

ČR:

Neaplikuje se.

Letová provozní služba (Air traffic service)

Výraz zahrnující letovou informační službu, pohotovostní službu, letovou poradní službu a službu řízení letového provozu (oblastní službu řízení, přibližovací službu řízení nebo letištní službu řízení).

Letové informační středisko (Flight information centre)

Stanoviště zřízené pro poskytování letové informační služby a pohotovostní služby.

Letové povolení (Air traffic control clearance)

Oprávnění, vydané veliteli letadla provést let nebo v letu pokračovat za podmínek určených stanovištěm řízení letového provozu.

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

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

ICAO:**Letový plán (Flight plan)**

Předepsané informace vztahující se k zamýšlenému letu letadla nebo jeho části.

Poznámka 1: Pojem letový plán se může pojít se slovy „předběžný“, „podaný“, „platný“, nebo „provozní“, což indikuje kontext a různé fáze letu.

Poznámka 2: Pokud je pojem doplněn o slovo „zpráva“, označuje obsah a formát přenášených dat letového plánu.

Letový provoz (Air traffic)

Všechna letadla za letu nebo pohybující se na provozní ploše letiště.

Lidská výkonnost (Human performance)

Schopnosti a omezení člověka, které mají vliv na bezpečnost a účinnost leteckého provozu.

Meteorologická služebna (Meteorological office)

Služebna určená k poskytování meteorologické služby pro mezinárodní letectví.

Meteorologické podmínky pro let podle přístrojů (IMC) (Instrument meteorological conditions)

Meteorologické podmínky vyjádřené dohledností, vzdáleností od oblačnosti a výškou základny nejnižší význačné oblačné vrstvy, které jsou horší než předepsaná minima meteorologických podmínek pro let za viditelnosti.

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

Meteorologické podmínky pro let za viditelnosti (VMC) (Visual meteorological conditions)

Meteorologické podmínky vyjádřené dohledností, vzdáleností od oblačnosti a výškou základny nejnižší

význačné oblačné vrstvy, které jsou stejné nebo lepší než předepsaná minima.

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

Mez povolení (Clearance limit)

Bod, ke kterému bylo letadlu uděleno letové povolení.

Mezinárodní kancelář NOTAM (International NOTAM office)

Kancelář určená státem pro mezinárodní výměnu NOTAM.

Nadmořská výška (Altitude)

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

Navigace založená na výkonnosti (PBN) (Performance-based navigation)

Prostorová navigace založená na výkonnostních požadavcích pro letadla provozovaná na tratích ATS, na postupech přiblížení podle přístrojů nebo ve stanoveném vzdušném prostoru.

Poznámka: Výkonnostní požadavky jsou vyjádřeny navigačními specifikacemi (specifikace RNAV, specifikace RNP) ve vztahu k přesnosti, integritě, spojitosti, ~~dostupnosti~~ a funkčnosti, nezbytné pro navrhovaný provoz v souvislosti s příslušným konceptem vzdušného prostoru. *Dostupnost signálu globálního družicového navigačního systému v prostoru a/nebo jiné infrastruktury navigačních prostředků je v rámci koncepce vzdušného prostoru uvažována za účelem umožnění navigační aplikace.*

Navigační specifikace (Navigation specification)

Soubor požadavků pro letadlo a letovou posádku nezbytných k podpoře provozu s navigací založenou na výkonnosti ve stanoveném vzdušném prostoru. Existují dva druhy navigačních specifikací:

Specifikace požadované navigační výkonnosti (RNP) (Required navigation performance (RNP) specification)

Navigační specifikace založená na prostorové navigaci, která zahrnuje požadavky na sledování výkonnosti a varování, označovaná zkratkou RNP, např. RNP 4, RNP APCH.

Specifikace ~~prostorové navigace~~ (RNAV) specifikace (Area navigation) (RNAV) specifikace)

Navigační specifikace založená na prostorové navigaci, která nezahrnuje požadavky na sledování výkonnosti a varování, označovaná zkratkou RNAV, např. RNAV 5, RNAV 1.

