

Pojíždění (Taxiing)

Pohyby letadel na povrchu letiště s použitím vlastní síly, s výjimkou vzletu a přistání.

Pojíždění za letu (Air-taxiing)

Pohyby vrtulníků/VTOL nad povrchem letiště s přízemním účinkem při rychlostech obvykle nižších než 37km/h (20 kt).

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

Poradní trať (Advisory route)

Stanovená trať, kde je dostupná letová poradní služba.

ČR:

Neaplikuje se.

Poradní vzdušný prostor (Advisory airspace)

Vzdušný prostor stanovených rozměrů nebo označená trať, kde je dostupná letová poradní služba.

ČR:

Neaplikuje se.

ICAO:

Poskytovatel meteorologické služby (Meteorological service provider)

Příslušný subjekt určený k poskytování meteorologické služby mezinárodnímu letectví v zastoupení smluvního státu.

Prostorová navigace (RNAV) (Area navigation)

Způsob navigace, který umožňuje letadlu provést let po jakémkoliv požadované letové dráze, v dosahu pozemního nebo kosmického navigačního zařízení nebo v rozsahu možnosti vlastního vybavení letadla nebo kombinací obojího.

Poznámka: Prostorová navigace zahrnuje navigaci založenou na výkonnosti, stejně tak jako jiné činnosti, které nesplňují definici navigace založené na výkonnosti.

Provozní plocha (Manoeuvring area)

Část letiště určená pro vzlety, přistání a pojiždění letadel, s výjimkou odbavovacích ploch.

Provozovatel (Operator)

Osoba, organizace nebo podnik provozující letadla nebo nabízející jejich provoz.

Přebírající stanoviště (Accepting unit)

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

Předávající stanoviště (Transferring unit)

Stanoviště řízení letového provozu v procesu předávání odpovědnosti za poskytování služby řízení letového provozu letadlu následujícímu stanovišti řízení letového provozu na trati letu.

Předpověď (Forecast)

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

ICAO:**Přehled založený na výkonnosti (PBS) (Performance-based surveillance) (PBS)**

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

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

Překážka (Obstacle)

Jakýkoliv pevný (trvalý nebo dočasný) a mobilní objekt nebo jeho část, která:

- je umístěná na ploše určené pro pozemní pohyby letadel; nebo
- zasahuje nad stanovenou plochu určenou k ochraně letadel za letu; nebo
- je umístěná vně těchto stanovených ploch a byla vyhodnocena jako nebezpečná pro letecký provoz.

ICAO:**Přesnost dat (Data accuracy)**

Stupeň shody mezi předpokládanou nebo měřenou hodnotou a hodnotou skutečnou.

Přibližovací služba řízení (Approach control service)

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

Přibližovací stanoviště řízení (Approach control unit)

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

Příslušný úřad ATS (Appropriate ATS authority)

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

Rada k vyhnutí se provozu (Traffic avoidance advice)

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

Radionavigační služba (Radio navigation service)

Služba poskytující informace pro vedení nebo údaje o poloze pro efektivní a bezpečný provoz letadel pomocí jednoho nebo více radionavigačních zařízení.

Radiotelefonie (Radiotelephony)

Způsob rádiového spojení určeného pro výměnu informací hlasem.

- b) velikost vzdušného prostoru určeného pro provádění těchto činností by měla být co nejmenší;
- c) mezi příslušným úřadem ATS nebo stanovištěm letových provozních služeb a organizací nebo stanovištěm provádějícím tuto činnost by mělo být přímé spojení pro případ, že nouze civilního letadla nebo jiné nenadálé okolnosti vyžadují přerušit tyto činnosti.

ICAO:

2.19.3 Příslušný úřad ATS musí zajistit, aby bylo co nejdříve provedeno posouzení bezpečnostních rizik činností potenciálně nebezpečných pro civilní letadla a zavedena vhodná opatření ke zmírnění rizik.

Poznámka 1: Tato opatření ke zmírnění rizik mohou zahrnovat mimo jiné omezení vzdušného prostoru nebo dočasné zrušení stanovených tratí ATS nebo jejich částí.

Poznámka 2: Pokyny k řízení bezpečnostních rizik jsou uvedeny v Safety Management Manual (SMM) (Doc 9859).

2.19.3.1 Státy musí zavést postupy, které umožní organizaci nebo jednotce provádějící nebo identifikující činnosti potenciálně nebezpečné pro civilní letadla podílet se na posouzení bezpečnostního rizika, aby se usnadnilo zvážení všech relevantních faktorů důležitých z hlediska bezpečnosti.

Poznámka: Pokyny týkající se procesů společného rozhodování (CDM) při posuzování bezpečnostních rizik a jejich vyhlášení prostřednictvím NOTAM, které by mohly zahrnovat vojenské úřady, jsou uvedeny v Manual Concerning Safety Measures Relating to Military Activities Potentially Hazardous to Civil Aircraft Operations (Doc 9554).

2.19.4 Příslušný úřad ATS musí odpovídat za vydání pokynů k rozšíření informací o těchto činnostech.

2.19.5 Jestliže se činnosti, které by mohly být nebezpečné pro lety civilních letadel, provádějí pravidelně nebo trvale, měly by být v případě potřeby ustavovány zvláštní komise, k zajištění dostatečné koordinace požadavků všech zúčastněných stran.

