGR“,

— silná prachová víchrica alebo piesočná víchrica „HVY SS“,

— oblak sopečného popola ako „VA CLD“,

— prederupčná sopečná aktivita alebo sopečná erupcia ako „VA“;

— krúpy ako „GR“,

— oblaky typu kumulonimbus ako „CB“.

ČAS VYSIELANIA. Zaznamenajte, len keď sa vysiela oddiel 3.

4. KONKRÉTNE USTANOVENIA SÚVISIACE S HLÁSENÍM O STRIHU VETRA A SOPEČNOM POPOLE

4.1. **Hlásenie strihu vetra**

4.1.1. Ak je strih vetra zaznamenaný počas stúpania pri vzlete a vo fáze letu počas priblíženia, má byť v hlásení z lietadla uvedený aj typ lietadla.

▼M2

4.1.2. Ak veliteľ lietadla počas stúpania pri vzlete alebo vo fáze letu počas priblíženia nezaznamená výskyt hláseného alebo predpovedaného strihu vetra, upozorní na to čo najskôr, ako je to možné, príslušné stanovište letových prevádzkových služieb, s výnimkou prípadov, keď veliteľ lietadla vie, že príslušné stanovište letových prevádzkových služieb prijalo takúto informáciu od predchádzajúceho lietadla.

4.2. **Hlásenie o sopečnej aktivite po ukončení letu**

4.2.1. Vyplnený formulár hlásenia o sopečnej aktivite odovzdá prevádzkovateľ lietadla alebo člen letovej posádky po ukončení letu bezodkladne meteorologickej služobni na letisku alebo, ak meteorologická služobňa nie je členom letovej posádky ľahko prístupná, spôsob doručenia vyplneného formuláru sa stanoví podľa miestnych dohôd medzi meteorologickým úradom, poskytovateľmi letových prevádzkových služieb a prevádzkovateľom lietadla.

4.2.2. Meteorologická služobňa na letisku bezodkladne prepošle prijaté vyplnené hlásenie o sopečnej aktivite pracovisku meteorologickej výstražnej služby zodpovednému za poskytovanie meteorologickej výstražnej služby pre tú letovú informačnú oblasť, v ktorej bola sopečná aktivita pozorovaná.

▼M2

B. **FORMULÁR ŠPECIÁLNEHO LETOVÉHO HLÁSENIA O SOPEČNEJ AKTIVITE (VZOR VAR)**

VZOR VAR: použije sa pri podávaní hlásenia po ukončení letu

HLÁSENIE O SOPEČNEJ AKTIVITE (VOLCANIC ACTIVITY REPORT)

Letecké hlásenia majú zásadný význam pri posudzovaní nebezpečenstva, ktoré predstavuje pre prevádzku lietadiel oblak sopečného popola.

