Část systému pojezdových drah, umístěná na odbavovací ploše, umožňující průjezd odbavovací plochou.

c) Pojezdová dráha pro rychlé odbočení
Pojezdová dráha připojená k RWY v ostrém úhlu a projektovaná tak, aby umožnila přistávajícím letadlům odbočit při vyšších rychlostech, než jaké dosahují na jiných výjezdech na pojezdové dráhy, a tím snížit na minimum dobu obsazení RWY.

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

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

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

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

V ČR se neaplikuje.

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

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

ICAO:

Poskytovatel meteorologické služby (Meteorological service provider)
Příslušný subjekt určený k poskytování meteorologické služby mezinárodnímu letectví v zastoupení smluvního státu.

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

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

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

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

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

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

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

Poznámka: Typy přiblížení podle přístrojů viz Předpis L 6.

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

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

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

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

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

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

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

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

Profil (Profile)

4.11.4 Vysílání hlášení ADS-C

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

4.11.5 Obsah hlášení ADS-C

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

a) Identifikace letadla

b) Základní ADS-C

Zeměpisná šířka

Zeměpisná délka

Nadmořská výška

Čas

Ukazatel kvality

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

c) Traťový vektor

Trať

Traťová rychlost

Rychlost stoupání nebo klesání

d) Vzdušný vektor

Kurz

Machovo číslo nebo IAS

Rychlost stoupání nebo klesání

e) Plánovaný profil

Příští bod na trati

Předpokládaná nadmořská výška v příštím bodě na trati

Předpokládaný čas v příštím bodě na trati

Přespříští bod na trati

Předpokládaná nadmořská výška v přespříštím bodě na trati

Předpokládaný čas v přespříštím bodě na trati

f) Meteorologické informace

Rychlost větru

Směr větru

Indikátor jakosti údajů o větru (pokud je údaj dostupný)

Teplota

Turbulence (pokud je údaj dostupný)

Vlhkost (pokud je údaj dostupný)

Poznámka: Specifikace prvků v bloku dat meteorologických informací, včetně jejich rozsahů a přesnosti, jsou uvedeny v Hlavě 3~~Doplňku 4~~ Předpisu L ~~3~~10157.

g) Krátkodobý záměr

Zeměpisná šířka bodu plánovaného záměru

Zeměpisná délka bodu plánovaného záměru

Nadmořská výška v bodě plánovaného záměru

Čas plánování

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

Vzdálenost od aktuálního bodu k bodu změny

Trať od aktuálního bodu k bodu změny

Nadmořská výška v bodě změny

Předpokládaný čas do bodu změny

4.11.5.2 Datový blok základního ADS-C se musí požadovat od všech letadel vybavených ADS-C. Zbývající bloky dat ADS-C musí být zahrnuty, jsou-li nezbytné. Navíc k jakýmkoliv požadavkům týkajícím se jejich vysílání pro účely ATS se musí datový blok f) (meteorologické informace) vysílat v souladu s Předpisem L 3, Hlava 5, ust. 5.3.1. Tísňové a/nebo pilnostní ADS-C hlášení musí navíc k příslušnému ADS-C hlášení obsahovat tísňový a/nebo pilnostní statut.

4.11.6 Datový formát zpráv ADS-B

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

4.12 Hlášení provozních a meteorologických informací

4.12.1 Všeobecně

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

4.12.2 Obsah běžných hlášení z letadla

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

Datový blok 1: Polohová informace:

Poznámka 2: Letadlům přilétávajícím podle pravidel IFR na letiště, kde je poskytována služba AFIS, musí být předány meteorologické informace minimálně v rozsahu uvedeném v ust. 4.3.1 Dodatku N předpisu L 11. Informace nad rámec tohoto ustanovení (např. v rozsahu uvedeném v ust. 6.6 tohoto předpisu), mohou být přilétávajícímu letadlu předány, jsou-li stanovišti AFIS nebo stanovišti ATC, které poskytuje služby dle ust. 4.5.6 Dodatku N předpisu L11, k dispozici.

c) platné podmínky povrchu dráhy v případě srážek nebo jiných dočasných nebezpečí;

d) změny provozního stavu vizuálních a jiných než vizuálních prostředků, nezbytných pro přiblížení a přistání.

6.6.2 Při uplatňování postupů podle ust. 6.1 je třeba si uvědomit, že informace publikované NOTAMem nebo rozesílané jiným způsobem nemuselo letadlo před odletem nebo za letu obdržet.