2.19.6 Musí být učiněna adekvátní opatření, aby bylo zabráněno nepříznivému vlivu záření laserových paprsků na letový provoz.

Poznámka 1: Metodické pokyny týkající se nebezpečných vlivů laserových zářičů na provoz letadel jsou obsaženy v Manual on Laser Emitters and Flight Safety (Doc 9815).

Poznámka 2: Viz také Předpis L 14 – Letiště, Hlava 5.

2.19.7 K zajištění vyšší kapacity vzdušného prostoru a ke zvýšení účinnosti a flexibility provozu letadel by členské státy měly zavést postupy, které budou zajišťovat pružné využívání vzdušného prostoru vyhrazeného pro vojenské nebo jiné speciální činnosti. Tyto postupy by měly umožňovat všem uživatelům

vzdušného prostoru bezpečný vstup do těchto vyhrazených vzdušných prostorů.

2.20 Letecká data**ICAO:**

2.20.1 Stanovení a hlášení leteckých dat, vztahujících se k letovým provozním službám, musí být v souladu s klasifikací přesnosti a integrity požadované ke splnění potřeb konečných uživatelů leteckých dat.

Poznámka: Specifikace týkající se klasifikace přesnosti a integrity leteckých dat vztahujících se k letovým provozním službám jsou uvedeny v Předpisu L 10066, Doplněk 1.

ICAO:

2.20.2 Techniky detekce chyb digitálních dat musí být používány během přenosu a/nebo uložení leteckých dat a souborů digitálních dat.

Poznámka: Podrobné specifikace týkající se technik detekce chyb digitálních dat jsou uvedeny v Předpisu L 10066.

2.21 Koordinace mezi úřady meteorologických poskytovatelem meteorologické služby a příslušným úřadem letových provozních služeb

2.21.1 Za účelem zajištění nejčerstvějších meteorologických informací pro letový provoz musí být podle potřeby uzavřeny dohody mezi poskytovatelem meteorologických služeb a příslušným úřadem letových provozních služeb, na základě kterých personál letových provozních služeb:

- kromě využívání indikačních zařízení hlásí další meteorologické jevy, které byly dohodnuty, pokud jím byly pozorovány, nebo byly hlášeny z letadel;
- hlásí co nejdříve příslušné meteorologické služebně meteorologické jevy provozního významu, pokud jím byly pozorovány, nebo byly hlášeny z letadel, a které nejsou uvedeny v letištní meteorologické zprávě;
- hlásí co nejdříve příslušné meteorologické služebně případné informace týkající se přederupční vulkanické činnosti, vulkanických erupcí a oblaku vulkanického popelu. Navíc oblastní střediska řízení a letová informační střediska musí ohlásit tyto informace příslušné meteorologické výstražné službě a poradenským centřům pro vulkanický popel (VAAC).

Poznámka 1: Centra VAAC jsou stanovena oblastní navigační dohodou v souladu s Předpisem L 3, Hlava 3, ust. 3.5.1.

Poznámka 2: Viz ust. 4.2.3 týkající se přenosu mimořádných hlášení z letadel.

2.21.2 Oblastní střediska řízení, letová informační střediska a příslušné meteorologické výstražné služby musí udržovat úzkou koordinaci z důvodů zajištění souladu informací o vulkanickém

popelu, které jsou uváděny ve zprávách-informacích NOTAM a SIGMET.

2.22 Koordinace mezi leteckými informačními službami a příslušnými úřady letových provozních služeb

2.22.1 Aby bylo zajištěno, že stanoviště leteckých informačních služeb obdrží informace, které jim umožní poskytovat nejčerstvější předletové informace a vyhovět požadavkům na letové informace, musí být mezi leteckými informačními službami a úřady letových provozních služeb uzavřena dohoda, podle níž musí pracovníci letových provozních služeb s minimálním zpožděním hlásit odpovědnému stanovišti letecké informační služby:

- informace o podmínkách na letišti;
- provozní stav přidružených zařízení, služeb a navigačních prostředků v jejich prostoru odpovědnosti;
- výskyt sopečné činnosti pozorované personálem ATS nebo hlášené z letadla; a
- jakékoliv jiné informace, o kterých se předpokládá, že mají provozní význam.

2.22.2 Před zavedením změn systému letecké navigace musí být službami odpovědnými za hlášení takových změn brán v úvahu čas, který je potřebný pro leteckou informační službu pro přípravu, vyhotovení a vydání příslušného materiálu pro distribuci. Pro zajištění časové přípravy k vydání informací pro leteckou informační službu je proto mezi těmito službami nutná těsná spolupráce.

ICAO:

2.22.3 Zvláště důležité jsou změny leteckých informací, které ovlivňují mapy a/nebo systémy navigace založené na počítačích, které vyžadují, aby byly publikovány AIRAC systémem, tak jak je stanoveno v Předpisu L 15, Hlava 6. Při předkládání výchozích informací/údajů musí být odpovědnými letovými provozními službami respektována předem stanovená mezinárodně schválená účinnost dat AIRAC.

2.22.4 Letové provozní služby, odpovědné za poskytování výchozích leteckých informací/údajů leteckým informačním službám, musí vzít v úvahu požadavky na přesnost a integritu požadované ke splnění potřeb konečných uživatelů leteckých dat.