PREVÁDZKOVATEĽ:			IDENTIFIKÁCIA LIETADLA: (podľa letového plánu)		
VELITEĽ LIETADLA:					
LETISKO ODLETU:	DÁTUM:	ČAS; UTC:	LETISKO PRÍLETU:	DÁTUM:	ČAS; UTC:
PRÍJEMCA			AIREP SPECIAL		
Položky 1 – 8 bezodkladne nahláste stanovišťu ATS, s ktorým ste v kontakte.					
1) IDENTIFIKÁCIA LIETADLA			2) POLOHA		
3) ČAS			4) LETOVÁ HLADINA ALEBO NADMORSKÁ VÝŠKA		
5) SOPEČNÁ AKTIVITA SPOZOROVANÁ V (poloha alebo zameranie, odhadovaná hladina oblaku sopečného popola a vzdialenosť od lietadla)					
6) TEPLOTA VZDUCHU			7) VIETOR NA DANOM ÚSEKU		
8) DOPLŇUJÚCE INFORMÁCIE ZAZNAMENANÝ SO_2 áno ☐ nie ☐ Stret s oblakom sopečného popola áno ☐ nie ☐			Iné _____ (stručný opis aktivity s dôrazom na zvislý a bočný rozsah oblaku sopečného popola a, pokiaľ je to možné, horizontálny pohyb, rýchlosť rastu atď.)		
Po pristátí doplňte položky 9 – 16 a potom formulár odošlite faxom na: (Faxové číslo poskytne meteorologický úrad na základe miestnych dohôd medzi meteorologickým úradom a príslušným prevádzkovateľom.)					
9) HUSTOTA OBLAKU POPOLA	☐ (a) nízka		☐ (b) stredná		☐ (c) veľmi hustá
10) FARBA OBLAKU POPOLA	☐ (a) biela		☐ (b) svetlosivá		☐ (c) tmavosivá
	☐ (d) čierna		☐ (e) iná _____		
11) ERUPCIA	☐ (a) súvislá		☐ (b) občasná		☐ (c) nie viditeľná
12) POLOHA AKTIVITY	☐ (a) vrchol		☐ (b) strana		☐ (c) na jednom mieste
	☐ (d) na viac miestach		☐ (e) nespozorovaná		
13) INÉ POZOROVANÉ CHARAKTERISTIKY ERUPCIE	☐ (a) blýskanie sa		☐ (b) žiara		☐ (c) veľké kamene
	☐ (d) spad popola		☐ (e) hríbovitý oblak		☐ (f) všetky
14) VPLYV NA LIETADLO	☐ (a) komunikácia		☐ (b) navigačné systémy		☐ (c) motory
	☐ (d) statika pilota		☐ (e) čelné sklo		☐ (f) okná
15) INÉ VPLYVY	☐ (a) turbulencie		☐ (b) „Eliášov oheň“		☐ (c) iné výpary
16) INÉ INFORMÁCIE (Akékoľvek informácie, ktoré sa považujú za užitočné.)					

▼B

Doplnok k PRÍLOHE

Zoznam všeobecne dohodnutých rozdielov, ktoré sa oznamujú organizácii ICAO v súlade s článkom 5 tohto nariadenia:

▼M2

Príloha 2 k dohovoru ICAO

Rozdiely medzi týmto nariadením a medzinárodnými normami obsiahnutými v prílohe 2 k Dohovoru o medzinárodnom civilnom letectve, v znení zmien

▼B

Rozdiel A2-01	
Príloha 2 k dohovoru ICAO Kapitola 3 3.2.2.	Nové ustanovenie. V bode SERA.3210 písm. b) vykonávacieho nariadenia (EÚ) č. 923/2012 sa uvádza: „b) Lietadlo, ktorému je známe, že manévrovateľnosť druhého lietadla je zhoršená, dá prednosť tomuto lietadlu.“
Rozdiel A2-02	
Príloha 2 k dohovoru ICAO Kapitola 3 3.2.3.2 písm. b)	V bode SERA.3215 písm. b) bod 2 vykonávacieho nariadenia (EÚ) č. 923/2012 sa uvádza [popri norme v prílohe 2 k dohovoru ICAO oddiele 3.2.3.2 písm. b) podčiarknutom texte]: „2. ak je to možné, všetky lietadlá na pohybovej ploche letiska musia mať rozsvietené svetlá označujúce okraje ich konštrukcie, ak nie sú trvale alebo inak primerane osvetlené;“
Rozdiel A2-03	
Príloha 2 k dohovoru ICAO Kapitola 3 3.2.5 písm. c) a d)	Bod SERA.3225 vykonávacieho nariadenia (EÚ) č. 923/2012 sa líši od normy ICAO v prílohe 2 bode 3.2.5 písm. c) a bode 3.2.5 písm. d), a to tak, že sa v ňom uvádza, že písmená c) a d) sa nevzťahujú na balóny: „c) s výnimkou balónov, a ak nie je uvedené inak alebo ak služba riadenia letovej prevádzky (ATC) nenariadi inak, vykonávať všetky zatáčky doľava pri priblížení na pristátie alebo po vzlete; d) s výnimkou balónov pristávať a vzlietať proti vetru, ak bezpečnosť, konfigurácia vzletovej a pristávacej dráhy alebo prevádzková situácia nenaznačuje, že je výhodnejší iný smer.“
▼M2 **Rozdiel A2 – 04**	
Príloha 2 k dohovoru ICAO Kapitola 3 3.3.1.2.	Bod 3.3.1.2 prílohy 2 k dohovoru ICAO sa nahrádza ustanovením SERA.4001 písm. b) vykonávacieho nariadenia (EÚ) č. 923/2012. Rozdiely medzi uvedenou normou ICAO a uvedeným nariadením Únie sú tieto: — V súvislosti s plánovanou prevádzkou letov VFR cez medzinárodné hranice sa nariadenie Únie [ustanovenie SERA.4001 písm. b) bod 5] líši od normy ICAO v prílohe 2 bode 3.3.1.2 písm. e) popri podčiarknutom texte takto: *„každého letu križujúceho medzinárodné hranice, pokiaľ dotknuté štáty nestanovia inak.“*

