

3 Letové prevádzkové služby

Cieľ štúdia témy:

Oboznámiť poslucháčov s definíciami a všeobecnými ustanoveniami, s poskytovateľom letových prevádzkových služieb, s rozdelením letových prevádzkových služieb, ich úlohami a požiadavkami s prihliadnutím na bezpečnosť, pravidelnosť a efektívnosť letovej prevádzky. Určiť zodpovednosť za poskytovanie služby riadenia letovej prevádzky, rozdelenie zodpovednosti za riadenie, poznať základné vybavenie stanovišť, používanie FPL a RPL.

Na základe tejto témy študent:

- pochopí princíp fungovania letových prevádzkových služieb;
- oboznámi sa so službou riadenia letovej prevádzky, letovou informačnou službou a pohotovostnou službou;
- pozná zásady označovania príletových a odletových tratí;
- pozná jednotlivé stanovišťa letových prevádzkových služieb;
- pozná základné princípy koordinácie;
- vie aký je rozdiel medzi FPL a RPL dokáže ich aplikovať v praxi.

Hlavné body – pojmy k zapamätaniu:

- letová prevádzková služba;
- služba riadenia letovej prevádzky;
- pohotovostná služba;
- letová informačná služba.

Kľúčové slová:

- Letová prevádzková služba, služba riadenia letovej prevádzky, pohotovostná služba, letová informačná služba, koordinácia, letový plán

Základná študijná literatúra:

- L4444 - Postupy letových navigačných služieb - Usporiadanie letovej prevádzky
- L11 - Letové prevádzkové služby
- Vykonávacie nariadenie komisie EÚ č.923/2012

3.1 Všeobecné ustanovenia letových prevádzkových služieb

Splnomocnený orgán musí na území a nad územím Slovenskej republiky určiť vzdušný priestor a letiská, kde sa budú poskytovať letové prevádzkové služby. Musí zabezpečiť zriadenie a poskytovanie takýchto služieb. V prípadoch, keď štát deleguje zriadenie alebo poskytovanie letových prevádzkových služieb alebo ich častí, vo vymedzenom vzdušnom priestore druhému štátu, prechádza zodpovednosť za zriadenie a poskytovanie letových prevádzkových služieb na zúčastnené štáty podľa ustanovení vzájomnej dohody.

Ak jeden štát deleguje druhému štátu zodpovednosť za poskytovanie letových prevádzkových služieb nad svojím územím, robí tak bez vplyvu na národnú suverenitu. Štát, ktorý služby poskytuje, zodpovedá iba za poskytovanie služieb z hľadiska technického a prevádzkového v záujme bezpečnosti lietadiel, ktoré využívajú uvažovaný vzdušný priestor. Okrem toho štát, ktorý poskytuje letové prevádzkové služby nad územím štátu, ktorý poskytovanie letových prevádzkových služieb deleguje, musí konať v súlade s požiadavkami delegujúceho štátu. Delegujúci štát zabezpečí zriadenie takých zariadení a služieb, ktoré potrebuje poskytujúci štát a sú spoločne odsúhlasené. Delegujúci štát nesmie zrušiť alebo meniť tieto zariadenia a služby bez predchádzajúcej konzultácie s poskytujúcim štátom. Delegovanie zodpovednosti sa musí uskutočniť na základe vzájomnej dohody.

3.1.1 Úlohy letových prevádzkových služieb

Úlohy letových prevádzkových služieb sú tieto:

- zabráňovať zrážkam medzi lietadlami;
- zabráňovať zrážkam lietadiel s prekážkami na prevádzkovej ploche;
- udržiavať rýchly a usporiadaný tok letovej prevádzky;
- poskytovať rady a informácie vhodné na bezpečné a hospodárne vykonávanie letov;
- informovať príslušné organizácie o lietadlách, po ktorých sa má pátrať alebo ktorým sa má poskytnúť záchranná služba a podľa potreby spolupracovať s týmito organizáciami.

3.1.2 Požiadavky na poskytovanie letových prevádzkových služieb

Pri určení požiadaviek na poskytovanie letových prevádzkových služieb sa musia brať do úvahy nasledovné faktory:

- druhy letovej prevádzky;
- hustota letovej prevádzky;
- klimatické podmienky;
- ďalšie závažné faktory.

Kvôli množstvu obsiahnutých prvkov nebolo možné stanoviť špecifické údaje na určenie potrieb letových prevádzkových služieb v určitej oblasti alebo na určenom mieste.

Rôzne druhy letovej prevádzky lietadiel s rôznymi rýchlosťami (prúdové a pod.), pričom niektoré si môžu vyžiadať poskytovanie letových prevádzkových služieb, zatiaľ čo iné si tieto služby nevyžadujú.

V priestoroch, kde je stála letová prevádzka (napr. pravidelná doprava), majú poveternostné podmienky značný vplyv na poskytovanie ATS, zatiaľ čo nemusia byť dôležité v priestoroch, kde je možné prevádzku prerušiť (napr. miestne lety VFR).

Nutnosť poskytovania letových prevádzkových služieb môže vyplývať aj z výskytu rozsiahlych vodných plôch, pohorí, ako aj z toho, že ide o pusté oblasti; táto nutnosť je reálna aj v prípade nevelkej hustoty letovej prevádzky v danom priestore.

Vybavenie lietadiel palubným proti-zrážkovým zariadením (ACAS) nesmie zmenšovať nutnosť poskytovania letových prevádzkových služieb.

3.2 Rozdelenie letových prevádzkových služieb

Letové prevádzkové služby zahŕňajú tri služby:

- Služba riadenia letovej prevádzky. Táto služba zabraňuje zrážkam medzi lietadlami, zabraňuje zrážkam lietadiel s prekážkami na prevádzkovej ploche, udržiava rýchly a usporiadaný tok letovej prevádzky. Delí sa na tri časti:
 - Oblastná služba riadenia na poskytovanie služby riadenia letovej prevádzky riadeným letom, s výnimkou úsekov, ktoré spadajú pod približovaciú a letiskovú službu riadenia;
 - Približovacia služba riadenia na poskytovanie služby riadenia letovej prevádzky na úseky riadených letov súvisiacich s príletom alebo odletom;
 - Letisková služba riadenia na poskytovanie služby riadenia letovej prevádzky letiskovej prevádzke;
- Letová informačná služba, ktorá poskytuje rady a informácie vhodné na bezpečné a hospodárne vykonávanie letov;
- Pohotovostná služba, ktorá informuje príslušné organizácie o lietadlách, po ktorých sa má pátrať alebo ktorým sa má poskytnúť záchranná služba a podľa potreby spolupracovať s týmito organizáciami.

3.2.1 Služba riadenia letovej prevádzky

Služba riadenia letovej prevádzky sa musí poskytovať:

- všetkým letom IFR vo vzdušných priestoroch tried A, B, C, D a E
- všetkým letom VFR vo vzdušných priestoroch tried B, C a D;
- všetkým zvláštnym letom VFR;
- celej letiskovej prevádzke na riadených letiskách.

Oblastnú službu riadenia poskytuje:

- oblastné stredisko riadenia alebo
- približovacie stanovište riadenia v riadenom okrsku alebo v riadenej oblasti obmedzených rozmerov, ktoré je určené najmä na poskytovanie približovacej služby riadenia tam, kde nie je zriadené oblastné stredisko riadenia.

Približovaciú službu riadenia poskytuje:

- letisková riadiaca veža alebo oblastné stredisko riadenia, ak je potrebné alebo žiaduce prevziať úlohy približovacej služby riadenia stanovištom poskytujúcim letiskovú alebo oblastnú službu riadenia;

- približovacie stanovište riadenia, ak je potrebné alebo žiaduce zriadiť samostatné stanovište.

Letiskovú službu riadenia poskytuje letisková riadiaca veža.

Poskytovaním služieb na odbavovacej ploche, napríklad služby riadenia prevádzky na odbavovacej ploche, sa môže poveriť letisková riadiaca veža alebo samostatné stanovište.

Stanovište riadenia letovej prevádzky na poskytovanie služby riadenia letovej prevádzky musí dostávať informácie o zamýšľaných pohyboch každého lietadla alebo o ich zmenách a platné informácie o skutočnom priebehu letu každého lietadla, ktorému sa má poskytnúť služba riadenia letovej prevádzky. Z obdržaných informácií musí určiť vzájomnú polohu známych lietadiel a vydávať letové povolenia a informácie na zabránenie zrážkam lietadiel, ktoré riadi a udržiavať rýchly a usporiadaný tok letovej prevádzky. Podľa potreby musí koordinovať letové povolenia s inými stanovišťami riadenia letovej prevádzky vždy, ak sa lietadlo ktoré riadi, môže dostať do konfliktnej situácie s prevádzkou riadenou iným stanovišťom, alebo pred odovzdaním riadenia lietadla inému stanovišťu.

Informácie o pohyboch lietadiel spolu so záznamom o vydaných letových povoleniach a príkazoch lietadlám sa musí zobrazovať takým spôsobom, ktorý umožní pohotové vyhodnotenie a rozhodovanie na udržanie efektívneho toku letovej prevádzky a zachovanie príslušných rozstupov medzi lietadlami. Stanovištia riadenia letovej prevádzky musia byť vybavené zariadeniami na záznam komunikačného pozadia a akustického prostredia na pracovných miestach riadiacich letovej prevádzky, ktoré sú schopné uschovávať informácie zaznamenané aspoň v priebehu posledných 24 hodín prevádzky.