6.6.3 Jestliže je nutné nebo z provozních důvodů žádoucí, aby přilétávající letadlo sledovalo postup přiblížení podle přístrojů nebo použilo jinou dráhu, než jak bylo původně oznámeno, musí to být letové posádce neprodleně oznámeno.

6.6.4 Při zahájení konečného přiblížení se musí letadlu vyslat následující informace:

a) význačné změny směru a rychlosti průměrného přízemního větru;

Poznámka: Význačné změny stanovuje Předpis L– ~~3~~10157, Hlava 42. Má-li však řídící k dispozici informace o větru ve formě složek, význačnými změnami se rozumí:

- *hlavní čelní složka větru: 19 km/h (10 kt)*
- *hlavní zadní složka větru: 4 km/h (2 kt)*
- *hlavní boční složka větru: 9 km/h (5 kt)*

b) nejnovější informace, jestliže jsou k dispozici, o střihu větru a/nebo turbulenci v prostoru konečného přiblížení;

c) platná hodnota dohlednosti ve směru přiblížení a přistání nebo, poskytuje-li se, platná hodnota (hodnoty) dráhové dohlednosti a její (jejich) trend.

6.6.5 Během konečného přiblížení se musí letadlu vyslat bez zdržení následující informace:

a) náhlý výskyt nebezpečí (např. neschválený provoz na dráze);

b) význačné výchylky platného přízemního větru vyjádřené minimálními a maximálními hodnotami;

c) význačné změny podmínek povrchu dráhy;

d) změny provozního stavu požadovaných vizuálních nebo jiných než vizuálních prostředků;

e) pozorované změny hodnoty (hodnot) RVR v souladu s používanou stupnicí nebo změny dohlednosti ve směru přiblížení a přistání.

6.7 Provoz na paralelních nebo téměř paralelních drahách

6.7.1 Všeobecně

Kde jsou pro provoz současně používány paralelní nebo téměř paralelní dráhy, musí se aplikovat požadavky a postupy uvedené níže.

Poznámka: Příslušné pokyny obsahuje Manual on Simultaneous Operations on Parallel or Near-Parallel Instrument Runways (ICAO Doc 9643).

6.7.2 Odlétávající letadla

6.7.2.1 Druhy provozu

Paralelní dráhy se smí používat pro nezávislé odlety podle přístrojů, když:

a) obě dráhy se používají výhradně pro odlety (nezávislé odlety);

b) jedna dráha se používá výhradně pro odlety, zatímco druhá dráha se používá jak pro odlety, tak i pro přílety (polosmíšený provoz); a

c) obě dráhy se používají jak pro přílety, tak i odlety (smíšený provoz).

6.7.2.2 Požadavky a postupy pro nezávislé paralelní odlety

Nezávislé IFR odlety se smí provádět z paralelních drah za předpokladu, že:

a) osy drah jsou od sebe vzdáleny minimálně o 760 m (2 500 ft) (viz Předpis L 14);

b) dané odletové tratě se rozbíhají nejméně o:

1) 15 stupňů ihned po vzletu; nebo

2) 10 stupňů, když

i) obě letadla letí odlet podle přístrojů RNAV nebo RNP; a

ii) zatáčka začíná ne více než 3,7 km (2,0 NM) od odletového konce RWY;

c) je k dispozici vhodný přehledový systém ATS, který je schopen identifikovat letadlo do vzdálenosti 1,9 km (1,0 NM) od konce dráhy; a

d) provozní postupy ATS zajišťují, že se dosáhne požadované rozbíhavosti tratí.

Poznámka: Další podrobnosti viz ICAO oběžník „Circular 350 – Guidelines for the Implementation of Reduced Divergence Departures“.

6.7.3 Přilétávající letadla

6.7.3.1 Druhy provozu

6.7.3.1.1 Paralelní dráhy se smí používat pro současný provoz podle přístrojů pro:

a) nezávislá paralelní přiblížení; nebo

b) závislá paralelní přiblížení; nebo

c) oddělený paralelní provoz.

6.7.3.1.2 Kdykoli se provádí paralelní přiblížení, jednotliví řídící pro každou dráhu by měli zodpovídat za řazení ve sledu a rozstupy přilétávajících letadel na každou dráhu.