Poznámka 1: Specifikace týkající se klasifikace přesnosti a integrity leteckých dat vztahujících se k letovým provozním službám jsou uvedeny v Předpisu L 10066, Doplněk 1.

Poznámka 2: Specifikace pro vydání NOTAM, SNOWTAM a ASHTAM jsou obsaženy v Předpisu L 15, Hlava 6.

Poznámka 3: Zprávy o sopečné činnosti obsahují informace podrobně uvedené v Předpisu L 3, Hlava 4.8.

Poznámka 4: AIRAC informace je distribuována leteckou informační službou s předstihem nejméně 42 dní před daty účinnosti AIRAC, s cílem doručit je příjemcům s předstihem nejméně 28 dní před datem účinnosti.

Poznámka 5: ICAO dokument „Aeronautical Information Services Manual“ (ICAO Doc 8126, Chapter 2, 2.6) obsahuje časový rozvrh předem stanovených mezinárodně dohodnutých společných dat účinnosti AIRAC, v intervalech 28 dní, včetně 8. listopadu 2018.

2.23 Minimální letové výšky

Minimální letové výšky musí být stanoveny a vyhlášeny každým smluvním státem pro každou trať ATS a řízenou oblast nad jeho územím. Stanovené minimální letové výšky musí zajišťovat minimální bezpečnou výšku nad rozhodující překážkou v příslušných prostorech.

ICAO:

Poznámka: Požadavky na publikování minimálních letových výšek státy a kritéria, podle kterých byly tyto výšky stanoveny, jsou obsaženy v Předpisu L 10066, Doplněk 2. Podrobná kritéria pro vzdálenosti od překážek jsou obsažena v dokumentu ICAO „Procedures for Air Navigation Services – Aircraft Operations“ (ICAO Doc 8168), Volume II.

2.24 Služba letadlům v nouzi

2.24.1 Letadlu, o kterém je známo nebo se předpokládá, že je v nouzi, včetně letadla, které je předmětem protiprávního činu, musí být věnována co největší pozornost, pomoc a priorita před ostatními letadly, jak to okolnosti vyžadují.

Poznámka: Letadlo vybavené příslušnou schopností datového spojení a/nebo odpovídačem SSR může pro označení stavu nouze využít toto zařízení následovně:

- v modu A – kód 7700; nebo
- v modu A – kód 7500, jako speciální označení, že letadlo je předmětem protiprávního činu; a/nebo
- aktivovat příslušnou schopnost ADS-B nebo ADS-C k vyjádření nouze a/nebo pilnosti; a/nebo
- vyslat příslušnou nouzovou zprávu prostřednictvím CPDLC.

2.24.1.1 Během spojení mezi stanovišti ATS a letadlem v případě nouze by měly být dodržovány zásady lidských činitelů (Human Factors principles).

Poznámka: Návod k dodržování zásad lidských činitelů lze získat v publikaci Human Factors Training Manual (ICAO Doc 9683).

2.24.2 Jestliže je známo nebo se předpokládá, že letadlo se stalo předmětem protiprávního činu, musí stanoviště letových provozních služeb pohotově odpovídat na žádosti z letadla. Musí se pokračovat ve vysílání informací, které se týkají bezpečného

HLAVA 4 – LETOVÁ INFORMAČNÍ SLUŽBA

4.1 Aplikace

4.1.1 Letová informační služba musí být poskytována všem letadlům, kterým mohou informace prospět, a:

- a) kterým se poskytuje služba řízení letového provozu; nebo
- b) jinak známým příslušným stanovištím letových provozních služeb.

Poznámka: Letová informační služba nezbavuje velitele letadla žádných odpovědností a velitel letadla musí s konečnou platností rozhodnout o každé navrhované změně letového plánu.

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

Poznámka: Je známo, že za určitých okolností může letadlo na konečném přiblížení, při přistání, vzletu a stoupání vyžadovat, aby obdrželo bez zdržení důležité informace, které nespádají do poskytování služby řízení letového provozu.

4.2 Účel letové informační služby

4.2.1 Letová informační služba musí zahrnovat poskytování informací týkajících se:

- a) informací SIGMET a AIRMET;
- b) přerupční vulkanické činnosti, vulkanických erupcí a oblaků vulkanického popele;
- c) úniku radioaktivních látek nebo toxických chemikálií do ovzduší;
- d) změn v dostupnosti radionavigačních služeb;
- e) změn stavu letišť a s nimi souvisejících zařízení a služeb, včetně informací o stavu letištních pohybových ploch, když jsou ovlivněny sněhem, rozbředlým sněhem, ledem nebo význačnou vrstvou vody;
- f) volných balónů bez pilota na palubě;

EU:

- g) informace o neobvyklé konfiguraci a stavu letadla;
- h) jakékoli další informace, které mohou ovlivnit bezpečnost.

4.2.2 Letová informační služba poskytovaná letům musí navíc k informacím, vyznačeným v ust. 4.2.1, zahrnovat poskytování informací týkajících se:

- a) hlášených nebo předpovídaných meteorologických podmínek na letištích odletu, letištích určení a náhradních letištích;
- b) nebezpečí střetu letadel letících ve vzdušných prostorech tříd C, D, E, F a G;
- c) hladinových plavidel v daném prostoru, včetně volacího znaku, polohy, zeměpisné trati, rychlosti atd. při letu nad vodními plochami, pokud je to proveditelné a jak je požadováno pilotem.