▼M2

	— V súvislosti s plánovanou prevádzkou letov VFR a IFR v noci sa do ustanovenia SERA.4001 písm. b) bodu 6 uvedeného nariadenia Únie pridáva táto požiadavka: „6. *každého letu, ktorý sa má podľa plánu vykonať v noci, v prípade, že opúšťa oblasť letiska“*

▼B

Rozdiel A2-05	
Príloha 2 k dohovoru ICAO Kapitola 3 3.2.2.4.	Nové ustanovenie. Ustanovenie SERA.3210 písm. c) bod 3 i) vykonávacieho nariadenia (EÚ) č. 923/2012 sa líši od normy ICAO v prílohe 2 bode 3.2.2.4 tým, že sa v ňom ustanovuje toto: „i) Predlietavanie vetroňa. Vetroň, ktorý predlietava iný vetroň, sa môže vyhnúť zmenou kurzu vpravo alebo vľavo.“

▼M2

—	

▼B

Rozdiel A2-07	
Príloha 2 k dohovoru ICAO Kapitola 4 4.6.	Bod 4.6 prílohy 2 k dohovoru ICAO sa nahrádza ustanovením SERA.5005 vykonávacieho nariadenia (EÚ) č. 923/2012, v ktorom sa v písmene f) zavádzajú tieto kritériá bezpečnej výšky nad prekážkami: „f) *Okrem vzletu a pristátia alebo prípadu, keď príslušný orgán vydal povolenie, sa let VFR nesmie vykonávať:* 1. nad husto osídlenými oblasťami veľkomiest, miest a osád alebo nad zhromaždeniami osôb na voľnom priestranstve vo výške, ktorá je menšia ako 300 m (1 000 ft) nad najvyššou prekážkou v okruhu 600 m od lietadla; 2. kdekoľvek inde, než je uvedené v bode 1, vo výške nižšej ako 150 m (500 ft) nad zemou alebo nad vodou alebo 150 m (500 ft) nad najvyššou prekážkou v okruhu 150 m (500 ft) od lietadla.“
Rozdiel A2-08	
Príloha 2 k dohovoru ICAO Kapitola 3 Bod 3.8 a dodatok 2	Výraz „v tiesni“ nachádzajúci sa v kapitole 3 časti 3.8 nie je zahrnutý v právnych predpisoch Únie, čím sa rozširuje rozsah pôsobnosti sprievodcovských misií na všetky druhy letov, ktoré o takúto službu požiadajú. Okrem toho ustanovenia uvedené v častiach 1.1 až 1.3 dodatku 2 ani ustanovenia uvedené v doplnku A nie sú zahrnuté v právnych predpisoch Únie.

▼M2

Príloha 3 k dohovoru ICAO

Rozdiely medzi týmto nariadením a medzinárodnými normami obsiahnutými v prílohe 3 k Dohovoru o medzinárodnom civilnom letectve, v znení zmien.