6.7.3.2 Požadavky a postupy pro nezávislá paralelní přiblížení

11.4.2.6.2.5 Aby omezení týkající se hladin vydávaná ATC při komunikaci letadlo-země zůstávala v platnosti, musí být opakována spolu s následně vydanými povoleními týkajícími se hladin.

Poznámka: Viz rovněž Hlava 6, ust. 6.3.2.4 a 6.5.2.4 týkající se hladinových omezení publikovaných jako součást SID a STAR.

11.4.2.6.3 Zprávy o řízení toku

Poznámka 1: Postupy týkající se řízení toku letového provozu jsou uvedeny v Předpisu L 11, ust. 3.7.5 a v Hlavě 3, ust. 3.2.5.2 tohoto předpisu. Je však třeba věnovat pozornost pokynům obsaženým v ICAO Doc 9971 (Manual on Collaborative Air Traffic Flow Management).

Poznámka 2: Formát a pravidla pro sestavování údajů pro automatizovanou výměnu zpráv o řízení toku nebyla dosud vypracována.

11.4.2.6.4 Zprávy o poloze a hlášeních z letadla

Poznámka: Postupy týkající se hlášení polohy jsou uvedeny v Předpisu L 2, ust. 3.6.3 a 5.3.3 a v Hlavě 4, ust. 4.11 a 4.12 tohoto předpisu.

11.4.2.6.4.1 Formát a pravidla pro sestavování údajů, která se mají používat ve zprávách o poloze a mimořádných hlášeních z letadla, jsou stanovena ve vzoru formuláře AIREP SPECIAL v Doplňku 1, přičemž se používá:

a) pro zprávy o poloze: sekce 1;

b) pro zprávy o mimořádných hlášeních z letadla: sekce 1 a dále sekce 2 a/nebo 3 podle vhodnosti.

11.4.2.6.4.2 Kde zprávy mimořádných hlášení z letadla vysílané hlasovým spojením jsou následně předávány pomocí zařízení pro automatizované zpracování, která nejsou schopna přijímat zprávy označené zkratkou ARS, použití takového odlišného označení druhu zpráv musí být schváleno regionálními postupy ICAO a mělo by se promítnout v Předpisu L 7030 za předpokladu, že:

a) vysílaná data jsou v souladu s formátem zprávy mimořádného hlášení z letadla; a

b) jsou přijata opatření, která zajistí, že zprávy mimořádného hlášení z letadla budou předány příslušnému meteorologickému stanovišti a ostatním letadlům, jichž se mohou týkat.

11.4.3 Zprávy letových informací

11.4.3.1 Zprávy obsahující informace o provozu

Poznámka: Postupy týkající se vydávání informací o provozu jsou uvedeny v Předpisu L 11, ust. 4.2.2, písm. b) a v poznámkách 1 a 2 a v Hlavě 5, ust. 5.10 a v Hlavě 7, ust. 7.4.1 tohoto předpisu.

11.4.3.1.1 Zprávy obsahující informace o provozu letadlům letícím mimo řízený vzdušný prostor

11.4.3.1.1.1 Vzhledem k faktorům ovlivňujícím povahu letových informačních služeb a zvláště otázku poskytování informací o možném nebezpečí srážky letadlům letícím mimo řízený vzdušný prostor není možné stanovit pro tyto zprávy standardní texty.

11.4.3.1.1.2 Kde jsou takové zprávy vysílány, musí obsahovat dostatečné údaje o směru letu, předpokládaném čase přeletu, hladině a bodu, ve kterém se letadla, jichž se může týkat nebezpečí srážky, minou, předletí nebo se vzájemně přiblíží. Tato informace musí být předána takovým způsobem, aby byl pilot každého z dotyčných letadel schopen jednoznačně vyhodnotit povahu nebezpečí.

11.4.3.1.2 Zprávy obsahující informace o význačném provozu pro lety IFR v řízeném vzdušném prostoru

Kdykoli se takové zprávy vysílají, musí obsahovat následující text:

a) identifikaci letadla, kterému je informace vysílána;

b) slova PROVOZ JE nebo DALŠÍ PROVOZ JE;

c) směr letu dotyčného letadla;

d) typ dotyčného letadla;

e) cestovní hladinu dotyčného letadla a ETA na význačný bod nejbližší místu, ve kterém dojde k průletu hladin letadel.

