

dotazovačem SSR. Předpis L 10 stanovuje 4 módy: A, C, S a intermód.

Monitorování dráhy letu (Flight path monitoring)

Použití přehledových systémů ATS za účelem poskytování informací a rad letadlu, týkajících se význačných odchylek od nominální dráhy letu, včetně odchylek od podmínek jejich letových povolení.

Poznámka: Některé aplikace mohou vyžadovat určité technologie, např. radar k podpoře funkce monitorování dráhy letu.

Multilaterační (MLAT) systém (Multilateration (MLAT) System)

Skupina zařízení, která jsou uspořádána tak, aby umožňovala stanovení polohy odvozené ze signálů odpovídače sekundárního přehledového radaru (SSR) (odpovědi nebo dotazovací signály), především použitím metody časového rozdílu příjmu (TDOA). Z přijatých signálů je možné získat doplňkové informace, včetně identifikace.

Nadmořská výška (Altitude)

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

Nadmořská výška rozhodnutí (DA) (Decision altitude) nebo výška rozhodnutí (DH) (Decision height)

Stanovená nadmořská výška nebo výška při 3D přiblížení podle přístrojů, ve které musí být zahájen postup nezdařeného přiblížení, nebylo-li dosaženo požadované vizuální reference pro pokračování v přiblížení.

Poznámka 1: Nadmořská výška rozhodnutí (DA) je vztahena ke střední hladině moře a výška rozhodnutí (DH) je vztahena k výšce prahu dráhy nad mořem.

Poznámka 2: Požadovanou vizuální referenci se rozumí, že by pilot měl vidět po dostatečnou dobu tu část vizuálních prostředků nebo přiblížovacího prostoru, aby vyhodnotil polohu letadla a rychlost její změny ve vztahu k požadované dráze letu. Při provozu III. kategorie, při výšce rozhodnutí je požadovaná vizuální reference ta, která se stanovuje pro příslušný postup a provoz.

Poznámka 3: V případech, kdy se používají oba výrazy, mohou být popisovány ve formě nadmořská výška rozhodnutí/výška rozhodnutí a zkracovány „DA/H“.

Náhradní letiště (Alternate aerodrome)

Letiště, na které letadlo může pokračovat, když přistání na letišti zamýšleného přistání nebo pokračování v letu na toto letiště není možné nebo žádoucí, na kterém jsou k dispozici potřebné služby a zařízení, na kterém mohou být splněny požadavky na výkonnost letadla a které je v provozu v předpokládané době použití. Mezi náhradní letiště patří následující:

Náhradní letiště při vzletu (Take-off alternate)

Náhradní letiště, na kterém může letadlo přistát, je-li to nezbytné krátce po vzletu, kdy není možné použít letiště vzletu.

Náhradní letiště na trati (En-route alternate)

Náhradní letiště, na kterém letadlo bude moci přistát, jestliže je na trati potřeba provést diverzi letu.

Náhradní letiště určení (Destination alternate)

Náhradní letiště, na kterém bude letadlo moci přistát, jestliže přistání na letišti určení není možné nebo žádoucí.

Poznámka: Letiště odletu může být pro daný let i náhradním letištěm na trati nebo náhradním letištěm určení.

Narušení dráhy (Runway incursion)

Jakákoliv událost na letišti zahrnující nesprávnou přítomnost letadla, mobilního prostředku nebo osoby v ochranné zóně plochy určené k přistávání nebo vzletům letadel.

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 konceptu vzdušného prostoru uvažována za účelem umožnění navigační aplikace.**

Nepřekročitelná zóna (NTZ) (No transgression zone)

Koridor vzdušného prostoru vymezených rozměrů, umístěný ve středu mezi dvěma prodlouženými osami drah, jehož narušení letadlem v souvislosti s nezávislými paralelními přiblíženími vyžaduje zákrok řídicího k odchýlení ohroženého letadla na přilehlém přiblížení

Nezávislá paralelní přiblížení (Independent parallel approaches)

Současná přiblížení na paralelní nebo téměř paralelní přístrojové dráhy, kde nejsou předepsána minima rozstupů přehledového systému ATS mezi letadly na sousedních prodloužených osách přilehlých drah.

Nezávislé paralelní odlety (Independent parallel departures)

Současné odlety z paralelních nebo téměř paralelních přístrojových drah.

Noc (Night)

Doba mezi koncem občanského soumraku a začátkem občanského svítání nebo jiný podobný časový úsek mezi západem a východem slunce, který může stanovit příslušný úřad.

Poznámka: Občanský soumrak končí večer, když střed slunečního disku je 6 stupňů pod horizontem, a občanské svítání začíná ráno, když je střed slunečního disku 6 stupňů pod horizontem.

Normální provozní zóna (NOZ) (Normal operating zone)

Vzdušný prostor stanovených rozměrů, rozkládající se po obou stranách tratě nebo kurzu konečného přiblížení publikovaného postupu přiblížení podle přístrojů. Při nezávislých paralelních přiblíženích se bere v úvahu pouze ta polovina normální provozní zóny, která sousedí s nepřekročitelnou zónou (NTZ).

NOTAM

Oznámení rozšiřované telekomunikačními prostředky obsahující informace o zřízení, stavu nebo změně kteréhokoli leteckého zařízení, služby nebo postupů nebo o nebezpečí, jejichž včasná znalost je nezbytná pro pracovníky, kteří se zabývají letovým provozem.

Oblastní služba řízení (Area control service)

Služba řízení letového provozu pro řízené lety v řízených oblastech.

Oblastní středisko řízení (ACC) (Area control centre)

Stanoviště, ustavené k poskytování služby řízení letového provozu řízeným letům v řízených oblastech pod jeho pravomocí.

Odbavovací plocha (Apron)

Vymezená plocha na pozemním letišti, určená k umístění letadel pro nastupování a vystupování cestujících, pro nakládání nebo vykládání pošty nebo zboží, pro jejich plnění pohonnými hmotami, parkování nebo údržbu.

Oddělený paralelní letový provoz (Segregated parallel operations)

Současný provoz na paralelních nebo téměř paralelních přístrojových drahách, při němž je jedna dráha využívána výhradně pro přiblížení a druhá výhradně pro odlety.

Odesílající stanoviště/řídící (Sending unit/controller)

Stanoviště letových provozních služeb/řídící letového provozu, které/který vysílá zprávu.

Poznámka: Viz definice „Přijímající stanoviště/řídící“.

Ohlašovna letových provozních služeb (Air traffic services reporting office)

Stanoviště zřízené k přijímání hlášení týkajících se letových provozních služeb a letových plánů předkládaných před odletem.

Poznámka: Ohlašovna letových provozních služeb může být zřízena jako samostatné stanoviště nebo ve spojení s jiným stanovištěm, jako např. se stanovištěm řízení letového provozu nebo se stanovištěm letecké informační služby.

Oprávněný systém k přenosu dat (Current data authority)

Stanovený pozemní systém, jehož prostřednictvím se smí provádět CPDLC dialog mezi pilotem a řídícím v daném okamžiku odpovědným za let.

Označení místa Směrovací značka (Location indicator)

Kódová skupina o čtyřech písmenech, sestavená podle pravidel předepsaných ICAO a přidělená místu letecké pevné stanice.

Palubní protisrážkový systém (ACAS) (Airborne collision avoidance system)

Palubní systém založený na signálech odpovídače sekundárního přehledového radaru (SSR), který pracuje nezávisle na pozemním zařízení a poskytuje pilotovi upozornění na možné nebezpečí srážky letadel, která jsou vybavena odpovídačem SSR.

Platný letový plán (CPL) (Current flight plan)

Letový plán, který reflektuje případné změny podaného letového plánu na základě později vydaných letových povolení.

Pobřežní čára (Shoreline)

Čára sledující obrys pobřeží, s výjimkou zátok a zálivů, které jsou méně než 30 NM široké, kdy se tato čára musí vést přímo přes zátoku nebo záliv tak, aby protínala obrys na protější straně.

Počítač (Computer)

Zařízení provádějící řady aritmetických a logických kroků s údaji bez lidského zásahu.

Poznámka: Použije-li se slova „počítač“ v tomto dokumentu, může označovat počítačový komplex, který zahrnuje jeden nebo více počítačů a periferní zařízení.

Podaný letový plán (FPL nebo eFPL) (Filed flight plan)

Poslední letový plán, tak jak byl předán stanovištěm ATS k využití pilotem, provozovatelem nebo určeným zástupcem.

Poznámka: FPL označuje podaný letový plán vyměřovaný pomocí letecké pevné služby, zatímco eFPL označuje podaný letový plán vyměřovaný pomocí služeb FF-ICE. eFPL umožňuje výměnu dalších informací, které nejsou obsaženy ve FPL.

Pohotovostní služba (Alerting service)

Služba poskytovaná za účelem vyrozumívání příslušných organizací o letadlech, kterým se má poskytnout pátrací a záchranná služba a asistence těmto organizacím podle potřeby.

Pohybová plocha (Movement area)

Část letiště určená pro vzlety, přistání a pojíždění letadel, sestávající z provozní plochy a odbavovací plochy (ploch).

Pojezdová dráha (Taxiway)

Vymezený pás na pozemním letišti, zřízený pro pojíždění letadel a určený ke spojení jedné části letiště s druhou, zahrnující:

a) Pojezdový pruh

Část odbavovací plochy stání letadel, určená jako pojezdová dráha a umožňující přístup letadel pouze ke stáním.

b) Pojezdová dráha na odbavovací ploše

Profil (Profile)

Pravoúhlý průmět dráhy letu nebo její části na vodorovnou rovinu obsahující nominální trať.

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.

Provozní dozor – Operační kontrola (Operational control)

Uplatňování pravomoci na zahájení, pokračování, odklonění nebo ukončení letu v zájmu bezpečnosti letadla, pravidelnosti a účinnosti letu.

Provozní plocha (Manoeuvring area)

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

Poznámka: Rozsah provozní plochy je tvořen vnější hranicí dráhových pásů a pásů pojezdových drah na daném letišti.

Provozovatel (Operator)

Právnícká nebo fyzická osoba, která provozuje letadlo nebo zaměstnává osoby k jeho provozu.

Prvek standardní zprávy (Standard message element)

Část zprávy definované v Předpisu L 4444, pokud jde o formát zobrazení, zamýšlené použití a vlastnosti.

Prvek zprávy ve volném textu (Free text message element)

Část zprávy, která nevyhovuje žádné standardní zprávě uvedené v Předpisu L 4444.

Přebírající stanoviště/řídící (Accepting unit/controller)

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

Poznámka: Viz definici „předávající stanoviště/řídící“.

Předávající stanoviště/řídící (Transferring unit/controller)

Stanoviště řízení letového provozu/řídící letového provozu v procesu předávání odpovědnosti za poskytování služby řízení letového provozu letadlu dalšímu stanovišti řízení letového provozu/řídícímu letového provozu na trati letu.

Poznámka: Viz definici „Přebírající stanoviště/řídící“.

Předběžný letový plán (Preliminary flight plan) (PFP)

Informace týkající se letu předložené provozovatelem nebo určeným zástupcem k provedení kolaborativního plánování letu před podáním letového plánu.

Předpisová zatáčka (Procedure turn)

Manévr, při kterém se provádí zatáčka s odklonem od stanovené tratě, následovaná zatáčkou v opačném směru, umožňující letadlu nalétnout a pokračovat v letu po stanovené trati opačným směrem.

Poznámka 1: Předpisové zatáčky se označují „levá“ nebo „pravá“, podle směru první zatáčky.

Poznámka 2: Předpisové zatáčky mohou být označovány jako prováděné buď v horizontálním letu nebo v klesání, podle okolností každého jednotlivého postupu.

Předpokládaná doba letu (Estimated elapsed time)

Předpokládaná doba potřebná pro přelet od jednoho význačného bodu k druhému.

Předpokládaný čas přiblížení (Expected approach time)

Čas, ve kterém ATC očekává, že přilétávající letadlo po zdržení opustí vyčkávací fix k dokončení svého přiblížení na přistání.

Poznámka: Skutečný čas opuštění vyčkávacího fixu závisí na povolení přiblížení.

Předpokládaný čas příletu (Estimated time of arrival)

Pro lety IFR čas, ve kterém se předpokládá, že letadlo přiletí nad stanovený bod, který je vymezen ve vztahu k radionavigačním prostředkům a z kterého se předpokládá zahájení přiblížení podle přístrojů nebo není-li bod vyznačen radionavigačním prostředkem pro dané letiště, čas příletu letadla nad letiště. Pro lety VFR čas, ve kterém se předpokládá, že letadlo přiletí nad letiště.

Předpokládaný čas zahájení pojiždění (Estimated off-block time)

Předpokládaný čas, ve kterém letadlo zahájí pohyb související s odletem.

Předpověď (Forecast)

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

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.

Přehledová služba ATS (ATS surveillance service)

Výraz používaný k označení služby poskytované prostřednictvím přehledového systému ATS.

Radarové přiblížení (Radar approach)

Přiblížení, při němž fáze konečného přiblížení je řízena řídicím s použitím radaru.

Radarové rušení (Radar clutter)

Viditelný výskyt nežádoucích signálů na situačním zobrazení.

Radarový kontakt (Radar contact)

~~Situace, která nastane, když radarová poloha určitého letadla je na situačním zobrazení viditelná a identifikovaná.~~

Radarový rozstup (Radar separation)

Rozstup, při kterém se informace o poloze letadla získává z radarových zdrojů.

Rozhlasové vysílání (Broadcast)

Vysílání informací týkajících se létání, které není adresováno určité stanici nebo stanicím.

Řízená oblast (Control area)

Řízený vzdušný prostor sahající nahoru od stanovené výšky nad zemí.

Řízené letiště (Controlled aerodrome)

Letiště, na kterém je letištnímu provozu poskytována služba řízení letového provozu.

Poznámka: Výraz „řízené letiště“ naznačuje, že letištnímu provozu se poskytuje služba řízení letového provozu. To však nemusí nutně znamenat existenci řízeného okrsku.

Řízení toku (Flow control)

Opatření navržená k úpravě toku provozu do daného vzdušného prostoru, na dané trati nebo směřujícího na dané letiště tak, aby se zajistilo nejefektivnější využití vzdušného prostoru.

Řízený let (Controlled flight)

Jákýkoliv let, který je předmětem letového povolení.

Řízený okresek (Control zone)

Řízený vzdušný prostor, sahající od povrchu země do stanovené výšky.

Řízený vzdušný prostor (Controlled airspace)

Vymezený vzdušný prostor, ve kterém se poskytuje služba řízení letového provozu v souladu s klasifikací vzdušného prostoru.

Poznámka: Řízený vzdušný prostor je všeobecný výraz, který zahrnuje vzdušné prostory letových provozních služeb tříd A, B, C, D a E, jak je uvedeno v Předpisu L 11, ust. 2.6.

Sdílení informací o toku letového provozu (FF-ICE) (Flight and flow – information for a collaborative environment (FF-ICE))

Informace nezbytné pro plánování, koordinaci a oznamování letů, vyměřované ve standardizovaném formátu mezi členy komunity ATM, včetně těch, kteří jsou zapojeni do letového provozu a provozu letišť.

Sekundární přehledový radar (SSR) (Secondary surveillance radar)

Systém přehledového radaru, který využívá vysílačů/přijímačů (dotazovačů) a odpovídačů.

Sekundární radar (Secondary radar)

Radarový systém, v němž radiový signál vyslaný z radarové stanice spouští vysílání radiového signálu z jiné stanice.

Sestupová dráha (Glide path)

Profil klesání, určený k vertikálnímu vedení při konečném přiblížení.

Schopnost zahájení přenosu dat datovým spojem (Data link initiation capability – DLIC)

Způsob přenosu dat, který zajišťuje schopnost výměny adres, názvů a sérií, nezbytných k zahájení provozu na datovém spoji.

Situační zobrazení (Situation display)

Elektronické zobrazení, na kterém je znázorněna poloha a pohyb letadel, včetně dalších požadovaných informací.

Sled přiblížení (Approach sequence)

Pořadí, ve kterém se dvěma nebo více letadlům povolilo provést přiblížení na přistání na letišti.

Služba řízení letového provozu (Air traffic control service)

Služba poskytovaná za účelem:

- a) zabraňovat srážkám
 - 1) mezi letadly a
 - 2) na provozní ploše mezi letadly a překážkami
- b) udržovat rychlý a spořádaný tok letového provozu.

Služby sdílení informací o toku letového provozu (FF-ICE) (Flight and flow – information for a collaborative environment (FF-ICE) services)

Soubor služeb zřízených za účelem zjednodušení výměny FF-ICE, přesného posouzení požadavků, vhodného plánování zdrojů a optimalizace plánování a provádění letů.

Soubor zpráv CPDLC (CPDLC message set)

Seznam prvků standardních zpráv a prvků zpráv ve volném textu.

Specifikace požadované komunikační výkonnosti RCP (Required communication performance (RCP) specification)

Soubor požadavků na poskytování letové provozní služby a na související pozemní zařízení, schopnost letadla a operace potřebné pro podporu komunikace založené na výkonnosti.

Specifikace požadované přehledové výkonnosti RSP (Required surveillance performance (RSP) specification)

Soubor požadavků na poskytování letové provozní služby a na související pozemní zařízení, schopnost

4.6.3.6 U letadel na středním a konečném přiblížení by se měly používat pouze minimální úpravy rychlosti nepřesahující plus/mínus 40 km/h (20 uzlů) IAS.

4.6.3.7 Řízení rychlosti by se nemělo provádět u letadel na konečném přiblížení, která minula bod ve vzdálenosti 7 km (4 NM) od prahu dráhy.

Poznámka: Po letové posádce je požadováno letět stabilizované přiblížení (rychlost a konfigurace) obvykle 5 km (3 NM) od prahu dráhy (upravuje Předpis L 8168/I, Část III, Díl 4, Hlava 3, ust. 3.3).

4.6.4 Standardní přístrojový přilet (STAR) a standardní přístrojový odlet (SID)

Letová posádka musí dodržet publikovaná omezení rychlosti pro SID a STAR, pokud nebyla řídícím výslovně zrušena nebo změněna.

*Poznámka 1: Některá omezení rychlosti pro SID a STAR zajišťují kontrolu postupu odletu nebo přiletu **RNAV-PBN** (např. maximální rychlost na části úseku po oblouku s konstantním poloměrem do fixu (RF)).*

Poznámka 2: Viz ust. 6.3.2.4 tohoto předpisu pro povolení týkající se SID a ust. 6.5.2.4 tohoto předpisu pro povolení týkající se STAR.

4.7 Pokyny pro řízení vertikální rychlosti

4.7.1 Všeobecně

4.7.1.1 Pro zajištění bezpečného a pořádaného toku letového provozu může být letadlu nařízena úprava rychlosti stoupání nebo klesání. Řízení vertikální rychlosti může být prováděno mezi dvěma stoupajícími letadly nebo dvěma klesajícími letadly pro zajištění nebo udržení určitého vertikálního minima rozstupu.

4.7.1.2 Úpravy vertikální rychlosti by měly být omezeny na nezbytně nutné k zajištění a/nebo udržení požadovaného minima rozstupu. Příkazy obsahující časté změny rychlosti stoupání/klesání by se neměly uplatňovat.

4.7.1.3 Letová posádka musí informovat příslušné stanoviště ATC, kdykoli není schopna dodržet stanovenou rychlost stoupání nebo klesání. V takových případech musí řídící neprodleně použít náhradní způsob k docílení příslušného minima rozstupu mezi letadly.

4.7.1.4 Letadlu musí být oznámeno, když omezení rychlosti stoupání/klesání již dále není požadováno.

4.7.2 Uplatňované metody

4.7.2.1 Letadlu může být podle okolností nařízeno, aby urychlilo stoupání nebo klesání do nebo přes určitou hladinu, nebo mu může být nařízeno, aby snížilo rychlost stoupání nebo klesání.

4.7.2.2 Stoupajícímu letadlu může být nařízeno, aby udržovalo určitou rychlost stoupání, rychlost stoupání, která je stejná nebo vyšší než určitá hodnota, nebo rychlost stoupání, která je stejná nebo nižší než určitá hodnota.

4.7.2.3 Klesajícímu letadlu může být nařízeno, aby udržovalo určitou rychlost klesání, rychlost klesání, která je stejná nebo vyšší než určitá hodnota, nebo rychlost klesání, která je stejná nebo nižší než určitá hodnota.

4.7.2.4 Při řízení vertikální rychlosti by se měl řídící ujistit, do které hladiny (hladin) může stoupající letadlo při stoupání udržovat stanovenou rychlost stoupání nebo klesající letadlo stanovenou rychlost klesání, a musí zajistit, bude-li to třeba, že včas použije náhradní způsob pro udržení rozstupu.

Poznámka: Řídící potřebují znát výkonové charakteristiky letadel a omezení s ohledem na současné uplatňování horizontálních a vertikálních omezení rychlostí.

4.8 Změna letu IFR na let VFR

4.8.1 Změna letu IFR na let VFR je akceptovatelná, pouze pokud zpráva stanovišti ATS iniciovaná velitelem letadla obsahuje specifickou frázi: „RUŠÍM LET IFR“ („CANCELLING MY IFR FLIGHT,“) spolu s případnými změnami, které se mají provést v jeho platném letovém plánu. Žádná výzva ke změně letu IFR na let VFR nesmí být učiněna ATS, ať již přímo, nebo nepřímo.

4.8.2 Stanoviště letových provozních služeb by obvykle nemělo odpovědět jinak, než potvrzením „IFR LET ZRUŠEN V ... (čas)“ („IFR FLIGHT CANCELLED AT ... (time)“).

4.8.3 Má-li stanoviště ATS informace, že se na trati letu mohou vyskytnout meteorologické podmínky pro let podle přístrojů, uvědomí o tom, je-li to proveditelné, velitele letadla měnícího let IFR na let VFR.

Poznámka: Viz Hlava 11, ust. 11.4.3.2.1 tohoto předpisu.

4.8.4 Stanoviště ATS přijímající oznámení letadla o úmyslu změnit let IFR na let VFR musí o této skutečnosti co nejdříve informovat všechna ostatní stanoviště ATS, kterým byl letový plán IFR adresován, s výjimkou těch stanovišť, jejichž prostory nebo oblastmi letadlo již proletělo.

4.9 Turbulence v úplavu

Poznámka: Výrazu „turbulence v úplavu“ se v této souvislosti užívá k popisu efektu rotující vzduchové hmoty vytvářené za koncem křídel velkých proudových letadel a upřednostňuje se před výrazem vír v úplavu, který popisuje přirozené vlastnosti vzduchových hmot. Podrobnosti o vírech v úplavu a jejich vlivu na letadlo obsahuje ICAO dokument „Air Traffic Services Planning Manual“ (ICAO Doc 9426), Part II, Section 5.

4.9.1 Kategorie letadel a skupiny letadel podle turbulence v úplavu

4.9.1.1 S výjimkou danou ust. 4.9.1.2, musí být minima rozstupů podle turbulence v úplavu založena na rozdělení typů letadel do čtyř kategorií podle maximální schválené vzletové hmotnosti takto

a) SUPER (J) – typy letadel takto stanovené v dokumentu ICAO „Aircraft Type Designators“ (Doc 8643);

4.13 Prezentace a aktualizace údajů letových plánů a údajů o řízení

4.13.1 Všeobecně

Příslušný úřad musí přijmout opatření a zavést postupy, aby řídicím byly předávány údaje letového plánu a údaje o řízení a jejich následná aktualizace pro všechny lety, kterým je stanovištěm ATS poskytována služba. Rovněž musí být k dispozici jakékoli jiné informace, které jsou požadovány nebo jsou pro poskytování ATS žádoucí.

4.13.2 Prezentované informace a údaje

4.13.2.1 Informace a údaje musí být řídicím prezentovány v takovém rozsahu a takovým způsobem, aby jim to umožnilo získat celkový přehled o stávající provozní situaci v prostoru jejich odpovědnosti, případně o pohybech na pohybové ploše letišť. Prezentované údaje musí být aktualizovány v souladu s postupem letu, aby se umožnilo včasné zjištění konfliktů a jejich řešení a umožnil se provést záznam o koordinaci se sousedními stanovišti ATS a řídicími sektory.

4.13.2.2 Musí být k dispozici příslušné zobrazení vzdušného prostoru, včetně význačných bodů a informací vztahujících se k těmto bodům. Prezentované údaje musí obsahovat důležité informace z letových plánů a hlášení o polohách a rovněž povolení a koordinační údaje. Zobrazení informací může být iniciováno a aktualizováno automaticky nebo mohou být data vkládána a aktualizována pověřenými pracovníky.

4.13.2.3 Požadavky na zobrazování jiných informací, případně aby tyto informace byly pro zobrazení k dispozici, musí určit příslušný úřad.

4.13.3 Prezentace informací a údajů

4.13.3.1 Požadované údaje letového plánu a údaje o řízení mohou být prezentovány s využitím papírových letových proužků nebo elektronických letových proužků, jinou formou elektronického znázornění nebo kombinací zobrazovacích metod.

4.13.3.2 Způsob(y) prezentace informací a údajů musí být v souladu s principy „Human Factors“. Všechny údaje, včetně údajů vztahujících se k jednotlivým letadlům, musí být prezentovány způsobem, který snižuje nebezpečí nesprávného výkladu nebo nedorozumění.

4.13.3.3 Prostředky a způsoby pro manuální vstup dat do automatizovaných ATC systémů musí být v souladu s principy „Human Factors“.

4.13.3.4 Když jsou využívány letové proužky (LP), pro každý jednotlivý let by měl být použit nejméně jeden LP. Pro jednotlivé lety musí být dostatečný počet LP, aby se vyhovělo požadavkům příslušného stanoviště ATS. Postupy pro vyznačování údajů a ustanovení určující druhy údajů, které mají být vyznačeny na LP, včetně používání symbolů, musí být stanoveny příslušným Úřadem ATS.