EU:

- d) zpráv, včetně letových povolení obdržенých od jiných stanovišť letových provozních služeb, pro předání letadlu

Poznámka 1: Informace v b) zahrnují pouze známá letadla, jejichž přítomnost by mohla představovat nebezpečí srážky pro letadlo, které je informováno; informace bude občas nekompletní a letové provozní služby nemohou převzít odpovědnost za její vydání ve všech případech nebo za její přesnost.

Poznámka 2: Jestliže je potřeba doplnit informace o nebezpečí srážky poskytované v souladu s b), nebo v případě dočasného přerušení poskytování letové informační služby, může být v označených prostorech použito rozhlasového vysílání provozních informací letadly. Pokyny pro vysílání provozních informací letadly a příslušné provozní postupy jsou obsaženy v Dodatku B.

4.2.3 Stanoviště ATS by měla předat co nejdříve, jakmile je to proveditelné, mimořádná hlášení z letadel jiným letadlům, jichž se to týká, příslušné meteorologické službě v souladu s ust. 3 Doplnku 1 předpisu L 4444. a ostatním stanovištím ATS, jichž se to týká. Vysílání letadlům by mělo probíhat v časovém období stanoveném dohodou mezi meteorologickým úřadem poskytovatelem meteorologické služby a příslušnými úřady letových provozních služeb, jichž se to týká.

4.2.4 Letová informační služba poskytovaná letům VFR musí zahrnovat navíc k ust. 4.2.1, poskytování dostupných informací, týkajících se provozních a meteorologických podmínek na trati letu, které mohou znemožnit provedení letu podle pravidel letu za viditelnosti.

EU:

4.2.5 Služba AFIS poskytovaná letům musí kromě relevantních položek uvedených v ust. 4.2.1 a 4.2.2 zahrnovat poskytování informací týkajících se:

- a) nebezpečí střetu s letadly, mobilními prostředky a osobami pohybujícími se na provozní ploše;
- b) používané dráhy

4.3 Rozhlasová vysílání letové informační služby**4.3.1 Aplikace**

4.3.1.1 Meteorologické informace a provozní informace, týkající se radionavigačních služeb a letišť, které jsou zahrnuty v letové informační službě, musí být, kdykoliv jsou k dispozici, poskytovány provozně uceleným způsobem.

4.3.1.2 Kde se provozně ucelené letové informační zprávy vysílají letadlům, měly by být vysílány s obsahem v pořadí pro různé fáze letu, je-li stanoveno.

4.3.1.3 Pokud se rozhlasové vysílání letové informační služby provádí, mělo by sestávat ze zpráv, které obsahují ucelené informace o vybraných provozních a meteorologických údajích, které přísluší různým fázím letu. Tato rozhlasová vysílání by měla být tří hlavních druhů, tj. HF, VHF a ATIS.

4.3.1.4 Používání zpráv OFIS v adresovaných vysíláních žádost/odpověď.

Příslušné stanoviště ATS vždy musí na vyžádání pilota vysílat potřebné zprávy OFIS.

4.3.2 HF rozhlasové vysílání letové informační služby (OFIS)

4.3.2.1 HF rozhlasové vysílání letové informační služby (OFIS) by mělo být prováděno pouze, pokud tak stanoví oblastní navigační dohody.

4.3.2.2 Kdykoliv se rozhlasová vysílání provádí:

- a) informace by měly být v souladu s ust. 4.3.2.5 a řídit se oblastními navigačními dohodami;
- b) letiště, pro která by měly být zprávy a předpovědi zahrnuty, by měla být v souladu s oblastními navigačními dohodami;
- c) časový sled stanic, účastnících se vysílání, by měl být v souladu s oblastními navigačními dohodami;
- d) HF rozhlasová vysílání OFIS zpráv by měla být brát v úvahu lidskou výkonnost. Vysílaná zpráva by neměla přesahovat dobu stanovenou oblastními navigačními dohodami a pozornost by měla být věnována také tomu, aby nebyla zhoršena čitelnost rychlostí vysílání;
Poznámka: Návod týkající se lidské výkonnosti je uveden v Human Factors Training Manual (ICAO DOC 9683).
- e) každá zpráva o letišti by měla být označena názvem letiště, pro které informace platí;
- f) pokud informace pro vysílání nebyla přijata v čase pro vysílání, měla by být zahrnuta do vysílání poslední dostupná informace s časem daného pozorování;
- g) celá vysílaná zpráva, pokud je to proveditelné, by měla být opakována ve zbývajícím čase, který je přidělen stanici pro rozhlasové vysílání;

- h) informace rozhlasového vysílání by měly být obnovovány ihned po výskytu význačné změny; a
- i) HF OFIS zpráva by měla být připravována a rozšiřována nejvhodnějším(-i) stanovištěm(-ti), jak to stanoví každý stát.

4.3.2.3 Dokud nebude zpracována a přijata vhodnější forma řeči pro universální použití v leteckém radiotelefonním spojení, HF rozhlasové vysílání OFIS, týkající se letišť určených pro mezinárodní provoz, by mělo být v angličtině.

4.3.2.4 Kde HF rozhlasová vysílání OFIS jsou dostupná ve více než jednom jazyce, měl by být pro každý jazyk použit samostatný kmitočet.