11.4.3.1.3 Zprávy obsahující informace o význačném místním provozu

Kdykoli se takové zprávy vysílají, musí obsahovat následující text:

a) identifikaci letadla, kterému je informace vysílána;

b) slova PROVOZ JE nebo DALŠÍ PROVOZ JE, je-li to nutné;

c) popis místního význačného provozu způsobem, který pilotovi usnadní jeho rozpoznání, např. typ, kategorie rychlosti a/nebo barva letadla, druh vozidla, počet osob atd.;

d) polohu místního význačného provozu vzhledem k dotyčnému letadlu a směr pohybu.

11.4.3.2 Zprávy obsahující meteorologické informace

Poznámka: Postupy týkající se provádění a hlášení pozorování z letadel za letu obsahuje Předpis L 3, Hlava 5 a Předpis L 10157, Hlava 3. Postupy vztahující se k obsahu a vysílání hlášení z letadel jsou uvedeny v Hlavě 4, ust. 4.12 tohoto předpisu a ve formuláři užívaném pro mimořádná hlášení z letadel o vulkanické aktivitě uvedeném v Doplňku 1 tohoto předpisu. Vysílání meteorologických informací přijímaných z letadel za letu, které předávají stanoviště ATS meteorologickým služebnám, se řídí postupy uvedenými v Hlavě 4, ust. 4.12.6 tohoto předpisu. Postupy, kterými se řídí vysílání meteorologických informací letadlu ze stanovišť ATS, jsou uvedeny v Předpisu L 11, ust. 4.2 a v tomto předpisu (viz Hlava 4, ust. 4.8.3 a 4.10.4, Hlava 6, ust. 6.4 a 6.6, Hlava 7, ust. 7.4.1 a Hlava 9, ust. 9.1.3). Písemné formy informací SIGMET a AIRMET a dalších meteorologických zpráv v otevřené řeči se řídí ustanoveními Předpisu L 3 a Předpisu L 10157.

11.4.3.2.1 Informace pilotovi měnícímu let IFR na let VFR, kde je pravděpodobné, že let za VMC nebude proveditelný, se musí předat následujícím způsobem:

"METEOROLOGICKÉ PODMÍNKY PRO LET PODLE PŘÍSTROJŮ HLÁŠENY (nebo předpovídány) V BLÍZKOSTI (místo)".

11.4.3.2.2 Meteorologické informace týkající se meteorologických podmínek na letištích, které mají být vysílány letadlům příslušným stanovištěm ATS v souladu s Předpisem L 11, Hlavou 4 a tímto dokumentem, Hlavou 6, ust. 6.4 a 6.6 a Hlavou 7, ust. 7.3.1, musí stanoviště ATS vybrat z následujících meteorologických zpráv poskytovaných příslušnou meteorologickou služebnou a pro přilétávající a odlétávající letadla musí být doplňovány, podle vhodnosti, informacemi ze zobrazovacích zařízení připojených k meteorologickým měřícím zařízením (zvláště, pokud jde o přízemní vítr a dráhovou dohlednost), které jsou umístěny na stanovišti ATS:

a) místní pravidelné a mimořádné meteorologické zprávy;

b) zprávy METAR/SPECI rozšiřované na jiná letiště mimo rámec letiště původu (určená hlavně pro plánování letů, rozhlasová vysílání VOLMET a D VOLMET).

11.4.3.2.3 Meteorologické informace uvedené v ust. 11.4.3.2.2 musí být vybírány, podle vhodnosti, z meteorologických zpráv a hlášení, které obsahují následující prvky:

a) průměrný směr a rychlost přízemního větru a jejich význačná kolísání;

Poznámka: Informace o směru přízemního větru, které poskytuje stanovišti ATS přidružená meteorologická služebna, jsou uváděny ve stupních vztažených k zeměpisnému severu. Informace o směru přízemního větru, které stanoviště ATS získá z ukazatele přízemního větru, se předávají pilotům v magnetických stupních.

ČR:
Informace o směru přízemního větru předávané stanovišti ATS jsou vzhledem k nízkým hodnotám magnetické deklinace uváděny v zeměpisných stupních.

b) dohlednost včetně význačných směrových rozdílů dohlednosti;

c) dráhová dohlednost (RVR);

d) současné počasí;

e) množství a výška základny nízké oblačnosti;

f) teplota vzduchu a teplota rosného bodu;

g) tlak pro nastavení výškoměru; a

h) jiné doplňující informace.