Poznámka: Návod na používání papírových LP je obsažen v Air Traffic Services Planning Manual (ICAO Doc 9426).

4.13.3.5 Údaje vytvářené automaticky musí být předkládány řídicím dostatečně včas. Prezentace informací a údajů o jednotlivých letech musí pokračovat do té doby, kdy tyto údaje již nejsou dále požadovány pro účely poskytování řízení, včetně zjišťování konfliktů a koordinaci letů, nebo až do okamžiku, kdy tok informací zastaví řídicí.

4.13.4 Záznam a archivace dat pro účely vyšetřování

Papírové LP musí být archivovány po dobu nejméně 30 dní. Elektronická data o postupu letů a koordinační údaje musí být zaznamenávány a archivovány nejméně po stejnou dobu.

4.14 Poruchy nebo nestandardní stav systémů a zařízení

Stanoviště ATC musí v souladu s místními instrukcemi okamžitě ohlásit jakoukoli poruchu nebo nestandardní stav komunikačních, navigačních nebo přehledových systémů, jakož i ostatních, z hlediska bezpečnosti významných systémů nebo zařízení, které by mohly nepříznivě ovlivnit bezpečnost nebo hospodárnost při provádění letů a/nebo poskytování služby řízení letového provozu.

4.15 Postupy pro zahájení komunikace datovým spojem

4.15.1 Všeobecně

Poznámka 1: Ustanovení týkající se schopnosti zahájení přenosu dat datovým spojem (DLIC) jsou obsažena v Hlavě 8 Předpisu L 10/II.

Poznámka 2: Poradenský materiál týkající se implementace DLIC je uveden v ICAO dokumentu „Global Operational Data Link (GOLD) Manual“ (ICAO Doc 10037).

4.15.1.1 Před vstupem do vzdušného prostoru, kde je stanovištěm ATS využíváno datových spojů, musí být mezi letadlem a stanovištěm ATS zahájena komunikace datovým spojem za účelem registrace letadla a, je-li to potřebné, pro zahájení využívání datového spoje. Zahájení musí provést letadlo buď automaticky, nebo ho provede pilot nebo stanoviště ATS předáním adresy.

4.15.1.2 Přihlašovací adresa a postupy pojící se se ~~přidružená~~ stanovištěm ATS musí být publikována ~~ay~~ v Letecké informační příručce v souladu s- „~~Procedures for Air Navigation Services—Aeronautical Information Management (PANS-AIM)~~“ ~~(ICAO Doc~~ ~~Předpisem L- 10066)~~, ~~Doplňkem 2~~ ~~Předpisem L 15~~.

Poznámka 1: Určitý FIR může mít několik přihlašovacích adres a několik FIR může sdílet stejnou přihlašovací adresu.

Poznámka 2: Poradenský materiál pro zveřejňování informací týkajících se přihlašovací adresy a postupů je obsažen v „Global Operational Data Link (GOLD) Manual“ (ICAO Doc 10037).

4.15.2 Zahájení letadlem

4.15.2.1 Při přijetí platné žádosti o zahájení přenosu datovým spojem od přibližujícího se letadla nebo v rámci provozní oblasti datového spoje, stanoviště ATS musí přijmout tuto žádost, a pokud koresponduje s letovým plánem, musí stanoviště ATS navázat spojení s letadlem.

4.15.2.2 Pokud se příslušná stanoviště ATS nedohodnou jinak, měl by pozemní systém v případě, že stanoviště ATS obdrží žádost o zahájení přenosu datovým spojem od letadla, které se nenachází v rámci provozní oblasti datového spoje, ani se k ní nepřibližuje, zaslat letadlu odpověď na přihlášení indikující odmítnutí zahájení datového spoje.

Poznámka: Mohou nastat případy, kdy má stanoviště ATS letový plán týkající se letadla v tomto stavu a může se rozhodnout s letadlem spojení datovým spojení navázat.

4.15.3 Předání datového spojení mezi stanovišti ATS

Tam, kde je pozemní systém stanoviště ATS, který byl první kontaktován letadlem, je schopen předat potřebnou adresu letadla jinému stanovišti ATS schopný předání datového spojení, musí zaslat aktualizovanou informaci, kterou letadlo adresovalo zemi pro využití datového spoje a která byla předem koordinována dalším stanovišti ATS poskytnout veškeré související aktualizované informace o letadle a provést postup předání adresy (ať už země-země nebo letadlo-země), dostatečně včas, aby se umožnilo zajištění komunikace datovým spojem.

4.15.4 Porucha

4.15.4.1 V případě, že dojde k poruše při zahájení přenosu datovým spojem, systém datového spoje musí indikovat poruchu příslušnému(ým) stanovišti(ím) ATS. Systém datového spoje musí také indikovat poruchu letové posádce, když k poruše při zahájení přenosu datovým spojem dojde v důsledku přihlášení zahájeného letovou posádkou.

Poznámka: Pokud je žádost letadla o přihlášení reakcí na žádost o spojení předávajícího stanoviště ATS, obdrží indikaci obě stanoviště ATS.

4.15.4.2 ~~Stanoviště~~ Příslušný poskytovatel ATS musí, jakmile je to možné, zahájit musí stanovit postupy pro co nejrychlejší řešení poruch při zahájení přenosu datovým spojem. Postupy by měly zahrnovat alespoň potvrzení, že letadlo podává žádost o zahájení datového spojení s příslušným stanovištěm ATS (tj. od přibližujícího se letadla nebo v rámci provozní oblasti stanoviště ATS), a pokud ano:

- a) pokud je podán letový plán, ověření, že identifikace letadla, poznávací značka letadla nebo letadlová adresa a další podrobnosti obsažené v požadavku na zahájení přenosu datovým spojem odpovídají podrobnostem v letovém plánu, a pokud jsou objeveny rozdíly, ověření správných informací a provedení nezbytných změn; nebo
- b) pokud není letový plán dostupný, vytvořit letový plán v systému zpracování letových údajů (FDPS) s dostatečnými informacemi k dosažení úspěšného zahájení přenosu datovým spojem; poté
- c) znovu zahájit přenos datovým spojem.

4.15.4.3 Postupy pro případ poruchy při zahájení datového spojení musí zahrnovat opětovné vyslání neúspěšné zprávy stanovištěm ATS v reakci na poruchu jednotlivé zprávy odpovědi na zahájení přenosu datovým spojem.

4.15.4.4 Provozovatel letadla musí, jakmile je to možné, zahájit musí stanovit postupy pro co nejrychlejší řešení poruch při zahájení přenosu datovým spojem. Postupy musí by měly zahrnovat alespoň následující:

- a) ověření správnosti a souladu údajů letového plánu dostupných v systému řízení a optimalizace letu (FMS) nebo vybavení, z kterého je zahájen přenos datovým spojem, a pokud jsou objeveny rozdíly, provedení nezbytných změn; a
- b) ověřit správnost adresy stanoviště ATS; poté
- c) znovu zahájit přenos datovým spojem.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

5.3.3.2 Letadlu, kterému se umožní cestovní stoupání, se musí povolit, aby jej provedlo mezi dvěma hladinami nebo nad určitou hladinou.

5.3.3.3 Jestliže je nezbytné změnit cestovní hladinu letadlu letícímu na trati ATS, která vede částečně uvnitř a částečně vně řízeného vzdušného prostoru a kde odpovídající řady cestovních hladin nejsou totožné, taková změna se musí provést, kdykoli je to možné, v řízeném vzdušném prostoru.

5.3.3.4 Bylo-li letadlu povoleno vstoupit do řízené oblasti v cestovní hladině, která je pod stanovenou minimální cestovní hladinou pro následující část trati, mělo by stanoviště ATC odpovědné za tento prostor vydat oprávené povolení letadlu, a to i přesto, že pilot tuto nezbytnou změnu cestovní hladiny nepožadoval.

5.3.3.5 Letadlu může být povolena změna cestovní hladiny ve stanoveném čase, místě nebo rychlostí stoupání (klesání).

Poznámka: Viz Hlava 5, ust. 5.3.4.1.1 týkající se řízení vertikální rychlosti.

5.3.3.6 Pokud je to proveditelné, cestovní hladiny letadel letících na stejné cílové letiště musí být přidělovány způsobem odpovídajícím přibližovacímu sledu na cílovém letišti.

5.3.3.7 Letadlo letící v cestovní hladině musí mít za normálních okolností přednost před letadlem, jež o přidělení této cestovní hladiny žádá. Letí-li dvě nebo více letadel ve stejné cestovní hladině, musí mít za normálních okolností přednost letadlo vpředu.

5.3.3.8 Cestovní hladiny nebo, v případě cestovního stoupání, rozsah hladin, které mají být přiděleny řízeným letům, se musí vybírat z hladin určených pro lety IFR v:

- a) tabulkách cestovních hladin Dodatku 3 Předpisu L 2; nebo
- b) upravené tabulce cestovních hladin, je-li tak předepsáno Dodatkem 3 Předpisu L 2 pro lety nad FL 410;

s výjimkou, kdy se vztah hladin k trati, jak je předepsán ve výše uvedených dodatcích, nesmí uplatňovat, je-li jinak stanoveno v povoleních vydávaných službou řízení letového provozu nebo jinak určeno příslušným úřadem ATS v leteckých informačních příručkách.

5.3.4 Vertikální rozstup během stoupání nebo klesání

5.3.4.1 Letadlo může být povoleno do hladiny, která byla předtím obsazena jiným letadlem, jakmile toto letadlo oznámilo její opuštění, vyjma když:

- a) je znám výskyt silné turbulence;
 - b) letadlo letící výše je v cestovním stoupání; nebo
 - c) rozdíl mezi výkony letadel je takový, že by mohl vyústit ve snížení použitelného minima rozstupu;
- v tomto případě musí být vydání takového letového povolení pozdrženo, dokud letadlo opouštějící hladinu neohlásí dosažení nebo průlet další hladiny, která je separována požadovaným minimem rozstupu.

5.3.4.1.1 Pokud předmětná letadla vstupují nebo vyčkávají ve stejném vyčkávacím obrazci, musí být věnována pozornost letadlům klesajícím se značně rozdílnými rychlostmi klesání a, pokud je to nezbytné,

měla by být přijata dodatečná opatření, jako je stanovení maximální rychlosti klesání pro letadlo letící výše a minimální rychlosti klesání pro letadlo letící níže, s cílem zajistit, že požadovaný rozstup bude zachován.

5.3.4.2 Pilotům letadel, kteří mají mezi sebou přímé spojení, může být s jejich souhlasem povoleno udržovat stanovený vertikální rozstup mezi jejich letadly během stoupání nebo klesání.

5.4 Horizontální rozstupy

Poznámka 1: Žádné z ustanovení podrobně popsaných v ust. 5.4.1 a 5.4.2 níže nebrání státu zavést:

- a) jiná minima použitelná za okolností, které zde nejsou předepsány; nebo
- b) dodatečné podmínky k těm, které jsou předepsány pro použití daných minim;

za předpokladu, že bude trvale zajištěna úroveň bezpečnosti odpovídající ustanovením podrobně popsaným v ust. 5.4.1 a 5.4.2 níže.

Poznámka 2: Podrobnosti o traťových rozstupech mezi paralelními tratěmi jsou uvedeny v Předpisu L 11, Dodatku A a B.

Poznámka 3: Je třeba věnovat pozornost pokynům obsaženým v následujícím:

- a) Air Traffic Services Planning Manual (ICAO Doc 9426);
- b) Manual on Airspace Planning Methodology for the Determination of Separation Minima (ICAO Doc 9689); a
- c) Manual on Required Navigation Performance (RNP) (ICAO Doc 9613).

Poznámka 4: Ustanovení týkající se snížení minima rozstupu jsou obsažena v ust. 5.11 a v Hlavě 2, Řízení bezpečnosti ATS.

5.4.1 Příčné rozstupy

5.4.1.1 Uplatňování příčných rozstupů

5.4.1.1.1 Příčný rozstup musí být uplatňován tak, aby vzdálenost mezi uvažovanými částmi trati zajišťující příčný rozstup mezi letadly nebyla nikdy menší než vzdálenost vypočítaná s ohledem na navigační nepřesnosti a zvětšená o příslušný nárazníkový prostor. Tento nárazníkový prostor musí stanovit příslušný úřad (MD ČR) a zahrnout jej do minim příčných rozstupů jako jejich nedílnou část.

Poznámka: Do minim stanovených v ust. 5.4.1.2 tohoto předpisu, je již příslušný nárazníkový prostor zahrnut.

5.4.1.1.2 Příčného rozstupu letadel se dosáhne požadavkem letět po různých tratích nebo nad různými zeměpisnými místy určenými vizuálně nebo používáním navigačních prostředků nebo vybavení pro prostorovou navigaci ~~(RNAV)~~.

5.4.1.1.3 Je-li přijata informace o poruše navigačního vybavení nebo jeho zhoršení pod požadovanou navigační schopnost, ATC musí zajistit požadované náhradní druhy nebo minima rozstupů.

5.4.1.1.4 Pokud trať letěná letadlem zahrnuje předepsanou zatáčku, která bude mít za následek porušení minimálního příčného rozstupu, musí se před zahájením zatáčky zajistit jiný druh rozstupu nebo jiné minimum (viz Obr. 5-1 a 5-2).

Poznámka 1: Hodnoty ve výše uvedené Tabulce 5-1 pocházejí z větší tabulky hodnot odvozených z analýzy nebezpečí srážky. Zdrojová tabulka pro rozstup letadel navigovaných pomocí GNSS a VOR pochází z ICAO oběžníku „Circular 322 - Guidelines for the Implementation of GNSS Lateral Separation Minima Based on VOR Separation Minima“. V oběžníku „Circular 322“ mohou stát nalezti více informací a další úhlové rozdíly a vzdálenosti rozstupů.

Poznámka 2: Hodnoty ve výše uvedené tabulce byly uvažovány pro vzdálenosti ze společného bodu obklopeného teoretickým prostorem zatáčení určeným pro zatáčky s předstihem, stanovené v ICAO dokumentu „Minimum Aviation System Performance Standard: Required Navigation Performance For Air Navigation (ED-75B/DO-236B)“, section 3.2.5.4 a pro přechodové zatáčky se stálým poloměrem (FRT) definované v ICAO dokumentu „Performance-based Navigation (PBN) Manual (Doc 9613)“.

Poznámka 3: Poradenský materiál pro zavádění příčného rozstupu při použití GNSS je obsažen v ICAO oběžníku „Circular 322 – Guidelines for the Implementation of GNSS Lateral Separation Minima Based on VOR Separation Minima“.

5.4.1.2.1.2.1 Jestliže letadla letí po tratích, které jsou separovány o výrazně více, než je uvedeno v minimálních hodnotách uvedených v ust. 5.4.1.2.1.2 a) a b) tohoto předpisu, mohou stát snížit vzdálenost, v níž je dosaženo příčného rozstupu.

5.4.1.2.1.2.2 Před uplatněním rozstupu tratí založeného na GNSS, se musí řídicí ujistit o následujícím:

- a) letadlo je navigováno pomocí GNSS; a
- b) ve vzdušném prostoru, kde jsou schváleny strategické lety offset, nebude uplatňován příčný offset.

5.4.1.2.1.2.3 Aby se minimalizovala možnost provozních chyb při uplatňování rozstupu tratí založeného na GNSS, měly by být místo ručně zadáných traťových bodů použity traťové body obsažené v navigační databázi nebo systému pro řízení a optimalizaci letu (FMS). V případě, kdy je využívání traťových bodů obsažených v navigační databázi provozně omezeno, použití traťových bodů ručně zadáných pilotem by mělo být omezeno na půl nebo celý stupeň zeměpisné šířky a délky.

5.4.1.2.1.2.4 Rozstup tratí založené na GNSS nesmí být aplikován v případě, kdy pilot oznámí výpadky autonomního monitorování integrity přijímače (RAIM).

Poznámka: Pro účely použití minimálních příčných rozstupů založených na GNSS, jsou informace o vzdálenosti a trati získané z integrovaného navigačního systému zahrnujícího vstup GNSS pokládány za rovnocenné ke vzdálenosti a trati GNSS.

5.4.1.2.1.2.5 Přijímače GNSS používané pro uplatňování rozstupu musí splňovat požadavky uvedené v Předpise L 10/I a využívání GNSS musí být uvedeno v letovém plánu.

5.4.1.2.1.3 Použitím různých navigačních prostředků nebo metod. Příčný rozstup se mezi letadly používajícími různé navigační prostředky, nebo používali jedno letadlo ~~RNAV~~ ~~prostorovou navigaci~~ vybavení ~~pro~~ ~~prostorovou navigaci~~, musí zajistit tak,

aby se stanovené ochranné prostory pro navigační prostředky (prostředky) nebo RNP nepřekrývaly.

5.4.1.2.1.4 *Příčnými rozstupy letadel při publikovaných postupech letu podle přístrojů pro přiletý a odlety.*

5.4.1.2.1.4.1 Příčné rozstupy odlétajících a/nebo přiletajících letadel za použití postupů letu podle přístrojů budou zajištěny:

- a) tam, kde vzdálenost mezi jakýmkoliv kombinací tratí RNAV 1 s RNAV 1 nebo, RNP 1, RNP APCH nebo RNP AR APCH není menší než 13 km (7 NM); nebo
- b) tam, kde je vzdálenost mezi jakýmkoliv kombinací tratí RNP 1, RNP APCH nebo RNP AR APCH není menší než 9,3 km (5 NM); nebo
- c) tam, kde se ochranné prostory tratí navržených za použití kritérií bezpečných výšek nad překážkami nepřekrývají, a je uvažována poskytovaná provozní chyba.

Poznámka 1: Vzdálenosti obsažené v ust. 5.4.1.2.1.4.1 a) a b) tohoto předpisu byly stanoveny analýzou nebezpečí srážky za použití několika navigačních specifikací. Informace o této analýze je obsažena v ICAO oběžníku „Circular 324 – Guidelines for lateral separation of arriving and departing aircraft on published adjacent instrument flight procedures“.

Poznámka 2: ICAO Circular 324 rovněž obsahuje informace o vzdálenostech mezi přiletovými a odletovými tratěmi používajícími nepřekrývající se ochranné prostory založené na kritériích bezpečných výšek nad překážkami, jak je uvedeno v Procedures for Air Navigation Services — Aircraft Operations, Volume II — Construction of Visual and Instrument Flight Procedures (PANS-OPS, Doc 8168).

Poznámka 3: Ustanovení týkající se snížení minima rozstupu jsou obsažena v Hlavě 2, Řízení bezpečnosti ATS a Hlavě 5, Druhy a minima rozstupů, ust. 5.11 tohoto předpisu.

Poznámka 4: Návod týkající se navigačních specifikací je obsažen v ICAO dokumentu „Performance-based Navigation (PBN) Manual“ (Doc 9613).

5.4.1.2.1.5 *Provozem ~~RNAV~~ pomocí prostorové navigace, kde je stanoveno RNP na paralelních tratích nebo tratích ATS. V určeném vzdušném prostoru nebo na určených tratích, kde je stanoveno RNP, se příčného rozstupu mezi letadly vybavenými ~~RNAV~~ ~~pro~~ ~~prostorovou navigaci~~ může dosáhnout požadavkem, aby se letadla usadila na osách paralelních tratí nebo ATS tratí separovaných ve vzdálenosti zajišťující, že se ochranné prostory těchto tratí nebo ATS tratí nepřekrývají.*

Poznámka: Rozstup mezi paralelními tratěmi nebo mezi osami paralelních tratí ATS, pro které se požaduje určitý druh RNP, bude záviset na příslušném stanoveném druhu RNP. Pokyny týkající se rozstupu mezi tratěmi nebo ATS tratěmi, který závisí na druhu RNP, obsahuje Předpis L 11, Dodatek B.

5.4.1.2.1.6 Příčnými rozstupy letadel na paralelních nebo neprotínajících se tratích nebo tratích ATS. V určeném vzdušném prostoru nebo na určených tratích musí být příčné rozstupy mezi letadly letícími po paralelních nebo neprotínajících se tratích nebo tratích ATS stanoveny v souladu s Tabulkou 5-2:

- 3) rozstup je ověřován získáváním souběžných údajů DME a/nebo GNSS hlášených z letadel v takových intervalech, které zajistí, že je toto minimum dosaženo a nebude porušeno (viz Obr. 5-23).

5.4.2.3.3.2 Letadla na křižujících se tratích:

Podélné rozstupy předepsané v ust. 5.4.2.3.3.1 se musí uplatňovat za předpokladu, že každé letadlo hlásí vzdálenost od stanice DME a/nebo traťového bodu situovaného v poloze zařízení DME nebo od stejného traťového bodu umístěného v průsečíku tratí a tyto tratě spolu svírají úhel menší než 90 stupňů (viz Obr. 5-24A a 5-24B).

5.4.2.3.4 Letadla, která stoupají nebo klesají

5.4.2.3.4.1 Letadla na stejné trati:

19 km (10 NM) po dobu, kdy není zajištěn vertikální rozstup, za předpokladu, že:

- a) každé letadlo používá:
- 1) stejnou stanici DME „na trati“, když obě letadla využívají DME; nebo
 - 2) stanici DME „na trati“ a traťový bod situovaný v poloze zařízení DME, když jedno z letadel využívá DME a druhé GNSS; nebo
 - 3) stejný traťový bod, když obě letadla využívají GNSS, a
- b) jedno letadlo udržuje hladinu po dobu, kdy není zajištěn vertikální rozstup; a
- c) rozstup je zajištěn získáváním souběžných údajů DME a/nebo GNSS hlášených z letadel (viz Obr. 5-25A a 5-25B).

Poznámka: K usnadnění tohoto postupu, je-li spojen se značnou změnou hladiny, se klesajícím letadlu povolí zaujmout vhodnou hladinu nad letadlem letícím níže nebo stoupajícím letadlu vhodnou hladinu pod letadlem letícím výše. To umožní ověřit separaci, která bude uplatňována po dobu, kdy nebude zajištěn vertikální rozstup.

5.4.2.3.4.2 Letadla na protisměrných tratích:

Letadlu používajícímu DME „na trati“ a/nebo traťový bod společně umístěný v poloze zařízení DME nebo stejný traťový bod se může povolit stoupání či klesání do hladin obsazených nebo hladinami obsazenými jinými letadly používajícími DME „na trati“ a/nebo traťový bod společně umístěný v poloze zařízení DME a/nebo stejný traťový bod, jen bylo-li s určitostí zjištěno, že se tato letadla minula a jsou od sebe vzdálena nejméně 10 NM nebo v takové vzdálenosti, kterou předepsal příslušný úřad ATS.

5.4.2.4 Minima podélných časových rozstupů založená na technice Machova čísla

5.4.2.4.1 Letadla, na něž se vztahuje technika Machova čísla, musí udržovat takové pravé Machovo číslo, které jim povolilo ATC, a před každou jeho změnou si musí vyžádat souhlas ATC. Je-li však nezbytné provést okamžitě dočasnou změnu Machova čísla (například z důvodu turbulence), musí se stanovišti ATC co nejdříve oznámit, že k takové změně došlo.

5.4.2.4.2 Není-li možné s ohledem na výkonnost letadel udržovat poslední přidělené Machovo číslo během stoupání a klesání na trati, musí piloti dotyčných

letadel oznámit tuto skutečnost ATC při žádosti o stoupání/klesání.

5.4.2.4.3 Pokud je uplatňována technika Machova čísla a za předpokladu, že:

- a) uvažovaná letadla ohlásila přelet téhož společného bodu, z něhož pokračují v letu po stejné trati nebo po plynule se rozbíhajících tratích, dokud nebude zajištěn jiný druh rozstupu; nebo
- b) letadla neohlásila přelet téhož společného bodu, ale pomocí radaru, ADS-B nebo jiných prostředků lze zajistit, že příslušný časový interval bude nad společným bodem, ze kterého budou letadla pokračovat po stejné trati nebo po plynule se rozbíhajících tratích, existovat;

minimální podélný rozstup mezi letadly na stejné trati, ať už udržují hladinu, stoupají, nebo klesají, musí být:

- 1) 10 minut; nebo
- 2) mezi 9 a 5 minutami včetně, jestliže letadlo vpředu udržuje vyšší pravé Machovo číslo než letadlo vzadu, v souladu s následujícím:
 - 9 minut, je-li letadlo vpředu o 0,02 Machova čísla rychlejší než letadlo vzadu;
 - 8 minut, je-li letadlo vpředu o 0,03 Machova čísla rychlejší než letadlo vzadu;
 - 7 minut, je-li letadlo vpředu o 0,04 Machova čísla rychlejší než letadlo vzadu;
 - 6 minut, je-li letadlo vpředu o 0,05 Machova čísla rychlejší než letadlo vzadu;
 - 5 minut, je-li letadlo vpředu o 0,06 Machova čísla rychlejší než letadlo vzadu.

5.4.2.4.4 Uplatňuje-li se 10minutové minimum podélného rozstupu založené na metodě Machova čísla, musí letadlo vpředu udržovat pravé Machovo číslo stejné nebo vyšší než letadlo vzadu.

5.4.2.5 Minima podélných vzdálenostních rozstupů s použitím techniky Machova čísla a s použitím **RNAVprostorové navigace**

*Poznámka: Pokyny k provozu **RNAV—pomocí prostorové navigace** obsahuje Manual on Required Navigation Performance (RNP) (ICAO Doc 9613).*

5.4.2.5.1 Letadla, na něž se vztahuje technika Machova čísla, musí udržovat takové pravé Machovo číslo, které jim povolilo ATC, a před každou změnou si musí vyžádat souhlas ATC. Je-li však nezbytné provést okamžitě dočasnou změnu Machova čísla (například z důvodu turbulence), musí se stanovišti ATC co nejdříve oznámit, že k takové změně došlo.