Riadený let musí byť vždy riadený iba jedným stanovišťom. Zodpovednosť za riadenie všetkých lietadiel v určenom vzdušnom priestore sa musí zveriť jednému stanovišťu riadenia letovej prevádzky. Riadenie lietadla alebo skupiny lietadiel sa môže delegovať iným stanovišťam riadenia letovej prevádzky za predpokladu, že medzi zainteresovanými stanovišťami riadenia letovej prevádzky je zabezpečená koordinácia.

3.2.2 Letová informačná služba

Letová informačná služba sa poskytuje všetkým lietadlám, ktorým môžu informácie prospieť a ktorým sa poskytuje služba riadenia letovej prevádzky alebo sú inak známe príslušným stanovišťam letových prevádzkových služieb. Letová informačná služba nezbavuje veliteľa lietadla žiadnej jeho zodpovednosti. Veliteľ lietadla musí urobiť konečné rozhodnutie, ktoré sa týka navrhutej zmeny letového plánu.

Ak stanovištia letových prevádzkových služieb poskytujú letovú informačnú službu aj službu riadenia letovej prevádzky, poskytovanie služby riadenia letovej prevádzky má prednosť pred poskytovaním letovej informačnej služby, kedykoľvek to okolnosti vyžadujú. Je potrebné vziať do úvahy, že lietadlo za určitých okolností na konečnom priblížení, pri pristátí, počas vzletu a stúpania, môže vyžadovať okamžité poskytnutie dôležitých informácií, ktoré sa netýkajú poskytovania služby riadenia letovej prevádzky.

Letová informačná služba musí zahŕňať poskytovanie týchto informácií:

- Informácie SIGMET a AIRMET;
- Informácie, ktoré sa týkajú pred-erupčnej sopečnej činnosti, sopečných erupcií a oblakov sopečného popola;

- Informácie, ktoré sa týkajú úniku rádioaktívnych a toxických materiálov do ovzdušia;
- Informácie o zmenách v dostupnosti rádio-navigačných služieb;
- Informácie o zmenách stavu letiska a príslušných zariadení a služieb vrátane informácií o stave letiskových pohybových plôch spôsobených snehom, ľadom alebo význačnou vrstvou vody;
- Informácie o neobsadených voľných balónoch a akékoľvek iné informácie, ktoré môžu mať vplyv na bezpečnosť;
- Informácie o poveternostných podmienkach aktuálnych alebo predpovedaných na letisku odletu, letisku určenia a na náhradných letiskách;
- Informácie o nebezpečenstve zrážky pre lietadlá vykonávajúce činnosť vo vzdušných priestoroch triedy C, D, E, F, G a;
- letom nad vodnými plochami všetky dostupné informácie o plavidlách v príslušnej oblasti (ak je to možné) alebo ak o to požiadala pilot, napr. volací znak, poloha, zemepisná trať, rýchlosť a pod.).

3.2.2.1 Rozhlasové vysielanie letovej informačnej služby

Meteorologické informácie a prevádzkové informácie týkajúce sa rádio-navigačných služieb a letísk zahrnuté v letovej informačnej službe sa musia (ak je to možné) poskytovať integrovanou formou. Ak sa správy lietadlám vysielajú v integrovanej forme, musia sa vysielat' s predpísaným obsahom a ak je stanovené aj v určitom poradí pre rôzne fázy letu. Ak sa poskytuje rozhlasové vysielanie letovej informačnej služby, musí obsahovať zjednotené informácie o vybraných prevádzkových a meteorologických údajoch potrebných pri rôznych fázach letu. Rozhlasové vysielanie sa uskutočňuje tromi spôsobmi, a to krátke vlny (HF), veľmi krátke vlny (VHF) a ATIS.

HF rozhlasové vysielanie letovej informačnej služby: V SR sa tento spôsob nepoužíva.

VHF rozhlasové vysielanie letovej informačnej služby (VHF OFIS): V SR sa tento spôsob nepoužíva.

Hlasové vysielanie automatickej informačnej služby koncovej riadenej oblasti (ATIS): Hlasové rozhlasové vysielanie ATIS sa poskytuje na letiskách, na ktorých sa požaduje zníženie záťaže pri spojení na VHF komunikačných kanáloch lietadlo-zem letových prevádzkových služieb. Ak sa ATIS poskytuje, musí obsahovať:

- jedno vysielanie určené prilietavajúcim lietadlám alebo;
- jedno vysielanie určené odlietavajúcim lietadlám alebo;
- jedno vysielanie určené prilietavajúcim a odlietavajúcim lietadlám alebo;
- dve vysielania určené prilietavajúcim a odlietavajúcim lietadlám na letiskách, kde by dĺžka vysielania podľa bola príliš dlhá.

Ak je to možné, na hlasový ATIS sa musí použiť samostatná frekvencia. Ak použitie samostatnej frekvencie nie je možné, vysielanie sa môže uskutočniť na hlasovom kanáli najvhodnejšieho zariadenia koncovej riadenej oblasti. Prednostne sa využije zariadenie VOR s podmienkou, že je zabezpečená dostatočná zrozumiteľnosť a dosah, pričom identifikácia navigačného zariadenia prebieha súčasne s vysielaním tak, aby vysielanie nebolo zahľtené.

Na vysielanie hlasového ATIS sa nesmie použiť hlasový kanál ILS. Hlasový ATIS sa musí vysielat' nepretržite a opakovane. Vysielané informácie sa musia zmeniť okamžite, ak nastane významná zmena. Vysielanie hlasového ATIS na určených medzinárodných letiskách musí byť

minimálne v anglickom jazyku. Ak sa hlasový ATIS vysiela vo viacerých jazykoch, na každý jazyk sa musí použiť samostatný kanál.

Správa vysielenia hlasového ATIS nemá (ak je to možné) trvať viac ako 30 sekúnd. Pritom sa musí dbať na to, aby rýchlosť vysielenia alebo identifikačný signál navigačného zariadenia používaného na vysielenie ATIS nezhoršili zrozumiteľnosť vysielenia. Vysielenie správ ATIS musí brať do úvahy ľudskú výkonnosť.

Poskytovanie informácií ATIS dátovým prenosom (D-ATIS): Tam, kde D-ATIS dopĺňa existujúci hlasový ATIS, vysielená informácia musí byť identická obsahom aj formátom s použitým hlasovým vysielením ATIS. Tam, kde D-ATIS dopĺňa existujúci hlasový ATIS a vysielená informácia ATIS si vyžaduje aktualizovanie, hlasový ATIS a D-ATIS sa musia aktualizovať súčasne.

Pri vysielení ATIS a/alebo D-ATIS v koncovej riadenej oblasti sa musia dodržať nasledovné zásady:

- Oznamované informácie sa musia týkať jedného letiska;
- Oznamované informácie sa musia zmeniť okamžite, ak nastane významná zmena;
- Príprava a rozširovanie správ ATIS je v pôsobnosti letových prevádzkových služieb;
- Jednotlivé správy ATIS sa musia označiť písmenom hláskovacej abecedy ICAO. Pri značení po sebe idúcich správ sa musí dodržať abecedné poradie;
- Lietadlo musí prijatie informácie potvrdiť ihneď po nadviazaní spojenia so stanovišťom, ktoré poskytuje približovaciu alebo letiskovú službu riadenia, podľa vhodnosti;
- Príslušné stanovište letových prevádzkových služieb musí pri odpovedi na správu v prípade prilietavajúceho lietadla pri vydaní povolenia na klesanie pod prevodnú hladinu poskytnúť lietadlu platný údaj na nastavenie výškomera;
- Meteorologické informácie sa musia vybrať z miestnych meteorologických pravidelných alebo mimoriadnych hlásení.

Smer a rýchlosť prízemného vetra a dráhová dohľadnosť (RVR) sa sprismerujú za posledné dve, resp. jednu minútu. Informácia o vetre sa vzťahuje na podmienky pozdĺž dráhy pre odlietavajúce lietadlá a podmienky v priestore bodu dotyku pre prilietavajúce lietadlá. Ak kvôli rýchlo sa meniacim poveternostným podmienkam nie je vhodné zahrnúť do vysielenia ATIS informácie o počasi, v správach ATIS sa musí oznámiť, že dôležité informácie o počasi odovzdá príslušné stanovište ATS po nadviazaní spojenia. Informácie obsiahnuté v aktuálnej správe ATIS, ktorých príjem zainteresované lietadlo potvrdilo, sa nemusia lietadlu vyslať pri priamom spojení, okrem údajov na nastavenie výškomera. Ak lietadlo potvrdí príjem informácie ATIS, ktorá už neplatí, musí mu stanovište letových prevádzkových služieb bez meškania vyslať každý údaj správy, ktorý vyžaduje aktualizáciu.