Poznámka: Ustanovení vztahující se k meteorologickým informacím poskytovaným v souladu s ust. 11.4.3.2.3 jsou obsaženy v Předpisu L 3~~— Meteorologie~~, Hlavě 4 a ~~Doplňku 3~~v Předpisu L 10157, Hlavě 2.

11.4.3.3 Zprávy týkající se provozu leteckých zařízení

Poznámka: Příslušná všeobecná ustanovení jsou uvedena v Předpisu L 11, ust. 4.2.

Zprávy týkající se provozu leteckých zařízení se musí vysílat letadlům, z jejichž letového plánu je zřejmé, že provozní stav dotyčného zařízení může ovlivnit provedení letu. Zprávy musí obsahovat příslušné údaje o stavu daného zařízení, a je-li zařízení mimo provoz, musí se uvést, kdy bude obnoven stav normálního provozu.

11.4.3.4 Zprávy obsahující informace o podmínkách na letišti

Poznámka: Postupy týkající se vydávání informací o podmínkách na letišti obsahuje Hlava 7, ust. 7.5 tohoto předpisu.

11.4.3.4.1 Kdykoli jsou poskytovány informace o podmínkách na letišti, musí to být provedeno jasně, stručně a výstižně tak, aby to usnadnilo pilotovi vyhodnocení popsané situace. Tato informace musí být předána, kdykoli se to jeví řídícímu ve službě nezbytným v zájmu bezpečnosti nebo požaduje-li tak pilot. Jestliže je informace poskytována z iniciativy řídícího, musí se vyslat každému dotčenému letadlu s dostatečným předstihem, aby to umožnilo pilotovi správné využití této informace.

11.4.3.4.2 Pokud je vydána informace týkající se stavu povrchu dráhy, který by mohl nepříznivě ovlivnit brzdicí účinky letadla, musí být v případě potřeby použita následující terminologie:

UJEŽDĚNÝ SNÍH;

SUCHÁ;

SUCHÝ SNÍH;

SUCHÝ SNÍH NA UJEŽDĚNÉM SNĚHU;

SUCHÝ SNÍH NA LEDU;

NÁMRAZA;

LED;

ROZBŘEDLÝ SNÍH;

STOJÍCÍ VODA;

VODA NA UJEŽDĚNÉM SNĚHU;

MOKRÁ;

MOKRÝ LED;

MOKRÝ SNÍH;

MOKRÝ SNÍH NA UJEŽDĚNÉM SNĚHU;

MOKRÝ SNÍH NA LEDU.

11.4.3.4.3 Příslušné stanoviště ATS musí mít, na vyžádání, dostupnou informaci o hlášení stavu dráhy (RCR), pro vysílání letadlu. Ta musí být předána letadlu za účelem udání směru přistání nebo vzletu.

11.4.3.5 Zprávy týkající se hlášení incidentů v letovém provozu

Jestliže letadlo zúčastněné na incidentu má místo určení mimo prostor odpovědnosti stanoviště ATS, v jehož prostoru k incidentu došlo, měl by být incident oznámen stanovišti ATS na letišti určení spolu se žádostí, aby bylo od pilota získáno hlášení o incidentu. Zpráva by měla obsahovat následující informace:

a) druh incidentu (AIRPROX, postup nebo zařízení);

b) identifikace daného letadla;

c) čas a poloha v době incidentu;

d) stručné podrobnosti o incidentu.

může být po dobu krátkých časových úseků neovladatelné. Obvykle dochází k velkému kolísání vzdušné rychlosti. Změny v údajích akcelerometru jsou větší než 1,0 g v těžišti letadla. Osoby jsou prudce tlačeny do bezpečnostních pásů. Volné předměty jsou vymrštěovány ze svého místa.