5.4.2.5.1.1 Není-li možné s ohledem na výkonnost letadel udržovat poslední přidělené Machovo číslo během stoupání a klesání na trati, musí piloti dotyčných letadel oznámit tuto skutečnost ATC při žádosti o stoupání/klesání.

5.4.2.5.2 Vzdálenostní rozstup s použitím **RNAVprostorové navigace** nesmí být uplatňován, oznámil-li pilot stanovišti ATC zhoršení stavu navigačního vybavení nebo jeho poruchu.

5.4.2.5.3 Rozstupy se musí zajistit udržováním stanovené minimální vzdálenosti mezi polohami letadel hlášenými na základě vybavení **RNAVpro prostorovou navigaci**. Po dobu používání tohoto rozstupu by se mělo udržovat přímé spojení řídicí-pilot. Kde se pro

oblastní službu řízení využívá pásma krátkých vln nebo velmi krátkých vln s prodlouženým dosahem pro obecné účely a tato jsou obsluhována spojovateli letadlo-země, musí se učinit vhodná opatření, která umožní přímé spojení řídicí-pilot, nebo se řídicímu umožní monitorovat veškeré spojení letadlo-země.

5.4.2.5.3.1 Aby se pilotům usnadnilo poskytování požadovaných ~~RNAV~~ informací ~~prostorové navigace~~ o vzdálenosti ~~pro~~ ~~prostorovou navigaci~~, měla by se hlášení o poloze, kdykoli je to možné, vztahovat ke společnému bodu na trati před oběma letadly.

5.4.2.5.4 Vzdálenostní rozstup ~~založený na~~ ~~použitím~~ ~~RNAV~~ ~~prostorové navigace~~ smí být uplatňován mezi letadly s vybavením ~~RNAV~~ ~~pro~~ ~~prostorovou navigaci~~, letí-li po stanovených tratích ~~RNAV~~ ~~prostorové navigace~~ nebo po tratích ATS určených VOR.

5.4.2.5.5 Minimum vzdálenostního rozstupu 150 km (80 NM) s použitím techniky Machova čísla a s použitím ~~RNAV~~ ~~prostorové navigace~~ se smí uplatňovat na stejných tratích namísto podélného časového rozstupu 10 minut s použitím techniky Machova čísla za předpokladu, že:

- a) každé letadlo hlásí svou vzdálenost k nebo od téhož společného bodu „na trati“;
- b) rozstup mezi letadly ve stejné hladině je ověřován současným získáváním údajů o vzdálenostech ~~podle~~ ~~s použitím~~ ~~RNAV~~ ~~prostorové navigace~~, aby se zajistilo, že toto minimum nebude porušeno (viz Obr. 5-26);
- c) rozstup mezi stoupajícími a klesajícími letadly je založen na získávání souběžných ~~RNAV~~ ~~údajů~~ ~~prostorové navigace~~ letadel o vzdálenostech ~~s použitím~~ ~~prostorové navigace~~ (viz Obr. 5-27A a 5-27B); a
- d) v případě stoupajících nebo klesajících letadel jedno letadlo udržuje hladinu po dobu, kdy není zajištěn vertikální rozstup.

5.4.2.5.6 Pokud se uplatňuje minimum vzdálenostního rozstupu 150 km (80 NM) s použitím techniky Machova čísla, letadlo vpředu musí udržovat stejné pravé Machovo číslo nebo vyšší než je pravé Machovo číslo udržované letadlem vzadu.

Poznámka: K usnadnění aplikace tohoto postupu, je-li spojen se značnou změnou hladiny, se klesajícímu letadlu povolí zaujmout vhodnou hladinu nad letadlem letícím níže nebo stoupajícímu letadlu vhodnou hladinu pod letadlem letícím výše. To umožní ověřit separaci, která bude uplatňována po dobu, kdy nebude zajištěn vertikální rozstup.

5.4.2.5.7 Letadla na protisměrných tratích

Letadlu používajícímu ~~RNAV~~ ~~prostorovou navigaci~~ se může povolit stoupání či klesání do hladin nebo průlet hladinami obsazenými jinými letadly používajícími ~~RNAV~~ ~~prostorovou navigaci~~ za předpokladu, že na základě současně získaných údajů z letadel o vzdálenostech k nebo od téhož společného bodu „na trati“ bylo s určitostí zjištěno, že se tato letadla vzájemně minula a jsou od sebe vzdálena nejméně 150 km (80 NM) (viz Obr. 5-28).

5.4.2.6 Minima podélných vzdálenostních rozstupů s použitím ~~RNAV~~ ~~prostorové navigace~~, kde je stanoveno RNP

Poznámka: Pokyny obsahuje Dodatek B Předpisu L 11, ICAO dokument „Manual on Required Navigation Performance (RNP)“ (ICAO Doc 9613), ICAO dokument „Air Traffic Services Planning Manual“ (ICAO Doc 9426) a ICAO dokument „Manual on Airspace Planning Methodology for the Determination of Separation Minima“ (ICAO Doc 9689).

5.4.2.6.1 Ve stanoveném vzdušném prostoru nebo na stanovených tratích se mohou minima rozstupů uplatňovat v souladu s ustanoveními tohoto ustanovení (5.4.2.6) a podle regionálních postupů ICAO.

5.4.2.6.2 Rozstupy musí být založeny na udržování minimální stanovené vzdálenosti mezi polohami letadel hlášenými vzhledem k témuž společnému bodu „na trati“, který se nachází pokud možno před oběma letadly, nebo pomocí systému automatizovaného hlášení poloh.

Poznámka: Výraz „na trati“ znamená, že letadla letí buď přímo k, nebo přímo od stanice nebo bodu na trati.

5.4.2.6.2.1 Je-li přijata informace o poruše navigačního vybavení nebo jeho zhoršení pod požadovanou navigační schopnost, ATC musí zajistit požadovanou náhradní minima rozstupů.

5.4.2.6.2.2 Při uplatňování minim vzdálenostních rozstupů se musí udržovat přímé spojení řídicí-pilot. Přímé spojení řídicí-pilot se musí zajistit komunikací hlasem nebo datovým spojením (CPDLC). Kritéria spojení nezbytná k tomu, aby CPDLC uspokojilo požadavek na přímé spojení řídicí-pilot, musí být stanovena na základě příslušného vyhodnocení bezpečnostních rizik.

Poznámka: Kritéria spojení, na základě kterých se v tomto článku odvozuje minima rozstupů, jsou stanovena v Dodatku 5 v Manual on Airspace Planning Methodology for the Determination of Separation Minima (ICAO Doc 9689). Pokyny pro CPDLC obsahuje ~~Manual of Air Traffic Services Data Link Applications (ICAO Doc 9694)~~ Global Operational Data Link (GOLD) Manual (Doc 10037).

5.4.2.6.2.2.1 Před a během uplatňování minima vzdálenostního rozstupu by měl řídicí určit vhodnost dostupného komunikačního spoje zvážením času požadovaného k přijetí odpovědi od dvou nebo více letadel a celkového objemu pracovní zátěže/provozu spojeného s uplatněním těchto minim.

5.4.2.6.2.3 Jsou-li letadla na minimu použitého rozstupu nebo se předpokládá, že daný rozstup bude snížen na minimum, musí se uplatnit techniky řízení rychlosti, včetně přidělování Machova čísla, aby se zajistila minimální vzdálenost po celou dobu uplatňování těchto minim.

5.4.2.6.3 Minima podélných vzdálenostních rozstupů v prostředí ~~RNP~~ ~~RNAV~~ ~~prostorové navigace~~ bez použití ADS-C

Poznámka 3: Jak je stanoveno Předpisem L 11, úkolem služby řízení letového provozu není zabráňovat srážce s terénem. Postupy předepsané tímto dokumentem nezabavují pilota povinnosti přesvědčit se, že jakékoli povolení vydané stanovišti řízení letového provozu je v tomto ohledu bezpečné. Pokud je let IFR vektorován nebo je mu vydáno letové povolení k přímému letu vedoucím letadlo mimo tratě ATS, jsou aplikovány postupy uvedené v Hlavě 8, ust. 8.6.5.2 tohoto předpisu.

Požaduje-li tak letadlo a za předpokladu, že pilot druhého letadla s tím souhlasí, a je tak schváleno příslušným úřadem ATS, může stanoviště ATC povolit řízenému letu, včetně odletů a příletů, prováděnému ve vzdušném prostoru tříd D a E v meteorologických podmínkách pro let za viditelnosti za denního světla letět s dodržáním vlastních rozstupů vůči druhému letadlu při zachování meteorologických podmínek pro let za viditelnosti. Když je řízený let takto povolen, musí platit následující:

- a) takové povolení se musí vztahovat pro vymezenou část letu v nebo pod 3 050 m (10 000 ft) během stoupání nebo klesání a musí se podmínit dalšími omezeními, jsou-li předepsána na základě regionálních postupů ICAO;
- b) jestliže je možnost, že let za meteorologických podmínek pro let za viditelnosti by se mohl stát neproveditelným, musí se letu IFR vydat náhradní příkazy, jimiž se bude řídit v případě, že nebude moci dodržet let za meteorologických podmínek pro let za viditelnosti (VMC) po dobu platnosti takového povolení;
- c) pozoruje-li pilot letu IFR, že podmínky se zhoršují, a předpokládá-li, že let za VMC se stane nemožným, musí informovat ATC před vstupem do meteorologických podmínek pro let podle přístrojů (IMC) a musí pokračovat v letu v souladu s přijatými náhradními příkazy.

Poznámka: Viz také ust. 5.10.1.2 tohoto předpisu.

5.10 Informace o význačném provozu

5.10.1 Všeobecně

5.10.1.1 Význačný provoz je ten řízený provoz, jemuž má ATC zajišťovat rozstupy, ale mezi nímž a ostatním řízeným provozem není nebo nebude dodrženo minimum příslušného rozstupu.

Poznámka: Podle ust. 3.1 Hlavy 3, avšak s určitými výjimkami v něm uvedenými, se od ATC požaduje zajišťovat rozstupy mezi lety IFR ve vzdušném prostoru tříd A až E a mezi lety IFR a VFR v třídách B a C. Od ATC se nepožaduje zajišťovat rozstupy mezi lety VFR, s výjimkou vzdušného prostoru třídy B. Proto lety IFR nebo VFR mohou vytvořit význačný provoz pro lety IFR a lety IFR mohou vytvořit význačný provoz pro lety VFR. S výjimkou vzdušného prostoru třídy B by však let VFR neměl tvořit význačný provoz pro jiné lety VFR.

5.10.1.2 Kdykoli řízené lety vytvoří navzájem význačný provoz, musí se řízeným letům předat informace o význačném provozu.

Poznámka: Tato informace se nevyhnutelně vztahuje na řízené lety povolené s tím, že budou dodržovat vlastní rozstupy v meteorologických podmínkách pro let za viditelnosti, a také na případy, když minimum zamýšleného rozstupu nebylo dodrženo.

5.10.2 Informace, které mají být poskytovány

5.10.2.1 Informace o význačném provozu musí obsahovat:

- a) směr letu dotyčného letadla;
- b) typ a kategorii turbulence v úplavu (pokud je to důležité) dotyčného letadla;
- c) cestovní hladinu dotyčného letadla; a
 - 1) vypočítaný čas přeletu hlásného bodu nejbližšího místu průletu hladiny; nebo
 - 2) relativní zaměření dotyčného letadla ve výrazech 12hodinového číselníku a vzdálenost konfliktního provozu; nebo
 - 3) současnou nebo předpokládanou polohu dotyčného letadla.

Poznámka 1: Účelem ust. 5.10 tohoto předpisu není zabráňovat ATC předávat letadlům jím řízeným jakékoliv další informace, které má k dispozici, se zřetelem na zvýšení bezpečnosti létání v souladu s úkoly ATS vymezenými v Hlavě 2, Předpisu L 11.

Poznámka 2: Kategorie turbulence v úplavu bude součástí informace o význačném provozu pouze tehdy, když dotyčné letadlo je v těžší kategorii turbulence v úplavu než letadlo, kterému je informace předávána.

5.11 Snížení minim rozstupů

Poznámka: Viz také Hlavu 2, Řízení bezpečnosti ATS.

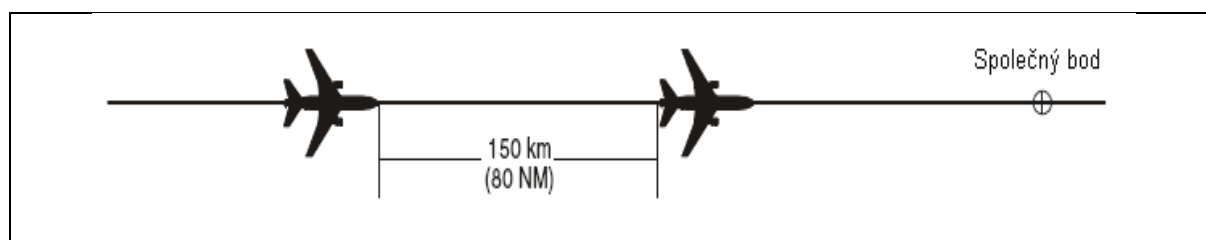
5.11.1 Za předpokladu, že příslušné vyhodnocení bezpečnostních rizik ukázalo, že přijatelná úroveň bezpečnosti bude dodržena, a po předchozí konzultaci s provozovateli se minima rozstupů uvedená v ust. 5.4.1 a 5.4.2 tohoto předpisu smí snížit za následujících okolností:

5.11.1.1 Stanoví-li tak příslušný úřad ATS a je-li to vhodné:

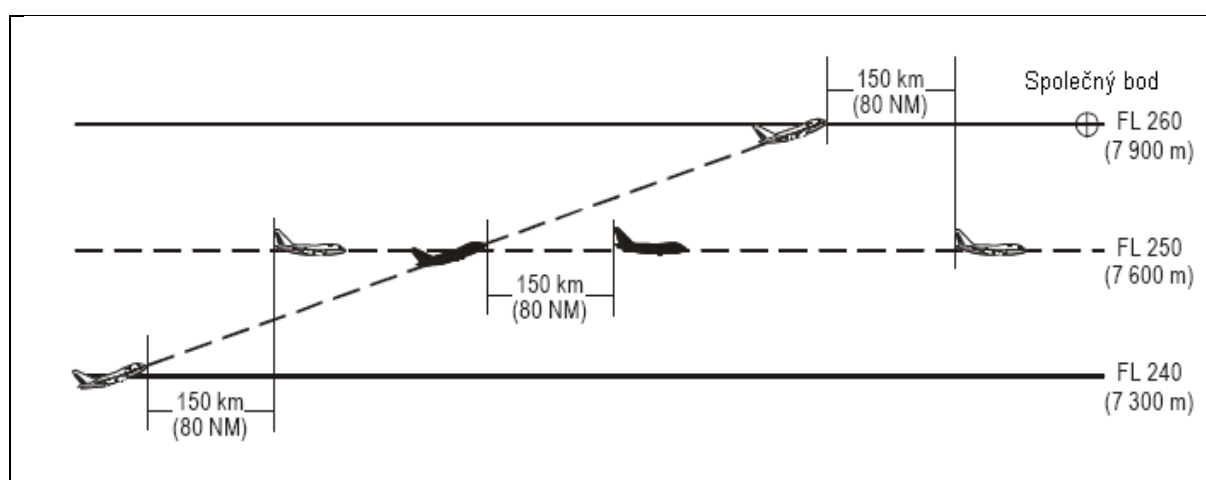
- a) umožňují-li zvláštní elektronické nebo jiné prostředky velitelům letadel přesně určovat jejich polohy a existují-li přiměřená spojovací zařízení, jimiž by byly tyto polohy neprodleně předávány příslušnému stanovišti řízení letového provozu; nebo
- b) disponuje-li příslušné stanoviště řízení letového provozu informacemi o polohách letadel odvozenými z přehledového systému ATS spolu s rychlými a spolehlivými spojovacími zařízeními; nebo
- c) umožňují-li zvláštní elektronické nebo jiné prostředky řídicímu rychle a přesně předpovídat dráhy letů letadel a současně existují přiměřená zařízení k častému ověřování skutečných poloh letadel s předpovídanými; nebo
- d) letí-li letadla s vybavením pro ~~RNAV~~ **prostorovou navigaci** v oblasti dosahu takových elektronických prostředků, které umožňují nezbytnou obnovu údajů pro udržení navigační přesnosti.

5.11.1.2 V souladu s regionálními postupy ICAO, když:

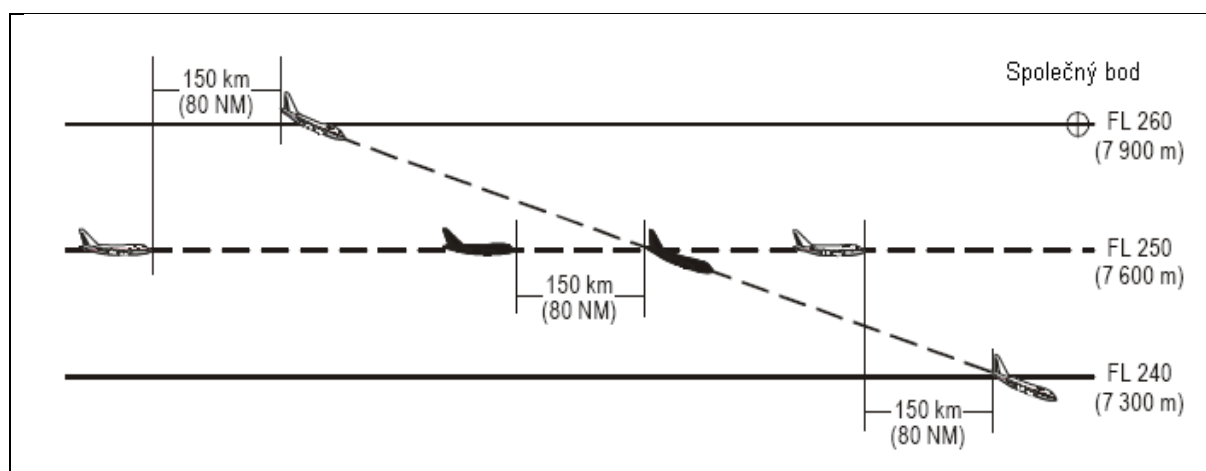
- a) zvláštní elektronická zařízení, prostředky prostorové navigace nebo jiné prostředky umožňují letadlům přesně dodržovat jejich platné letové plány; a



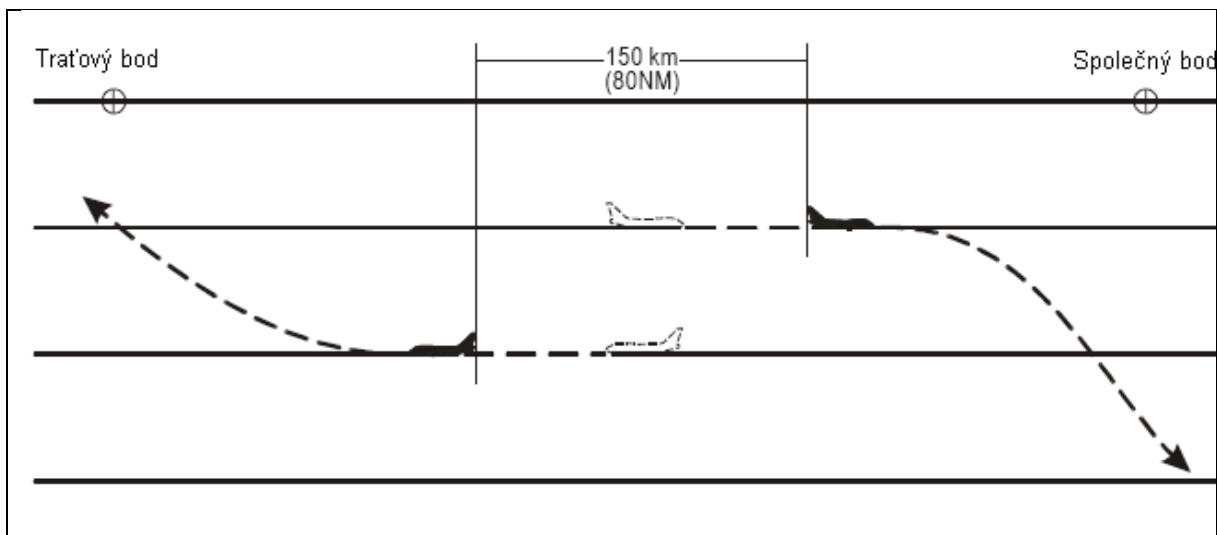
Obr. 5-26
Rozstup 150 km (80NM) mezi letadly na stejné hladině **založený na použití RNAV-prostorové navigace** (viz ust. 5.4.2.5.5 b))



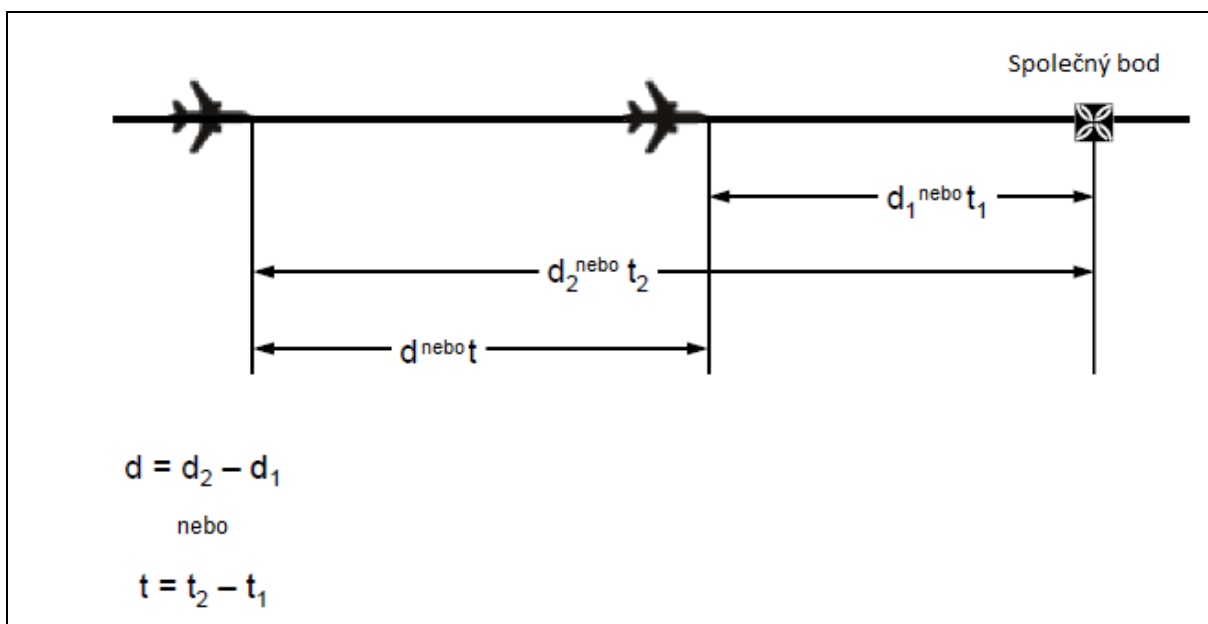
Obr. 5-27A
Rozstup 150 km (80NM) mezi stoupajícím letadlem a letadlem na stejné trati **založený na použití RNAV-prostorové navigace** (viz ust. 5.4.2.5.5 c))



Obr. 5-27B
Rozstup 150 km (80NM) mezi klesajícím letadlem a letadlem na stejné trati **založený na použití RNAV-prostorové navigace** (viz ust. 5.4.2.5.5 c))



Obr. 5-28
Rozstup 150 km (80NM) mezi letadly na protisměrných tratích **založený na** použití **RNAV**-**prostorové navigace**
(viz ust. 5.4.2.5.7)



Obr. 5-29
Výpočet podélné vzdálenosti/času mezi letadly – stejná identická trať, stejný směr (viz ust. 5.4.2.9.5 a))

12.3.5.5 Předání příletu

PŘEDÁNÍ PŘÍLETU (*volací znak letadla*) [SQUAWK (*kód SSR*)] (*typ*) Z (*místo odletu*) PŘEDÁNÍ V/NAD (*význačný bod, nebo čas nebo hladina*) POVOLENÍ NA A PŘEDPOKLÁDÁN (*mez povolení*) (*čas*) V (*hladina*) [PŘEDPOKLÁDANÝ ČAS PŘIBLÍŽENÍ (*čas*) nebo ZDRŽENÍ SE NEOČEKÁVÁ] PŘELAĎTE V (*čas*).

12.3.5.6 Předání

PŘEDÁNÍ (*volací znak letadla*) [SQUAWK (*kód SSR*)] POLOHA (*poloha letadla*) (*hladina*).

12.3.5.7 Urychlení povolení

- a) URYCHLETE POVOLENÍ PRO (*volací znak letadla*) PŘEDPOKLÁDANÝ ODLET Z (*místo*) V (*čas*);
 b) URYCHLETE POVOLENÍ (*volací znak letadla*) PŘEDPOKLÁDANÝ ODLET (*místo*) V (*čas*) ŽÁDÁ (*hladina*) (*nebo trať atd.*).

12.3.5.8 Provoz v prostoru RVSM

... pro verbální doplnění zpráv EST letadel neschválených pro provoz ve vzdušném prostoru RVSM nebo pro verbální doplnění zpráv EST při automatické výměně zpráv, jež neobsahují automatické předávání informací z pole 18 letového plánu, následované doplňujícími informacemi podle vhodnosti

... pro sdělení příčiny nenadálé situace ve vztahu k letadlu, které ztratilo schopnost přesného dodržování hladin ve vzdušném prostoru RVSM z důvodu silné turbulence nebo jiných nebezpečných meteorologických jevů nebo z důvodu poruchy palubního zařízení, podle vhodnosti

- a) NEGATIV RVSM [(*doplňující informace např. „Státní letadlo“*)];
 b) NESCHOPEN RVSM Z DŮVODU TURBULENCE (*nebo ZAŘÍZENÍ, podle vhodnosti*).