4.3.2.5 HF rozhlasové vysílání OFIS zpráv letové informační služby by mělo obsahovat následující informace v uvedeném pořadí nebo v pořadí stanoveném oblastními navigačními dohodami:

- a) informace o počasí na trati
Informace o význačných meteorologických jevech na trati by měla být ve tvaru vysílané informace SIGMET, jak předepisuje Předpis L 3, [Hlava 7](#);
- b) informace o letišti zahrnující:
 - 1) název letiště;
 - 2) čas pozorování;
 - 3) nezbytné provozní informace;
 - 4) směr a rychlost přízemního větru a, je-li k dispozici, maximální rychlost větru;
 - 5) *dohlednost a je-li k dispozici, dráhovou dohlednost (RVR);
 - 6) *současné počasí;
 - 7) *oblačnost pod 1500 m (5000 ft) nebo pod nejvyšší minimální sektorovou nadmořskou výškou, je-li vyšší, cumulonimby; nelze-li oblohu rozeznat, vertikální dohlednost pokud je k dispozici; a
 - 8) letištní předpověď.

4.3.3 VHF rozhlasové vysílání letové informační služby (OFIS)

4.3.3.1 VHF rozhlasové vysílání letové informační služby by mělo být poskytováno v souladu s oblastními navigačními dohodami.

4.3.3.2 Kdykoliv je takové rozhlasové vysílání poskytováno:

- a) letiště, pro něž zprávy a předpovědi mají být zahrnuty do vysílání, by měla být stanovena na základě oblastních navigačních dohod;
- b) každá zpráva o letišti by měla být označena názvem letiště, pro které informace platí;

* Tak jak stanoví oblastní navigační dohody.

4.3.4.7 Kde jsou k dispozici ATIS – rozhlasová vysílání hlasem ve více než jednom jazyce, měl by se pro každý jazyk použít samostatný kanál.

4.3.4.8 Zpráva ATIS – rozhlasového vysílání hlasem, by neměla, je-li to možné, překročit dobu 30 sekund. Je nutné věnovat pozornost tomu, aby čitelnost zprávy nebyla negativně ovlivněna rychlostí vysílání nebo identifikačním signálem navigačního prostředku, použitého pro vysílání ATIS. Vysílání ATIS zpráv by měla brát v úvahu lidskou výkonnost.

Poznámka: Návod týkající se lidské výkonnosti je uveden v dokumentu Human Factors Training Manual (Doc 9683).

4.3.5 Automatická informační služba v koncové řízené oblasti datovým spojem (D-ATIS)

4.3.5.1 Kde D-ATIS doplňuje existující hlasový ATIS, musí být informace jak v obsahu, tak i formátu identické s používaným ATIS – rozhlasovým vysíláním hlasem.

4.3.5.1.1 Kde jsou zahrnuty meteorologické informace v reálném čase, ale tyto údaje nedosáhnou kritérií význačných změn, musí být, za účelem obsah za účelem udržení stejného označení, považován za identický.

Poznámka: Kritéria význačných změn jsou stanovena v Předpisu L 10157~~3~~, ~~Doplněk 3~~, ust. ~~3.2.2.1.2.2.1~~.

4.3.5.2 Kde D-ATIS doplňuje existující hlasový ATIS a ATIS vyžaduje obnovení, hlasový ATIS a D-ATIS musí být obnoveny současně.

Poznámka: Pokyny týkající se uplatňování D-ATIS jsou uvedeny v Manual of Air Traffic Services (ATS) Data Link Applications (ICAO DOC 9694). Technické požadavky na D-ATIS jsou uvedeny v Předpisu L 10/III, Část I, Hlava 3.

4.3.6 Automatická informační služba v koncové řízené oblasti (hlasová a/nebo datovým spojem)

4.3.6.1 Kdykoli se poskytuje hlasový ATIS a/nebo D-ATIS:

- vysílané informace se musí vztahovat k jednomu letišti;
- vysílané informace musí být ihned obnoveny, jakmile dojde k význačné změně;
- za přípravu a rozesílání zprávy ATIS musí být odpovědné letové provozní služby;
- jednotlivé zprávy ATIS musí být označovány formou písmene ICAO hláskovací abecedy. Označení přidělované za sebou jdoucím zprávám musí být v abecedním pořádku;
- letadlo musí potvrdit příjem informací při navázání spojení se stanovištěm ATS poskytujícím přibližovací službu řízení nebo letištní službou řízení, podle vhodnosti;
- příslušné stanoviště ATS musí, když odpovídá na zprávu pod e) nebo v případě přilétávajícího letadla v takovém čase, který může být předepsán příslušným úřadem ATS, poskytnout letadlu platné nastavení výškoměru; a

- meteorologické informace musí být extrahovány z místních meteorologických pravidelných a mimořádných zpráv.

Poznámka: V souladu s Předpisem L 310157, ~~Doplněk 3~~, ust. ~~4.1.2.2.1~~ a ~~4.2.2.3~~ směr a rychlost přizemního větru a dráhová dohlednost (RVR) mají být průměrovány za 2 minuty respektive za 1 minutu a informace o větru se má vztahovat k podmínkám na dráze pro odlétávající letadla a podmínkám v zóně dotyku pro přilétávající letadla. Vzor pro místní meteorologické zprávy, zahrnující odpovídající rozsahy a rozlišení pro každý prvek, ~~je sou~~ obsažen v ~~Tabulce A2-1~~ Doplnku ~~32~~ Předpisu L 310157. Další kritéria pro místní meteorologické zprávy jsou obsažena v Hlavě ~~42~~ a Dodatku ~~CD~~ k Předpisu L 310157.