3.2.2.2 Vysielenie ATIS pre prilietavajúce a odlietavajúce lietadlá:

Správy **ATIS pre prilietavajúce aj odlietavajúce lietadlá** musia obsahovať uvedené informácie v takomto poradí:

- názov letiska;
- označenie "prílet" a/alebo "odlet";
- typ kontraktu v prípade D-ATIS;
- označenie správy;

- čas pozorovania (ak je to vhodné);
- predpokladaný spôsob priblíženia/predpokladané spôsoby priblíženia;
- dráha (dráhy) v používaní; stav záchytných brzdíacich systémov vytvárajúcich potenciálne nebezpečenstvo (na vojenských letiskách);
- významné podmienky na povrchu dráhy a ak je potrebné - brzdiaci účinok;
- predpokladaný čas vyčkávania (ak je potrebné);
- prevodná hladina;
- iné dôležité prevádzkové informácie;
- smer (v magnetických stupňoch) a rýchlosť prízemného vetra vrátane výrazného kolísania a ak senzory vetra snímajú prízemný vietor v určitých častiach dráhy v používaní, označenie RWY a jej časti, ku ktorej sa informácie vzťahujú, ak prevádzkovatelia lietadiel takúto informáciu žiadajú;
- dohľadnosť a ak sa používa RVR a ak sú k dispozícii snímače dohľadnosti/RVR v určitých častiach RWY v používaní, označenie RWY a časti RWY, ku ktorej sa informácie vzťahujú, ak prevádzkovatelia lietadiel takúto informáciu žiadajú;
- stav počasia;
- oblačnosť pod 1 500 m (5 000 ft) alebo pod najvyššou minimálnou sektorovou nadmorskou výškou (podľa toho čo je väčšie); kumulonimby; ak je zamračené nízkou oblačnosťou, udáva sa aj vertikálna dohľadnosť (ak je k dispozícii);
- teplota vzduchu;
- teplota rosného bodu;
- údaj na nastavenie výškomera;
- akékoľvek dostupné informácie o významných meteorologických javoch v priestoroch priblíženia a stúpania vrátane informácií o strihu vetra a o aktuálnom počasi, ktoré majú prevádzkový význam (ak sú k dispozícii);
- predpoveď TREND (ak je k dispozícii);
- špecifické ATIS inštrukcie.

Správy **ATIS určené iba prilietavajúcim lietadlám** musia obsahovať uvedené informácie v takomto poradí:

- názov letiska;
- označenie "prílet";
- typ kontraktu v prípade D-ATIS;
- označenie správy;
- čas pozorovania (ak je to vhodné);
- predpokladaný spôsob priblíženia/predpokladané spôsoby priblíženia;
- hlavná dráha/hlavné dráhy na pristátie; stav záchytných brzdíacich systémov vytvárajúcich potenciálne nebezpečenstvo (na vojenských letiskách);
- významné podmienky na povrchu dráhy a ak je potrebné - brzdiaci účinok;
- predpokladaný čas vyčkávania (ak je potrebné);
- prevodná hladina;
- iné dôležité prevádzkové informácie;
- smer (v magnetických stupňoch) a rýchlosť prízemného vetra vrátane výrazného kolísania a ak senzory vetra snímajú prízemný vietor v určitých častiach dráhy v

používaní, označenie RWY a jej časti, ku ktorej sa informácie vzťahujú, ak prevádzkovatelia lietadiel takúto informáciu žiadajú;

- dohľadnosť a ak sa používa RVR a ak sú k dispozícii snímače dohľadnosti/RVR v určitých častiach RWY v používaní, označenie RWY a časti RWY, ku ktorej sa informácie vzťahujú, ak prevádzkovatelia lietadiel takúto informáciu žiadajú;
- stav počasia;
- oblačnosť pod 1 500 m (5 000 ft) alebo pod najvyššou minimálnou sektorovou nadmorskou výškou (podľa toho čo je väčšie); kumulonimby; ak je zamračené nízkou oblačnosťou, udáva sa aj vertikálna dohľadnosť (ak je k dispozícii);
- teplota vzduchu;
- teplota rosného bodu;
- údaj na nastavenie výškomera;
- akékoľvek dostupné informácie o významných meteorologických javoch v priestoroch priblíženia vrátane informácií o strihu vetra a aktuálnom počasí, ktoré majú prevádzkový význam (ak sú k dispozícii);
- predpoveď TREND (ak je k dispozícii);
- špecifické ATIS inštrukcie.

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

- názov letiska;
- označenie "odlet";
- typ kontraktu v prípade D-ATIS;
- označenie správy;
- čas pozorovania (ak je to vhodné);
- dráha na vzlet; stav záchytných brzdíacich systémov vytvárajúcich potenciálne nebezpečenstvo (na vojenských letiskách);
- významné podmienky na povrchu dráhy a ak je potrebné - brzdíaci účinok;
- predpokladaný čas vyčkávania na odlet (ak je potrebné);
- prevodná hladina;
- iné dôležité prevádzkové informácie; smer (v magnetických stupňoch) a rýchlosť prízemného vetra vrátane výrazného kolísania a ak senzory vetra snímajú prízemný vietor v určitých častiach dráhy v používaní, označenie RWY a jej časti, ku ktorej sa informácie vzťahujú, ak prevádzkovatelia lietadiel takúto informáciu žiadajú;
- dohľadnosť a ak sa používa RVR a ak sú k dispozícii snímače dohľadnosti/RVR v určitých častiach RWY v používaní, označenie RWY a časti RWY, ku ktorej sa informácie vzťahujú, ak prevádzkovatelia lietadiel takúto informáciu žiadajú;
- stav počasia;
- oblačnosť pod 1 500 m (5 000 ft) alebo pod najvyššou minimálnou sektorovou nadmorskou výškou (podľa toho čo je väčšie); kumulonimby; ak je zamračené nízkou oblačnosťou, udáva sa aj vertikálna dohľadnosť (ak je k dispozícii);
- teplota vzduchu;
- teplota rosného bodu;
- údaj na nastavenie výškomera;

- akékoľvek dostupné informácie o významných meteorologických javoch v priestore stúpania vrátane informácie o strihu vetra (ak sú k dispozícii);
- predpoveď TREND (ak je k dispozícii);
- špecifické ATIS inštrukcie.

3.2.3 Pohotovostná služba

Pohotovostná služba sa musí poskytovať:

- všetkým lietadlám, ktorým sa poskytuje služba riadenia letovej prevádzky;
- ostatným lietadlám, ktoré si podali letový plán alebo sú inak známe letovým prevádzkovým službám;
- všetkým lietadlám, o ktorých je známe alebo sa predpokladá, že sú predmetom protiprávneho zasahovania.

Všetky informácie týkajúce sa stavu núdze lietadiel letiacich v letovej informačnej oblasti zhromažďuje letové informačné stredisko alebo oblastné stredisko riadenia. Tieto informácie sa odovzdávajú záchrannému koordinačnému stredisku. V prípade vzniku stavu núdze u lietadla, ktoré riadi letisková riadiaca veža alebo približovacie stanovište riadenia, musí toto stanovište o vzniknutej situácii okamžite informovať letové informačné stredisko alebo oblastné stredisko riadenia, ktoré ihneď informuje záchranné koordinačné stredisko, okrem prípadov, keď odovzdanie takejto informácie vzhľadom na povahu núdze nie je potrebné a bolo by zbytočné. V súrnych prípadoch zodpovedná letisková riadiaca veža alebo približovacie stanovište riadenia musí najskôr uviesť do pohotovosti miestne záchranné orgány, ktoré môžu poskytnúť okamžitú požadovanú pomoc a podniknúť potrebné kroky na začatie akcií.

Stanovištia letových prevádzkových služieb musia okamžite informovať záchranné koordinačné stredisko o lietadle, o ktorom sa vie alebo sa predpokladá, že je v stave núdze. Informácie sa odovzdávajú podľa zásad uvedených v nasledujúcej časti ustanovenia.

Obdobie neistoty (INCERFA) sa vyhlasuje:

- ak v priebehu 10 minút nebola prijatá z lietadla žiadna správa od času, kedy sa lietadlo malo hlásiť alebo od času, keď bol uskutočnený prvý neúspešný pokus o nadviazanie spojenia s ním (podľa toho, čo bolo skôr) alebo
- ak lietadlo nepristálo do 10 minút od vypočítaného času pristátia naposledy oznámeného alebo vypočítaného stanovištom letových prevádzkových služieb (podľa toho, čo bolo neskôr), s výnimkou prípadov, keď nie sú pochybnosti o bezpečnosti lietadla a osôb na jeho palube.

Obdobie pohotovosti (ALERFA) sa vyhlasuje:

- ak 10 minút od vyhlásenia obdobia neistoty boli ďalšie pokusy o nadviazanie spojenia s lietadlom alebo dotazy na iné orgány s cieľom získať o lietadle informácie neúspešné alebo
- ak lietadlo obdržalo povolenie pristáť a nepristálo do 5 minút od vypočítaného času pristátia alebo nebolo s ním obnovené spojenie alebo
- ak bola prijatá informácia, ktorá naznačuje, že prevádzková spôsobilosť lietadla sa zhoršila, avšak nie do takej miery, aby bolo nutné vykonať núdzové pristátie, s výnimkou prípadov, keď existujú dôkazy, ktoré zmierňujú obavy o bezpečnosť lietadla a osôb na palube alebo

- ak je známe alebo sa predpokladá, že lietadlo je predmetom protiprávneho zasahovania.