12.3.6 Frazeologie, která se má používat ve vztahu k CPDLC

Okolnosti

Frazeologie

12.3.6.1 ~~Provozní status~~ Nesprávná zpráva CPDLC

~~... porucha CPDLC~~

a) ~~[VŠEM STANICÍM] PORUCHA CPDLC (*instrukce*)~~;

~~... selhání jednotlivé zprávy CPDLC~~

b) ~~SELHÁNÍ ZPRÁVY CPDLC (*příslušné povolení, instrukce, informace nebo žádost*)~~;

... pro ~~opravu povolení, instrukcí, informací~~ nebo ~~žádosti CPDLC~~ ~~nebrání~~ v ~~potaz~~ nesprávné CPDLC zprávy

c) ~~NEBERTE V ÚVAHU ZPRÁVU CPDLC (*typ zprávy*), MEZERA (*správné povolení, instrukce, informace nebo žádost*)~~;

~~... k instruování všech stanic nebo určitého letu nevysílat žádosti CPDLC po omezený časový úsek~~

d) ~~[VŠEM STANICÍM] ZASTAVTE VYSÍLÁNÍ ŽÁDOSTÍ CPDLC [*DO OZNÁMENÍ*] (*důvod*)~~;

~~... pro návrat k normálnímu používání CPDLC~~

e) ~~[VŠEM STANICÍM] OBNOVTE NORMÁLNÍ PROVOZ CPDLC~~;

12.4 Frazeologie pro přehledovou službu ATS

Poznámka: Následující ustanovení zahrnují frazeologii, která je specifická pro situace, když se při poskytování letových provozních služeb používá přehledový systém ATS. Frazeologii uvedenou v předcházejících ustanoveních lze také podle vhodnosti použít při poskytování letových provozních služeb s použitím přehledového systému ATS.

12.4.1 Všeobecná frazeologie pro přehledovou službu ATS*Okolnosti**Frazeologie*

12.4.1.1 Identifikace letadla

- a) OZNAMTE KURZ [A LETOVOU HLADINU (*nebo* ALTITUDE)];
- b) PRO IDENTIFIKACI TOČTE DOLEVA (*nebo* DOPRAVA) KURZ (*tři číslice*);
- c) VYSÍLEJTE PRO IDENTIFIKACI A OZNAMTE KURZ;
- ~~d) RADAROVÝ KONTAKT (*poloha*);~~
- ~~e~~d) IDENTIFIKOVÁN [*poloha*];
- ~~f~~e) NEJSTE IDENTIFIKOVÁN [*důvod*] [OBNOVTE (*nebo* POKRAČUJTE) VLASTNÍ NAVIGACI];

12.4.1.2 Hlášení o poloze

POLOHA (*vzdálenost*) (*směr*) OD/K (*význačný bod*) (*nebo* NAD *nebo* NA ÚROVNI (*význačný bod*)).

12.4.1.3 Instrukce pro vektorování

- a) OPUSŤTE (*význačný bod*) KURZ (*tři číslice*);
- b) UDRŽUJTE KURZ (*tři číslice*);
- c) UDRŽUJTE SOUČASNÝ KURZ;
- d) LEŤTE KURZ (*tři číslice*);
- e) TOČTE DOLEVA (*nebo* DOPRAVA) KURZ (*tři číslice*) [*důvod*];
- f) TOČTE DOLEVA (*nebo* DOPRAVA) (*počet stupňů*) [*důvody*];
- g) STOP TOČENÍ KURZ (*tři číslice*);
- h) LEŤTE KURZ (*tři číslice*) JSTE-LI SCHOPEN POKRAČUJTE PŘÍMO (*název*) (*význačný bod*);
- i) KURZ JE DOBRÝ.

12.4.1.4 Ukončení vektorování

- a) OBNOVTE VLASTNÍ NAVIGACI (*poloha letadla*) (*určité příkazy*);
- b) OBNOVTE VLASTNÍ NAVIGACI [PŘÍMO] NA (*význačný bod*) [MAGNETICKÁ TRÁŤ (*tři číslice*) VZDÁLENOST (*číslo*) KILOMETRŮ (*nebo* MIL)].

12.4.1.5 Manévry

... (v případě nespolehlivých směrových přístrojů na palubě letadla)

Poznámka: Kde je nezbytné stanovit důvod pro vektorování nebo pro shora uvedené manévry, měla by se použít následující frazeologie:

- a) PRO PROVOZ;
- b) PRO ROZSTUP;
- c) PRO ZDRŽENÍ;
- d) PRO POLOHU PO VĚTRU (*nebo* PŘED POSLEDNÍ ZATÁČKOU *nebo* FINALE).

- a) PROVEĎTE ZATÁČKU TŘISTAŠEDESÁT DOLEVA (*nebo* DOPRAVA) [*důvod*];
- b) PROVÁDĚJTE LEVÝ/É (*nebo* PRAVÝ/É) OKRUH/Y [*důvod*];
- c) ZAHAJUJTE A UKONČUJTE VŠECHNY ZATÁČKY NA POVEL „TEĎ“;
- d) TOČTE DOLEVA (*nebo* DOPRAVA) TEĎ;
- e) STOP ZATÁČKU TEĎ.

12.4.1.9 Spojení a ztráta spojení

... je-li podezření na ztrátu spojení

- a) V PŘÍPADĚ ZTRÁTY SPOJENÍ (*instrukce*);
- b) NEPŘIJMETE-LI ŽÁDNÉ VYSÍLÁNÍ PO (číslo) MINUT (*nebo* SEKUND) (*instrukce*);
- c) ODPOVĚĎ NEBYLA PŘIJATA (*instrukce*);
- d) POKUD SLYŠÍTE (*instrukce pro manévr nebo SQUAWK (kód nebo IDENT)*);
- e) (*manévr, SQUAWK nebo IDENT*) ZPOZOROVÁN. POLOHA (*poloha letadla*). [(*instrukce*)].

12.4.1.10 Ukončení ~~přehledové radarové služby~~ nebo služby ~~ATS-ADS-B~~

- a) ~~RADAROVÁ~~ PŘEHLEDOVÁ SLUŽBA (*nebo IDENTIFIKACE*) UKONČENA [Z DŮVODU (*důvody*)] (*instrukce*);
- b) BRZY ZTRATÍM IDENTIFIKACI (*vhodné instrukce nebo informace*);
- c) IDENTIFIKACE ZTRACENA [*důvody*] (*instrukce*).

12.4.1.11 Degradace radarového zařízení nebo zařízení ADS-B

- a) SEKUNDÁRNÍ RADAR MIMO PROVOZ (*příslušné informace podle potřeby*);
- b) PRIMÁRNÍ RADAR MIMO PROVOZ (*příslušné informace podle potřeby*);
- c) ADS-B MIMO PROVOZ (*příslušné informace podle potřeby*).

12.4.2 Radar v přiblížovací službě řízení

Okolnosti

Frazeologie

12.4.2.1 Vektorování pro přiblížení

- a) VEKTOROVÁNÍ PRO (*druh přiblížení*) PŘIBLÍŽENÍ DRÁHA (*číslo*);
- b) VEKTOROVÁNÍ PRO VIZUÁLNÍ PŘIBLÍŽENÍ DRÁHA (*číslo*) OHLASTE LETIŠTĚ (*nebo DRÁHU*) V DOHLEDU;
- c) VEKTOROVÁNÍ DO/NA (*poloha na okruhu*);
- d) VEKTOROVÁNÍ PRO PŘIBLÍŽENÍ ŘÍZENÉ PŘEHLEDOVÝM RADAREM DRÁHA (*číslo*);
- e) VEKTOROVÁNÍ PRO PŘIBLÍŽENÍ ŘÍZENÉ PŘESNÝM PŘIBLÍŽOVACÍM RADAREM DRÁHA (*číslo*);
- f) (*druh*) PŘIBLÍŽENÍ NENÍ K DISPOZICI (*důvod*) (*náhradní příkazy*).

12.4.2.2 Vektorování na ILS a jiné postupy přiblížení

... požaduje-li pilot, aby byl přiveden do určité vzdálenosti od bodu dotyku
... instrukce a informace

- a) POLOHA (*číslo*) KILOMETRŮ (*nebo* MIL) OD (*fix*). TOČTE DOLEVA (*nebo* DOPRAVA) KURZ (*tři číslice*);
- b) NALÉTNETE (TRAŤ KONEČNÉHO PŘIBLÍŽENÍ *nebo* *radiové zařízení*) (*vzdálenost*) OD (*význačný bod nebo BOD DOTYKU*);
- c) + ŽÁDÁM (*vzdálenost*) NA FINÁLE;
- d) (*druh*) PŘIBLÍŽENÍ POVOLENO DRÁHA (*číslo*);
- e) OZNAMTE USAZENÍ NA KURZOVÉM MAJÁKU ILS (V LOCALIZERU) (*nebo* NA TRATI [KONEČNÉHO] PŘIBLÍŽENÍ [GLS/RNP/MLS]);
- f) PŘIBLÍŽUJETE SE ZLEVA (*nebo* ZPRAVA) [OHLASTE USAZENÍ];
- g) TOČTE DOLEVA (*nebo* DOPRAVA) KURZ (*tři číslice*) [K NALÉTNUTÍ] *nebo* [OHLASTE USAZENÍ];

13.3 Letecké informace vztahující se k ADS-C

Odpovídající informace o provozních postupech mající přímý vliv na provádění letových provozních služeb musí být publikovány v leteckých informačních příručkách v souladu s Předpisem L 10066. Tyto informace musí obsahovat stručný popis týkající se prostoru odpovědnosti, požadavky a podmínky, za kterých je služba ADS-C k dispozici, technická omezení zařízení, a, pokud jsou požadovány, postupy pro případ poruchy ADS-C a intervaly hlášení ADS-C, pokud jsou požadovány, a počáteční adresu(y) pro každé stanoviště ATC.

Poznámka: Pokyny ohledně publikace informací týkajících se služby ADS-C jsou obsaženy v ICAO dokumentu Global Operation Data link (GOLD) Manual (Doc 10037).

13.4 Používání ADS-C při poskytování služby řízení letového provozu

13.4.1 Všeobecně

~~13.4.1.1 ADS-C může být použito při poskytování služby řízení letového provozu za předpokladu, že je letadlo jednoznačně identifikováno.~~

~~13.4.1.2~~ **13.4.1.1** Zpracování dat ADS-C může být použito při poskytování služby řízení letového provozu za předpokladu, že bylo dosaženo korelace mezi ADS-C daty odeslanými z letadla a údaji letového plánu.

Poznámka: Je-li to nezbytné pro korelaci, může být použita kombinovaná informace, obdržena z letadla, jako např. letiště odletu, EOBT a letiště určení.

~~13.4.1.3~~ **13.4.1.2** Musí být zachovávány zásady lidských činitelů. Řídicí musí mít k dispozici především dostatek informací, aby:

- udržoval přehled o situaci; a
- v případě poruchy systému byl schopen převzít minimálně úkoly normálně vykonávané automaticky při poskytování služby řízení letového provozu.

Poznámka 1: Zatímco automatizované systémy jsou navrhovány tak, aby zajistily vysokou provozní integritu, zůstávají citlivé k chybám a poruchám. Lidská spoluúčast je nedílná součástí bezpečnosti systémů pro řízení letového provozu

Poznámka 2: Průvodní materiál k zásadám lidských činitelů lze nalézt v Human Factors Training Manual (ICAO Doc 9683), Human Factors Digest No. 8 – Human Factors in Air Traffic Control (Circular 241) a Human Factors Digest No. 11 – Human Factors in CNS/ATM Systems (Circular 249).

~~13.4.1.4~~ **13.4.1.3** Informace poskytované pozemním systémem mohou být použity řídicím k vykonávání následujících funkcí při řízení letového provozu:

- zvýšení bezpečnosti;
- udržování přesného přehledu o situaci v letovém provozu;
- zajišťování minima rozstupu;
- k uskutečňování příslušných opatření v případě jakýchkoli význačných odchylek letadel od jejich

povolení, včetně povolených tratí, hladin a rychlosti, když je to vhodné;

Poznámka: Tam, kde tolerance ve vztahu k takovým údajům jako je např. přesnost 3-D polohy, rychlosti nebo času je předepsána příslušným úřadem ATS, odchylky nejsou považovány za význačné, dokud tyto tolerance nejsou překročeny.

- e) zajišťování aktualizace polohové informace o letadlech pro jiné řídicí, když je tak požadováno; a
- f) zlepšení využitelnosti vzdušného prostoru, snížení zpoždění, stejně tak jako k napřimění tratí a dosažení optimálnějších letových profilů.

13.4.2 Zobrazení dat ADS-C

13.4.2.1 Příslušná data ADS-C musí být řídicímu zobrazena vhodným způsobem tak, aby mohl vykonávat řídicí funkce uvedené v ust. 13.4.1.4. Zobrazovací systémy musí zahrnovat situační zobrazení, textové informace, zvukové a vizuální výstrahy v takových kombinacích, jaké jsou považovány za vhodné.

13.4.2.2 Zobrazovací systémy mohou zobrazovat pouze aktuální hlášení ADS-C nebo kombinaci aktuálních hlášení ADS-C a dat odvozených z hlášení ADS-C. Navíc zobrazovací systémy mohou zahrnovat přehledovou informaci z množství jiných zdrojů, včetně radarových dat, ADSB, FDPS a/nebo CPDLC nebo hlasového hlášení poloh.

13.4.2.2.1 Tam, kde je přehledová informace odvozena z různých zdrojů, typ přehledové informace musí být řídicímu na první pohled zřejmý.

13.4.2.3 Informace ADS, kterou má řídicí k dispozici na situačním zobrazení, musí minimálně obsahovat indikaci ADS polohy a mapovou informaci.

13.4.2.3.1 Pokud je to proveditelné, měly by být užity zřetelné symboly k rozlišení zobrazení indikací poloh, které jsou odvozeny od:

- hlášení polohy ADS-C; nebo
- kombinací ADS-C s informací odvozenou z jiných přehledových zdrojů, např. PSR, SSR, ADS-B; nebo
- extrapolací ADS-C.

13.4.2.3.2 Formuláře (labels) používané pro informace odvozené z ADS-C a jakékoli jiné informace, které mohou být použitelné, musí být zobrazeny minimálně v alfanumerické formě.

13.4.2.3.3 Formulář (label) musí minimálně zahrnovat identifikaci letadla a informaci o hladině. Všechny informace uvedené ve formuláři musí být zobrazeny jasným a stručným způsobem. Formuláře musí být přidruženy k jejich indikovaným polohám ADS-C způsobem vylučujícím chybnou identifikaci.

13.4.2.4 Když jsou hlášení ADS-C řazeny do fronty, řídicímu musí být indikovány pilnostní hlášení na základě následujícího pořadí přednosti:

- a) nouzový a/nebo pilnostní mód hlášení ADS-C;

- b) událost nebo požadované hlášení ADS-C; a potom
- c) pravidelná hlášení ADS-C.

13.4.2.4.1 Jestliže je ve frontě více než jedno hlášení ADS-C spadající do bodů a), b) nebo c) uvedených výše, musí být zpracována v pořadí, v jakém byla přijata.

13.4.2.5 Výstrahy a varování vztahující se k bezpečnosti, včetně nouzových/pilnostních hlášení, musí být prezentovány jasným a zřetelným způsobem. Musí být provedena taková opatření, aby byl řídicí varován, když očekávaná ADS-C hlášení nejsou přijata v příslušném čase.

Poznámka: Nepřijatá náhodná hlášení ADS-C kontraktů mohou být nezjistitelná.

13.4.3 Poskytování služeb ADS-C

13.4.3.1 Všeobecně

13.4.3.1.1 Počet letadel, kterým je současně poskytována služba ADS-C, nesmí přesáhnout takové množství, které může být bezpečně obslouženo za převládajících okolností, s ohledem na:

- a) složitost provozní situace a z toho vyplývající pracovní zátěž v sektoru nebo prostoru odpovědnosti řídicího;
- b) úroveň automatizace pozemního systému ADS-C;
- c) celkovou technickou výkonnost systémů ADS-C a komunikačních systémů, včetně možných degradací, které by vyžadovaly použití záložních prostředků;
- d) celkovou výkonnost záložních přehledových a komunikačních systémů; a
- e) vliv ztráty spojení mezi pilotem a řídicím.

13.4.3.2 Koordinace a předání řízení letadel v systému ADS-C

13.4.3.2.1 V rámci stanoviště a mezi stanovišti ATC používajícími ADS-C musí být uzavřeny příslušné dohody, aby se zajistila koordinace mezi provozem ADS-C a ostatním provozem (nevybaveným ADS-C) a aby bylo zajištěno poskytování příslušných rozstupů mezi letadly vybavenými ADS-C a všemi ostatními letadly.

13.4.3.2.2 Předání řízení musí být uskutečněno tak, aby se usnadnilo nepřerušované poskytování služby ADS-C tam, kde sousední stanoviště ATC využívají ADS-C.

13.4.3.2.3 Přebírající stanoviště ATC musí navázat ADS kontrakt s danými letadly dříve, než dosáhnou bodu předání řízení. Pokud by přebírající stanoviště ATC nebylo schopno navázat ADS kontrakt, ~~předávající stanoviště ATC musí být uvědomeno, aby provedlo pozemní předání dat ADSC tak, aby bylo umožněno nepřerušované poskytování služby ADS-C získat jakoukoli požadovanou informaci o hlášení polohy jinými prostředky.~~

13.4.3.2.4 Když je letadlo v nouzovém/pilnostním módu nebo když je předmětem bezpečnostních výstrah nebo varování, musí být tyto informace předány přebírajícímu stanovišti ATC a ADS kontrakt nesmí být

předávajícím stanovištěm ATC ukončen, dokud nebyla provedena příslušná koordinace.

13.4.3.2.5 Předání řízení mezi sousedními řídicími pracovišti nebo mezi sousedními stanovišti ATC může být prováděno následovně:

- a) jsou dodržovány příslušné ADS-C předávací protokoly prostřednictvím:
 - 1) označení indikace polohy ADS-C automatickými prostředky; nebo
 - 2) přímého označení indikace polohy ADS-C, jestliže dva zobrazovací systémy spolu sousedí nebo je-li užit společný (konferenční) typ zobrazení; nebo
 - 3) označení indikace polohy ADS-C ve vztahu k poloze přesně indikované na obou zobrazovacích systémech;
- b) informace o aktualizovaném letovém plánu předávaného letadla jsou předány přebírajícímu řídicímu před předáním letadla;
- c) když řídicí spolu fyzicky nesousedí, musí mít nepřetržitě mezi sebou k dispozici zařízení pro přímé spojení;

Poznámka: Tento požadavek může být splněn obousměrným hlasovým zařízením nebo použitím výměny dat mezi stanovišti ATS (ATS Interfacility Data Communications – AIDC).
- d) bod nebo body předání řízení a všechny další podmínky aplikace jsou předmětem přesně stanovených instrukcí nebo konkrétní dohody o spolupráci (LoA); a
- e) přebírající řídicí musí mít přehled o všech vydaných instrukcích k řízení (např. instrukce o hladině nebo rychlosti), které byly vydány letadlu před jeho předáním a které mění předpokládaný průběh letu.

Poznámka: Tento požadavek může být splněn obousměrným hlasovým zařízením nebo použitím výměny dat mezi stanovišti ATS (ATS Interfacility Data Communications – AIDC).

13.4.3.2.6 Dohodnuté minimum rozstupu mezi letadly, která jsou předmětem předání řízení, musí být v souladu s dohodami o spolupráci nebo místními směnicemi, podle vhodnosti.

13.4.3.3 Spojení

Komunikační zařízení mezi řídicím a pilotem musí být takové, aby možnost poruch nebo význačných degradací byla minimální. Adekvátní záložní zařízení musí být k dispozici.

13.4.3.4 Všeobecné postupy ADS-C

13.4.3.4.1 Řízení ADS kontraktu

13.4.3.4.1.1 Pouze příslušné stanoviště ATC smí iniciovat ADS kontrakty s danými letadly. Postupy musí zajišťovat, aby neplatné kontrakty byly včas ukončeny.

13.4.3.4.1.2 Pozemní systém ADS-C musí být schopen identifikovat schopnost ADS-C letadla a navázat příslušné ADS kontrakty s letadly vybavenými ADS-C.

13.4.3.4.1.3 ADS kontrakty nezbytné pro řízení letadel musí být navázány s každým letadlem

příslušným pozemním systémem ADS-C nejméně pro ty části letu letadla, kde stanoviště ATC poskytuje službu řízení letového provozu.

13.4.3.4.1.4 Kontrakt může obsahovat poskytování základních hlášení ADS-C v pravidelném intervalu stanoveným pozemním systémem ADS-C volitelně s doplňujícími daty obsahujícími specifické informace, které mohou nebo nemusí být zasílány s každým periodickým hlášením. Může být rovněž dohodnuto poskytovat hlášení ADS-C v geograficky definovaných bodech, jako např. v bodech na tratích, navíc k ostatním specifickým hlášením náhodných událostí.

13.4.3.4.1.5 Letadlo musí být schopno podporovat dohodu ADS-C současně s nejméně čtyřmi stanovišti ATC vybavenými pozemními zařízeními ADS-C.

13.4.3.4.1.5.1 Když se pozemní zařízení ADS-C pokouší dosáhnout dohodu ADS-C s letadlem a není schopno ji získat z důvodu neschopnosti letadla podporovat další ADS kontrakt, mělo by letadlo odpovídat směrovací značkou ICAO nebo 8písmenným označením pozemních zařízení, se kterými právě udržuje kontrakt, za účelem dohodnutí se s ATC o uvolnění z kontraktu. V případě, že tato informace nemůže být pozemnímu systému poskytnuta, pozemní systém musí přesto upozornit řídícího, že ADS dohoda nebylo dosaženo. Následně musí být provedena koordinace mezi příslušnými stanovišti ATS za účelem stanovení přednosti pro ADS-C spojení s letadlem.

13.4.3.4.1.6 Stanoviště ATC musí být schopné nahradit nebo ukončit své vlastní ADS kontrakty dle potřeby. Stávající kontrakt musí být udržován, dokud není nový kontrakt stejného typu akceptován letadlem nebo do doby, kdy je tento typ kontraktu ukončen.

13.4.3.4.2 Ukončení ADS-C

13.4.3.4.2.1 ADS kontrakty mohou být pro letadla přelétávající hranice FIR ukončeny manuálně nebo automaticky pozemním systémem ADS-C na základě dohod mezi odpovědnými úřady ATS.

13.4.3.4.2.2 Odpovědné úřady ATS musí stanovit postupy pro zajištění obnovení požadovaných ADS kontraktů, když je ADS-C neočekávaně ukončen.

13.4.3.4.3 ADS-C dohody

13.4.3.4.3.1 Počáteční ADS-C dohody, s výjimkou ust. 13.4.3.4.3.2 tohoto předpisu, musí být stanoveny odpovědným úřadem ATS. Následné úpravy individuálních kontraktů mohou být provedeny podle úvahy stanovištěm ATS.

13.4.3.4.3.2 Ve vzdušném prostoru, kde je uplatňován procedurální rozstup, musí ADS-C dohody obsahovat minimálně následující ADS kontrakty:

- a) periodický kontrakt v intervalech odpovídajícím požadavkům vzdušného prostoru;
- b) kontrakt událost, určující následující:
 - 1) změnu traťového bodu;
 - 2) událost příčné odchylky; a
 - 3) událost rozsahu hladinové odchylky.

Poznámka: Změna vertikální rychlosti vyjádřená například zápornou vertikální rychlostí (tj. klesání) překračující 27 m/s (5 000 ft/min), může poskytnout další indikaci neobvyklé situace.

13.4.3.4.3.3 S výjimkou případů, kdy jsou k dispozici informace získané z přehledového systému ATS, po přijetí hlášení události indikujícího odchylku od povolení, stanoviště ATC musí stanovit periodický kontrakt ve zkráceném intervalu hlášení, jaký uzná za vhodný, požadující blok dat traťového vektoru jako doplněk základního ADS-C bloku dat. Stanoviště ATC musí uvědomit letovou posádku o zpozorované odchylce a zjistit úmysly letadla s využitím CPDLC nebo hlasové komunikace, podle vhodnosti.

13.4.3.4.3.4 Zkrácení intervalu periodických hlášení ADS-C musí být zachováno, dokud letadlo znovu nepokračuje podle povolení, od tohoto okamžiku musí být znovu zaveden kontrakt událost a obnoven normální periodický kontrakt. Je-li to považováno za vhodné, měla by být stanovištěm ATC přijata opatření, s cílem informovat nejbližší letadla.

13.4.3.4.3.5 Je-li použití určeného minima rozstupu závislé na intervalech pravidelných hlášení o poloze, stanoviště ATC nesmí použít periodické kontrakty s intervalem hlášení větším, než je požadovaný interval hlášení.

13.4.3.4.3.6 Když očekávané hlášení polohy není přijato v průběhu stanoveného časového parametru, musí být přijata odpovídající opatření ke zjištění polohy letadla.

Poznámka 1: Toho může být dosaženo užitím dotazovacího kontraktu ADS, CPDLC nebo hlasové komunikace nebo přijetím následujícího periodického hlášení.

Poznámka 2: Požadavky týkající se poskytování pohotovostní služby jsou obsaženy v Hlavě 9.

13.4.3.4.4 Provedení výkonů

13.4.3.4.4.1 Stanoviště ATC poskytující službu ADS-C letadlům musí prověřit trojrozměrnou polohovou informaci ADS-C přijatou z letadla prostřednictvím hlášení pilota a/nebo shodou s letovým plánem.