- Mírná námraza jako „NÁMRAZA MÍRNÁ“.
  Silná námraza jako „NÁMRAZA SILNÁ“.
  Platí následující specifikace:

  mírná – Podmínky, při kterých může být zvažována změna kurzu a/nebo nadmořské výšky.

  silná – Podmínky, při kterých je nutná okamžitá změna kurzu a/nebo nadmořské výšky.
- Silná horská vlna jako „HORSKÁ VLNA SILNÁ“.
  Platí následující specifikace:

  silná – podmínky, při kterých je rychlost průvodního sestupného proudu 3,0 m/s (600 ft/min) nebo více a/nebo dochází ke střetu se silnou turbulencí.
- Bouřka bez krup jako „BOUŘKA“.
- Bouřka s kroupami jako „BOUŘKA S KROUPAMI“.
  Platí následující specifikace:

  Ohlaste pouze takové bouřky, které jsou:

  - zastřeny zákalem; nebo
  - zakryty vrstevnatou oblačností; nebo
  - rozsáhlé; nebo
  - tvořící čáru instability.
- Silná prachová nebo písečná vichřice jako „PRACHOVÁ VICHŘICE NEBO PÍSEČNÁ VICHŘICE SILNÁ“ .
- Oblak vulkanického popela jako „OBLAK VULKANICKÉHO POPELA“.
- Přederupční vulkanická aktivita nebo vulkanická erupce jako „PŘEDERUPČNÍ VULKANICKÁ AKTIVITA NEBO VULKANICKÁ ERUPCE“.

  Platí následující specifikace:

  Přederupční vulkanická aktivita znamená v této souvislosti neobvyklou a/nebo stupňující se vulkanickou aktivitu, která může být předzvěstí vulkanické erupce.

  Poznámka: V případě oblaku vulkanického popela, přederupční vulkanické aktivity nebo vulkanické erupce v souladu s Hlavou 4, ust. 4.12.3 musí být po ukončení letu také podána zpráva na formuláři pro mimořádné hlášení z letadla o vulkanické aktivitě (Vzor VAR).

- Dobrý brzdicí účinek jako „BRZDICÍ ÚČINEK DOBRÝ“
- Dobrý až střední brzdicí účinek jako „BRZDICÍ ÚČINEK DOBRÝ AŽ STŘEDNÍ“
- Střední brzdicí účinek jako „BRZDICÍ ÚČINEK STŘEDNÍ“
- Střední až špatný brzdicí účinek jako „BRZDICÍ ÚČINEK STŘEDNÍ AŽ ŠPATNÝ“
- Špatný brzdicí účinek jako „BRZDICÍ ÚČINEK ŠPATNÝ“
- Horší než špatný brzdicí účinek jako „BRZDICÍ ÚČINEK HORŠÍ NEŽ ŠPATNÝ“

Platí následující specifikace:

Dobrý – Zpomalení brzděním je při použití brzd kol normální a směrové vedení je normální.

Dobrý až střední – Zpomalení brzděním nebo směrové vedení je mezi dobrým a středním.

Střední – Zpomalení brzděním je při použití brzd kol viditelně sníženo nebo je viditelně sníženo směrové vedení.

Střední až špatný – Zpomalení brzděním nebo směrové vedení je mezi středním až špatným.

Špatný – Zpomalení brzděním je při použití brzd kol významně sníženo nebo je významně sníženo směrové vedení.

Horší než špatný – Zpomalení brzděním je minimální až neexistující při použití brzd kol nebo je nejisté směrové vedení.

2.2 Informace zaznamenané na formuláři pro hlášení o vulkanické aktivitě (Vzor VAR) nejsou určeny pro vysílání RTF, ale po příletu na letiště mají být doručeny neprodleně provozovatelem nebo členem letové posádky letištní meteorologické službně. Jestliže taková služebna není snadno přístupná, vyplněný formulář musí být doručen v souladu s místními dohodami mezi ~~meteorologickým úřadem~~poskytovatelem meteorologické služby, ~~a~~ příslušným úřadem ATS a provozovatelem.

3. Předávání meteorologických informací přijatých hlasovým spojením

Při přijetí mimořádných hlášení z letadla musí stanoviště letových provozních služeb předat tato hlášení z letadel neprodleně příslušné meteorologické výstražné službě (MWO). K zajištění asimilace hlášení z letadel v pozemních automatizovaných systémech musí být prvky těchto hlášení vysílány s použitím zavedených postupů pro uvádění údajů, které jsou uvedeny níže, a v předepsaném pořadí.

– ADRESÁT. Zaznamenejte volanou stanici a, kde je to nezbytné, požadujte předání.

– OZNAČENÍ DRUHU ZPRÁVY. Zaznamenejte „ARS“ pro mimořádné hlášení z letadla.

Poznámka: V případě, že jsou hlášení z letadla zpracovávána zařízením pro automatizované zpracování dat, které nemůže přijmout toto označení druhu zprávy v souladu s Hlavou 11, ust. 11.4.2.6.4.2, je povoleno použití jiného označení druhu zprávy v souladu s regionálními postupy ICAO.