4.3.6.2 Při velmi rychlých změnách meteorologických podmínek, kdy není možné tyto zahrnout do meteorologické zprávy v ATIS, musí ATIS zprávy indikovat, že příslušné meteorologické informace budou předány při prvním navázání spojení s příslušným stanovištěm ATS.

4.3.6.3 Informace obsažené v platném ATIS, jehož příjem byl příslušným letadlem potvrzen, nemusí být zahrnuty do přímého vysílání letadlu, s výjimkou nastavení výškoměru, které musí být poskytováno v souladu s ust. 4.3.6.1f).

EU:

4.3.6.4 Jestliže letadlo potvrdí příjem zprávy ATIS, která již není platná, provede stanoviště ATS neprodleně jedno z těchto opatření:

- sdělí letadlu kterýkoli prvek informace, jenž je třeba aktualizovat;
- dá letadlu pokyn, aby získalo aktuální informace ATIS.

4.3.6.5 Obsah ATIS by měl být co nejstručnější. Dodatečné informace k informacím, které jsou stanoveny v ust. 4.3.7 až 4.3.9, například informace, které jsou k dispozici v leteckých informačních příručkách (AIP) a zprávách NOTAM, by se měly zahrnout, jen když je to zdůvodnitelné ve zvláštních případech.

4.3.7 Zprávy ATIS pro přilétávající a odlétávající letadla

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

- název letiště;
- označení pro přílety a/nebo odlety;
- druh kontraktu, komunikuje-li se prostřednictvím D-ATIS;
- označení;
- čas pozorování, je-li vhodné;
- druh očekávaného (očekávaných) přiblížení;
- dráhu (dráhy) v používání; stav zachytného systému, který může vést k nebezpečí, jestliže je instalován;

- j) jiné nezbytné provozní informace;
- k) rychlost a směr přízemního větru (v magnetických stupních), včetně význačného kolísání, a jestliže jsou k dispozici snímače pro měření přízemního větru vztahované výslovně k určitým částem dráhy (drah) v používání a informace je požadována provozovateli, označení dráhy a její části, ke které se informace vztahuje;
- l) **dohlednost a případně RVR, a jestliže jsou k dispozici snímače pro měření dohlednosti/RVR vztahované výslovně k určitým částem dráhy (drah) v používání a informace je provozovateli požadována, označení dráhy a její části, ke které se informace vztahuje;
- m) **současné počasí;
- n) **oblačnost pod 1500 m (5000 ft) nebo pod nejvyšší minimální sektorovou výškou, je-li vyšší; cumulonimby; nelze-li oblohu rozeznat, vertikální dohlednost, když je k dispozici;
- o) teplota vzduchu;
- p) *teplota rosného bodu;
- q) nastavení výškoměru;
- r) všechny dostupné informace o význačných meteorologických jevech v prostoru přiblížení a počátečního stoupání, včetně stříhu větru a informace o minulém počasí provozního významu;
- s) přistávací předpověď typu trend, je-li k dispozici; a
- t) specifické instrukce ATIS.

4.4 Rozhlasová vysílání VOLMET a služba D-VOLMET

4.4.1 Rozhlasová vysílání HF a/nebo VHF VOLMET a/nebo služba D-VOLMET by měly být poskytovány, když je tak stanoveno oblastními navigačními dohodami.

Poznámka: Předpis L 3, Hlava 11, ust. 11.54 a 11.65 poskytuje podrobnosti o rozhlasových vysíláních VOLMET a službě D-VOLMET.

4.4.2 Při rozhlasových vysíláních VOLMET by se měla používat standardní radiotelefonní frazeologie.

Poznámka: Návod na používání standardní radiotelefonní frazeologie pro rozhlasová vysílání VOLMET je uveden v Manual on Coordination between Air Traffic Services, Aeronautical Information Services and Aeronautical Meteorological Services (Doc 9377), Appendix 1.

* Tak jak stanoví oblastní navigační dohody.

** Tyto prvky se nahrazují termínem „CAVOK“, kdykoli jsou splněny podmínky specifikované v Předpisu L 4444, Hlava 11.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

HLAVA 7 – POŽADAVKY LETOVÝCH PROVOZNÍCH SLUŽEB NA INFORMACE

7.1 Meteorologické informace

7.1.1 Všeobecně

7.1.1.1 Stanoviště letových provozních služeb musí dostávat aktuální informace o meteorologických podmínkách a jejich předpovědi v rozsahu potřebném pro výkon své funkce. Tyto informace musí být poskytovány v takové formě, která klade minimální nároky na jejich rozbor pro pracovníky letových provozních služeb a s takovou četností, která splňuje požadavky příslušných stanovišť letových provozních služeb.

7.1.1.2 Stanovištěm letových provozních služeb by měly být poskytovány dostupné podrobné informace o poloze, vertikálním rozsahu, směru a rychlosti pohybu meteorologického jevu v blízkosti letiště a zvláště v prostorech počátečního stoupání a přiblížení, které by mohly představovat nebezpečí pro letový provoz.