13.4.3.4.4.2 Pilot letadla, jehož polohová informace odvozená z ADS-C je v povolené toleranci, nemusí být o takovém ověření uvědomen.

13.4.3.4.4.3 Jestliže zobrazená polohová informace není v rozmezí schválené tolerance, nebo když je neshoda nad povolenou toleranci zjištěna po ověření, pilot o tom musí být uvědomen a musí být požádán, aby prověřil navigační systém letadla.

13.4.3.4.4.4 Řídící musí nastavit zobrazení a provést patřičné prověření jeho přesnosti v souladu s instrukcemi předepsanými příslušným úřadem odpovědným za zobrazení ADS-C nebo daný integrovaný zobrazovací systém.

13.4.3.4.4.5 Řídící musí být přesvědčen, že funkční schopnost zobrazovacího systému ADS-C nebo integrovaného zobrazovacího systému, stejně tak jako zobrazovaná informace, je dostatečná pro funkce, které mají být vykonávány.

13.4.3.4.4.6 Řídicí musí hlásit v souladu s místními postupy jakoukoli chybu v zařízení nebo jakoukoli událost vyžadující šetření nebo jakékoli jiné okolnosti, které mohou učinit poskytování služeb na bázi zobrazování poloh ADS-C složité nebo nepraktické.

13.4.3.4.5 Nouzová hlášení

Poznámka: Pro indikaci, že je ve stavu nouze nebo je nouzový stav ukončen, může letadlo vybavené ADS-C používat nouzový mód následovně:

- a) nouze; a
- b) nouzový stav zrušen.

13.4.3.4.5.1 Když je přijato hlášení ADS-C s indikací nouzového stavu, řídicí odpovědný za let musí potvrdit příjem informace nejvhodnějším komunikačním prostředkem.

13.4.3.4.5.2 Oba systémy ADS-C, palubní i pozemní, musí být schopny podporovat nouzový mód provozu ADS-C k pomoci pohotovostním postupům ATC a k asistenci při provádění pátrání a záchrany. V případě, že letadlo je nebo se jeví být v jakékoli formě nouze, musí mu být řídicím poskytnuta všechna možná pomoc.

Poznámka: Palubní systém ADS-C umožňuje pilotovi iniciovat nouzový mód. Rovněž může umožnit letadlu automaticky nastavit nouzový mód.

13.4.3.4.5.3 Pozemní systém ADS-C musí rozpoznat zahájení, změnu a ukončení nouzového módu a dát výstrahu řídicímu. Pozemní systém ADS-C musí být schopen měnit četnost nouzových hlášení, jestliže je to nezbytné. Pozemní systém ADS-C musí být schopen potlačit indikaci nouze.

13.4.3.4.6 Poruchy zařízení

Poznámka: Neočekává se, že pilot bude uvědomen o jakékoli poruše ADS-C monitorovacími prostředky na palubě.

13.4.3.4.6.1 Porucha palubního systému ADS-C

13.4.3.4.6.1.1 Po přijetí zprávy o poruše palubního systému musí řídicí:

- a) informovat pilota o poruše;
- b) informovat pilota o požadavku na hlášení poloh hlasem nebo CPDLC; a
- c) učinit nezbytná opatření k zajištění náhradního rozstupu, je-li to požadováno.

13.4.3.4.6.1.2 Když letadlo s poruchou ADS-C po vzletu letí v nebo je očekáváno, že vstoupí do prostoru, kde je funkční zařízení ADS-C s určitou schopností povinné, stanoviště ATC, kterého se to týká, by mělo usilovat o zajištění pokračování letu na letiště prvního zamýšleného přistání v souladu s letovým plánem. Nicméně za některých okolností nemusí být pokračování letu umožněno z důvodu provozu nebo uspořádání vzdušného prostoru. V takovém případě může být letadlo požádáno, aby se vrátilo na letiště vzletu nebo přistálo na nejbližším vhodném letišti vyhovujícím danému provozovateli.

13.4.3.4.6.1.3 V případě poruchy ADS-C, která je zjištěna před vzletem z letiště, kde není možné provést opravu, mělo by být letadlo, kterého se to týká,

umožněno pokračovat nejkratším možným způsobem na nejbližší vhodné letiště, na kterém by mohla být oprava uskutečněna. Když je uděleno takovému letadlu povolení, stanoviště ATC by mělo vzít do úvahy existující a předpokládanou provozní situaci a může měnit čas vzletu, letovou hladinu nebo trať zamýšleného letu. V průběhu letu může nastat nutnost dalších úprav.

13.4.3.4.6.2 Odstavení pozemního systému ADS-C

13.4.3.4.6.2.1 V případě plánovaného odstavení pozemního systému ADS-C je nutné:

- a) vydat NOTAM informující všechny dotčené strany o době odstavení;
- b) stanovit hlášení poloh hlasovým hlášením nebo CPDLC; a
- c) stanovit náhradní postupy pro zajištění rozstupů, je-li to požadováno.

13.4.3.4.6.2.2 V případě neplánovaného odstavení pozemního systému ADS-C poskytovatel ATS, kterého se to týká, musí:

- a) informovat všechna dotčená letadla a oznámit jim požadavek na hlášení poloh hlasovým hlášením nebo CPDLC;
- b) učinit nezbytná opatření k zajištění náhradních rozstupů, je-li to požadováno;
- c) informovat sousední stanoviště ATS přímou koordinací; a
- d) informovat všechny zúčastněné strany publikováním NOTAM, je-li to vhodné.

13.4.3.4.6.3 Selhání jediné zprávy ADS-C

13.4.3.4.6.3.1 Pokud řídicí nebo pozemní systém ADS-C zjistí, že došlo k selhání jediné zprávy ADS-C vzestupným spojem (uplink), měl by řídicí nebo systém podle potřeby zprávu znovu vyslat.

13.5 Použití ADS-C při zajištění minima rozstupu

13.5.1 Všeobecně

Poznámka: V systému ATC založeném na ADS-C je přesnost polohové informace zobrazované řídicímu závislá na palubním navigačním nebo polohovém systému. Proto jakákoli degradace palubního systému, která má vliv na navigační schopnosti letadla, bude mít rovněž vliv na přesnost polohových informací zobrazovaných řídicímu.

13.5.1.1 Jestliže je při poskytování služby řízení letového provozu použito ADS-C, uplatňují se postupy a minima uvedené v této části.

13.5.1.1.1 Využití polohových hlášení ADS-C k zajištění rozstupů může být použito pouze, když je přiměřená jistota, že hlášení ADS-C nebudou přerušena.

13.5.2 Určení obsazení hladiny

13.5.2.1 Hodnota tolerance, která musí být použita ke stanovení, že ADS-C informace o hladině zobrazovaná řídicímu je přesná, musí být ± 60 m

(± 200 ft) v prostoru RVSM. V ostatních prostorech musí být ± 90 m (± 300 ft) s výjimkou, kdy příslušné úřady ATS mohou určit nižší kritérium, ale ne méně než ± 60 m (± 200 ft), jestliže je to shledáno za výhodnější.

13.5.2.2 Jestliže informace ADS-C o hladině není ve schválených tolerancích, informace musí být ověřena hlasovým hlášením nebo CPDLC. Kde bylo zjištěno, že hladinová informace ADS-C je nesprávná, příslušný odpovědný úřad ATS musí stanovit opatření, která se musí učinit ve vztahu k zobrazení a použití takovéto informace.

13.5.2.3 Jestliže bylo letadlu povoleno opustit hladinu, manévry se považují za zahájený a dříve obsazená hladina za uvolněnou, pokud informace o hladině odvozená z ADS indikuje změnu více než 90 m (300 ft) v očekávaném směru od dříve přidělené hladiny nebo to bylo ověřeno přijetím hlášení CPDLC nebo hlasového hlášení pilota.

13.5.2.4 Letadlo, které je ve stoupání nebo klesání, je považováno, že křížovalo hladinu, když hladinová informace ADS-C indikuje, že minulo tuto hladinu v požadovaném směru o více než 90 m (300 ft) nebo to bylo ověřeno přijetím hlášení CPDLC nebo hlasového hlášení pilota.

13.5.2.5 Letadlo, které je ve stoupání nebo klesání, je považováno, že dosáhlo hladinu, do které bylo povoleno, když bylo přijato potvrzení o dosažení přidělené hladiny prostřednictvím CPDLC nebo hlasového hlášení pilota. Letadlo může být považováno, že udržuje přidělenou hladinu, tak dlouho, dokud hladinová informace ADS-C zůstává v příslušných tolerancích, jak jsou stanoveny v ust. 13.5.2.1.

Poznámka: Kontrakt události rozsahu hladinové odchylky může být použit k trvalému sledování dodržování příslušných hodnot hladinové tolerance letadlem.

13.5.2.5.1 Když je pro ověření, že letadlo dosáhlo povolenou hladinu použito CPDLC, měla by být použita zpráva vzestupným spojem ~~číslo 129 LVLU-24, REPORT MAINTAINING (hladina) nebo zpráva vzestupným spojem číslo 200, REPORT REACHING.~~

~~Poznámka: Zpráva vzestupným spojem číslo 175, REPORT REACHING (hladina) neposkytuje stejnou jistotu, že letadlo udržuje přidělenou hladinu. V takových případech, kdy systém pro řízení a optimalizaci letu (flight management system) byl nastaven pilotem, aby odpovídal automaticky na tuto zprávu, odpověď může být vyslána, když letadlo dosáhne přidělenou hladinu, bez ohledu, zda letadlo tuto přidělenou hladinu udržuje.~~

13.5.2.6 Kde je zamýšleno zajišťovat vertikální rozstupy pod převodní hladinou použitím informace o hladině ADS-C, příslušný úřad musí zajistit, že taková informace je přepočtena na příslušnou tlakovou nadmořskou výšku.

13.5.3 Aplikace horizontálních rozstupů použitím polohové informace ADS-C

Poznámka 1: Faktory, které musí řidič brát v úvahu při stanovení rozstupů, které mají být aplikovány za konkrétních okolností za účelem zajištění, že minimum rozstupu nebude porušeno, zahrnují relativní kurzy a rychlosti, technická omezení ADS-C, zátěž řídicího a jakékoli potíže způsobené komunikačním zahlcením.

Poznámka 2: Informace ke stanovování a aplikaci minim rozstupů jsou obsaženy v Manual on Airspace Planning Methodology for the Determination of Separation minima (ICAO Doc 9689).

13.5.3.1 Podélné vzdálenostní rozstupy na základě ADS-C jsou podrobně uvedeny v Hlavě 5, ust. 5.4.2.9 tohoto předpisu.

13.5.3.2 Odpovědné úřady ATS musí zajistit, že postupy pro nepředvídané události jsou k dispozici tak, aby mohly být použity v případě degradace informace ADS-C z důvodu ztráty požadované navigační výkonnosti.

13.5.3.3 Minima vzdálenostních rozstupů pro použití ADS-C mohou být aplikována mezi polohami letadel odvozenými z ADS-C nebo mezi polohami odvozenými z ADS-C a radaru nebo polohami odvozenými z ADS-B. Polohy letadel musí být extrapolovány nebo interpolovány podle nutnosti, aby se zajistilo, že reprezentují polohy letadel ve společném čase.

13.5.3.3.1 Zobrazené symboly poloh ADS-C by měly řídicímu umožnit rozlišit mezi hlášenými extrapolovanými a interpolovanými polohami. Když je jakákoli pochybnost týkající se integrity informace zobrazené jako extrapolovaný nebo interpolovaný symbol polohy, musí být poloha aktualizována žádostí o požadovaný kontrakt.

13.5.3.3.2 ADS-C rozstupy nesmí být aplikovány mezi letadly vyčkávajícími nad stejným vyčkávacím fixem. Použití horizontálního rozstupu mezi vyčkávajícím letadlem a jinými lety musí být předmětem požadavků a postupů předepsaných příslušným úřadem ATS.

13.5.3.4 Informace odvozené ze zobrazení ADS-C nesmí být použity k vektorování letadel.

Poznámka: Vektorování použitím ADS-C může být možné v budoucnu v případech, kde přehledová a komunikační výkonnost bude porovnatelná s výkonností radarových systémů a přímou hlasovou komunikací využívající VKV.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

HLAVA 14 – KOMUNIKACE DATOVÝM SPOJEM MEZI ŘÍDÍCÍM A PILOTEM (CPDLC)

14.1 Všeobecně

Poznámka 1: Ustanovení týkající se CPDLC jsou obsažena v Hlavě 8 Předpisu L 10/II.

Poznámka 2: Poradenský materiál týkající se implementace CPDLC je obsažen v ICAO dokumentu „Global Operational Data Link (GOLD) Manual“ (ICAO Doc 10037).

14.1.1 CPDLC zajišťuje způsob spojení mezi řídicím a pilotem s použitím souboru zpráv CPDLC pro komunikaci ATC.

14.1.2 Tato aplikace zahrnuje soubor prvků zpráv o povolení/informaci/žádosti, které odpovídají frazeologii používané v radiotelefonii.

Poznámka 1: Viz Doplněk 5- pro soubor zpráv CPDLC, který uvádí seznam prvků zpráv a jim odpovídající zamýšlené použití zprávy.

Poznámka 2: Záměr a text prvku zprávy a související postupy jsou v zásadě v souladu s Hlavou 12 – Frazeologie. Je však zřejmé, že se soubor zpráv CPDLC a související postupy poněkud liší od používané hlasové komunikace z důvodu rozdílů mezi těmito dvěma médii.

14.1.3 Pilot a řídicí musí mít možnost vyměňovat zprávy, které zahrnují prvky standardních zpráv, prvky zpráv ve volném textu nebo kombinaci obojího.

14.1.4 Pozemní a palubní systémy musí umožňovat, aby zprávy byly vhodně zobrazovány, tištěny, je-li to požadováno, a uchovávány způsobem, který dovolí včasné a snadné vyhledání v případě, že je to nezbytné.

14.1.5 Kdykoli je požadována prezentace ve formě textu, musí být pro zobrazení používán anglický jazyk jako minimum.

14.1.6 Odpovídající informace o provozních postupech s přímým vlivem na poskytování letových provozních služeb musí být publikovány v leteckých informačních příručkách v souladu s Předpisem L 10066). To musí zahrnovat stručný popis týkající se oblasti odpovědnosti, požadavků a podmínek, za nichž je služba CPDLC k dispozici, omezení vybavení a v případě potřeby i postupů při selhání CPDLC.

Poznámka: Příslušné informace k používání služby CPDLC jsou obsaženy v ICAO dokumentu Global Operational Data Link (GOLD) Manual (Doc 10037).

14.2 Navázání CPDLC

14.2.1 CPDLC musí být navázáno dostatečně včas, aby bylo zajištěno, že letadlo komunikuje se správným stanovištěm ATC. Informace o tom, kdy a případně kde by měly systémy letadlo země navázat CPDLC, musí být publikovány v Letecké informační příručce.

14.2.2 CPDLC zahájené letadlem

14.2.2.1 Když stanoviště ATC obdrží od letadla neočekávaný požadavek na CPDLC, musí od něho dostat informaci o okolnostech, které k takovému požadavku vedly, aby mohlo rozhodnout o dalších krocích.

14.2.2.2 Když stanoviště ATC odmítne požadavek na CPDLC, musí prostřednictvím příslušné CPDLC zprávy sdělit pilotovi důvod odmítnutí.

14.2.3 CPDLC zahájené stanovištěm ATC

14.2.3.1 14.2.2 Stanoviště ATC může navázat žádat o spojení CPDLC s letadlem pouze v případě, když letadlo nemá navázáno žádné jiné spojení CPDLC nebo když získalo povolení od stanoviště ATC, které má s letadlem navázáno CPDLC, pokud toto stanoviště ATC v daném okamžiku toto letadlo řídí nebo se očekává, že se stane příštím oprávněným systémem pro přenos údajů.

14.2.3.2 14.2.3 Když je žádost o CPDLC letadlem odmítnuta, musí být sestupným spojením prostřednictvím prvku ve zprávě CPDLC „NOT CURRENT DATA AUTHORITY“ nebo „NOT AUTHORIZED NEXT DATA AUTHORITY“, podle vhodnosti, oznámen důvod odmítnutí. Místní postupy musí určit, zda se důvod odmítnutí prezentuje řídicímu. Žádné jiné důvody pro odmítnutí zahájení spojení CPDLC ze strany letadla se stanovištěm ATC nejsou povoleny.

14.3 Výměna provozních zpráv CPDLC

14.3.1 Řídicí nebo piloti musí vytvářet zprávy CPDLC s použitím prvků standardních zpráv, prvků zpráv ve volném textu nebo kombinace obojího v souladu s ust. 8.2.9.1, Předpisu L 10/II.

Poznámka: Viz Doplněk 5 pro soubor zpráv CPDLC včetně zpráv o úmyslu/použití a jim odpovídající prvky zpráv.

14.3.1.1 Kde je to možné, neměly by se používat dlouhé zprávy nebo zprávy obsahující povolení složené z více částí, zprávy obsahující žádost o povolení složené z více částí nebo zprávy s kombinací povolení a informací.

Poznámka: Návod na vytvoření místních provozních postupů a na správné provozní využívání CPDLC lze nalézt v ICAO dokumentu Global Operational Data Link (GOLD) Manual (Doc 10037), „Human Factors Guidelines for Air Traffic Management (ATM) Systems“ (ICAO Doc 9758).

14.3.1.2 Když se využívá CPDLC a účel zprávy je obsažen v souboru zpráv CPDLC uvedených v Doplněku 5, musí se používat prvky standardních zpráv.

14.3.1.3 ~~S výjimkou uvedenou v ust. 14.3.5.1~~ Pokud není jinak považováno za nutné, když řídící nebo pilot komunikuje prostřednictvím CPDLC, ~~by~~ odpověď by měla přijít cestou CPDLC, ~~–Když když~~ řídící nebo pilot využívá hlasové komunikace, odpověď by měla přijít hlasovou komunikací.

14.3.1.4 Kdykoliv je považováno za nutné opravit zprávu odeslanou přes CPDLC nebo je obsah zprávy zapotřebí vyjasnit, řídící nebo pilot musí použít nejvhodnější dostupné prostředky k opravě detailů nebo pro objasnění.

Poznámka: Následující postupy mohou být používány řídícím k opravě povolení, instrukcí nebo informací nebo pilotem k opravě odpovědi na zprávu vzestupným spojem nebo opravám předtím oznámených žádostí nebo informací.

14.3.1.4.1 Když je k opravě zprávy CPDLC, pro kterou dosud nebyla přijata provozní odpověď, použita hlasová komunikace, vysílání řídícího nebo pilota musí ~~předcházet obsahovat~~ fráze: „NEBERTE V ÚVAHU ZPRÁVU CPDLC (typ zprávy) – MEZERA“ – ~~následovaná~~ a správným povolením, instrukcí, informací nebo žádostí, ~~podle vhodnosti~~.

Poznámka: Je možné, že v čase, kdy je objasnění vysíláno hlasovou komunikací, je uvedená zpráva CPDLC označená jako doposud nedoručená příjemci nebo jako doručena příjemci, ale nebylo na ní reagováno, nebo jako doručena příjemci a bylo na ní reagováno.

14.3.1.4.2 Když uvedená a identifikovaná zpráva CPDLC nemá být brána v úvahu, měla by být věnována pozornost jejímu frázování tak, aby se zabránilo jakékoliv nejednoznačnosti s vydáním s tím spojeného opraveného povolení, instrukce, informace nebo žádosti.

Poznámka: Např. jestliže SAS445 udržující FL290 dostal přes CPDLC instrukci stoupat do FL350 a řídící potřebuje opravit povolení s využitím hlasové komunikace, může být použita následující fráze:

SAS445 DISREGARD CPDLC CLIMB CLEARANCE MESSAGE, BREAK, CLIMB TO FL310

(SAS445 NEBERTE V ÚVAHU CPDLC ZPRÁVU S POVOLENÍM KE STOUPÁNÍ, MEZERA, STOUPEJTE DO FL310)

14.3.1.4.3 Jestliže zpráva CPDLC, na kterou se požaduje provozní odpověď, je následně projednávána hlasovou komunikací, musí být pro zajištění správné synchronizace dialogu CPDLC vyslána příslušná odpověď ve formě uzavírací zprávy CPDLC. To je možné zajistit buď výslovnou instrukcí příjemci zprávy cestou hlasové komunikace, aby ukončil dialog, nebo tím, že se systému umožní automaticky dialog ukončit.

14.3.2 Příznaky zpráv diktují určité požadavky na zacházení se zprávami pro uživatele CPDLC, který zprávu přijímá. Každá zpráva CPDLC má dva příznaky: pohotovost a odpověď.

14.3.2.1 Pohotovost

Příznak pohotovosti určuje druh pohotovosti požadované po přijetí zprávy. Druhy pohotovosti jsou uvedeny v Tabulce 14-1.

14.3.2.2 Odpověď

14.3.2.2.1 Příznak odpovědi vymezuje platné odpovědi pro daný prvek zprávy. Druhy odpovědí jsou uvedeny v Tabulce 14-2 pro zprávy vzestupným spojem a v Tabulce 14-3 pro zprávy sestupným spojem.

Tabulka 14-1. Příznak pohotovosti (vzestupný a sestupný spoj)

Druh	Popis	Priorita
H	Vysoká	1
M	Střední	2
L	Nízká	3
N	Není požadována pohotovost	4

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

14.3.2.2.2 Když se požaduje odpověď na víceprvkovou zprávu, musí se tato odpověď vztahovat na všechny prvky zprávy.

Poznámka: Např. odpověď „PROVEDU“ na víceprvkovou zprávu obsahující „STOUPEJTE DO FL 310 a UDRŽUJTE MACH 84“ je platná a vztahuje se na obě části zprávy.

14.3.2.2.3 Když pilot nemůže postupovat v souladu se zprávou o povolení, která sestává z jediného prvku, nebo s kteroukoli částí víceprvkové zprávy, musí vyslat odpověď „NEJSEM SCHOPEN“ pro celou zprávu.

14.3.2.2.4 Řídicí musí odpovědět zprávou „NEJSEM SCHOPEN“, která platí pro všechny prvky žádosti, jestliže nemůže vydat povolení pro žádný prvek jedno nebo víceprvkové žádosti o povolení. Platné(á) povolení se neopakuje(i).

14.3.2.2.5 Jestliže žádosti o povolení obsahující více prvků může být vyhověno pouze částečně, řídicí musí odpovědět zprávou „NEJSEM SCHOPEN“ aplikovanou na všechny prvky zprávy žádosti a, jestliže je to vhodné, uvést důvod a/nebo informaci, kdy může být povolení očekáváno.

Poznámka: Následně je možné vyslat samostatnou CPDLC zprávu (nebo zprávy) jako odpověď na ty prvky, kterým je možné vyhovět.

14.3.2.2.6 Když může být vyhověno všem prvkům jedno nebo víceprvkové žádosti o povolení, řídicí musí odpovědět povoleními odpovídajícími každému prvku žádosti. Tato odpověď by měla být zahrnuta do jediné zprávy vzestupným spojem.

Poznámka: Například, protože je třeba vyhnout se zprávám obsahujícím víceprvkovou žádost o povolení, víceprvková zpráva sestupným spojem obsahující uvedené prvky:

~~REQUEST CLEARANCE YQM YYG YYT YQX TRACK X-EINN-EDDF~~

REQUEST CLIMB TO FL350

REQUEST MACH 0.84

by mohla být zodpovězena

~~CLEARED YQM YYG YYT YQX TRACK X-EINN-EDDF~~

CLIMB TO FL350

REPORT MAINTAINING

CROSS YYG AT OR AFTER 1150

NO SPEED RESTRICTION.

14.3.2.2.7 Když zpráva CPDLC obsahuje více než jeden prvek a příznak odpovědi na zprávu je Y, je-li použit, musí tato jediná zpráva odpovědi obsahovat odpovídající počet odpovědí ve stejném pořadí.

Poznámka: Například víceprvková zpráva vzestupným spojem obsahující:

CONFIRM SQUAWK

WHEN CAN YOU ACCEPT FL410

by mohla být zodpovězena

SQUAWKING 5525

WE CAN ACCEPT FL410 AT 1636Z.

14.3.3 Předání CPDLC

14.3.3.1 Při předávání CPDLC musí být spolu s CPDLC současně předáno i hlasové spojení.

14.3.3.2 Když je letadlo předáváno stanovištěm ATC, které může využívat CPDLC, na stanoviště ATC, které CPDLC nemá k dispozici, ukončení CPDLC musí být provedeno současně s předáním hlasového spojení.

14.3.3.3 Je-li výsledkem předávání CPDLC změna oprávněného systému pro přenos údajů a stále existují zprávy, pro které nebyla přijata zpráva o ukončení (např. nevyřízené zprávy), řídicí předávající CPDLC ~~musí být je~~ informován ~~v souladu s ust. 8.2.9.6.3, Předpisu L 10/II.~~

14.3.3.3.1 ~~Jestliže řídicí potřebuje předat~~ Když je letadlo předáváno mezi oprávněnými systémy pro přenos údajů ~~bez odpovědi na kteroukoli s~~ nevyřízenou zprávou (nevyřízenými zprávami) sestupným nebo vzestupným spojem, musí mít palubní a pozemní systémy schopnost ~~vyslat automaticky jako odpověď příslušnou(é) ukončující ukončit otevřenou zprávu (otevřené zprávy).~~ ~~V takových případech obsah všech ukončujících zpráv vysílaných automaticky jako odpověď musí být uveden v místních směrnících.~~

14.3.3.3.2 Řídicí musí koordinovat s přijímacím stanovištěm ATS veškeré provozně relevantní zprávy CPDLC, které byly v okamžiku ukončení spojení CPDLC stále otevřené.