Obdobie tiesne (DETRESFA) sa vyhlasuje:

- ak od vyhlásenia obdobia pohotovosti a po ďalších pokusoch o nadviazanie spojenia a po rozsiahlych dotazoch v priebehu ďalších 30 minút nie sú o lietadle žiadne správy alebo
- ak sa predpokladá, že zásoba pohonných látok na palube lietadla je vyčerpaná alebo nedostatočná na bezpečné dokončenie letu alebo
- ak bola prijatá informácia, ktorá naznačuje, že prevádzková spôsobilosť lietadla sa zhoršila do takej miery, že bude pravdepodobne nutné vykonať núdzové pristátie alebo
- ak bola prijatá informácia alebo je odôvodnená istota, že lietadlo pravdepodobne vykoná alebo vykonalo núdzové pristátie, s výnimkou prípadov, keď je odôvodnená istota, že lietadlo a osoby na palube nie sú ohrozené vážnym a bezprostredným nebezpečenstvom a nevyžadujú okamžitú pomoc.

Lietadlu, o ktorom je známe alebo sa predpokladá, že je v stave núdze, vrátane lietadla, na palube ktorého došlo k protiprávnemu zasahovaniu, stanovišťa letových prevádzkových služieb venujú maximálnu pozornosť a podľa okolností poskytnú pomoc a prednosť pred inými lietadlami. d) Následné činnosti letových prevádzkových služieb vychádzajú zo zámerov pilota, z celkovej situácie v leteckej doprave a vývoja nepredvídanej situácie v reálnom čase.

3.2.3.1 Protiprávne zasahovanie

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

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

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

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

3.2.3.2 Blúdiace alebo neidentifikované lietadlo

Hneď ako sa stanovište letových prevádzkových služieb dozvie, že lietadlo blúdi, musí vykonať všetky potrebné kroky na pomoc lietadlu a zaistenie bezpečnosti letu.

Ak poloha lietadla nie je známa, musí stanovište letových prevádzkových služieb:

- pokúsiť sa nadviazať obojsmerné spojenie s lietadlom (ak nie je nadviazané);
- použiť všetky dosiahnuteľné spôsoby na určenie polohy lietadla;
- informovať iné stanovišťa letových prevádzkových služieb, do priestoru zodpovednosti ktorých lietadlo zabľúdilo alebo sa očakáva, že môže zabľúdiť, pričom sa musia brať do úvahy všetky okolnosti, ktoré by za daných podmienok mohli ovplyvniť navigačné vedenie lietadla;
- v súlade s miestnymi dohodnutými postupmi informovať príslušné vojenské stanovišťa a poskytnúť im príslušné údaje letového plánu a ďalšie údaje o blúdiacom lietadle;
- vyžadovať od stanovišť riadenia letovej prevádzky a od iných lietadiel vo vzduchu všetku pomoc pri nadväzovaní spojenia s lietadlom a pri určení jeho polohy.

Keď sa poloha lietadla zistí, stanovište letových prevádzkových služieb musí oznámiť lietadlu jeho polohu a vydať mu pokyny na ďalší let. Táto informácia sa poskytne bezprostredne, ak si je stanovište letových prevádzkových služieb vedomé možnosti zakročenia proti lietadlu alebo inej hrozby pre bezpečnosť lietadla a v prípade potreby odovzdať iným stanovišťom letových prevádzkových služieb a príslušným vojenským stanovišťom nevyhnutné informácie týkajúce sa blúdiaceho lietadla a všetky pokyny, ktoré boli lietadlu odovzdané.

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

- pokúsiť sa nadviazať obojsmerné spojenie s lietadlom;
- informovať sa o lete na ostatných stanovištiach letových prevádzkových služieb vnútri letovej informačnej oblasti a požiadať o pomoc pri nadväzovaní obojsmerného spojenia s lietadlom;
- informovať sa o lete na ostatných stanovištiach letových prevádzkových služieb susedných letových informačných oblastí a požiadať o pomoc pri nadväzovaní obojsmerného spojenia s lietadlom;
- pokúsiť sa získať informácie od iných lietadiel letiacich v danom priestore;
- v prípade potreby informovať príslušné vojenské stanovište ihneď po zistení identity lietadla.

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

3.2.3.3 Minimálne množstvo paliva a núdzový stav paliva

Keď pilot nahlási stav minimálneho množstva paliva, riadiaci čo najskôr informuje pilota o akýchkoľvek predpokladaných zdržaniach alebo o tom, že sa žiadne zdržanie neočakáva. Keď hladina paliva spôsobí, že treba vyhlásiť tiesňovú situáciu, pilot použije rádiotelefonický

tiesňový signál (MAYDAY), pokiaľ možno vyslovený trikrát, po ktorom nasleduje povaha tiesňovej situácie (FUEL – palivo).

3.2.3.4 Zhoršená výkonnosť lietadla

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

Ak lietadlo nemôže spĺňať špecifikácie požadované v súlade s trasou alebo postupom RNAV v dôsledku poruchy alebo zhoršenia fungovania systému RNAV, pilot požiada o revidované povolenie. Riadenie letovej prevádzky v najvyššej možnej miere zohľadní žiadosti pilota týkajúce sa zmien letovej hladiny a/alebo trati letu a podľa potreby odovzdá informácie o doprave.

3.3 Letové povolenia

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

Stanovištia ATC vydávajú takéto povolenia ATC, keďže sú nevyhnutné na zabránenie zrážkam a na urýchlenie a udržanie usporiadaného toku letovej prevádzky. Povolenia ATC sa vydávajú dostatočne včas, aby sa zabezpečilo, že sú lietadlu vyslané v dostatočnom časovom predstihu na to, aby sa nimi mohlo riadiť.

3.3.1 Prevádzka podliehajúca letovému povoleniu

Letové povolenie sa musí získať pred uskutočnením riadeného letu alebo časti letu, keď je let riadený. Žiadosť o toto povolenie sa podáva predložením letového plánu stanovištu riadenia letovej prevádzky. Veliteľ lietadla informuje ATC v prípade, že letové povolenie je nevyhovujúce. V takomto prípade ATC vydá zmenené povolenie, ak je to možné. V prípade žiadosti o letové povolenie pre lietadlo, ktorá zahŕňa požiadavku prednosti, musí sa predložiť oznámenie s vysvetlením potreby takejto prednosti, ak o to príslušné stanovište riadenia letovej prevádzky požiada.

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

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

3.3.1.1 Letové povolenie na transsonický let

Letové povolenie, ktoré sa týka fázy transsonického zrýchlenia nadzvukového letu, musí obsahovať pokyny najmenej po ukončenie tejto fázy. Účelom povolenia týkajúceho sa zmenšenia rýchlosti a klesania lietadla z nadzvukového do podzvukového letu je zabezpečiť nerušené klesanie aspoň v priebehu transsonickej fázy letu.

3.3.2 Obsah letových povolení

Letové povolenie musí obsahovať:

- identifikáciu lietadla podľa letového plánu;
- medzu povolenia;
- trať letu, ktorá je podrobne uvedená v každom povolení, pokiaľ sa to považuje za potrebné, a veta „povolenie vydané po plánovanej trati letu“ sa nesmie použiť pri udelení zmeny povolenia;
- hladinu (hladiny) letu na celú trať alebo jej časť, a ak sa tak požaduje, zmeny hladín;
- akékoľvek ďalšie potrebné príkazy alebo informácie, ktoré sa týkajú približovacích alebo odletových manévrov, spojenia a času uplynutia platnosti povolenia.

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

- traťové letové povolenia;
- povolenia a príkazy na vstup, pristátie, vzlet z dráhy, vyčkávanie pred dráhou, križovanie, rolovanie a backtrack (návrat späť po dráhe po ukončení dojazdu) po akejkoľvek vzletovej a pristávacej dráhe a dráha v používaní, nastavenie výškomera, kódy odpovedača SSR, nové pridelené komunikačné kanály, príkazy týkajúce sa hladiny, kurzu a rýchlosti a iv) prevodné hladiny bez ohľadu na to, či boli oznámené riadiacim alebo vo vysielaní automatickej informačnej služby (ATIS).
- Iné povolenia alebo príkazy vrátane podmienkových povolení a príkazov na rolovanie sa musia opakovať alebo potvrdiť takým spôsobom, ktorý jasne ukazuje, že boli pochopené a bude sa konať v súlade s nimi.

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

3.4 Odpovedač sekundárneho prehľadového radaru (SSR)

Ak má lietadlo prevádzkyschopný odpovedač SSR, pilot má odpovedač v prevádzke počas celého letu bez ohľadu na to, či je lietadlo vo vzdušnom priestore alebo mimo vzdušného priestoru, v ktorom sa SSR používa na účely letovej prevádzkovej služby. Piloti nepoužijú funkciu IDENT, pokiaľ si to nevyžiada letová prevádzková služba. S výnimkou letu vo vzdušnom priestore, v ktorom príslušný orgán zaviedol povinné využívanie odpovedača, sú lietadlá bez dostatočných dodávok elektrickej energie vyňaté z požiadavky používať odpovedač počas celého letu.