– IDENTIFIKACE LETADLA. Zaznamenejte identifikaci letadla požitím zavedeného postupu pro hlášení dat stanoveným v poli 7 letového plánu bez mezery mezi označením provozovatele a registrační značkou letadla nebo označením letu, jestliže je použito (např. New Zeland 103 jako ANZ103).

2. Formulář mimořádného hlášení z letadla o vulkanické aktivitě (vzor VAR)

Vzor VAR: použije se pro hlášení po ukončení letu

HLÁŠENÍ O VULKANICKÉ AKTIVITĚ
VOLCANIC ACTIVITY REPORT

Hlášení z letadel mají zásadní význam pro vyhodnocování nebezpečí, které představuje pro letecký provoz oblak vulkanického popela.
Air reports are critically important in assessing the hazard which volcanic ash cloud presents to aircraft operations.

PROVOZOVATEL Operator			IDENTIFIKACE LETADLA (dle letového plánu) A/C IDENTIFICATION (as indicated on Flight Plan)		
VELITEL LETADLA Pilot-in-command					
LETIŠTĚ VZLETU: DEP from:	DATUM: Date:	ČAS; UTC: Time; UTC:	LETIŠTĚ PŘISTÁNÍ: ARR at:	DATUM: Date:	ČAS; UTC: Time; UTC:
PŘÍJEMCE/Addressee:			AIREP SPECIAL:		

Pole 1 – 8 ohlaste neprodleně stanovišti ATS, se kterým jste na spojení.
Items 1 – 8 are to be reported immediately to the ATS unit that you are in contact with.

1) IDENTIFIKACE LETADLA / Aircraft identification	**2)** POLOHA / Position
3) ČAS / Time	**4)** LETOVÁ HLADINA NEBO NADMOŘSKÁ VÝŠKA / Flight level or altitude

5) VULKANICKÁ AKTIVITA POZOROVÁNA V *(poloha nebo kurz, odhadnutá hladina oblaku tvořeného vulkanickým popelem a vzdálenost od letadla):*
Volcanic activity observed at *(position or bearing, estimated level of ash cloud and distance from aircraft):*

6) TEPLOTA VZDUCHU / Air temperature:	**7)** VÍTR V DANÉM ÚSEKU / MÍSTĚ / Spot wind:

8) DOPLŇUJÍCÍ INFORMACE
Supplementary info:

Jiné _____

SO_2 detekován Ano☐ Ne☐ _____
SO_2 detected Yes No _____

Střet s oblakem popela Ano☐ Ne☐
Ash encountered Yes No

(Stručný popis aktivity s důrazem na vertikální a horizontální rozsah oblaku vulkanického popela; a pokud je to možné, horizontální pohyb, rychlost růstu atd.)

(Brief description of activity especially vertical and lateral extent of ash cloud; and where possible, horizontal movement, rate of growth, etc.)

Po přistání doplňte pole 9 – 16 a potom formulář odešlete faxem na: +420 244 032 241[ŠH1]
After landing complete items 9 – 16 then Fax form to: +420 244 032 241

9) HUSTOTA OBLAKU VULKANICKÉHO POPELA Density of ash cloud ☐ (a) nízká wispy ☐ (b) střední moderate dense ☐ (c) vysoká very dense

10) ZBARVENÍ OBLAKU VULKANICKÉHO POPELA Colour of ash cloud ☐ (a) bílé white ☐ (b) světle šedé light grey ☐ (c) tmavě šedé dark grey ☐ (d) černé black ☐ (e) jiné _____ other

11) ERUPCE Eruption ☐ (a) souvislé continuous ☐ (b) občasné intermittent ☐ (c) nejsou viditelné not visible

12) POLOHA AKTIVITY Position of activity ☐ (a) vrchol summit ☐ (b) strana side ☐ (c) jednotlivý single ☐ (d) násobný multiple ☐ (e) není pozorován not observed

13) JINÉ POZOROVANÉ CHARAKTERISTIKY ERUPCE Other observed features of eruption ☐ (a) blesk lightning ☐ (b) záře glow ☐ (c) velké kameny large rocks ☐ (d) spad popela ash fall out ☐ (e) hřibovitý oblak mushrooms cloud ☐ (f) vše all