~~14.3.3.3.214.3.3.3 Když se~~ Předávající nebo ~~přijímající~~ řídicí rozhodne předat letadlo ~~bez odpovědi pilota na kteroukoli (kteroukoliv) nevyřízenou(é) zprávu(y) vzestupným spojem, měl by přejít zpět na hlasovou komunikaci, aby zabránil jakékoliv musí~~ ~~objasnit jakékoliv~~ nejednoznačnosti související s nevyřízenou zprávou (nevyřízenými zprávami).

14.3.4 Prvky zprávy ve volném textu

Poznámka: Ustanovení týkající se použití prvků zprávy ve volném textu jsou obsaženy v Hlavě 8 Předpisu L 10/II.

14.3.4.1 Řídicí a piloti musí sestavovat prvek zprávy ve volném textu pouze tehdy, pokud v systému přenosu datovým spojem není k dispozici žádný vhodný prvek zprávy. ~~Řídicí nebo piloti by se měli vyhnout používání prvků zpráv ve volném textu.~~

Poznámka: Přestože je zřejmé, že nestandardní a nouzové situace mohou vyžadovat použití volného textu, zvláště když dojde k selhání hlasové komunikace, považuje se za vhodné vyhnout se zprávám ve volném textu, aby se omezila možnost nesprávné interpretace nebo nejednoznačného významu.

14.3.4.2 ~~Pokud příslušný úřad ATS stanoví, že~~ Tam, kde jsou používány ~~ití~~ předformátované prvky zpráv ve volném textu ~~přijatelné, tyto by měly by být~~ ~~prvky zpráv ve volném textu~~ uloženy pro výběr v palubním nebo pozemním systému, aby se usnadnilo jejich používání.

14.3.4.3 Při sestavování zprávy CPDLC s použitím prvků zprávy ve volném textu by řídicí a piloti měli používat frazeologii, zkratky a kódy ICAO a vyvarovat se nepodstatných slov a frází.

Poznámka: Frazeologie ICAO je obsažena v Předpisu L 10/II a Hlavě 12 tohoto Předpisu. Zkratky a kódy ICAO jsou obsaženy v Předpisu L 8400.

14.3.4.4 Řídicí nesmí pro vydání povolení sestavovat zprávu CPDLC výhradně z prvků zprávy ve volném textu; prvky zprávy ve volném textu však mohou být zahrnuty jako součást zprávy CPDLC.

14.3.5 Postupy pro nouzi, nebezpečí a poruchy vybavení

14.3.5.1 Když je přijata zpráva CPDLC o nouzi, řídicí musí potvrdit příjem takové zprávy nejefektivnějším dostupným způsobem.

~~14.3.5.2 V odpovědi CPDLC na ostatní nouzové a pilnostní zprávy se musí použít zpráva vzestupným spojem ROGER (ROZUMÍM).~~

~~14.3.5.3~~ 14.3.5.2 Když zpráva CPDLC vyžaduje logické potvrzení a/nebo provozní odpověď a taková odpověď není přijata, pilot nebo řídicí, podle vhodnosti, musí být upozorněn.

14.3.6 Porucha CPDLC

Poznámka: Postup pro případ selhání jednotlivé zprávy CPDLC je popsán v ust. 14.3.8.

14.3.6.1 Řídicí a pilot ~~musí~~ jsou upozorněni na ~~obdržet~~ výstrahu o poruše CPDLC, jakmile je porucha detekována v souladu s ust. 8.2.12.3.2 Předpisu L 10/II.

14.3.6.2 Jakmile řídicí nebo pilot obdrží výstrahu, že má CPDLC poruchu, a řídicí nebo pilot potřebují komunikovat dříve, než bude CPDLC obnoveno, potom by řídicí nebo pilot měli přejít zpět k hlasové komunikaci, pokud je to možné, ~~a uvést informaci frází CPDLC FAILURE (PORUCHA CPDLC).~~

~~14.3.6.3 Řídicí, kteří požadují vyslat informaci týkající se kompletní poruchy pozemního systému CPDLC všem stanicím, které ji mohou zachytit, by měli takové vysílání uvést všeobecným voláním ALL STATIONS CPDLC FAILURE (VŠEM STANICÍM PORUCHA CPDLC) následovaným identifikací volající stanice.~~

~~Poznámka: Na takové všeobecné volání se neočekává odpověď, ledaže jednotlivé stanice jsou následně vyzvány, aby potvrdily příjem.~~

~~14.3.6.4~~ 14.3.6.3 Když dojde k poruše CPDLC a komunikace přejde na hlasovou, všechny nevyřízené CPDLC zprávy by se měly ~~považovat za neodeslané a celková výměna těchto nevyřízených zpráv by se měla znovu zahájit pomocí hlasové komunikace ověřit a v případě potřeby, znovu odeslat nejvhodnějším způsobem.~~

~~14.3.6.5~~ 14.3.6.4 Když dojde k poruše CPDLC, ale je obnovena ještě před tím, než nastane potřeba hlasové

komunikace, všechny nevyřízené CPDLC zprávy by se měly ~~považovat za neodeslané a celková výměna těchto nevyřízených zpráv by se měla znovu zahájit cestou CPDLC ověřit a v případě potřeby znovu odeslat nejvhodnějším způsobem.~~

14.3.7 Plánované vypnutí CPDLC

14.3.7.1 Když je plánováno vypnutí komunikační sítě nebo pozemního systému CPDLC, musí být publikován NOTAM, který bude informovat všechny dotčené strany o době vypnutí a, je-li to nutné, o kmitočtech, které mají být použity pro hlasovou komunikaci.

14.3.7.2 Letadla udržující spojení se stanovištěm ATC musí být upozorněna hlasovou komunikací nebo cestou CPDLC na jakékoli zamýšlené vypnutí CPDLC.

14.3.7.3 Řídicí a pilot ~~musí mít~~ mají možnost ~~přerušit~~ ukončit spojení CPDLC, v souladu s ust. 8.2.12.4.3, Předpisu L 10/II.

14.3.8 Porucha jednotlivé zprávy CPDLC

14.3.8.1 Jakmile řídicí nebo pilot obdrží výstrahu, že došlo k selhání jednotlivé zprávy CPDLC, musí řídicí nebo pilot použít dle vhodnosti jeden z následujících postupů:

a) hlasovou komunikací potvrdit postupy, které budou použity s ohledem na související dialog, ~~a informaci uvést frází; nebo~~

~~— CPDLC MESSAGE FAILURE~~

~~— (PORUCHA CPDLC ZPRÁVY)~~

b) pomocí CPDLC obnovit CPDLC zprávu, která selhala.

14.3.9 Obnovení služeb datového spoje ~~Přerušování používání CPDLC žádostí pilota~~

~~14.3.9.1 Když řídicí požaduje, aby všechny stanice nebo určitý let neposílaly žádosti CPDLC po omezený časový úsek, musí být použita následující fráze:~~

~~((call sign) or ALL STATIONS) STOP SENDING CPDLC REQUESTS [UNTIL ADVISED] ((reason))~~

~~((volací značka) nebo VŠEM STANICÍM) ZASTAVTE ZASÍLÁNÍ CPDLC ŽÁDOSTÍ [DO ODVOLÁNÍ] ((důvod))~~

~~Poznámka: Za těchto okolností zůstává CPDLC pilotovi k dispozici pro případ potřeby k odpovězení na zprávy, hlášení informací a vyhlášení či zrušení nouze.~~

~~14.3.9.2 Opětovné zahájení normálního provozu CPDLC musí být oznámeno použitím následující fráze:~~

~~((call sign) or ALL STATIONS) RESUME NORMAL CPDLC OPERATIONS~~

~~((volací značka) nebo VŠEM STANICÍM) POKRAČUJTE V BĚŽNÉM PROVOZU CPDLC~~

Při obnovení služeb datového spoje by měl o tomto řídicí nejvhodnějšími prostředky informovat všechny

dotčené letové posádky a instruovat je k -přihlášení se k příslušnému stanovišti ATS.

14.3.10 Testování CPDLC

Tam, kde by testování CPDLC s letadlem mohlo ovlivnit poskytování letových provozních služeb tomuto letadlu, musí být takové testování předem zkoordinováno.

Tabulka 15-1

Směr osy původně povolené tratě nebo tratě ATS	Odchylna větší než ≥ 9,3 km (5,0 NM)	Změna letové hladiný
VÝCHOD (000° – 179° magnetický směr)	VLEVO VPRAVO	KLESÁNÍ 90 m (300 ft) STOUPÁNÍ 90 m (300 ft)
ZÁPAD (180° – 359° magnetický směr)	VLEVO VPRAVO	STOUPÁNÍ 90 m (300 ft) KLESÁNÍ 90 m (300 ft)

- h) při návratu na trať nebo trať ATS udržovat schválenou letovou hladinu, když se letadlo nachází ve vzdálenosti přibližně 9,3 km (5,0 NM) od osy tratě; a
- i) jestliže nebylo navázáno spojení před odchýlením se z tratě, pokračovat v pokusech o navázání spojení s ATC pro získání povolení. Jestliže bylo spojení navázáno, pokračovat v informování ATC o svých záměrech a získávat informace o význačném provozu.

Poznámka: Jestliže jako výsledek opatření přijatých podle ust. 15.2.4.3.1 pilot vyhodnotí, že se nachází ve stejné letové hladině nebo v její těsné blízkosti, ve které lze očekávat konflikt, očekává se, že pilot upraví trajektorii letu tak, jak je nezbytné, aby se konfliktu vyhnul.

15.3 Postupy pro ztrátu spojení letadlo-země

Poznámka 1: Postupy týkající se letadla se ztrátou spojení letadlo-země při poskytování přehledové služby ATS jsou uvedeny v Hlavě 8, ust. 8.8.3.

Poznámka 2: Od letadla vybaveného odpovídačem SSR se očekává, že jej nastaví na mód A, kód 7600, aby označilo, že má ztrátu spojení. Letadlo vybavené vysílači jiného přehledového systému, včetně ADS-B a ADS-C, může indikovat ztrátu spojení letadlo-země všemi dostupnými prostředky.

Poznámka 3: Některá letadla vybavená avionikou ADS-B první generace mají pouze schopnost vysílat všeobecnou nouzovou výstrahu, bez ohledu na kód nastavený pilotem.

Poznámka 4: Postupy pro případy vydaných odletových povolení neobsahujících zeměpisná nebo časová omezení pro hladinu dle letového plánu a postupy, které mají být aplikovány, pokud jde o letadlo se ztrátou spojení, jsou uvedeny v Hlavě 6, ust. 6.3.2.5.

Poznámka 5: Další požadavky týkající se ztráty spojení při aplikaci podélného minima rozstupu 50 NM RNAV/RNP 10 jsou uvedeny v Hlavě 5, ust. 5.4.2.6.3.2.

15.3.1 Nemohou-li stanoviště řízení letového provozu udržovat obousměrné spojení s letadly letícími v řízené oblasti nebo řízeném okrsku, musí postupovat tak, jak je naznačeno v dalších odstavcích.

15.3.2 Jakmile je známo, že došlo ke ztrátě obousměrného spojení, musí se ověřit, zda je letadlo schopné přijímat vysílání stanoviště řízení letového provozu tím, že se letadlo požádá o provedení určitého manévru, který může být pozorován přehledovým systémem ATS, nebo, je-li to možné, požádá se o vyslání stanoveného signálu naznačujícího potvrzení.

Poznámka: Některá letadla vybavená avionikou ADS-B první generace nemají schopnost zapnout IDENT v případě zvoleného nouzového a/nebo pilnostního módu.

15.3.3 Nemůže-li letadlo naznačit, že je schopné přijímat a potvrzovat vysílání, musí se mezi letadlem, které ztratilo spojení, a ostatními letadly udržovat rozstupy založené na následujícím předpokladu:

- Letí-li letadlo v meteorologických podmínkách pro let za viditelnosti:
 - pokračuje v letu v meteorologických podmínkách pro let za viditelnosti;
 - přistane na nejbližším vhodném letišti; a
 - ohlásí svůj přilet nejrychlejším způsobem příslušnému stanovišti řízení letového provozu; nebo
- letí-li v meteorologických podmínkách pro let podle přístrojů nebo jsou-li podmínky takové, že se jeví nepravděpodobné, že pilot dokončí let podle bodu a):
 - ve vzdušném prostoru, kde jsou používány procedurální rozstupy, udržuje poslední přidělenou rychlost a hladinu nebo minimální letovou nadmořskou výšku, jestliže je vyšší, po dobu 20 minut od okamžiku, kdy letadlo neohlásilo svoji polohu nad povinným hlásným bodem, a potom upraví hladinu a rychlost v souladu s podaným letovým plánem, jestliže není stanoveno jinak na základě regionálních postupů ICAO; nebo
 - ve vzdušném prostoru, kde je k poskytování služby řízení letového provozu používán přehledový systém ATS, udržuje poslední přidělenou rychlost a hladinu nebo minimální letovou nadmořskou výšku, jestliže je vyšší, po dobu 7 minut následujících od:
 - času, kdy je dosažena poslední -přidělená hladina nebo minimální -letová nadmořská výška; nebo
 - času nastavení odpovídače na kód 7600 nebo vysílače ADS-B na indikaci ztráty spojení letadlo-země; nebo
 - času, kdy letadlo neohlásilo svoji polohu nad povinným hlásným bodem;
 podle toho, co nastane později, a potom upraví hladinu a rychlost v souladu s podaným letovým plánem;
 - jestliže je let vektorován nebo je směřován ATC na souběžné trati (OFFSET) s použitím **RNAV prostorové navigace** bez určené meze povolení, musí pokračovat nejpřímějším možným způsobem na trať platného letového plánu tak, aby se připojil ne později než na nejbližším význačném bodě, přičemž musí brát v úvahu minimální použitelnou letovou nadmořskou výšku;

DOPLNĚK 5 – SOUBOR ZPRÁV PRO KOMUNIKACI DATOVÝM SPOJEM MEZI ŘÍDÍCÍM A PILOTEM (CPDLC)

Poznámka 1: Identifikátor souboru zpráv CPDLC je v tomto doplňku odvozen z provozní kategorie prvku zprávy CPDLC. Identifikátor prvku zprávy konkrétních technologií, souvisejících s těmi, které jsou definovány v tomto dokumentu, lze nalézt v ICAO dokumentu „Global Operational Data Link (GOLD) Manual“ (ICAO Doc 10037).

Poznámka 2: Parametry obsažené v prvcích zpráv jsou obsaženy v tabulce A5-14-1 v tomto doplňku. Pokud jsou v prvku zprávy volitelné, jsou parametry označeny symbolem [O].

Poznámka 3: Text prvku zprávy v hranatých závorkách označuje volitelná doplňková slova, která se zobrazí, když je použit přidružený volitelný parametr.

Tabulka A5-1-1	Trat' – vzestupné spoje (RTEU)
Tabulka A5-1-2	Trat' – sestupné spoje (RTED)
Tabulka A5-2-1	Příčné odchylky – vzestupné spoje (LATU)
Tabulka A5-2-2	Příčné odchylky – sestupné spoje (LATD)
Tabulka A5-3-1	Hladina – vzestupné spoje (LVLU)
Tabulka A5-3-2	Hladina – sestupné spoje (LVLD)
Tabulka A5-4-1	Omezení pro přelety – vzestupné spoje (CSTU)
Tabulka A5-5-1	Rychlost – vzestupné spoje (SPDU)
Tabulka A5-5-2	Rychlost – sestupné spoje (SPDD)
Tabulka A5-6-1	Sdělení letovému provozu – vzestupné spoje (ADVU)
Tabulka A5-6-2	Sdělení letovému provozu – sestupné spoje (ADVD)
Tabulka A5-7-1	Hlasové spojení – vzestupné spoje (COMU)
Tabulka A5-7-2	Hlasové spojení – sestupné spoje (COMD)
Tabulka A5-8-1	Rozstup – vzestupné spoje (SPCU)
Tabulka A5-8-2	Rozstup – sestupné spoje (SPCD)
Tabulka A5-9-1	Nouzové a pilnostní zprávy – vzestupné spoje (EMGU)
Tabulka A5-9-2	Nouzové a pilnostní zprávy – sestupné spoje (EMGD)
Tabulka A5-10-1	Standardní odpovědi – vzestupné spoje (RSPU)
Tabulka A5-10-2	Standardní odpovědi – sestupné spoje (RSPD)
Tabulka A5-11-1	Doplňující zprávy – vzestupné spoje (SUPU)

Tabulka A5-11-2	Doplňující zprávy – sestupné spoje (SUPD)
Tabulka A5-12-1	Volný text – vzestupné spoje (TXTU)
Tabulka A5-12-2	Volný text – sestupné spoje (TXTD)
Tabulka A5-13-1	Systém řízení – vzestupné spoje (SYSU)
Tabulka A5-13-2	Systém řízení – sestupné spoje (SYSD)
Tabulka A5-14-1	Parametry

1. Prvky zpráv o trati

Tabulka A5-1-1. Trať – vzestupné spoje (RTEU)

Instrukce k postupu po určené trati nebo stanoveným postupem, ke změně tratě a oznámení očekávaných změn tratě.

Identifikátor prvku zprávy	Zamýšlené použití prvku zprávy	Formát zobrazení prvku zprávy	ALRT	RESP
RTEU-1	Instrukce pokračovat po trati určené odletovým povolením.	(odletové povolení)	M	W/U
RTEU-2	Instrukce pokračovat přímo do určené polohy.	PROCEED DIRECT TO (poloha)	M	W/U
RTEU-3	Instrukce pokračovat v určeném čase přímo do určené polohy.	AT TIME (čas) PROCEED DIRECT TO (poloha)	M	W/U
RTEU-4	Instrukce pokračovat v určené poloze přímo do příští určené polohy.	AT (poloha) PROCEED DIRECT TO (poloha)	M	W/U
RTEU-5	Instrukce pokračovat po dosažení určené hladiny přímo do určené polohy.	AT (jedna hladina) PROCEED DIRECT TO (poloha)	M	W/U
RTEU-6	Instrukce pokračovat do určené polohy po určené trati.	CLEARED TO (poloha) VIA (odletová data [O]) (traťová data) TO (poloha)	M	W/U
RTEU-7	Instrukce pokračovat po určené trati.	CLEARED (odletová data [O]) (traťová data) (data přiletu na přiblížení)	M	W/U
RTEU-8	Instrukce pokračovat v souladu s určeným postupem.	CLEARED (název postupu)	M	W/U
RTEU-9	Instrukce pokračovat od určené polohy po určené trati.	AT (poloha) CLEARED (traťová data) (data přiletu na přiblížení)	M	W/U
RTEU-10	Instrukce pokračovat od určené polohy stanoveným postupem.	AT (poloha) CLEARED (název postupu)	M	W/U

Identifikátor prvku zprávy	Zamýšlené použití prvku zprávy	Formát zobrazení prvku zprávy	ALRT	RESP
RTEU-11	Instrukce vstoupit do vyčkávacího obrazce v určené poloze v souladu se stanovenými instrukcemi. <i>Poznámka: RTEU-13 EXPECT FURTHER CLEARANCE AT [čas] je připojen ke zprávě, jestliže se očekává delší vyčkávání (viz Hlava 6, ust. 6.5.7 a 6.5.8).</i>	AT (poloha) HOLD INBOUND TRACK (stupně) (směr) TURNS (vstup do obrazce) LEGS	M	W/U
RTEU-12	Instrukce vstoupit do vyčkávacího obrazce v určené poloze v souladu s publikovanými instrukcemi pro vyčkávání. <i>Může být uveden kompasový směr v případech, kdy je s určenou polohou spojeno více vyčkávacích obrazců.</i> <i>Poznámka: RTEU-13 EXPECT FURTHER CLEARANCE AT [čas] je připojen ke zprávě, jestliže se očekává delší vyčkávání (viz Hlava 6, ust. 6.5.7 a 6.5.8).</i>	AT (poloha) HOLD (směr kompasu [O]) AS PUBLISHED	M	W/U
RTEU-13	Oznámení, že ATC plánuje vydat povolení pokračovat může být vydáno v určeném čase.	EXPECT FURTHER CLEARANCE AT TIME (čas)	M	R
RTEU-14	Oznámení, že ATC plánuje vydat se-letadlu může vydat povolení letět postupem nebo povolením stanoveného názvu.	EXPECT (název instrukce)	M	R
RTEU-15	Požadavek potvrdit přidělenou trať.	CONFIRM ASSIGNED ROUTE	M	Y
RTEU-16	Požadavek hlásit polohu.	REQUEST POSITION REPORTING	M	Y
RTEU-17	Požadavek předat předpokládaný čas přiletu na určenou polohu.	REPORT ETA (poloha)	M	Y

Tabulka A5-1-2. Trať – sestupné spoje (RTED)

Žádosti o změnu trati letu.

Identifikátor prvku zprávy	Zamýšlené použití prvku zprávy	Formát zobrazení prvku zprávy	ALRT	RESP
RTED-1	Žádost o povolení letět přímo do určené polohy.	REQUEST DIRECT TO (poloha)	M	Y
RTED-2	Žádost o postup nebo povolení stanoveného názvu.	REQUEST (název instrukce)	M	Y
RTED-3	Žádost o určenou trať.	REQUEST CLEARANCE (odletová data [O]) (traťová data) (data přiletu na přiblížení [O])	M	Y
RTED-4	Žádost o určené povolení.	REQUEST (druh povolení) CLEARANCE	M	Y
RTED-5	Hlášení polohy.	POSITION REPORT (hlášení polohy)	M	N

Identifikátor prvku zprávy	Zamýšlené použití prvku zprávy	Formát zobrazení prvku zprávy	ALRT	RESP
RTED-6	Žádost o určený kurz.	REQUEST HEADING (<i>stupně</i>)	M	Y
RTED-7	Žádost o určenou trať.	REQUEST GROUND TRACK (<i>stupně</i>)	M	Y
RTED-8	Žádost o sdělení času nebo polohy, kdy lze očekávat vrácení se na povolenou trať.	WHEN CAN WE EXPECT BACK ON ROUTE	M	Y
RTED-9	Potvrzení, že určená trať je přidělenou tratí	ASSIGNED ROUTE (<i>odletová data [O]</i>) (<i>traťová data</i>) (<i>data přiletu na přiblížení [O]</i>)	M	N
RTED-10	Oznámení předpokládaného času přiletu do určené polohy.	ETA (<i>poloha</i>) TIME (<i>čas</i>)	M	N

2. Prvky zpráv o příčné odchylce

Tabulka A5-2-1. Příčné odchylky – vzestupné spoje (LATU)

Instrukce k letu na paralelní trati nebo k vrácení se na původně povolenou trať, povolení k odchýlení se od určené tratě a očekávání oznámení změny offsetu.

Identifikátor prvku zprávy	Zamýšlené použití prvku zprávy	Formát zobrazení prvku zprávy	ALRT	RESP
LATU-1	Instrukce letět paralelně k povolené trati s posunem o určenou vzdálenost v určeném směru.	OFFSET (<i>určená vzdálenost</i>) (<i>směr</i>) OF ROUTE	M	W/U
LATU-2	Instrukce letět paralelně k povolené trati s posunem o určenou vzdálenost v určeném směru a zahájit offset v určené poloze.	AT (<i>poloha</i>) OFFSET (<i>určená vzdálenost</i>) (<i>směr</i>) OF ROUTE	M	W/U
LATU-3	Instrukce letět paralelně k povolené trati s posunem o určenou vzdálenost v určeném směru a zahájit offset v určeném čase.	AT TIME (<i>čas</i>) OFFSET (<i>určená vzdálenost</i>) (<i>směr</i>) OF ROUTE	M	W/U
LATU-4	Instrukce vrátit se na povolenou trať.	REJOIN ROUTE	M	W/U
LATU-5	Instrukce vrátit se na povolenou trať před průletem určené polohy.	REJOIN ROUTE BEFORE PASSING (<i>poloha</i>)	M	W/U
LATU-6	Instrukce vrátit se na povolenou trať před určeným časem.	REJOIN ROUTE BEFORE TIME (<i>čas</i>)	M	W/U
LATU-7	Oznámení, že ATC plánuje může být vydáno at povolení umožňující letadlu naletět povolenou trať před průletem určené polohy.	EXPECT BACK ON ROUTE BEFORE PASSING (<i>poloha</i>)	M	R
LATU-8	Oznámení, že ATC plánuje může být vydáno at povolení umožňující letadlu naletět povolenou trať v nebo před určeným časem.	EXPECT BACK ON ROUTE BEFORE TIME (<i>čas</i>)	M	R
LATU-9	Instrukce k obnovení vlastní navigace, která následuje po povolení ke změně kurzu nebo trati. Může se spojit s instrukcí, jak nebo kde znovu naletět povolenou trať.	RESUME OWN NAVIGATION	M	W/U

3. Prvky zpráv o hladině

Tabulka A5-3-1. Hladina – vzestupné spoje (LVLU)

Instrukce ke změně přidělené hladiny, odpovědi k žádosti o hladinu, změna nebo omezení povolení hladiny a oznámení očekávaných povolení hladiny.