Poznámka 1: Performance-based Navigation (PBN) Manual (ICAO Doc 9613), Volume II obsahuje podrobný návod pro navigační specifikace.

Poznámka 2: Výraz RNP, který byl dříve definován jako „vyhlášení navigační výkonnosti nezbytné pro provoz v definovaném vzdušném prostoru“ byl z tohoto předpisu odstraněn, jelikož byl koncept RNP nahrazen konceptem PBN. Výraz RNP je nyní v tomto předpisu používán výhradně v souvislosti s navigačními

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 jakékoliv 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.

Přiblížovací služba řízení (Approach control service)

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

Přiblížovací 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.

letadlo musí obdržet povolení pouze k takovému bodu, kam až je koordinace přiměřeně zajištěna, a před dosažením tohoto bodu nebo v tomto bodě musí letadlo obdržet další letové povolení anebo příkazy k vyčkávání, podle vhodnosti.

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

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

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

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

~~Poznámka: Požadavky vztahující se ke službě vydávání následných povolení, jsou stanoveny v Předpisu L 10/II. Návod je uveden v Manual of Air Traffic Services Data Link Applications (ICAO Doc 9694).~~

3.7.4.2.1.4 Kde je to proveditelné a kde se používá komunikace datovým spojem, aby usnadnilo vydávání následného povolení, mělo by být k dispozici obousměrné hlasové spojení mezi pilotem a stanovištěm řízení letového provozu poskytujícím následné povolení.

3.7.4.3 Zamýšlí-li letadlo odletět z letiště v jedné řízené oblasti a vstoupit do jiné řízené oblasti během 30 minut, nebo během jiné stanovené doby dohodnuté mezi dotýcnými oblastními středisky řízení, musí se provést koordinace s oblastním střediskem řízení, do jehož prostoru má letadlo vstoupit, před vydáním povolení k odletu.

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

3.7.5 Uspořádání toku letového provozu

3.7.5.1 Uspořádání toku letového provozu (ATFM) se musí zavést pro vzdušný prostor, kde požadavek letového provozu občas přesáhne nebo se očekává, že přesáhne deklarovanou kapacitu dotýcné služby řízení letového provozu.

Poznámka: Kapacita služeb řízení letového provozu, kterých se týká, bude za normálních okolností deklarována příslušným úřadem ATS.

3.7.5.2 ATFM by mělo být zavedeno na základě oblastních navigačních dohod nebo, pokud je to vhodné, na multilaterálních dohodách. Takové dohody by měly zajistit společné postupy a společné metody pro stanovení kapacit.

3.7.5.3 Je-li stanoviště ATC zřejmé, že další provoz navíc, k tomu již přijatému, nebude možné zvládnout v dané době v určitém místě nebo v určitém prostoru, nebo bude možné jej zvládnout jen při určitém počtu letadel v dané době, musí takové stanoviště uvědomit stanoviště ATFM, pokud je zřízeno, a rovněž příslušná stanoviště ATS, kterých se to týká. Letové posádky letadel letících do takového místa nebo prostoru musí být také uvědomeny o očekávaných zdrženích nebo omezeních, které budou uplatněny.

Poznámka: Provozovatelé, kterých se to týká, budou za normálních okolností informováni pokud možno předem o omezeních vyhlášených službou uspořádání toku letového provozu, je-li zřízena.

3.8 Řízení osob a mobilních prostředků na letištích

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

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

- a) pohyby osob a mobilních prostředků na provozní ploše letiště se musí omezit na nezbytné minimum a zvláštní pozornost musí být věnována požadavkům na ochranu kritických a citlivých oblastí/prostorů radionavigačních zařízení;

EU:

- b) vzhledem k ust. 3.8.3, musí být poskytovatelem letových navigačních služeb předepsána metoda nebo metody pro zajišťování rozstupů mobilních prostředků a pojíždějících letadel, přičemž danou metodu či metody musí schválit příslušný úřad se zřetelem k dostupným zařízením;
- c) při smíšeném provozu ILS a MLS II. nebo III. kategorie přesného přístrojového přiblížení, která se provádějí nepřetržitě na jedné dráze, musí být zajištěna ochrana restriktivnějších kritických a citlivých prostorů ILS nebo MLS.