Poznámka: Meteorologické jevy jsou uvedeny v Předpisu L 3, Doplněk 3, ust. 4.8.1.2.

7.1.1.3 Když jsou pro stanoviště letových provozních služeb zpřístupňovány výškové údaje v číslcovém tvaru pro použití počítačů letových provozních služeb, měla by být dohodnuta opatření o obsahu, formátu a přenosu mezi meteorologickým úřadem poskytovatelem meteorologické služby a příslušným úřadem ATS.

7.1.2 Letová informační střediska a oblastní střediska řízení

7.1.2.1 Letovým informačním střediskům a oblastním střediskům řízení musí být dodávány meteorologické informace v souladu s Předpisem L 3, Doplněk 9, ust. 1.3, se zvláštním důrazem na výskyt nebo očekávaný výskyt zhoršení meteorologických prvků, jakmile lze určit. Tyto zprávy a předpovědi musí zahrnovat celou letovou informační oblast nebo řízenou oblast a další prostory, které mohou být stanoveny oblastními navigačními dohodami.

Poznámka 1: Seznam meteorologických informací, které mají být dodávány letovým informačním střediskům a oblastním střediskům řízení, je uveden v Předpisu L 10157, ust. 9.1.3.

Poznámka 2: Ve smyslu tohoto ustanovení se určité změny meteorologických podmínek interpretují jako zhoršení, i když normálně se za zhoršení nepovažují. Zvýšení teploty může například nepříznivě ovlivnit provoz určitých typů letadel.

7.1.2.2 Letovým informačním střediskům a oblastním střediskům řízení musí být poskytovány ve vhodných intervalech platné údaje o tlaku pro nastavení výškoměru pro místa stanovená

příslušným letovým informačním střediskem nebo oblastním střediskem řízení.

7.1.3 Stanoviště poskytující přibližovací službu řízení

7.1.3.1 Stanovištěm poskytujícím přibližovací službu řízení musí být dodávány meteorologické informace v souladu s Předpisem L 3, Doplněk 9, ust. 1.2 pro vzdušný prostor a letiště jejich působnosti. Mimořádné zprávy a opravy předpovědí musí být předávány stanovištěm poskytujícím přibližovací službu řízení, jakmile je to nezbytné v souladu se stanovenými kritérii, bez čekání na následující pravidelné zprávy nebo předpovědi. Tam, kde se používají vícenásobné snímače směru a rychlosti větru, musí být zobrazovací zařízení, k nimž se vztahují, jasně označena z důvodu identifikace dráhy a úseku dráhy, pro který je daný prvek indikován.

Poznámka 1: Viz poznámka k ust. 7.1.2.1.

Poznámka 2: Seznam meteorologických informací, které mají být dodávány stanovištěm poskytujícím přibližovací službu řízení, je uveden v Předpisu L 10157, ust. 9.1.2.

7.1.3.2 Stanovištěm, poskytujícím přibližovací službu řízení, musí být poskytovány platné údaje o tlaku pro nastavení výškoměru pro místa stanovená stanovištěm poskytujícím přibližovací službu řízení.

7.1.3.3 Stanoviště, poskytující přibližovací službu řízení pro konečné přiblížení, přistání a vzlet, musí být vybavena zobrazovacími zařízeními přízemního větru. Tato zařízení se musí vztahovat ke stejným místům pozorování a musí být připojena ke stejným snímačům, jako odpovídající zařízení na letištní řídicí věži a meteorologické stanici, je-li tato stanice zřízena.

7.1.3.4 Stanoviště, poskytující přibližovací službu řízení pro konečné přiblížení, přistání a vzlet na letištích, kde hodnoty dráhové dohlednosti jsou určovány přístrojově, musí být vybavena zobrazovacími zařízeními, umožňujícími odečítání aktuální hodnoty (hodnot) dráhové dohlednosti. Tato zařízení se musí vztahovat ke stejným místům pozorování a musí být připojena ke stejným snímačům, jako odpovídající zařízení na letištní řídicí věži a meteorologické stanici, je-li tato stanice zřízena.

7.1.3.5 Stanoviště, poskytující přibližovací službu řízení pro konečné přiblížení, přistání a vzlet na letištích, kde je výška základny oblačnosti určována přístrojově, by měla být vybavena zobrazovacími zařízeními, umožňujícími odečítání aktuální hodnoty (hodnot) výšky základny oblačnosti. Tato zařízení by se měla vztahovat ke stejným místům pozorování a měla by být připojena ke stejným snímačům jako odpovídající zařízení na letištní řídicí věži a meteorologické stanici, je-li tato stanice zřízena.

7.1.3.6 Stanovištěm poskytujícím přibližovací službu řízení pro konečné přiblížení, přistání a vzlet, musí být dodávány informace o střihu větru, který by mohl nepříznivě ovlivnit letadlo na přiblížení nebo při vzletu nebo během přiblížení okruhem.

Poznámka: Ustanovení, týkající se vydávání upozornění a výstrah na střih větru a požadavky ATS na meteorologické informace, jsou uvedeny v Hlavě 7 Předpisu L 3 a v Hlavách Doplněk 6 a 9 Předpisu L 10157-Předpisu L 3.