Identifikátor prvku zprávy	Zamýšlené použití prvku zprávy	Formát zobrazení prvku zprávy	ALRT	RESP
LVLU-1	Oznámení, že ATC plánuje vydat povolení letadlu může očekávat instrukce k zahájení stoupání v určitém čase.	EXPECT HIGHER AT TIME (čas)	M	R
LVLU-2	Oznámení, že ATC plánuje vydat povolení letadlu může očekávat instrukce k zahájení stoupání v určité poloze.	EXPECT HIGHER AT (poloha)	M	R
LVLU-3	Oznámení, že ATC plánuje vydat povolení letadlu může očekávat instrukce k zahájení klesání v určitém čase.	EXPECT LOWER AT TIME (čas)	M	R
LVLU-4	Oznámení, že ATC plánuje vydat povolení letadlu může očekávat instrukce k klesání v určité poloze.	EXPECT LOWER AT (poloha)	M	R
LVLU-5	Instrukce k udržování určité hladiny nebo vertikálního rozsahu.	MAINTAIN (jedna hladina) nebo MAINTAIN BLOCK (jedna hladina) TO (jedna hladina)	M	W/U
LVLU-6	Instrukce, že se má zahájit stoupání do určité hladiny nebo vertikální rozsah a toto se má udržovat.	CLIMB TO (jedna hladina) nebo CLIMB TO BLOCK (jedna hladina) TO (jedna hladina)	M	W/U
LVLU-7	Instrukce, že v určitém čase se má zahájit stoupání do určité hladiny nebo vertikálního rozsahu a toto se má po dosažení udržovat.	AT TIME (čas) CLIMB TO (jedna hladina) nebo AT TIME (čas) CLIMB TO BLOCK (jedna hladina) TO (jedna hladina)	M	W/U
LVLU-8	Instrukce, že v určité poloze se má zahájit stoupání do určité hladiny nebo vertikálního rozsahu a toto se má po dosažení udržovat.	AT (poloha) CLIMB TO (jedna hladina) nebo AT (poloha) CLIMB TO BLOCK (jedna hladina) TO (jedna hladina)	M	W/U
LVLU-9	Instrukce, že se má zahájit klesání do určité hladiny nebo vertikálního rozsahu a toto se má po dosažení udržovat.	DESCEND TO (jedna hladina) nebo DESCEND TO BLOCK (jedna hladina) TO (jedna hladina)	M	W/U

Identifikátor prvku zprávy	Zamýšlené použití prvku zprávy	Formát zobrazení prvku zprávy	ALRT	RESP
LVLU-10	Instrukce, že se má v určitém čase zahájit klesání do určité hladiny nebo vertikálního rozsahu a toto se má po dosažení udržovat.	AT TIME (čas) DESCEND TO (jedna hladina) nebo AT TIME (čas) DESCEND TO BLOCK (jedna hladina) TO (jedna hladina)	M	W/U
LVLU-11	Instrukce, že se má v určité poloze zahájit klesání do určité hladiny nebo vertikálního rozsahu a toto se má po dosažení udržovat.	AT (poloha) DESCEND TO (jedna hladina) nebo AT (poloha) DESCEND TO BLOCK (jedna hladina) TO (jedna hladina)	M	W/U
LVLU-12	Instrukce, že stoupání by mělo být provedeno tak, aby bylo dosaženo určité hladiny před určitým časem.	CLIMB TO REACH (jedna hladina) BEFORE TIME (čas)	M	W/U
LVLU-13	Instrukce, že stoupání by mělo být provedeno tak, aby bylo dosaženo určité hladiny před průletem určitou polohou.	CLIMB TO REACH (jedna hladina) BEFORE PASSING (poloha)	M	W/U
LVLU-14	Instrukce, že klesání by mělo být provedeno tak, aby bylo dosaženo určité hladiny před určitým časem.	DESCEND TO REACH (jedna hladina) BEFORE TIME (čas)	M	W/U
LVLU-15	Instrukce, že klesání by mělo být provedeno tak, aby bylo dosaženo určité hladiny před průletem určité polohy.	DESCEND TO REACH (jedna hladina) BEFORE PASSING (poloha)	M	W/U
LVLU-16	Instrukce k zastavení stoupání v určené hladině a dosažená hladina má být udržována. Určená hladina bude pod předtím přidělenou hladinou. Tato instrukce by měla být vydána pouze, pokud řídící může potvrdit, že dosud nebylo dosaženo dříve přidělené hladiny.	STOP CLIMB AT (jedna hladina)	M	W/U
LVLU-17	Instrukce k zastavení klesání v určené hladině a dosažená hladina má být udržována. Určená hladina bude nad předtím přidělenou hladinou. Tato instrukce by měla být vydána pouze, pokud řídící může potvrdit, že dosud nebylo dosaženo dříve přidělené hladiny.	STOP DESCENT AT (jedna hladina)	M	W/U
LVLU-18	Instrukce ke stoupání vertikální rychlostí, která je stanovená nebo vyšší.	CLIMB AT (vertikální rychlost) OR GREATER	M	W/U
LVLU-19	Instrukce ke stoupání vertikální rychlostí, která je stanovená nebo nižší.	CLIMB AT (vertikální rychlost) OR LESS	M	W/U

Identifikátor prvku zprávy	Zamýšlené použití prvku zprávy	Formát zobrazení prvku zprávy	ALRT	RESP
LVLU-20	Instrukce ke klesání vertikální rychlostí, která je stanovená nebo vyšší.	DESCEND AT (vertikální rychlost) OR GREATER	M	W/U
LVLU-21	Instrukce ke klesání vertikální rychlostí, která je stanovená nebo nižší.	DESCEND AT (vertikální rychlost) OR LESS	M	W/U
LVLU-22	Oznámení, že ATC plánuje vydat povolení letadlu může být vydáno povolení k zahájení stoupání do určité hladiny v určitém počtu minut po odletu.	EXPECT (jedna hladina) (počet minut) AFTER DEPARTURE	M	R
LVLU-23	Instrukce, aby se letadlo ohlásilo po opuštění určené hladiny.	REPORT LEAVING (jedna hladina)	M	W/U
LVLU-24	Instrukce, aby letadlo ohlásilo udržování určené hladiny.	REPORT MAINTAINING (jedna hladina)	M	W/U
LVLU-25	Instrukce ohlásit současnou hladinu.	REPORT PRESENT LEVEL	M	Y
LVLU-26	Instrukce, aby se letadlo ohlásilo, po dosažení určeného vertikálního rozsahu.	REPORT REACHING BLOCK (jedna hladina) TO (jedna hladina)	M	W/U
LVLU-27	Žádost o potvrzení přidělené hladiny.	CONFIRM ASSIGNED LEVEL	M	Y
LVLU-28	Žádost o uvedení hladiny, které dává pilot přednost.	ADVISE PREFERRED LEVEL	M	Y
LVLU-29	Žádost o uvedení času a/nebo polohy, kterému ym dává pilot přednost pro zahájení klesání na letišti zamýšleného přiletu.	ADVISE TOP OF DESCENT	L	Y
LVLU-30	Žádost o oznámení nejbližšího možného času nebo polohy, kdy může být přijata určená hladina.	WHEN CAN YOU ACCEPT (jedna hladina)	M	Y
LVLU-31	Žádost o informaci, zda může nebo nemůže být přijata určená hladina v určené poloze.	CAN YOU ACCEPT (jedna hladina) AT (poloha)	M	A/N
LVLU-32	Žádost o informaci, zda může nebo nemůže být přijata určená hladina v určeném čase.	CAN YOU ACCEPT (jedna hladina) AT TIME (čas)	M	A/N
Redakční poznámka: LVLU-33 až LVLU-40 jsou vyhrazeny pro budoucí použití.				
LVLU-41	Instrukce k zahájení klesání po dříve povoleném STAR do určené hladiny nebo vertikálního rozsahu a k následnému udržování této hladiny nebo rozsahu po jejich dosažení.	DESCEND VIA STAR TO (jedna hladina) nebo DESCEND VIA STAR TO BLOCK (jedna hladina) TO (jedna hladina)	M	W/U
LVLU-42	Instrukce k zahájení klesání po průletu určenou polohou po dříve povoleném STAR do určené hladiny nebo vertikálního rozsahu a k následnému udržování této hladiny nebo rozsahu po jejich dosažení.	AFTER PASSING (poloha) DESCEND VIA STAR TO (jedna hladina) nebo AFTER PASSING (poloha) DESCEND VIA STAR TO BLOCK (jedna	M	W/U

Identifikátor prvku zprávy	Zamýšlené použití prvku zprávy	Formát zobrazení prvku zprávy	ALRT	RESP
		<i>hladina) TO (jedna hladina)</i>		
LVLU-43	Instrukce k zahájení stoupání po dříve povoleném SID do určené hladiny nebo vertikálního rozsahu a k následnému udržování této hladiny nebo rozsahu po jejich dosažení.	CLIMB VIA SID TO <i>(jedna hladina)</i> nebo CLIMB VIA SID TO BLOCK <i>(jedna hladina) TO (jedna hladina)</i>	M	W/U
LVLU-44	Instrukce k zahájení stoupání po průletu určenou polohou po dříve povoleném SID do určené hladiny nebo vertikálního rozsahu a k následnému udržování této hladiny nebo rozsahu po jejich dosažení.	AFTER PASSING <i>(poloha)</i> CLIMB VIA SID TO <i>(jedna hladina)</i> nebo AFTER PASSING <i>(poloha)</i> CLIMB VIA SID TO BLOCK <i>(jedna hladina) TO (jedna hladina)</i>	M	W/U

Tabulka A5-3-2. Hladina – sestupné spoje (LVLD)

Žádost o změnu přidělené nadmořské výšky a dotazy, kdy se očekává změna hladiny.

Identifikátor prvku zprávy	Zamýšlené použití prvku zprávy	Formát zobrazení prvku zprávy	ALRT	RESP
LVLD-1	Žádost letět v určené hladině nebo vertikálním rozsahu.	REQUEST <i>(jedna hladina)</i> nebo REQUEST BLOCK <i>(jedna hladina) TO (jedna hladina)</i>	M	Y
LVLD-2	Žádost o stoupání do určené hladiny nebo vertikálního rozsahu.	REQUEST CLIMB TO <i>(jedna hladina)</i> nebo REQUEST CLIMB TO BLOCK <i>(jedna hladina) TO (jedna hladina)</i>	M	Y
LVLD-3	Žádost o klesání do určené hladiny nebo vertikálního rozsahu.	REQUEST DESCENT TO <i>(jedna hladina)</i> nebo REQUEST DESCENT TO BLOCK <i>(jedna hladina) TO (jedna hladina)</i>	M	Y
LVLD-4	Žádost o zahájení stoupání/klesání -do určené hladiny nebo vertikálního rozsahu v určené poloze.	AT <i>(poloha)</i> REQUEST <i>(jedna hladina)</i> nebo AT <i>(poloha)</i> REQUEST BLOCK <i>(jedna hladina) TO (jedna hladina)</i>	M	Y
LVLD-5	Žádost o zahájení stoupání/klesání do určené	AT TIME <i>(čas)</i> REQUEST <i>(hladina)</i> nebo	M	Y

Identifikátor prvku zprávy	Zamýšlené použití prvku zprávy	Formát zobrazení prvku zprávy	ALRT	RESP
	hladiny nebo vertikálního rozsahu v určeném čase.	AT TIME (čas) REQUEST BLOCK (jedna hladina) TO (jedna hladina)		
LVLD-6	Žádost o sdělení, nejbližšího možného času nebo polohy, kdy lze očekávat klesání.	WHEN CAN WE EXPECT LOWER LEVEL	M	Y
LVLD-7	Žádost o sdělení, nejbližšího možného času nebo polohy, kdy lze očekávat stoupání.	WHEN CAN WE EXPECT HIGHER LEVEL	M	Y
LVLD-8	Hlášení oznamující opuštění určené hladiny.	LEAVING (jedna hladina)	M	N
LVLD-9	Hlášení oznamující, že se udržuje určená hladina.	MAINTAINING (jedna hladina)	M	N
LVLD-10	Hlášení oznamující dosažení určeného vertikálního rozsahu.	REACHING BLOCK (jedna hladina) TO (jedna hladina)	M	N
LVLD-11	Potvrzení, že určená hladina nebo vertikální rozsah je přidělenou hladinou nebo vertikálním rozsahem .	ASSIGNED LEVEL (jedna hladina)	M	N
LVLD-12	Hlášení oznamující určenou hladinu, které pilot dává přednost.	PREFERRED LEVEL (jedna hladina)	M	N
LVLD-13	Hlášení oznamující stoupání do určené hladiny.	CLIMBING TO (jedna hladina)	M	N
LVLD-14	Hlášení oznamující klesání do určené hladiny.	DESCENDING TO (jedna hladina)	M	N
LVLD-15	Oznámení, že určená hladina může být přijata v určeném čase.	WE CAN ACCEPT (jedna hladina) AT TIME (čas)	M	N
LVLD-16	Oznámení, že určená hladina může být přijata v určené poloze.	WE CAN ACCEPT (jedna hladina) AT (poloha)	M	N
LVLD-17	Oznámení, že určená hladina nemůže být přijata.	WE CANNOT ACCEPT (jedna hladina)	M	N
LVLD-18	Oznámení o času a poloze , kterým se dává přednost pro zahájení klesání na přiblížení.	TOP OF DESCENT (poloha) -TIME (čas)	M	N

4. Prvky omezení pro přelety

Tabulka A5-4-1. Omezení pro přelety – vzestupný spoj (CSTU)

Instrukce k přeletu určené polohy v určité nadmořské výšce, času, a/nebo rychlosti, pokyny ke zrušení omezení pro přelety.

Identifikátor prvku zprávy	Zamýšlené použití prvku zprávy	Formát zobrazení prvku zprávy	ALRT	RESP
CSTU-1	Instrukce k přeletu určené polohy v určené hladině nebo určeném vertikálním rozsahu.	CROSS (poloha) AT (jedna hladina) nebo CROSS (poloha) BETWEEN (jedna hladina) AND (jedna hladina)	-M	-W/U

Identifikátor prvku zprávy	Zamýšlené použití prvku zprávy	Formát zobrazení prvku zprávy	ALRT	RESP
CSTU-2	Instrukce k přeletu určené polohy v nebo nad určenou hladinou.	CROSS (poloha) AT OR ABOVE (jedna hladina)	-M	-W/U
CSTU-3	Instrukce k přeletu určené polohy v nebo pod určenou hladinou.	CROSS (poloha) AT OR BELOW (jedna hladina)	M	W/U
CSTU-4	Instrukce k přeletu určené polohy v určeném čase.	CROSS (poloha) AT TIME (čas)	M	W/U
CSTU-5	Instrukce k přeletu určené polohy před určeným časem.	CROSS (poloha) BEFORE TIME (čas)	M	W/U
CSTU-6	Instrukce k přeletu určené polohy po určeném čase.	CROSS (poloha) AFTER TIME (čas)	M	W/U
CSTU-7	Instrukce k přeletu určené polohy mezi určenými časy.	CROSS (poloha) BETWEEN TIME (čas) AND TIME (čas)	M	W/U
CSTU-8	Instrukce k přeletu určené polohy určenou rychlostí.	CROSS (poloha) AT (rychlost)	M	W/U
CSTU-9	Instrukce k přeletu určené polohy určenou rychlostí nebo nižší.	CROSS (poloha) AT (rychlost) OR LESS	M	W/U
CSTU-10	Instrukce k přeletu určené polohy určenou rychlostí nebo vyšší	CROSS (poloha) AT (rychlost) OR GREATER	M	W/U
CSTU-11	Instrukce k přeletu určené polohy v určeném čase a určené hladině nebo ve vertikálním rozsahu.	CROSS (poloha) AT TIME (čas) AT (jedna hladina) nebo CROSS (poloha) AT TIME (čas) BETWEEN (jedna hladina) AND (jedna hladina)	M	W/U
CSTU-12	Instrukce k přeletu určené polohy před určeným časem a v určené hladině nebo ve vertikálním rozsahu.	CROSS (poloha) BEFORE TIME (čas) AT (jedna hladina) nebo CROSS (poloha) BEFORE TIME (čas) BETWEEN (jedna hladina) AND (jedna hladina)	M	W/U
CSTU-13	Instrukce k přeletu určené polohy po určeném čase a v určené hladině nebo vertikálním rozsahu.	CROSS (poloha) AFTER TIME (čas) AT (jedna hladina) nebo CROSS (poloha) AFTER TIME (čas) BETWEEN (jedna hladina) AND (jedna hladina)	M	W/U
CSTU-14	Instrukce k přeletu určené polohy v určené hladině nebo vertikálním rozsahu a určenou rychlostí.	CROSS (poloha)-AT (jedna hladina)-AT (rychlost)	M	W/U

Identifikátor prvku zprávy	Zamýšlené použití prvku zprávy	Formát zobrazení prvku zprávy	ALRT	RESP
		nebo CROSS (poloha) BETWEEN (jedna hladina) AND (jedna hladina) AT (rychlost)		
CSTU-15	Instrukce k přeletu určené polohy v určeném čase v určené hladině nebo vertikálním rozsahu a určenou rychlostí.	CROSS (poloha) AT TIME (čas) AT (hladina) AT (rychlost)	M	W/U

5. Prvky zpráv o rychlosti

Tabulka A5-5-1. Rychlost – vzestupné spoje (SPDU)

Instrukce ke změně nebo udržování rychlosti, oznámení očekávaných změn rychlosti.

Identifikátor prvku zprávy	Zamýšlené použití prvku zprávy	Formát zobrazení prvku zprávy	ALRT	RESP
SPDU-1	Oznámení, že ATC plánuje vydat může být vydána instrukce k úpravě rychlosti vstupující v platnost v určeném čase.	EXPECT SPEED CHANGE AT TIME (čas)	M	R
SPDU-2	Oznámení, že ATC plánuje vydat může být vydána instrukce k úpravě rychlosti, když je letadlo vstupující v platnost v určené poloze.	EXPECT SPEED CHANGE AT (poloha)	M	R
SPDU-3	Oznámení, že ATC plánuje vydat může být vydána instrukce k úpravě rychlosti, vstupující v platnost když je letadlo v určené hladině.	EXPECT SPEED CHANGE AT (jedna hladina)	M	R
SPDU-4	Instrukce k udržování určené rychlosti.	MAINTAIN (rychlost)	M	W/U
SPDU-5	Instrukce k udržování současné rychlosti.	MAINTAIN PRESENT SPEED	M	W/U
SPDU-6	Instrukce k udržování určené rychlosti nebo vyšší.	MAINTAIN (rychlost) OR GREATER	M	W/U
SPDU-7	Instrukce k udržování určené rychlosti nebo nižší.	MAINTAIN (rychlost) OR LESS	M	W/U
SPDU-8	Instrukce k udržování určeného rozsahu rychlostí.	MAINTAIN (rychlost) TO (rychlost)	M	W/U
SPDU-9	Instrukce, že současná rychlost se má zvýšit na určenou rychlost a má být udržována až do dalšího oznámení.	INCREASE SPEED TO (rychlost)	M	W/U
SPDU-10	Instrukce, že současná rychlost se má zvýšit na určenou rychlost nebo vyšší, přičemž tato určená nebo vyšší rychlost má být udržována až do dalšího oznámení.	INCREASE SPEED TO (rychlost) OR GREATER	M	W/U
SPDU-11	Instrukce, že současná rychlost se má snížit na určenou rychlost a tato se má udržovat až do dalšího oznámení.	REDUCE SPEED TO (rychlost)	M	W/U

Identifikátor prvku zprávy	Zamýšlené použití prvku zprávy	Formát zobrazení prvku zprávy	ALRT	RESP
SPDU-12	Instrukce, že současná rychlost se má snížit na rychlost určenou nebo nižší, přičemž tato určená rychlost nebo nižší se má udržovat až do dalšího oznámení.	REDUCE SPEED TO (rychlost) OR LESS	M	W/U
SPDU-13	Instrukce k obnovení normální rychlosti. Dříve vydané rychlostní omezení nemusí být nadále dodržováno. <i>Může být specifikována fáze letu.</i>	RESUME NORMAL SPEED (fáze letu [O])	M	W/U
SPDU-14	Oznámení, že- se může letět vyhovující rychlostí bez omezení.	NO SPEED RESTRICTION	M	W/U
SPDU-15	Žádost o ohlášení -rychlosti stanové určeným(i) druhem(y) rychlosti(í).	REPORT (druhy rychlosti) SPEED	M	Y
SPDU-16	Žádost o potvrzení přidělené rychlosti.	CONFIRM ASSIGNED SPEED	M	Y
SPDU-17	Žádost o -nejbližší možný čas nebo polohu, kdy může být přijata určená rychlost.	WHEN CAN YOU ACCEPT (rychlost)	M	Y

Tabulka A5-5-2. Rychlost – sestupné spoje (SPDD)

Žádosti vztahující se k rychlosti a dotazy, kdy se očekává změna rychlosti.

Identifikátor prvku zprávy	Zamýšlené použití prvku zprávy	Formát zobrazení prvku zprávy	ALRT	RESP
SPDD-1	Žádost o určenou rychlost.	REQUEST (rychlost)	M	Y
SPDD-2	Žádost o nejbližší možný čas nebo polohu, kdy- může být očekávána určená rychlost.	WHEN CAN WE EXPECT (rychlost)	M	Y
SPDD-3	Hlášení oznamující, že určená rychlost je rychlostí stanovenou určenými druhy rychlostí.	(druhy rychlosti) SPEED (rychlost)	M	N
SPDD-4	Potvrzení, že určená rychlost je přidělenou rychlostí.	ASSIGNED SPEED (rychlost)	M	N
SPDD-5	Oznámení, že- určená rychlost může být přijata v určeném čase.	WE CAN ACCEPT (rychlost)- AT TIME (čas)	M	N
SPDD-6	Oznámení, že určená rychlost nemůže být přijata.	WE CANNOT ACCEPT (rychlost)	M	N

6. Prvky sdělení letovému provozu**Tabulka A5-6-1. Sdělení letovému provozu – vzestupné spoje (ADVU)***Různá letová provozní sdělení, instrukce, oznámení a žádosti.*

Identifikátor prvku zprávy	Zamýšlené použití prvku zprávy	Formát zobrazení prvku zprávy	ALRT	RESP
ADVU-1	Sdělení stanovující nastavení výškoměru. pro určené zařízení <i>Identifikace zařízení a čas měření mohou být specifikovány.</i>	(identifikace zařízení [O]) ALTIMETER (nastavení výškoměru) [ALTIMETER TIME (čas[O])]	M	R

Identifikátor prvku zprávy	Zamýšlené použití prvku zprávy	Formát zobrazení prvku zprávy	ALRT	RESP
ADVU-2	Sdělení, že přehledová služba ATS je ukončena.	SURVEILLANCE SERVICE TERMINATED	M	R
ADVU-3	Sdělení, že přehledová služba ATS byla zřízena. Poloha může být uvedena.	IDENTIFIED (poloha [O])	M	R
ADVU-4	Sdělení o ztrátě přehledového kontaktu ATS.	IDENTIFICATION LOST	M	R
ADVU-5	Sdělení, že určený kód ATIS je kódem platným. Letiště může být specifikováno	(<i>letiště [O]</i>) ATIS (ATIS kód)	M	R
ADVU-6	Sdělení, aby byla žádost opětovně předána na dalším stanovišti ATC.	REQUEST AGAIN WITH NEXT ATC UNIT	M	N
ADVU-7	Sdělení o význačném provozu pro let.	TRAFFIC IS (<i>popis provozu</i>)	M	R
ADVU-8	Instrukce k ohlášení, že určený provoz byl vizuálně spatřen a minut. Instrukce může označovat předpokládaný čas průletu.	REPORTING SIGHTING AND PASSING OPPOSITE DIRECTION (<i>typ letadla [O]</i>) (<i>poloha provozu</i>) (<i>předpokládaný čas průletu (čas ETP) [O]</i>)	M	W/U
ADVU-9	Instrukce k nastavení určeného kódu SSR.	SQUAWK (SSR kód)	M	W/U
ADVU-10	Instrukce k vypnutí odpovídače SSR.	STOP SQUAWK	M	W/U
ADVU-11	Instrukce k ukončení vysílání ADS-B.	STOP ADS-B TRANSMISSION	M	W/U
ADVU-12	Instrukce, aby odpovídač SSR předával informaci o hladině.	SQUAWK MODE C	M	W/U
ADVU-13	Instrukce, aby odpovídač SSR ukončil předávání informací o hladině.	STOP SQUAWK MODE C	M	W/U
ADVU-14	Žádost o potvrzení nastaveného kódu SSR.	CONFIRM SQUAWK CODE	M	Y
ADVU-15	Instrukce, že funkce „ident“ odpovídače SSR má být uvedena v činnost.	SQUAWK IDENT	M	W/U
ADVU-16	Instrukce k aktivaci schopnosti ADS-C.	ACTIVATE ADS-C	M	W/U
ADVU-17	Instrukce k vysílání hlasového hlášení o poloze v důsledku neprovozuschopnosti ADS-C .	ADS-C OUT OF SERVICE REVERT TO VOICE POSITION REPORTS	M	W/U
ADVU-18	Instrukce -zprostředkovávajícím u letadlu k předání určité zprávy určitému letadlu na určitém kmitočtu, je-li požadováno.	RELAY TO (<i>identifikace letadla</i>) (<i>název stanoviště</i>) (<i>předávaný text</i>) [ON (<i>kmitočet [O]</i>)] (<i>název stanoviště</i>) (<i>předávaný text</i>)	M	W/U
ADVU-19	Žádost o kontrolu horizontální polohy, hladiny nebo rychlosti letadla, vzhledem k tomu, že	(<i>druh odchylky</i>) DEVIATION DETECTED,	M	W/U

Identifikátor prvku zprávy	Zamýšlené použití prvku zprávy	Formát zobrazení prvku zprávy	ALRT	RESP
	stanoviště ATC detekovalo odchylku od povolení.	VERIFY AND ADVISE		
ADVU-20	Systémem generované oznámení, že přijatá zpráva není podporována.	MESSAGE NOT SUPPORTED BY THIS ATC UNIT	M	N
ADVU-21	Označuje, že přijatá zpráva má zpoždění větší, než je požadováno.	MESSAGE RECEIVED TOO LATE, RESEND MESSAGE OR CONTACT BY VOICE	M	N

Tabulka A5-6-2. Sdělení letovému provozu – sestupné spoje (ADVD)

Různá letová provozní sdělení, oznámení a žádosti.