Rozdiel A3 – 01	
Príloha 3 k dohovoru ICAO	Nové ustanovenie. V ustanovení SERA.12005 vykonávacieho nariadenia (EÚ) č. 923/2012 sa uvádza:
Kapitola 5	b) Príslušné orgány podľa potreby stanovia ostatné podmienky, ktoré pri ich výskyte alebo pozorovaní musia hlásiť všetky lietadlá.

Príloha 10 k dohovoru ICAO

Rozdiely medzi týmto nariadením a medzinárodnými normami obsiahnutými v prílohe 10 k Dohovoru o medzinárodnom civilnom letectve, v znení zmien.

Rozdiel A10 – 01	
Príloha 10 k dohovoru ICAO Zväzok II. Kapitola 5 5.2.1.4.1.	Kapitola 5.2.1.4.1 zväzku II prílohy 10 k dohovoru ICAO je s určitými rozdielmi transponovaná v ustanovení SERA.14035 vykonávacieho nariadenia (EÚ) č. 923/2012. Rozdiely medzi uvedenou normou ICAO a uvedeným nariadením Únie sú tieto: SERA.14035 Vysielanie čísel v rádiotelefónii a) Vysielanie čísel 1. Všetky čísla použité pri vysielaní volacej značky lietadla, kurzov, vzletovej a pristávacej dráhy, smeru a rýchlosti vetra sa nahlasujú tak, že každá číslica je vyslovená samostatne. i) Letové hladiny sa pri vysielaní nahlasujú tak, že každá číslica je vyslovená samostatne, okrem prípadu letových hladín vyjadrených v celých stovkách. ii) Nastavenie výškomera sa pri vysielaní nahlasuje tak, že každá číslica je vyslovená samostatne, okrem prípadu nastavenia 1 000 hPa, ktoré sa vysiela ako „JEDEN TISÍC“ („ONE THOUSAND“). iii) Všetky čísla použité pri vysielaní kódov odpovedača sa nahlasujú tak, že každá číslica je vyslovená samostatne, okrem prípadu keď kódy odpovedača obsahujú iba celé tisícky, vtedy sa informácie vysielajú tak, že je vyslovená číslica počtu tisícov, za ktorou nasleduje slovo „TISÍC“ („THOUSAND“). 2. Všetky čísla použité pri vysielaní informácií iných ako tie, ktoré sú uvedené v písmene a) bode 1, sa nahlasujú tak, že každá číslica je vyslovená samostatne, okrem všetkých čísel obsahujúcich celé stovky a celé tisícky, ktoré sa pri vysielaní nahlasujú tak, že je vyslovená každá číslica počtu stoviek alebo tisícov, za ktorou nasleduje slovo „STO“ („HUNDRED“) alebo „TISÍC“ („THOUSAND“), podľa vhodnosti. Kombinácia tisícov a celých stoviek sa pri vysielaní nahlasuje tak, že je vyslovená každá číslica počtu tisícov, za ktorou nasleduje slovo „TISÍC“ („THOUSAND“), za ktorým nasleduje počet stoviek, za ktorým nasleduje slovo „STO“ („HUNDRED“).