7.1.4 Letištní řídicí věže

7.1.4.1 Letištním řídicím věžím musí být dodávány meteorologické informace ~~v souladu s Předpisem L 3, Doplněk 9, ust. 1.1~~ pro vzdušný prostor a letiště v jejich působnosti. Mimořádné zprávy a opravy předpovědi se musí předávat letištním řídicím věžím, jakmile je to nezbytné, v souladu se stanovenými kritérii, bez čekání na následující pravidelné zprávy nebo předpovědi.

Poznámka 1: Viz poznámku k ust. 7.1.2.1.

Poznámka 2: Seznam meteorologických informací, které mají být dodávány letištním řídicím věžím, je uveden v Předpisu L 10157, ust. 9.1.1.

7.1.4.2 Letištním řídicím věžím musí být poskytovány platné údaje o tlaku pro nastavení výškoměru pro dané letiště.

7.1.4.3 Letištní řídicí věže musí být vybaveny zobrazovacími zařízeními přízemního větru. Tato zařízení se musí vztahovat ke stejnému (stejným) místu (místům) pozorování a musí být připojena ke stejným snímačům, jako odpovídající zařízení meteorologické stanice, je-li tato stanice zřízena. Tam, kde se používají vícenásobné snímače, musí být zobrazovací zařízení, k nimž se vztahují, jasně označena z důvodu identifikace dráhy a úseku dráhy, pro který je daný prvek indikován.

7.1.4.4 Letištní řídicí věže na letištích, kde hodnoty dráhové dohlednosti jsou určovány přístrojově, musí být vybaveny zobrazovacími zařízeními umožňujícími odečítání aktuální hodnoty (hodnot) dráhové dohlednosti. Tato zařízení se musí vztahovat ke stejným místům pozorování a musí být připojena ke stejným snímačům jako odpovídající zařízení na meteorologické stanici, je-li tato stanice zřízena.

7.1.4.5 Letištní řídicí věže na letištích, kde je výška základny oblačnosti určována přístrojově, by měla být vybavena zobrazovacími zařízeními umožňujícími odečítání aktuální hodnoty (hodnot) výšky základny oblačnosti. Tato zařízení by se měla vztahovat ke stejným místům pozorování a měla by být připojena ke stejným snímačům jako odpovídající zařízení meteorologické stanice, je-li tato stanice zřízena.

7.1.4.6 Letištním řídicím věžím musí být dodávány informace o střihu větru, který by mohl nepříznivě ovlivnit letadlo na přiblížení, nebo při vzletu nebo přiblížení okruhem a letadlo na dráze během dojezdu, přistání nebo rozjezdu.

7.1.4.7 Letištním řídicím věžím a/nebo ostatním stanovištěm by měly být dodávány výstrahy pro letiště.

Poznámka: Meteorologické podmínky, na které jsou vydávány výstrahy pro letiště, jsou popsány v Předpisu L 3, ~~Doplněk 6~~, ust. ~~5.1.1~~ 7.6.1.2.

7.1.5 Spojovací stanice

Kde je to nezbytné pro účely letové informační služby, musí být spojovacími stanicemi dodávány platná meteorologická zprávy a předpovědi. Kopie těchto informací se musí předávat letovému informačnímu středisku nebo oblastnímu středisku řízení.

7.2 Informace o stavu letiště a o provozním stavu přidružených zařízení

7.2.1 Letištní řídicí věže a stanoviště poskytující přibližovací službu řízení musí být průběžně informovány o provozně významných podmínkách na pohybové ploše, zahrnující dočasná nebezpečí a provozní stav kterýchkoliv přidružených zařízení na letišti (letištích) v jejich působnosti.

7.3 Informace o provozním stavu navigačních služeb

7.3.1 Stanoviště ATS musí být průběžně informována o provozním stavu radionavigačních služeb a vizuálních prostředků, které jsou nezbytné pro postupy vzletu, odletu, přiblížení a přistání v prostoru jejich odpovědnosti, a těch radionavigačních služeb a vizuálních prostředků, které jsou nezbytné pro pohyby na ploše.

7.3.2 Informace o provozním stavu a jakýchkoliv změnách radionavigačních služeb a vizuálních prostředků, uvedených v 7.3.1, by měly být obdrženy příslušným (příslušnými) stanovištěm (stanovišti) ATS v čase shodném s použitím příslušných služeb a prostředků, kterých se to týká.

Poznámka: Pokyny týkající se poskytování informací stanovištěm ATS s ohledem na navigační prostředky vizuální a jiné než vizuální, jsou uvedeny v ICAO dokumentu „Air Traffic Services Planning Manual“ (ICAO Doc 9426). Specifikace pro monitorování vizuálních prostředků jsou uvedeny v Předpisu L 14 a k němu se vztahujícímu ICAO dokumentu „Aerodrome Design Manual“ (ICAO Doc 9157), Part 5. Specifikace pro monitorování jiných než vizuálních prostředků jsou uvedeny v Předpisu L 10/I.

7.4 Informace o neobsazených volných balónech

Provozovatelé neobsazených volných balónů musí informovat příslušné letové provozní služby o podrobnostech letů neobsazených volných balónů v souladu s ustanoveními obsaženými v Předpisu L 2.

7.5 Informace týkající se vulkanické činnosti

7.5.1 Stanoviště ATS musí být v souladu s místní dohodou informována o vulkanické činnosti před erupcí, vulkanických erupcích a oblaku vulkanického popela, které by mohly mít vliv na