3.4.1 Odpovedač SSR v móde A – nastavenie kódu

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

- 7700 na označenie stavu núdze, pokiaľ ho už predtým riadenie letovej prevádzky neusmernilo, aby použil odpovedač na konkrétnom kóde. Aj v takom prípade však môže pilot zvoliť kód 7700, pokiaľ existuje konkrétny dôvod domnievať sa, že by to bol najlepší postup;
- 7600 na označenie stavu poruchy rádiového spojenia;
- 7500 na označenie stavu protiprávneho zasahovania. Ak si to vyžadujú okolnosti, mal by sa namiesto toho použiť kód 7700.

V ostatných prípadoch musí pilot nastaviť kód SSR:

- podľa pokynov stanovišťa letových prevádzkových služieb alebo;
- 2000, ak nedostal žiadne pokyny od letovej prevádzkovej služby týkajúce sa nastavenia kódu, alebo iný kód stanovený príslušným orgánom alebo;
- 7000, ak mu nie sú poskytované letové prevádzkové služby, s cieľom zlepšiť identifikáciu primerane vybaveného lietadla, pokiaľ zodpovedný orgán nestanoví inak.

3.4.2 Odpovedač SSR v móde C – nastavenie nadmorskej výšky

Ak má lietadlo prevádzkyschopné vybavenie v móde C, pilot nepretržite používa tento mód, pokiaľ riadenie letovej prevádzky nerozhodne inak. Pokiaľ príslušný orgán nestanoví inak, overenie informácií o hladine odvodených z tlakovej nadmorskej výšky, ktoré sa riadiacemu zobrazujú, vykonáva každé primerane vybavené stanovište riadenia leteckej prevádzky aspoň raz v momente počiatočného kontaktu s príslušným lietadlom, alebo ak to nie je možné, čo najskôr, ako je to možné.

3.4.3 Odpovedač SSR v móde S – nastavenie identifikácie lietadla

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

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

3.5 Manažment bezpečnosti ATS

Úroveň letových prevádzkových služieb (ATS), komunikácie, navigácie a sledovania ako aj postupy ATS používané vo vzdušnom priestore, alebo na letisku musia byť adekvátne na udržanie prijateľnej úrovne bezpečnosti pri poskytovaní ATS. Požiadavky na služby, systémy a postupy používané vo vzdušných priestoroch a na letiskách, by sa mali stanoviť na základe regionálnej navigačnej dohody, aby sa uľahčila harmonizácia ATS v susedných vzdušných priestoroch. Zodpovedný orgán ATS musí zaviesť systém manažmentu bezpečnosti (SMS)

letových prevádzkových služieb, aby sa zaistilo, že bezpečnosť pri poskytovaní ATS sa dodrží. Ak je to vhodné, SMS ATS by sa mal stanoviť na základe regionálnej navigačnej dohody.

Ciele manažmentu bezpečnosti ATS majú zabezpečiť, aby sa stanovená úroveň bezpečnosti pri poskytovaní ATS vo vzdušnom priestore alebo na letisku dodržiavala a aby sa podľa potreby zavádzali opatrenia na zvýšenie úrovne bezpečnosti.

SMS ATS by mal pri poskytovaní letových prevádzkových služieb zahŕňať, okrem iného:

- monitorovanie všetkých úrovní bezpečnosti a detekciu nepriaznivých trendov;
- bezpečnostné preverovanie stanovišť ATS;
- posudzovanie bezpečnosti plánovanej reorganizácie vzdušného priestoru, zavádzaných nových systémov alebo zariadení a nových alebo zmenených postupov ATS;
- mechanizmus na identifikovanie potreby zavedenia opatrení na zvýšenie úrovne bezpečnosti.

Všetky činnosti v rámci SMS ATS sa musia dokumentovať. Všetky dokumenty sa musia uchovávať tak dlho, ako určí zodpovedný orgán ATS. Údaje na použitie pri monitorovaní bezpečnosti sa musia zhromažďovať z maximálneho množstva zdrojov, pretože dôsledky bezpečnostného charakteru určitých postupov alebo systémov sa môžu zistiť až v prípade výskytu udalosti.

Bezpečnostné hlásenia týkajúce sa činnosti letových prevádzkových služieb, vrátane hlásení incidentov v letovej prevádzke, sa musia zodpovedným orgánom ATS systematicky preverovať, aby sa zistil akýkoľvek nepriaznivý trend v počte a druhu incidentov. Hlásenia týkajúce sa prevádzkyschopnosti zariadení a systémov ATS, napríklad porucha alebo degradácia komunikácie, prehľadového systému a iných systémov a vybavenia majúcich vplyv na bezpečnosť, sa musia systematicky preverovať zodpovedným orgánom ATS, aby sa zistil akýkoľvek trend v prevádzke týchto systémov, ktorý by mohol mať nepriaznivý účinok na bezpečnosť.

Preverovanie bezpečnosti na stanovištiach ATS sa musí vykonávať pravidelne a systematicky, vyškoleným personálom, skúseným a odborne vyhovujúcim, ktorý rozumie a pozná relevantné SARPs, PANS, bezpečné prevádzkové postupy a zásady ľudského činiteľa.

3.5.1 Preverovanie bezpečnosti

Preverovanie bezpečnosti na stanovištiach ATS musí zahŕňať prinajmenšom problematiku zistenia, či:

- smernica na činnosť stanovišť ATS, smernice na výkon služby na stanovištiach ATS a koordinačné postupy ATC sú kompletne, stručné a aktuálne;
- štruktúra tratí ATS umožňuje, adekvátny rozstup medzi traťami a umiestnenie križovatiek tratí ATS tak, aby sa zmenšila potreba zásahu riadiaceho ako aj koordinácia medzi stanovišťami alebo vnútri stanovišťa;
- minimá rozstupov použiteľné vo vzdušnom priestore alebo na letisku sú adekvátne a všetky ustanovenia uplatňované na minimá sa dodržiavajú;
- tam, kde je to vhodné, sú urobené opatrenia na adekvátne sledovanie prevádzkovej plochy a uplatňujú sa postupy a opatrenia na minimalizovanie možnosti

neúmyselného vniknutia na dráhu; sledovanie sa môže vykonávať vizuálne alebo pomocou prehľadového systému ATS;

- sa uplatňujú príslušné postupy na prevádzku za malej hodnoty dohľadnosti;
- objem prevádzky a súvisiaca pracovná záťaž riadiaceho neprekročí stanovenú bezpečnostnú úroveň a či sa uplatňujú postupy na reguláciu objemu prevádzky kedykoľvek je to potrebné;
- postupy, ktoré sa majú použiť v prípade poruchy alebo degradácie systémov ATS, vrátane komunikačných, navigačných a prehľadových systémov, sú použiteľné a zaisťujú prijateľnú úroveň bezpečnosti;
- či sú zavedené postupy na hlásenie incidentov a iných udalostí týkajúcich sa bezpečnosti, podporuje sa hlásenie incidentov a či sa takéto hlásenia preverujú s cieľom identifikácie potreby nápravných akcií;
- pracovné podmienky spĺňajú stanovené požiadavky na teplotu, vlhkosť, vetranie, hluk a osvetlenie a či nepriaznivo neovplyvňujú výkonnosť riadiaceho;
- automatizované systémy generujú a zobrazujú údaje letového plánu a riadiace a koordinačné údaje včas, presne a ľahko rozpoznateľným spôsobom a v súlade so zásadami ľudského činiteľa;
- vybavenie, vrátane vstupných a výstupných zariadení automatizovaných systémov, je projektované a nainštalované podľa ergonomických princípov;
- komunikačné, navigačné, prehľadové a iné systémy a zariadenia dôležité z hľadiska bezpečnosti:
 - sú pravidelne testované na normálnu prevádzku;
 - spĺňajú požadovanú úroveň spoľahlivosti a prevádzkyschopnosti definovanú splnomocneným orgánom;
 - poskytujú včasnú a vhodnú detekciu a výstrahu na poruchy alebo degradácie systémov;
 - sú vybavené dokumentáciou o následkoch poruchy alebo degradácie systému, podsystému alebo zariadenia;
 - sú urobené opatrenia na kontrolu pravdepodobnosti výskytu porúch alebo degradácie;
 - sú vybavené adekvátnym záložným zariadením a/alebo postupmi pre prípad poruchy alebo degradácie systému;
- sa o prevádzkyschopnosti systémov a zariadení vedú podrobné záznamy a či sa pravidelne preverujú.
- riadiaci sú adekvátne cvičení a riadne licencovaní s platnou kvalifikáciou;
- odbornosť riadiaceho sa udržiava adekvátnym a zodpovedajúcim udržiavacím výcvikom vrátane udržiavacieho výcviku v riadení lietadiel v období núdze a v prípadoch poruchy alebo degradácie zariadení alebo systémov;
- riadiaci tam, kde sa stanovišťa ATC alebo riadiace pracoviská obsadzujú tímami, sú adekvátne cvičení na efektívne zvládnutie tímovej práce;
- pred zavedením nových alebo zmenených postupov, nových alebo modernizovaných komunikačných, prehľadových a iných systémov a vybavenia majúcich vplyv na bezpečnosť sa vykonáva príslušný výcvik a školenie;
- riadiaci ovládajú anglický jazyk dostatočne na poskytovanie ATS medzinárodnej prevádzke;
- či sa používa štandardná frazeológia.