▼M2

	3. V prípadoch, keď je potreba objasniť, že číslo, ktoré sa vysiela, je celá tisícka a/alebo celá stovka, sa číslo nahlasuje tak, že každá číslica je vyslovená samostatne. 4. Pri poskytovaní informácií o relatívnom zameraní voči objektu alebo voči konfliktnej prevádzke v 12-hodinovom kóde, sa informácie odovzdajú tak, že sa číslice vyslovujú spolu, napr. „DESAŤ HODÍN“ („TEN O'CLOCK“) alebo „JEDENÁSŤ HODÍN“ („ELEVEN O'CLOCK“). 5. Čísla obsahujúce desatinnú čiarku sa vysielajú tak, ako sa stanovuje v písm. a) bode 1, pričom desatinná čiarka sa uvedie vo vhodnom poradí a označí sa slovom „DESATINNÁ ČIARKA“ („DECIMAL“). 6. Na identifikáciu prenosového kanálu v rádiotelefónnom spojení v pásme VHF sa použije všetkých šesť číslic číselného označenia, okrem prípadu, keď je aj piata aj šiesta číslica nula, vtedy sa použijú iba prvé štyri číslice.
Rozdiel A10 – 02	
Príloha 10 k dohovoru ICAO Zväzok II. Kapitola 5 5.2.1.7.3.2.3.	Kapitola 5.2.1.7.3.2.3 zväzku II prílohy 10 k dohovoru ICAO je s určitým rozdielom transponovaná v ustanovení SERA.14055 vykonávacieho nariadenia (EÚ) č. 923/2012. Rozdiel medzi uvedenou normou ICAO a uvedeným nariadením EÚ je tento: SERA.14055 Rádiotelefónne postupy b) 2. Pri odpovedi na uvedené hlasové komunikácie sa použije volacia značka volajúcej stanice, za ktorou nasleduje volacia značka odpovedajúcej stanice, čo sa považuje za výzvu, aby volajúca stanica začala vysielať. Pri presmerovaní spojenia v rámci jedného stanovišťa letových prevádzkových služieb možno volaciu značku stanovišťa letových prevádzkových služieb vynechať, pokiaľ to povolí príslušný orgán.

▼M2

Príloha 11 k dohovoru ICAO

Rozdiely medzi týmto nariadením a medzinárodnými normami obsiahnutými v prílohe 11 k Dohovoru o medzinárodnom civilnom letectve, v znení zmien

▼B

Rozdiel A11-01	
Príloha 11 k dohovoru ICAO Kapitola 2 Odsek 2.25.5.	Ustanovenie SERA.3401 písm. d) bod 1 vykonávacieho nariadenia (EÚ) č. 923/2012 sa líši od normy 2.25.5 prílohy 11 k dohovoru ICAO tým, že sa v ňom uvádza, že: „Kontrola času sa musí vykonať s presnosťou aspoň k najbližšej polminúte.“
Rozdiel A11-02	
Príloha 11 k dohovoru ICAO Kapitola 2 Odsek 2.6.1.	Možnosť výnimky. V bode SERA.6001 vykonávacieho nariadenia (EÚ) č. 923/2012 sa umožňuje lietadlám prekročiť rýchlostné obmedzenie 250 uzlov, ak to príslušný orgán povolí v prípade typov lietadiel, ktoré z technických alebo bezpečnostných dôvodov túto rýchlosť nemôžu udržať.
Rozdiel A11-03	
Príloha 11 k dohovoru ICAO Kapitola 3	Nové ustanovenie. V bode SERA.8005 písm. b) vykonávacieho nariadenia (EÚ) č. 923/2012 sa uvádza: b) Letové povolenia vydávané stanovišťami riadenia letovej prevádzky musia zaistiť rozstupy: 1. medzi všetkými letmi vo vzdušnom priestore tried A a B; 2. medzi letmi IFR vo vzdušnom priestore tried C, D a E; 3. medzi letmi IFR a letmi VFR vo vzdušnom priestore triedy C; 4. medzi letmi IFR a zvláštnymi letmi VFR; 5. medzi zvláštnymi letmi VFR, pokiaľ príslušný orgán nestanovuje inak, s výnimkou prípadov, v ktorých sa na žiadosť pilota lietadla a so súhlasom pilota druhého lietadla a za podmienok, ktoré ustanoví príslušný orgán pre prípady uvedené v písmene b), môže vo vzdušnom priestore tried D a E počas dňa vydať letové povolenie na let s dodržaním vlastných rozstupov na určitý úsek letu pod 3 050 m (10 000 ft) v priebehu stúpania alebo klesania v meteorologických podmienkach na let za viditeľnosti.
Rozdiel A11-04	
Príloha 11 k dohovoru ICAO Kapitola 3	V bode SERA.8015 vykonávacieho nariadenia (EÚ) č. 923/2012 sa uvádza (popri norme ICAO v prílohe 11 oddiele 3.7.3.1 podčiarknutý text): e) Opakovanie povolení a informácií majúcich vplyv na bezpečnosť