Poznámka: Doba uplatňování postupů za nízké dohlednosti se stanovuje v souladu se směrnici stanoviště ATS. Pokyny pro provoz za nízké dohlednosti na letišti obsahuje Manual of Surface Movement Guidance and Control System – SMGCS (ICAO Doc 9476).

3.8.3 Pohotovostním mobilním prostředkům jedoucím na pomoc letadlu v tísni musí být zajištěna přednost před veškerými pohyby.

3.8.4 Vzhledem k ust. 3.8.3, musí mobilní prostředky na provozní ploše vyhovovat těmto pravidlům:

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

DOPLNĚK 2 – ZÁSADY, KTERÝMI SE ŘÍDÍ ZŘIZOVÁNÍ A OZNAČOVÁNÍ VÝZNAČNÝCH BODŮ

(Viz Hlava 2, ust. 2.15)

1. Zřizování význačných bodů

1.1 Význačné body kdykoliv je to možné se zřizují vzhledem k pozemním radionavigačním prostředkům, přednostně VHF nebo prostředkům o vyšším kmitočtu.

1.2 Tam, kde není radionavigační prostředek, význačné body se stanoví v polohách, které mohou být určeny nezávislými palubními navigačními prostředky nebo, kde je nutno provádět vizuální srovnávací navigaci, vizuálním pozorováním. Po dohodě mezi sousedními stanovišti řízení letového provozu mohou být určité význačné body označeny jako „body předání řízení“ mezi těmito stanovišti.

2. Označení význačných bodů vyznačených polohou radionavigačního prostředku

2.1 Název pro význačné body vyznačené polohou radionavigačního prostředku v otevřené řeči.

2.1.1 Kdykoliv je to možné, názvy význačných bodů musí být pojmenovány ve vztahu k zjistitelnému a pokud možno známému zeměpisnému místu.

2.1.2 Při volbě názvu pro význačný bod se musí věnovat pozornost splnění těchto podmínek:

- a) název nesmí činit obtíže při vyslovování ani pilotům, ani pracovníkům ATS, když mluví jazykem používaným při spojení v ATS. Kde název zeměpisného místa, zvoleného pro označení význačného bodu v národním jazyce vyvolává obtíže při vyslovování, musí se zvolit zkrácená nebo stručná verze takového názvu, která v sobě zahrne pokud možno co nejvíce ze zeměpisného významu místa.

Příklad:

FUERSTENFELDBRUCK = FURSTY

- b) název musí být snadno srozumitelný při hlasových spojeních a musí vylučovat možnost záměny s názvy jiných význačných bodů v téže oblasti. Navíc název nesmí být příčinou záměny s jiným spojením, uskutečňovaným mezi letovými provozními službami a piloty,
- c) název by měl, pokud možno, obsahovat šest písmen a tvořit přednostně dvě slabiky a ne více, než tři slabiky,
- d) vybraný název musí být stejný jak pro označení význačného bodu, tak i pro navigační prostředek jej označující.

2.2 Složení kódového označení pro význačné body vyznačené polohou radionavigačního prostředku.

2.2.1 Kódové označení musí být stejné jako poznávací značka radionavigačního prostředku. Musí být, pokud možno, složeno tak, aby se usnadnilo spojení s názvem místa v otevřené řeči.

2.2.2 Kódové označení se nesmí opakovat do vzdálenosti 1 100 km (600 NM) od místa daného radionavigačního zařízení, kromě dále uvedeného případu.

Poznámka: Pracují-li dva radionavigační prostředky v různých pásmech kmitočtového spektra a jsou umístěny ve stejné poloze, jejich poznávací značky jsou obvykle stejné.

2.3 Požadavky státu na kódové označení se musí oznamovat oblastní kanceláři ICAO pro koordinaci.

3. Označení význačných bodů nevyznačených radionavigačním prostředkem

3.1 Kde se stanovuje význačný bod v místě nevyznačené polohou radionavigačního prostředku a je užíván pro účely ATC, musí být tento význačný bod označen 5písmenným snadno vyslovitelným kódovým názvem. Tento kódový název pak slouží jako název, i jako kódové označení význačného bodu.