3.5.2 Posudzovanie bezpečnosti

Posúdenie bezpečnosti sa musí vykonávať v prípade návrhov na významnú reorganizáciu vzdušného priestoru, významnú zmenu postupov na poskytovanie ATS vo vzdušnom priestore alebo na letisku a na zavedenie nových zariadení, systémov a vybavenia, ako sú:

- zmenšenie minima rozstupov vo vzdušnom priestore alebo na letisku;
- aplikovanie nového postupu, vrátane odletových a príletových postupov vo vzdušnom priestore alebo na letisku;
- reorganizácia štruktúry tratí ATS;
- nová sektorizácia vzdušného priestoru;
- fyzické zmeny v usporiadaní dráh a/alebo rolovacích dráh;
- zavedenie nových komunikačných, prehľadových alebo iných systémov a vybavenia majúcich vplyv na bezpečnosť vrátane tých, ktoré zavádzajú nové funkcie.

Pri posudzovaní bezpečnosti sa musia brať do úvahy všetky faktory, o ktorých sa rozhodlo, že sú významné z hľadiska bezpečnosti, vrátane:

- typov lietadiel a ich výkonnostných charakteristík, vrátane navigačnej spôsobilosti a navigačnej výkonnosti;
- hustoty a rozloženia prevádzky;
- zložitosti vzdušného priestoru, štruktúry tratí ATS a klasifikácie vzdušného priestoru;
- dispozičného plánu letiska vrátane konfigurácie dráh, dĺžky dráh a konfigurácie rolovacích dráh;
- typu spojenia lietadlo-zem a časových parametrov komunikačného dialógu, vrátane možnosti zákroku riadiaceho;
- typu a spôsobilosti prehľadového systému a existencie systémov poskytujúcich riadiacemu pomoc a výstražné informácie tam, kde sa v rámci zavedenia ADS-B uvažuje so spoločným zdrojom pre prehľad o prevádzke a/alebo navigáciu, posúdenie bezpečnosti musí vziať do úvahy primerané náhradné opatrenia na zmiernenie rizika v prípade degradácie alebo úplného výpadku tohto spoločného zdroja (t. j. zlyhanie spoločného režimu);
- akýchkoľvek význačných miestnych alebo regionálnych poveternostných javov.

Každé skutočné alebo potenciálne nebezpečenstvo pri poskytovaní ATS vo vzdušnom priestore alebo na letisku zistené či už prostredníctvom aktivity manažmentu bezpečnosti ATS alebo iným spôsobom, sa musí zodpovedným orgánom ATS vyhodnotiť a klasifikovať z hľadiska prijateľného rizika. S výnimkou, ak je riziko klasifikované ako prijateľné, zodpovedný orgán ATS musí prioritne a v rozsahu, v akom je to možné, zaviesť primerané opatrenia na eliminovanie alebo redukovanie rizika na prijateľnú úroveň.

Ak je zrejmé, že úroveň bezpečnosti uplatňovaná vo vzdušnom priestore alebo na letisku nie je alebo nebude dosiahnutá, zodpovedný orgán ATS musí prioritne a v rozsahu, v akom je to možné, zaviesť nápravné opatrenia. Navrhované zmeny sa môžu zaviesť len vtedy, keď posúdenie ukázalo, že sa dodrží prijateľná úroveň bezpečnosti. Po zavedení nápravného opatrenia musí nasledovať vyhodnotenie jeho účinnosti na elimináciu alebo zmiernenie rizika.

3.6 Letový plán

Letový plán (Flight Plan) FPL: Stanovené údaje o zamýšľanom lete alebo časti letu lietadla, ktoré sa predkladajú stanovišti letových prevádzkových služieb.

Stály letový plán (Repetitive Flight Plan) RPL: Letový plán týkajúci sa série často sa opakujúcich pravidelne vykonávaných letov s rovnakými základnými charakteristikami, ktorý prevádzkovateľ predkladá stanovišti letových prevádzkových služieb na uschovanie a opakované použitie.

Podaný letový plán (Filed Flight Plan) FPL: – Letový plán predložený stanovištu ATS pilotom alebo jeho určeným zástupcom bez akýchkoľvek neskorších zmien.

Platný letový plán (Current Flight Plan) CPL: Letový plán zahŕňajúci zmeny spôsobené neskôr vydanými povoleniami.

Poznámka: Ak sa použije výraz „správa podaného letového plánu“, znamená to formát a obsah údajov podaného letového plánu v podobe, v akej sa vysiela. Platným sa letový plán stáva až po vydaní letového povolenia príslušným stanovištom riadenia letovej prevádzky. Ak sa použije výraz „správa platného letového plánu“, znamená to obsah a formát údajov platného letového plánu v podobe, v akej sa odovzdáva jedným stanovištom druhému.

3.6.1 Predkladanie letového plánu

Pred odletom: Ak sa neuplatní postup predkladania stálych letových plánov, musí sa letový plán predložiť najmenej 60 minút pred odletom osobne, po AFTN, telefonicky, alebo, kde je to tak dohodnuté, faxom ohlasovní letových prevádzkových služieb na letisku odletu. Ak nie je na letisku takéto stanovište, musí sa letový plán predložiť najbližšej ohlasovní letových prevádzkových služieb alebo najbližšiemu stanovištu letových prevádzkových služieb. V prípade prekročenia predpokladaného času začatia rolovania o viac ako 15 minút v prípade riadeného letu alebo o viac ako jednu hodinu, na ktorý bol predložený letový plán, musí sa letový plán podľa vhodnosti opraviť, alebo sa predloží nový letový plán a starý sa zruší.

Počas letu: Letový plán predkladaný počas letu sa musí vyslať stanovištu ATS, ktoré má zodpovednosť za poskytovanie služieb v letovej informačnej oblasti, poradnej oblasti alebo na poradnej trati, v ktorej alebo na ktorej lietadlo letí, alebo cez ktorú zamýšľa letieť alebo leteckej telekomunikačnej stanici slúžiacej danému stanovištu letových prevádzkových služieb. Ak to nie je možné, musí sa letový plán vyslať inému stanovištu ATS alebo inej leteckej telekomunikačnej stanici na doručenie príslušnému stanovištu letových prevádzkových služieb. Tam, kde je to náležité, napríklad v prípade stanovišť ATC s vysokou alebo strednou intenzitou letovej prevádzky, zodpovedný orgán ATS stanoví podmienky a/alebo obmedzenia na predkladanie letových plánov počas letu týmto stanovišti ATC.

Letový plán sa musí predložiť :

- na každý let alebo jeho časť, kde sa vyžaduje poskytnutie služby riadenia letovej prevádzky;
- na každý let IFR v letovom poradnom vzdušnom priestore;

- na každý let vykonávaný vo vnútri určeného vzdušného priestoru alebo smerujúci doň alebo na určených tratiach, ak to vyžaduje zodpovedný orgán ATS na uľahčenie poskytovania letovej informačnej a pohotovostnej služby a služby pátrania a záchrany;
- na každý let vykonávaný vo vnútri určeného vzdušného priestoru alebo smerujúci doň alebo na určených tratiach, ak to vyžaduje zodpovedný orgán ATS kvôli identifikácii na uľahčenie koordinácie s vojenskými orgánmi alebo so stanovišťami letových prevádzkových služieb susedných štátov a tak zabrániť zakročovaniu proti lietadlám;
- na každý medzinárodný let, vrátane letu križujúceho štátnu hranicu, ak medzištátna zmluva nestanoví inak.

Poznámka: Výraz „letový plán“ znamená buď úplné informácie vo všetkých poliach formulára letového plánu na celú časť letu alebo len na obmedzenú na časť letu, na ktorú sa vyžaduje obdržanie letového povolenia, napríklad na križovanie letovej cesty, pristátie na riadenom letisku, alebo vzlet z riadeného letiska.

3.6.2 Formulár letového plánu

Na vyplňovanie letového plánu musia prevádzkovatelia a stanovištia letových prevádzkových služieb používať formuláre podľa uvedeného vzoru (Obr.46). Formulár letového plánu musí byť vytlačený a musí obsahovať pretlač v slovenskom i anglickom jazyku.

Poznámka: Odlišná forma sa môže použiť pri zostavovaní zoznamov stálych letových plánov.

Prevádzkovateľ lietadla musí pred odletom zabezpečiť, aby lietadlo, ktoré zamýšľa vykonať let na trati alebo v priestore, kde je stanovený typ požadovanej navigačnej výkonnosti (RNP), malo schválenú požadovanú navigačnú výkonnosť a zabezpečiť, aby boli splnené všetky podmienky týkajúce sa tohto schválenia a zabezpečiť, aby lietadlo, malo požadované schválenie na prevádzku Zmenšeného minima vertikálneho rozstupu (RVSM), ak plánuje let vykonať vo vzdušnom priestore, v ktorom sa uplatňuje RVSM.