▼B

	1. Letová posádka musí opakovať riadiacemu letovej prevádzky časti letového povolenia a príkazy majúce vplyv na bezpečnosť, ktoré sú vysielané hlasom. Vždy sa musia opakovať tieto informácie: i) traťové letové povolenia; ii) povolenia a príkazy na vstup, pristátie, vzlet z dráhy, vyčkávanie pred dráhou, križovanie, rolovanie a cúvanie po akejkoľvek vzletovej a pristávacej dráhe a iii) vzletová a pristávacia dráha v používaní, nastavenie výškomera, kódy odpovedača SSR, nové pridelené komunikačné kanály, príkazy týkajúce sa hladiny, kurzu a rýchlosti a iv) prevodné hladiny bez ohľadu na to, či boli vyhlásené riadiacim, alebo uvedené vo vysielaní automatickej informačnej služby (ATIS).
Rozdiel A11-05	
Príloha 11 k dohovoru ICAO Kapitola 3	V ustanovení SERA.8015 písm. e) bode 2 vykonávacieho nariadenia (EÚ) č. 923/2012 sa uvádza (popri norme ICAO v prílohe 11 oddiele 3.7.3.1.1 podčiarknutý text): 2. Iné povolenia alebo príkazy vrátane podmienečných povolení a príkazov na rolovanie sa musia opakovať alebo potvrdiť takým spôsobom, ktorý jasne ukazuje, že boli pochopené, a bude sa konať v súlade s nimi.

▼M2

Rozdiel A11-06	
Príloha 11 k dohovoru ICAO Kapitola 3	Nové ustanovenie. V ustanovení SERA.5010 vykonávacieho nariadenia (EÚ) č. 923/2012 sa uvádza: **SERA.5010 Zvláštne lety VFR v riadených zónach** Zvláštne lety VFR sa môžu vykonávať v rámci riadeného okrsku na základe povolenia ATC. S výnimkou povolenia vydaného príslušným orgánom pre vrtuľníky v špeciálnych prípadoch, ako sú okrem iného lety pohotovostnej lekárskej služby, pátracie a záchranné operácie a hasenie požiaru, sa uplatňujú tieto dodatočné podmienky: a) takéto lety sa môžu vykonávať iba počas dňa, pokiaľ to inak nepovolí príslušný orgán; ~~a)~~ b) a) pilotom: 1. mimo oblačnosti a za viditeľnosti zeme; 2. letová dohľadnosť je minimálne 1 500 m alebo pri vrtuľníkoch minimálne 800 m; 3. let pri rýchlosti IAS 140 kt alebo menej, aby bolo možné spozorovať ostatnú dopravu a akékoľvek prekážky v čase primeranom na vyhnutie sa zrážke a

▼M2

	c) Stanovište riadenia letovej prevádzky nevydá lietadlu letové povolenie pre zvláštny let VFR na vzlet alebo pristátie na letisku v rámci riadeného okrsku vrátane jeho zaraďovania do letiskového okruhu alebo letu po ňom, ak sú nahlásené meteorologické podmienky na danom letisku horšie, ako sú tieto minimá: ~~b)~~ riadením letovej prevádzky: ~~1.~~ ~~iba počas dňa, pokiaľ to inak nepovolí príslušný orgán;~~ ~~2.~~ 1. prízemná dohľadnosť je minimálne1 500 m alebo pri vrtuľníkoch minimálne 800 m; 2. výška základne najnižšej vrstvy oblačnosti je nižšia ako 180 m (600 ft).

▼B

Rozdiel A03-07	
Príloha 3 k dohovoru ICAO Kapitola 5	Nové ustanovenie. V ustanovení SERA.12005 vykonávacieho nariadenia (EÚ) č. 923/2012 sa uvádza: b) Príslušné orgány podľa potreby stanovia ostatné podmienky, ktoré pri ich výskyte alebo pozorovaní musia hlásiť všetky lietadlá.