Poznámka: Zásady pro používání alfanumerických kódových názvů určených pro ~~RNAV~~ navigaci založenou na výkonnosti (PBN)–SID, STAR a postupy přístrojových přiblížení navigace založené na výkonnosti (PBN) jsou popsány v Předpisu L 8168, resp. Doc 8168.

3.2 Kódový název musí být volen tak, aby nečinil obtíže při vyslovování pilotům nebo pracovníkům ATS, když mluví v jazyce používaném při hlasovém spojení v ATS.

Příklady: ADOLA, KODAP.

3.3 Kódový název musí být snadno srozumitelný při hlasových spojeních a musí vylučovat možnost záměny s názvy jiných význačných bodů v téže oblasti.

3.4 Jedinečný 5písmenný snadno vyslovitelný kódový název přidělený význačnému bodu nesmí být přidělen jinému význačnému bodu. Kde je zapotřebí přesunout význačný bod, musí být vybrán nový kódový název. Pokud si stát chce ponechat přidělený specifický kódový název pro opětovné použití v jiné poloze, nesmí být takový kódový název použit po dobu nejméně 6 měsíců.

3.5 Požadavky států na jedinečné 5písmenné snadno vyslovitelné kódové názvy se musí oznamovat oblastní kanceláři ICAO pro koordinaci.

5. Příklady označení v otevřené řeči a kódového označení

5.1 Příklad 1:

Standardní odletová trať - přístrojová

- a) označení v otevřené řeči: BRECON JEDNA ODLETOVÁ
- b) kódové označení: BCN 1

5.1.1 Význam

Označení určuje standardní přístrojovou odletovou trať, která končí nad význačným bodem BRECON (základní znak). BRECON je radionavigační zařízení s poznavacím znakem BCN (základní znak kódového označení). Znak platnosti JEDNA („1“ v kódovém označení) vyjadřuje, že je stále v platnosti původní verze tratě, nebo že byla provedena změna z předcházející verze tratě DEVĚT „9“ na nyní platnou verzi JEDNA „1“ (viz ust. 4.3). Chybějící označení tratě (viz ust. 2.1.4 a 3.2) vyjadřuje, že v případě této odletové trati, byla zřízena ve vztahu k BRECON pouze jedna trať.

5.2 Příklad 2:

Standardní příletová trať - přístrojová

- a) Označení v otevřené řeči: KODAP DVA ALPHA PŘÍLETOVÁ
- b) kódové označení: KODAP 2 A

5.2.1 Význam

Označení určuje standardní přístrojovou příletovou trať, která začíná nad význačným bodem KODAP (základní označení). KODAP je význačný bod, neoznačený místem radionavigačního zařízení a proto je mu přidělen kódový název o pěti písmenech v souladu s Dodatkem 2. Znak platnosti DVA (2) vyjadřuje, že byla provedena změna z předcházející verze JEDNA (1) na nyní platnou verzi DVA (2). Označení tratě ALPHA (A) určuje jednu z několika tratí zřízenou ve vztahu ke KODAP a je specifickým znakem přiděleným této trati.

5.3 Příklad 3:

Standardní odletová trať - za viditelnosti

- a) Označení v otevřené řeči: ADOLA PĚT BRAVO ODLETOVÁ VIZUÁLNÍ
- b) Kódové označení: ADOLA 5 B

5.3.1 Význam:

Toto označení určuje standardní odletovou trať pro řízené lety VFR, která končí nad význačným bodem ADOLA, který není vyznačen místem radionavigačního zařízení. Znak platnosti PĚT (5) vyjadřuje, že byla provedena změna z předcházející verze ČTYŘI (4) na nyní platnou verzi PĚT (5). Označení trati BRAVO (B) určuje jednu z několika tratí zřízených ve vztahu k ADOLA.

6. Skladba označení pro postupy přiblížení pomocí prostorové navigace/MLS/~~RNAV~~

6.1 Označení v otevřené řeči

6.1.1 Označení v otevřené řeči pro postupy přiblížení pomocí prostorové navigace/MLS/~~RNAV~~ se musí skládat z:

- a) „MLS“, následovaného

- b) základním znakem, následovaného
- c) znakem platnosti, následovaného
- d) označením trati, následovaného
- e) slovem „přiblížení“, následovaného
- f) označením dráhy, pro kterou je postup konstruován.