FLIGHT PLAN									
PRIORITY <<≡ FF →		ADDRESSEE(S) <<≡							
FILING TIME →		ORIGINATOR <<≡							
SPECIFIC IDENTIFICATION OF ADDRESSEE(S) AND/OR ORIGINATOR									
3 MESSAGE TYPE <<≡ (FPL		7 AIRCRAFT IDENTIFICATION -		8 FLIGHT RULES -		TYPE OF FLIGHT <<≡			
9 NUMBER -		TYPE OF AIRCRAFT 		WAKE TURBULENCE CAT /		10 EQUIPMENT - <<≡			
13 DEPARTURE AERODROME -				TIME <<≡					
15 CRUISING SPEED -		LEVEL →		ROUTE 					
<<≡									
16 DESTINATION AERODROME -			TOTAL EET HR. MIN 		ALTN AERODROME →		2ND ALTN AERODROME → <<≡		
18 OTHER INFORMATION 									
) <<≡									
SUPPLEMENTARY INFORMATION (NOT TO BE TRANSMITTED IN FPL MESSAGES)									
19 ENDURANCE HR MIN - E /		PERSONS ON BOARD → P /				EMERGENCY RADIO → R /			
SURVIVAL EQUIPMENT → /		DESERT 		MARITIME 		JUNGLE 		JACKETS →	
POLAR 		COVER 		LIGHT /		FLUORES 		UHF 	
VHF 		ELT 							
DINGHIES									
NUMBER → /		CAPACITY →		COVER →		COLOUR → <<≡			
AIRCRAFT COLOUR AND MARKINGS A /									
REMARKS → <<≡									
PILOT IN COMMAND C /) <<≡									
FILED BY 				SPACE RESERVED FOR ADDITIONAL REQUIREMENTS Please provide a telephone number so our operators can contact you if needed					

Obrázok 1

Formulár letového plánu

- S - pre pravidelnú dopravu;

- [illegible]

- H - HEAVY (silná) na označenie typu lietadla, ktorého maximálna vzletová hmotnosť je 136 000 kg alebo viac;
- M - MEDIUM (stredná) na označenie lietadiel, ktorých maximálna vzletová hmotnosť je menej ako 136 000 kg a menej ako 7 000 kg;
- L - LIGHT (ľahká) na označenie lietadiel, ktorých maximálna vzletová hmotnosť je 7 000 kg alebo menej.

3 MESSAGE TYPE <<≡ (FPL	7 AIRCRAFT IDENTIFICATION -	8 FLIGHT RULES -	TYPE OF FLIGHT <<≡
9 NUMBER -	TYPE OF AIRCRAFT 	WAKE TURBULENCE CAT /	10 EQUIPMENT - / <<≡
13 DEPARTURE AERODROME -	TIME <<≡		
15 CRUISING SPEED -	LEVEL 	ROUTE 	

Obrázok 3 **Pole 9 letového plánu**

3.6.3.4 Pole 10 – Vybavenie

Zapisuje sa jedno z nasledujúcich písmen označujúcich rádiokomunikačné, navigačné a približovacie vybavenie:

- N - ak na palube nie je žiadne rádiové, navigačné a približovacie zariadenie pre trať, ktorá sa má letieť, alebo ak nie je toto zariadenie prevádzkyschopné;
- S - ak je na palube prevádzkyschopné rádiové, navigačné a približovacie zariadenie pre trať, ktorá sa má letieť.

Alebo sa zapisuje jedno alebo viac z nasledujúcich písmen na vyjadrenie prevádzkyschopného spojovacieho, navigačného a približovacieho vybavenia:

- A - pristávací systém GBAS;
- B - LPV (APV s SBAS);
- C - LORAN C;
- D – DME;
- E1 - FMC WPR ACARS;
- E2 - D-FIS ACARS;
- E3 - PDC ACARS;
- F – ADF;
- G – GNSS;
- H - HF RTF;
- I - inerčná navigácia;
- J1 - CPDLC ATN VDL mód 2;
- J2 - CPDLC FANS 1/A HFDL;
- J3 - CPDLC FANS 1/A VDL mód A;
- J4 - CPDLC FANS 1/A VDL mód 2;
- J5 - CPDLC FANS 1/A SATCOM (INMARSAT);
- J6 - CPDLC FANS 1/A SATCOM (MTSAT);
- J7 - CPDLC FANS 1/A SATCOM (Iridium);
- K – MLS;
- L – ILS;
- M1 - ATC RTF SATCOM (INMARSAT);
- M2 - ATC RTF (MTSAT);

- M3 - ATC RTF (Iridium);
- O – VOR;
- P1-P9 - rezervované pre RCP;
- R - schválené PBN;
- T - TACAN;
- U - UHF RTF;
- V - VHF RTF;
- W - schválené na RVSM;
- X - schválené MNPS;
- Y - VHF so schopnosťou kanálového odstuhu 8,33 kHz;
- Z -iné vybavenie alebo iné schopnosti.

3 MESSAGE TYPE -<<≡ (FPL		7 AIRCRAFT IDENTIFICATION - [] [] [] [] [] [] [] [] [] []		8 FLIGHT RULES - [] []		TYPE OF FLIGHT [] [] [] [] [] [] [] [] [] []	
9 NUMBER - [] [] [] [] [] [] [] [] [] []		TYPE OF AIRCRAFT [] [] [] [] [] [] [] [] [] []		WAKE TURBULENCE CAT / [] [] [] [] [] [] [] [] [] []		10 EQUIPMENT - [] [] [] [] [] [] [] [] [] []	
13 DEPARTURE AERODROME - [] [] [] [] [] [] [] [] [] []				TIME [] [] [] [] [] [] [] [] [] []			
15 CRUISING SPEED - [] [] [] [] [] [] [] [] [] []		LEVEL [] [] [] [] [] [] [] [] [] []		ROUTE [] [] [] [] [] [] [] [] [] []			

Obrázok 4 Pole 10 letového plánu

Poznámka: Za štandardné vybavenie sa považuje VHF RTF, ADF, VOR a ILS, pokiaľ nie je zodpovedným orgánom letových prevádzkových služieb predpísaná iná kombinácia.

Poznámka: Ak sa použije písmeno J, uvedie sa v poli 18 za skratkou DAT/vybavenie použitím jedného alebo viacerých písmen podľa vhodnosti. Ak sa použije písmeno Z, uvedie sa v poli 18 za skratkou COM/alebo NAV/iné vybavenie použitím jedného alebo viacerých písmen podľa vhodnosti.

3.6.3.5 Pole 13 – Letisko odletu a čas odletu

Zapíše sa štvorpísmennú ICAO skratku letiska odletu, ak nebola pridelená skratka, zapíše sa ZZZZ a v poli 18 sa zapíše za skratkou DEP/názov letiska.

3 MESSAGE TYPE FPL	7 AIRCRAFT IDENTIFICATION 	8 FLIGHT RULES 	TYPE OF FLIGHT
9 NUMBER 	TYPE OF AIRCRAFT 	WAKE TURBULENCE CAT 	10 EQUIPMENT
13 DEPARTURE AERODROME 		TIME 	
15 CRUISING SPEED 	LEVEL 	ROUTE 	

Obrázok 5 Pole 13 letového plánu

3.6.3.6 Pole 15 – Trať

Cestovná rýchlosť: zapisuje sa cestovná rýchlosť (maximálne 5 znakov) pre prvú alebo celú cestovnú hladinu na trati:

- vyjadrenú v kilometroch za hodinu označenú písmenom K za ktorým nasledujú 4 číslice napr.: K0830;
- vyjadrenú v uzloch označenú písmenom N, za ktorým nasledujú 4 číslice napr.: N0485;
- Machovým číslom zaokrúhleným k najbližšej stotine Machovho čísla označeným písmenom M, za ktorým nasledujú 3 číslice napr.: M082.

Cestovná hladina: zapisuje sa plánovaná cestovná hladinu pre prvú, alebo celú časť letu:

- vyjadrenú v stovkách stôp označenú písmenom F, za ktorým nasledujú 3 číslice napr.: F330;
- vyjadrenú v desiatkach metrov označenú písmenom S, za ktorým nasledujú 4 číslice napr.: S1130 ;
- nadmorskú výšku vyjadrenú v stovkách stôp označenú písmenom A, za ktorým nasledujú 3 číslice napr.: A045, A100;
- nadmorskú výšku vyjadrenú v desiatkach metrov označenú písmenom M, za ktorým nasledujú 4 číslice napr.: M0840.

Trať letu: zapisuje sa každý bod, v ktorom sa plánuje zmena rýchlosti alebo hladiny, zmena trate ATS, alebo zmena pravidiel letu.

z

3 MESSAGE TYPE FPL	7 AIRCRAFT IDENTIFICATION 	8 FLIGHT RULES 	TYPE OF FLIGHT
9 NUMBER 	TYPE OF AIRCRAFT 	WAKE TURBULENCE CAT 	10 EQUIPMENT
13 DEPARTURE AERODROME 		TIME 	
15 CRUISING SPEED 	LEVEL 	ROUTE 	

Obrázok 6

Pole 15 letového plánu

Poznámka: Ak sa zmena plánuje medzi spodnou a hornou traťou ATS a tieto trate majú to isté smerovanie, bod prechodu sa nemusí uvádzať.