Identifikátor prvku zprávy	Zamýšlené použití prvku zprávy	Formát zobrazení prvku zprávy	ALRT	RESP
ADVD-1	Hlášení udávající, že letadlo nastavuje určený SSR kód-.	SQUAWKING (SSR kód)	M	N
ADVD-2	Hlášení udávající, zda byl nebo nebyl provoz vizuálně spatřen, a pokud ano, zda byl minut. Může být poskytnut popis letadla.	TRAFFIC (typ letadla [O]) (poloha provozu) (viditelnost provozu)	M	N
ADVD-3	Označuje, že přijatá zpráva má zpoždění větší, než je požadováno.	MESSAGE RECIVED TOO LATE, RESEND MESSAGE OR CONTACT BY VOICE	M	N

7. Prvky zpráv týkajících se hlasového spojení

Tabulka A5-7-1. Hlasové spojení – vzestupné spoje (COMU)

Instrukce k monitorování nebo kontaktování řízení letového provozu v kmitočtech a instrukce ke kontrole zaseknutí tlačítka mikrofону.

Identifikátor prvku zprávy	Zamýšlené použití prvku zprávy	Formát zobrazení prvku zprávy	ALRT	RESP
COMU-1	Instrukce k navázání hlasového spojení s určeným stanovištěm ATS na určeném kmitočtu.	CONTACT (název stanoviště) (kmitočet)	M	W/U
COMU-2	Instrukce k navázání hlasového spojení v určené poloze s určeným stanovištěm ATS na určeném kmitočtu.	AT (poloha) CONTACT (název stanoviště) (kmitočet)	M	W/U
COMU-3	Instrukce k navázání hlasového spojení v určeném čase s určeným stanovištěm ATS na určeném kmitočtu.	AT TIME (čas) CONTACT (název stanoviště) (kmitočet)	M	W/U
COMU-4	Sdělení záložního kmitočtu.	SECONDARY FREQUENCY (frekvence kmitočet)	M	R
COMU-5	Instrukce k monitorování určeného stanoviště ATS na určeném kmitočtu. Nepožaduje se, aby letová posádka navázala hlasového spojení na kmitočtu.	MONITOR (název stanoviště) (kmitočet)	M	W/U
COMU-6	Instrukce k monitorování určeného stanoviště ATS v určené poloze a na určeném kmitočtu. Nepožaduje se, aby letová posádka navázala hlasového spojení na kmitočtu.	AT (poloha) MONITOR (název stanoviště) (kmitočet)	M	W/U
COMU-7	Instrukce k monitorování určeného stanoviště ATS v určeném čase a na určeném kmitočtu. Letová posádka nepožaduje stanovení hlasového spojení na kmitočtu.	AT TIME (čas) MONITOR (název stanoviště) (kmitočet)	M	W/U
COMU-8	Instrukce ke kontrole mikrofónu, kvůli zjištění pokračujícího vysílání na určeném kmitočtu	CHECK STUCK MICROPHONE (kmitočet)	H	W/U

COMU-9	Sdělení názvu současného stanoviště ATC.	CURRENT ATC UNIT (název stanoviště)	M	N
-------------------	---	--	--------------	--------------

Tabulka A5-7-2. Hlasové spojení – sestupné spoje (COMD)

Žádosti týkající se hlasového spojení nebo změny kmitočtu.

<i>Identifikátor prvku zprávy</i>	<i>Zamýšlené použití prvku zprávy</i>	<i>Formát zobrazení prvku zprávy</i>	<i>ALRT</i>	<i>RESP</i>
COMD-1	Žádost o hlasové spojení na určeném kmitočtu.	REQUEST VOICE CONTACT (kmitočet)	M	Y
COMD-2	Oznámení od zprostředkujícího letadla stanovené odpovědi od určeného letadla.	RELAY FROM (identifikace letadla) (text předávané odpovědi)	M	N

8. Prvky zpráv o rozstupu

Tabulka A5-8-1. Rozstup – vzestupné spoje (SPCU)

Povolení k provádění manévru rozstupu během fáze letu na trati nebo přiletu a oznámení očekávaného povolení rozstupu.

<i>Identifikátor prvku zprávy</i>	<i>Zamýšlené použití prvku zprávy</i>	<i>Formát zobrazení prvku zprávy</i>	<i>ALRT</i>	<i>RESP</i>
SPCU-1	Potvrzení ATS pilotovi k použití postupu ITP, když je letadlo ITP za referenčním letadlem. Tento prvek je vždy spojený s vertikálním povolením.	ITP BEHIND (identifikace letadla)	M	N
SPCU-2	Potvrzení ATS pilotovi k použití postupu ITP, když je letadlo ITP před referenčním letadlem. Tento prvek je vždy spojený s vertikálním povolením.	ITP AHEAD OF (identifikace letadla)	M	N
SPCU-3	Potvrzení ATS pilotovi k použití postupu ITP, když je letadlo ITP za oběma referenčními letadly. Tento prvek je vždy spojený s vertikálním povolením.	ITP BEHIND (identifikace letadla) AND BEHIND (identifikace letadla)	M	N
SPCU-4	Potvrzení ATS pilotovi k použití postupu ITP, když je letadlo ITP před oběma referenčními letadly. Tento prvek je vždy spojený s vertikálním povolením.	ITP AHEAD OF (identifikace letadla) AND AHEAD OF (identifikace letadla)	M	N
SPCU-5	Potvrzení ATS pilotovi k použití postupu ITP, když je letadlo ITP za jedním referenčním letadlem a před druhým referenčním letadlem. Tento prvek je vždy spojený s vertikálním povolením.	ITP BEHIND (identifikace letadla) AND AHEAD OF (identifikace letadla)	M	N

Tabulka A5-9-2. Nouzové a pilnostní zprávy – sestupné spoje (EMGD)

Hlášení zajišťující vysokou míru pozornosti ze strany řízení letového provozu.

<i>Identifikátor prvku zprávy</i>	<i>Zamýšlené použití prvku zprávy</i>	<i>Formát zobrazení prvku zprávy</i>	<i>ALRT</i>	<i>RESP</i>
EMGD-1	Oznámení pilnostní situace.	PAN PAN PAN	H	Y
EMGD-2	Oznámení nouzové situace.	MAYDAY MAYDAY MAYDAY	H	Y
EMGD-3	Hlášení uvádějící zbývající palivo (čas) a počet osob na palubě.	(zbývající palivo) ENDURANCE AND (osoby na palubě) PERSONS ON BOARD	H	Y
EMGD-4	Oznámení, že nouzová situace je zrušena.	CANCEL EMERGENCY	H	Y

10. Prvky zprávy standardní odpovědi**Tabulka A5-10-1. Standardní odpovědi – vzestupné spoje (RSPU)**

Standardní odpovědi řízení letového provozu na dotazy a žádosti pilota.

<i>Identifikátor prvku zprávy</i>	<i>Zamýšlené použití prvku zprávy</i>	<i>Formát zobrazení prvku zprávy</i>	<i>ALRT</i>	<i>RESP</i>
RSPU-1	Označuje, že zprávě nemůže být vyhověno.	UNABLE	M	N
RSPU-2	Označuje, že na zprávu bude brzy odpovězeno.	STAND BY	M	N
RSPU-3	Označuje, že při odpovědi lze očekávat dlouhou prodlevu.	REQUEST DEFERRED	M	N
RSPU-4	Označuje, že zpráva byla přijata	ROGER	M	N
RSPU-5	Označuje, že ATC odpovídá na zprávu pozitivně.	AFFIRM	M	N
RSPU-6	Označuje, že ATC odpovídá na zprávu negativně.	NEGATIVE	M	N
RSPU-7	Označuje, že požadavek byl předán dalšímu středisku řízení.	REQUEST FORWARDED	M	N
RSPU-8	Žádost o potvrzení uvedeného požadavku, protože původní požadavek nebyl pochopen. Žádost by měla být vysvětlena a znovu předložena.	CONFIRM REQUEST	M	N

Tabulka A5-10-2. Standardní odpovědi – sestupné spoje (RSPD)

Standardní odpovědi na instrukce a dotazy řízení letového provozu.

Identifikátor prvku zprávy	Zamýšlené použití prvku zprávy	Formát zobrazení prvku zprávy	ALRT	RESP
RSPD-1	Označuje, že instrukce byla pochopena a bude splněna.	WILCO	M	N
RSPD-2	Označuje, že instrukce nemůže být splněna.	UNABLE	M	N
RSPD-3	Označuje, že na zprávu bude brzy odpovězeno.	STANDBY	M	N
RSPD-4	Označuje, že zpráva byla přijata.	ROGER	M	N
RSPD-5	Označení pozitivní odpovědi na zprávu.	AFFIRM	M	N
RSPD-6	Označení negativní odpovědi na zprávu.	NEGATIVE	M	N

11. Prvky doplňujících zpráv**Tabulka A5-11-1. Doplňující zprávy – vzestupné spoje (SUPU)**

Poznámky k instrukcím a standardním odpovědím řízení letového provozu.

Identifikátor prvku zprávy	Zamýšlené použití prvku zprávy	Formát zobrazení prvku zprávy	ALRT	RESP
SUPU-1	Označuje, že připojená instrukce má být provedena, když je letová posádka připravena.	WHEN READY	M	N
SUPU-2	Označuje, že připojená zpráva je vydána z určitého důvodu.	DUE TO (určitý důvod vzestupného spoje)	N	N
SUPU-3	Instrukce k provedení připojené instrukce rychlostí optimální z pohledu výkonnosti letadla.	EXPEDITE	M	N
SUPU-4	Označení, že připojená instrukce je bud -opravou předchozí vydané instrukce, nebo se liší od požadovaného povolení. Důvody opravy mohou být specifikovány.	REVISED (důvod opravy [O])	H	N

Tabulka A5-11-2. Doplňující zprávy – sestupné spoje (SUPD)

Poznámky k žádostem a standardním odpovědím.

Identifikátor prvku zprávy	Zamýšlené použití prvku zprávy	Formát zobrazení prvku zprávy	ALRT	RESP
----------------------------	--------------------------------	-------------------------------	------	------

SUPD-1	Označuje, že připojená zpráva je vydána z určitého důvodu.	DUE TO (<i>určitý důvod sestupného spoje</i>)	N	N
--------	--	---	---	---

12. Prvky zpráv ve volném textu

Tabulka A5-12-1. Volný text – vzestupné spoje (TXTU)

Používaný, když žádná prvek standardních zpráv zprávy CPDLC stanovené v tomto doplňku nejsou vhodné pro určené konkrétní použití.

Identifikátor prvku zprávy	Zamýšlené použití prvku zprávy	Formát zobrazení prvku zprávy	ALRT	RESP
TXTU-1		(volný text)	M	R
TXTU-2		(volný text)	M	N
TXTU-3		(volný text)	N	N
TXTU-4		(volný text)	M	W/U
TXTU-5		(volný text)	M	A/N

Tabulka A5-12-2. Volný text – sestupné spoje (TXTD)

Identifikátor prvku zprávy	Zamýšlené použití prvku zprávy	Formát zobrazení prvku zprávy	ALRT	RESP
TXTD-1		(volný text)	M	Y
TXTD-2		(volný text)	M	N

13. Prvky zpráv systému řízení

Tabulka A5-13-1. Systém řízení – vzestupné spoje (SYSU)

Zprávy určené pro řízení komunikace CPDLC (většinou odesílané pozemním systémem).

Identifikátor prvku zprávy	Zamýšlené použití prvku zprávy	Formát zobrazení prvku zprávy	ALRT	RESP
SYSU-1	Systémem generované oznámení o chybě.	ERROR (<i>informace o chybě</i>)	N	N
SYSU-2	Systémem generované oznámení o dalším systému k přenosu dat nebo jeho zrušení.	NEXT DATA AUTHORITY (<i>označení zařízení [O]</i>)	M	N
SYSU-3	Systémem generované oznámení, že přijatá zpráva není podporována.	MESSAGE NOT SUPPORTED BY THIS ATC UNIT	M	N
SYSU-4	Systémem generované oznámení, že přijatá zpráva je přijatelná pro zobrazení.	LOGICAL ACKNOWLEDGEMENT	N	N
SYSU-5	Systém generuje označení zprávu uvádějící, že zda jsou žádosti o logické potvrzení nejsou povoleny.	USE OF LOGICAL ACKNOWLEDGEMENT PROHIBITED STATUS (<i>status potvrzení</i>)	M	N
SYSU-6	Sdělení stanovující maximální zpoždění při přenosu zprávy prostřednictvím jednosměrného vzestupného spoje.	LATENCY TIME VALUE (<i>hodnota zpoždění</i>)	N	N

SYSU-7	Označuje, že přijatá zpráva má větší zpoždění, než je požadováno.	MESSAGE RECEIVED TOO LATE, RESEND MESSAGE OR CONTACT BY VOICE	M	N
SYSU-8	Sdělení, že CPDLC s určitým stanovištěm ATC je aktivní.	CURRENT ATC UNIT (název stanoviště)	M	N

Tabulka A5-13-2. Systém řízení – sestupné spoje (SYSD)

Zprávy určené k řízení komunikace CPDLC (obvykle zasílané systémem letadla).

Identifikátor prvku zprávy	Zamýšlené použití prvku zprávy	Formát zobrazení prvku zprávy	ALRT	RESP
SYSD-1	Systémem generované oznámení o chybě.	ERROR (informace o chybě)	N	N
SYSD-2	Systémem generované oznámení, že přijatá zpráva je přijatelná pro zobrazení.	LOGICAL ACKNOWLEDGEMENT	N	N
SYSD-3	Systémem generované odmítnutí jakékoliv zprávy CPDLC odeslané z pozemního zařízení, které je není oprávněným systémem k přenosu dat.	NOT CURRENT DATA AUTHORITY	M	N
SYSD-4	Systémem generované oznámení, že pozemní zařízení je nyní oprávněným systémem k přenosu dat.	CURRENT DATA AUTHORITY	M	N
SYSD-5	Systémem generované oznámení, že pozemní systém není určen jako další systém k přenosu dat (NDA), uvádějící identitu oprávněného systému k přenosu dat. Rovněž je hlášena identita dalšího systému k přenosu dat, pokud existuje.	NOT AUTHORIZED NEXT DATA AUTHORITY (označení zařízení) (označení zařízení [O])	M	N
SYSD-6	Označuje, že přijatá zpráva má větší zpoždění, než je požadováno.	MESSAGE RECEIVED TOO LATE, RESEND MESSAGE OR CONTACT BY VOICE	M	N
SYSD-7	Systémem generované oznámení, že je schopnost (CPDLC) letadla potlačena.	AIRCRAFT CPDLC INHIBITED	M	N

14. Parametry prvků zpráv

Tabulka A5-14-1. Parametry

Poskytuje popisy proměnných použitých v parametrech uvedených v prvcích zpráv.

Proměnná	Popis
----------	-------

čas	Udává čas v hodinách a minutách.
čas ETP	Udává předpokládaný čas (hodiny a minuty) minutí provozu v opačném směru.
další informace o trati	Udává jakýkoli bod nebo všechny z následujících: • 1 až 8 traťových bodů na trati; • 1 až 8 vyčkávání v traťovém bodu; • 1 až 32 rychlost na traťovém bodu; a • 1 až 32 požadovaných časů příletu.
data přiblížení na přistání	Udává alespoň jedno z následujících: cílové letiště, dráhu příletu, postup příletu, nebo postup přiblížení.
dráha	Udává dráhu pomocí směru a konfigurace dráhy (levá, pravá, prostřední nebo konfiguraci neudává).
druh odchylky	Udává druh odchylky, jako je příčná poloha, hladina nebo rychlost.
druhy rychlosti	Udává rychlost jako minimum nebo maximum a 1–2 druhy rychlosti, kde druh rychlosti ukazuje rychlost jako: indikovanou, pravou, traťovou, Mach, přiblížení, cestovní nebo okamžitou.
důvod opravy	Udává důvod(y) pro opravu povolení z jednoho, nebo více následujících důvodů: změna hladiny, změna rychlosti, změna tratě v určené poloze, změna tratě ve více traťových bodech, změna vstupního bodu, změna meze povolení, změna názvu instrukce, a/nebo změna pozemní stanice.
funkce zařízení	Udává funkce zařízení jako: „centre“, „approach“, „tower“, „final“, „ground control“, „clearance delivery“, „departure“, „control“, „radio“, „apron“, „information“, „ramp“, „flight watch“, „AOC/company“, „de-icing“, nebo „flight service“.
fáze letu	Udává fázi letu jako: stoupání, cestovní let nebo klesání
hladina	Udává hladinu jako jednu hladinu nebo blok hladin ve stopách, metrech nebo letových hladinách.
hlášení o poloze	Poskytuje informace podobné hlasovému hlášení polohy, jak je definováno v § 4.11.2 tohoto předpisu.
hodnota zpoždění	Poskytuje hodnotu zpoždění zprávy CPDLC -v sekundách.
identifikace letadla	Poskytuje identifikaci letadla totožnou s volacím znakem, nebo jemu rovnocenným kódem, jak je uveden v poli 7 letového plánu.
informace o chybě	Udává důvod chyby jako: nerozpoznané referenční číslo zprávy, nedostatečné zdroje, chyba kontrolních součtů, nebo nedefinované.
informace o trati	Udává cokoli nebo vše: • Publikované identifikační označení; • Zeměpisnou šířku a délku; • „place bearing distance“, nebo • označení trati ATS.
jedna hladina	Udává jednu hladinu ve stopách, metrech nebo letových hladinách.
kmitočet	Udává frekvenci jako HF, VHF, nebo frekvenci UHF nebo jako číslo SATVOICE.
kód ATIS	Udává platný kód ATIS.
kód SSR	Udává kód SSR jako čtyři znaky osmičkové soustavy (0-7).
letiště	Udává směrovací značku ICAO letiště.
mez povolení	Udává nejvzdálenější povolený bod jako polohu.
nastavení výškoměru	Udává výškoměr v palcích rtuťového sloupce nebo hektopascálech.
název instrukce	Udává název instrukce buď jako název povolení nebo název postupu.
název postupu	Udává název postupu určením typu postupu (odlet, přílet nebo přiblížení) a identifikačního označení (1–20 znaků), a pokud je použitelné: • dráhu; • jakoukoli požadovanou změnu postupu; a/nebo • jakékoli další požadované informace o postupu.

<i>název povolení</i>	Udává 2–14 znakový název povolení, obvykle určuje název nepublikovaného postupu nebo tratě.
<i>název stanoviště</i>	Udává název stanoviště uvedením kterékoli nebo všech z následujících informací: název zařízení, <i>označení zařízení</i> , nebo <i>funkce zařízení</i> , podle vhodnosti.
<i>odletová data</i>	Udává odletová data, alespoň jedno z následujících: letiště odletu, dráha odletu, nebo postup odletu.
<i>odletové povolení</i>	Udává informace požadované k odletovému povolení, jako jednu nebo více z následujících informací: • Letiště odletu; • Dráha odletu; • Povoleno do polohy; • Údaje o trati odletu určené jako: • Trať, jak je uvedeno v podaném letovém plánu; nebo • SID a nepovinně, že zbytek trati za SID, jak je uvedeno v podaném letovém plánu (tj. poté dle podaného letového plánu); • Hladinu odletu a jakákoli hladinová omezení doba trvání nebo až do polohy); • Očekávaná hladina a jakákoli hladinová omezení doba trvání nebo až do polohy); • Rychlost odletu a jakákoli omezení rychlosti (doba trvání nebo až do); • Kurz odletu ve stupních; • Označení, když není očekáváno žádné zpoždění; • Očekávaný čas povolení spouštění motorů; • Postupy příletu a/nebo přiblížení včetně jakýchkoli zvláštních instrukcí; • <i>Kód SSR</i>; • <i>Kód ATIS</i>; a/nebo • Frekvence pro odlet.
<i>osoby na palubě</i>	Stanovuje počet osob na palubě nebo udává, že počet není znám.
<i>označení trati ATS</i>	Udává 2–7 znakový název tratě.
<i>označení zařízení</i>	Udává směrovací značku ICAO zařízení.
<i>„place bearing distance“ (poloha délkou směrníku)</i>	Udává „place bearing“ a vzdálenost v námořních mílích nebo kilometrech.
<i>„place bearing“ (poloha směrníkem)</i>	Udává publikované identifikační označení a stupně.
<i>počet minut</i>	Stanovuje počet minut.
<i>počet stupňů</i>	Stanovuje počet stupňů.
<i>poloha</i>	Udává polohu jako: • Publikované identifikační označení; • Zeměpisná šířka a délka; nebo • „Place bearing distance“.
<i>poloha provozu</i>	Udává polohu protisměrného provozu a určuje, zda je provoz nad nebo pod daným letadlem, a pokud je známa, uvádí vertikální vzdálenost ve stopách nebo metrech.
<i>popis provozu</i>	Udává popis provozu význačného pro let pomocí jakýchkoli nebo všech následujících informací: <i>identifikace letu letadla</i> , <i>typ letadla</i> , současná letová hladina, poloha vzhledem k danému letadlu jako vzdálenost (pokud je známa) nad nebo pod, a udává, je-li to známo, zda se jedná o provoz v protisměru, stejném směru, sbližujících, křížujících nebo rozbíhajících se tratích od daného letadla.
<i>požadovaný čas příletu</i>	Pro určenou polohu stanovuje požadovaný čas příletu (hodiny, minuty (sekundy (nepovinné))), nepovinně toleranci požadovaného času příletu a uvádí požadovaný čas příletu jako přílet v, před, nebo po určeném času.
<i>předávaný text</i>	Udává informace, které mají být předány určenému letadlu jako <i>volný text</i> .

<i>příčná odchylka</i>	Udává příčnou odchylku jako povolenou vzdálenost nalevo, napravo nebo z kterékoli strany od povolené tratě v námořních mílích nebo kilometrech.
<i>publikované identifikační označení</i>	Udává název publikovaného identifikačního označení (1–5 znaků) a příslušnou zeměpisnou šířku a délku (stupně, minuty, sekundy).
<i>rychlost</i>	Udává rychlost v -anglosaských nebo metrických jednotkách, jako indikovanou, pravou, traťovou rychlost nebo rychlost vyjádřenou pomocí Machova čísla.
<i>rychlost na traťovém bodu</i>	Udává omezení rychlosti a omezení hladiny v určené poloze.
<i>směr</i>	Udává směr jako vlevo, vpravo, na kteroukoli stranu nebo obě strany. : • Vlevo, vpravo nebo kteroukoli stranu; • Sever, jih, východ nebo západ; nebo • Severovýchod, severozápad, jihovýchod nebo jihozápad.
<i>směr kompasu</i>	Udává směr jako: • Sever, jih, východ, západ; nebo • Severovýchod, severozápad, jihovýchod, jihozápad
<i>status potvrzení</i>	Udává, zda je nutné u zpráv sestupným spojem, požadovat logická potvrzení, nebo zda nejsou povolena.
<i>stupně</i>	Udává směr ve stupních, které jsou buď od magnetického severu nebo ve stupních od zeměpisného severu.
<i>text předávané odpovědi</i>	Udává informace předané od určeného letadla jako <i>volný text</i> .
<i>traťová data</i>	Udává povolenou trať letu až do 128 traťových bodů spolu s informací o poloze (<i>informací o trati</i>), včetně informací o hladinových omezeních, omezeních rychlosti, požadovaném čase příletu, instrukce pro vyčkávání a informace o zatáčce s předstihem nebo po přeletu (<i>dalších informací o trati</i>) pro každý traťový bod, pokud je to požadováno. Může obsahovat <i>mez povolení</i> . Rovněž může zahrnovat místně určený <i>název instrukce</i> .
<i>traťový bod na trati</i>	Udává bod na trati určený jako relativní vzdálenost pro další traťový bod na trati. V tomto bodu může obsahovat hladinová omezení a omezení rychlosti.
<i>typ letadla</i>	Udává typ letadla, pokud je znám.
<i>typ povolení</i>	Udává typ povolení jako: přiblížení, odletové, další, spouštění motorů, vytlačení, pojiždění nebo oceánské letové povolení.
<i>určená odchylka</i>	Udává odchylku od tratě jako <i>určenou vzdálenost</i> nebo <i>počet stupňů</i> .
<i>určená vzdálenost</i>	Udává vzdálenost v námořních mílích nebo kilometrech.
<i>určitý důvod sestupného spoje</i>	Udává důvod připojení zprávy, jako je počasí nebo výkonnost letadla.
<i>určitý důvod vzestupného spoje</i>	Udává důvod připojení zprávy jako: provoz v opačném směru, provoz ve stejném směru, sblížující se provoz, křižující se provoz nebo vzdalující se provoz, omezení vzdušného prostoru, neplatný vstupní bod oceánského povolení, neobdržený letový plán, pozdní obdržení žádosti o oceánské letové povolení.
<i>vertikální rychlost</i>	Udává vertikální rychlost jako stopy/minuty nebo metry/minuty.
<i>viditelnost provozu</i>	Udává viditelnost provozu jako: „spatřen a minut“, „spatřen“ nebo „nespatřen“.
<i>volný text</i>	Poskytuje dodatečné informace v nestrukturovaném formátu.
<i>vstup do obrazce</i>	Udává vyčkávací úsek letu jako vzdálenost (desetiny námořních mil nebo desetiny kilometrů) nebo čas (desetiny minut).
<i>vyčkávání v traťovém bodu</i>	Udává instrukce k vyčkávání stanovující polohu vyčkávání jako: <i>poloha</i> , a navíc cokoli nebo vše následující: vyčkávání v nízké rychlosti, hladinové omezení traťového bodu, vyčkávání ve vysoké rychlosti, vyčkávání vlevo nebo vpravo, stupně, očekávaný čas dalšího povolení, a <i>vstup do obrazce</i> .
<i>zbývající palivo</i>	Udává zbývající palivo jako čas v sekundách.
<i>zeměpisná šířka a délka</i>	Udává zeměpisnou šířku a délku ve stupních, minutách, desetinách minut a směr (sever, jih, východ nebo západ).