6.1.2 Základní znak musí být název nebo kódový název význačného bodu, nad kterým postup přiblížení začíná.

6.1.3 Znak platnosti musí být číslo od 1 do 9.

6.1.4 Označení tratě musí být jedno písmeno abecedy. Nesmí se nepoužívat písmen „I“ a „O“.

6.1.5 Označení dráhy musí být v souladu s Předpisem L 14, ust. 5.2.2.

6.2 Kódové označení

6.2.1 Kódové označení pro postup přiblížení pomocí prostorové navigace/MLS/~~RNAV~~ se musí skládat z:

- a) „MLS“, následovaného
- b) kódovým označením nebo kódovým názvem význačného bodu, popsaného v ust. 6.1.1 b); následovaného
- c) znakem platnosti v ust. 6.1.1 c); následovaného
- d) označením tratě v ust. 6.1.1 d); následovaného
- e) označením dráhy v ust. 6.1.1 f).

6.3 Přidělování označení

6.3.1 Přidělování označení pro postupy přiblížení pomocí prostorové navigace/MLS/~~RNAV~~ musí být v souladu s odstavcem 3. Postupům s totožnými tratěmi, ale různými profily letu, se musí přidělovat samostatné označení tratí.

6.3.2 Písmeno označení trati pro postupy přiblížení pomocí prostorové navigace-/MLS/~~RNAV~~ se musí přidělovat jednoznačně pro všechna přiblížení na letišti, až do vyčerpání všech písmen. Pouze tehdy se smí písmeno označení tratě opakovat. Použití téhož označení tratě pro dvě tratě používajícího téhož pozemního zařízení MLS, není přípustné.

6.3.3 Přidělené znaku platnosti pro postup přiblížení musí být v souladu s odstavcem 4.

6.4 Příklad označení v otevřené řeči a kódem

6.4.1 Příklad:

- a) Označení v otevřené řeči: MLS HAPPY JEDNA ALPHA PŘIBLÍŽENÍ DRÁHA JEDNA OSM LEVÁ
- b) Kódové označení: MLS HAPPY 1 A 18L

6.4.2 Význam:

Označení určuje postup přiblížení pomocí prostorové navigace-/MLS/~~RNAV~~, který začíná nad význačným bodem HAPPY (základní znak). HAPPY je význačný bod, neoznačený místem radionavigačního zařízení,

a proto je mu přidělen kódový znak o pěti písmenech v souladu s Doplněkem 2. Znak platnosti JEDNA (1) vyjadřuje, že původní verze tratě je buď stále ještě v platnosti, nebo že byla provedena změna z předcházející verze DEVĚT (9) na nyní platnou verzi JEDNA (1). Označení tratě ALPHA (A) vyjadřuje jednu z několika tratí, vedoucích z HAPPY zřízených ve vztahu k HAPPY.

7. Použití označení při spojení

7.1 Při hlasovém spojení se musí používat pouze označení v otevřené řeči.

Poznámka: Pro účely rozlišení tratí jsou považována slova „odletová“, „přiletová“ a „za viditelnosti“ podle ust. 2.1.1 d) a 2.1.1 e) za nedílnou složku označení v otevřené řeči.

7.2 Při tištěném nebo kódovaném spojení se musí používat pouze kódové označení.

8. Zobrazení tratí a postupů službě řízení letového provozu

8.1 Podrobný popis každé standardní odletové a/nebo přiletové tratě/postupu přiblížení, která jsou právě v platnosti, včetně označení v otevřené řeči a kódového označení, musí být zobrazovány na pracovních místech, kde tratě/postupy se přidělují letadlům jako součást letového povolení, nebo, kde jsou jinak významná pro poskytování služby řízení letového provozu.

8.2 Kdykoliv je to možné, musí být také tratě/postupy zobrazeny graficky.

ZÁMĚNĚ NEPOUŽITO