3.6.3.7 Pole 16 – Letisko určenia a celkový vypočítaný čas letu, náhradné letisko

Letisko určenia a celkový vypočítaný čas letu: zapisuje sa štvorpísmenová ICAO skratka letiska určenia, za ktorou nasleduje bez medzery celkový vypočítaný čas letu. Ak skratka nebola pridelená zapíše sa ZZZZ, za ktorým nasleduje bez medzery celkový vypočítaný čas letu a v poli 18 sa za skratkou DEST za lomkou nepíše názov letiska.

Náhradné letisko (letiská): zapisuje sa štvorpísmenová ICAO skratka letiska, nie viac ako dvoch letísk oddelené medzerou. Ak skratka nebola určená, zapíše sa ZZZZ a v poli 18 za skratkou ALTN/názov letiska.

The screenshot shows a flight plan entry for field 16. It contains four main sections: '16 DESTINATION AERODROME' with a hyphen and a four-character box, 'TOTAL EET HR. MIN' with two two-character boxes, 'ALTN AERODROME' with an arrow and a four-character box, and '2ND ALTN AERODROME' with an arrow and a four-character box. Below these is field 18 'OTHER INFORMATION' with a single-line text box. Navigation arrows are visible on the right side.

Obrázok 7

Pole 16 letového plánu

Poznámka: Celkový vypočítaný čas letu v letovom pláne prijatom z lietadla za letu je vypočítaný čas od prvého bodu trate, ku ktorému sa letový plán vzťahuje.

3.6.3.8 Pole 18 – Iné informácie

Zapíše sa 0 (nula), ak nie sú žiadne iné informácie.

The screenshot shows the '18 OTHER INFORMATION' section of a flight plan. It features a large, multi-line text box for entering additional details. The top part of the form shows the same header fields as in the previous image (16 DESTINATION AERODROME, TOTAL EET, ALTN AERODROME, 2ND ALTN AERODROME). Navigation arrows are visible on the right side.

Obrázok 8

Pole 18 letového plánu

3.6.3.9 Pole 19 – Dopĺňujúce informácie

E/Vytrvalosť letu: zapisuje sa štvorčíselná skupina udávajúca vytrvalosť letu v hodinách a minútach.

P/Počet osôb na palube: zapisuje sa celkový počet osôb (cestujúcich a posádky) na palube. Ak nie je počet osôb v čase vyplňovania známy, zapíše sa do poľa TBN (to be notified).

R/Rádio: Ak sa na palube nenachádza niektoré z núdzového vybavenia, škrta sa v letovom pláne:

- U - ak UHF na frekvencii 243,0 MHz nie je k dispozícii;
- V - ak VHF na frekvencii 121,5 MHz nie je k dispozícii;
- E - ak núdzový palubný polohový maják nie je k dispozícii.

S/Záchranné vybavenie: Ak sa na palube nenachádza niektoré zo záchranného vybavenia škrta sa v letovom pláne:

- P - ak polárne záchranné vybavenie nie je k dispozícii;
- D - ak púšťové záchranné vybavenie nie je k dispozícii;
- M - ak námorné záchranné vybavenie nie je k dispozícii;
- J - ak záchranné vybavenie pre džungľu nie je k dispozícii.

J/Vesty: Škrta sa nasledovné písmeno ak:

- L - záchranné vesty nie sú vybavené svetlami;
- F - záchranné vesty nie sú vybavené fluoreskovaním;
- U alebo V alebo obidve – ak sú vesty vybavené rádiovým spojením.

D/Člny: zapisuje sa počet, kapacita osôb a farba záchranných člnov, ak sú na palube lietadla. Škrta sa C ak člny nie sú zakryté.

A/Farba lietadla a označenie: zapisuje sa farbu lietadla a význačné znaky.

N/Poznámky: Škrta sa označenie N, ak nie sú poznámky alebo sa uvádza akékoľvek iné záchranné vybavenie a akékoľvek iné poznámky o záchrannom vybavení.

C/Pilot: zapisuje sa meno veliteľa lietadla.

SUPPLEMENTARY INFORMATION (NOT TO BE TRANSMITTED IN FPL MESSAGES)										
19 ENDURANCE					EMERGENCY RADIO					
HR MIN		PERSONS ON BOARD			UHF		VHF	ELT		
-E /		→ P /			→ R /					
SURVIVAL EQUIPMENT		POLAR	DESERT	MARITIME	JUNGLE	JACKETS	LIGHT	FLUORES	UHF	VHF
→		/				→	/			
DINGHIES										
NUMBER		CAPACITY	COVER	COLOUR						
→		/	→	→	→			<<≡		
AIRCRAFT COLOUR AND MARKINGS										
A /										
REMARKS										
→		/							<<≡	
PILOT IN COMMAND										
C /									<<≡	
FILED BY					SPACE RESERVED FOR ADDITIONAL REQUIREMENTS					
Please provide a telephone number so our operators can contact you if needed										

Obrázok 9

Pole 19 letového plánu

3.6.4 Dekódovanie správy letového plánu

Pri preberaní letového plánu, alebo plánov, ktoré nie sú ešte spracované do letových prúžkov (STRIPOV), prichádza na pracoviská riadenia leteckej prevádzky komplexný plán letov. Pre ich dekódovanie je potrebné vedieť, ktoré polia sú podstatné pre správne pochopenie a prepísanie letového plánu na strip. Plné dekódovanie je uvedené v prepise L 4444. Keďže najčastejšie sa vo výcviku zaoberá základnými letovými plánmi, je v ďalšej časti rozobratý len základný FPL s možnými najčastejšie sa vyskytujúcimi zmenami.

```
FF LZTRZTZX
011535 EBBDMFPP
(FLP-DEEEY-IG
-PA46/L-S/C
-LZTR1835
-N0200F140 ALENA A1 ABC A42 NIT DCT SNU B65 HNT A32 HGA DCT
-LSZH0215 LOWW
-DOF/010301)
```

FF LZTRZTZX
011535 EBBDMFPP

Táto oblasť je telegrafická správa komu od koho. Určené pre letisko LZTR od EBBM, správa zaslaná prvý deň v mesiaci v čase 15:35 hod.

```
FF LZTRZTZX
011535 EBBDMFPP
(FLP-DEEEY-IG
-PA46/L-S/C
-LZTR1835
-N0200F140 ALENA A1 ABC A42 NIT DCT SNU B65 HNT A32 HGA DCT
-LSZH0215 LOWW
-DOF/010301)
```

(FPL

Táto oblasť je konkrétny FPL, vždy začína a končí zátvorkou. Táto oblasť špecifikuje druh správy. Môže byť:

1. núdza
 - ALR - pohotovostná správa
 - RCF - správa o strate spojenia
2. Podaný letový plán a súvisiace správy
 - FPL - správa podaného letového plánu
 - CHG - správa o zmene
 - CNL - správa o zrušení
 - DLA - správa o zdržaní

- DEP - správa o odlete
 - ARR - správa o pristátí
3. Koordinácia
- CPL - správa platného letového plánu
 - EST - správa o vypočítanom čase preletu
 - CDN - koordinačná správa
 - ACP - správa o súhlase
 - LAM - správa o logickom potvrdení
4. Doplnok
- RQP - správa žiadosti o letový plán
 - RQS - správa žiadosti o doplnok letového plánu
 - SPL - správa doplnku letového plánu

FF LZTRZTZX
 011535 EBBZMFP
 (FLP-DEEEY-IG
 -PA46/L-S/C
 -LZTR1835
 -N0200F140 ALENA A1 ABC A42 NIT DCT SNU B65 HNT A32 HGA DCT
 -LSZH0215 LOWW
 -DOF/010301)

DEEEY

Volací znak lietadla.

FF LZTRZTZX
 011535 EBBZMFP
 (FLP-DEEEY-IG
 -PA46/L-S/C
 -LZTR1835
 -N0200F140 ALENA A1 ABC A42 NIT DCT SNU B65 HNT A32 HGA DCT
 -LSZH0215 LOWW
 -DOF/010301)

IG

Táto časť vysvetľuje pravidlá a druh letu. Prvé písmeno určuje pravidlá letu:

- I - pre let podľa IFR;
- V - pre let podľa VFR;
- Y - ak let začína ako IFR;
- Z - ak let začína ako VFR.

Druhé písmeno určuje druh letu:

- S - pre pravidelný dopravný let;
- N - pre nepravidelný dopravný let;

- G - pre let všeobecného letectva;
- M - pre vojenský let;
- X - pre iné lety.

FF LZTRZTZX
 011535 EBBDZMFP
 (FLP-DEEEY-IG
 -PA46/L]S/C
 -LZTR1835
 -N0200F140 ALENA A1 ABC A42 NIT DCT SNU B65 HNT A32 HGA DCT
 -LSZH0215 LOWW
 -DOF/010301)

PA46L

Typ lietadla podľa označenia ICAO (ak je pred typom číslovka, určuje počet lietadiel v skupine). Za lomítkom nasleduje váhová kategória lietadla:

- L - ľahké,
- M - stredné,
- H - ťažké

FF LZTRZTZX
 011535 EBBDZMFP
 (FLP-DEEEY-IG
 -PA46/L]S/C
 -LZTR1835
 -N0200F140 ALENA A1 ABC A42 NIT DCT SNU B65 HNT A32 HGA DCT
 -LSZH0215 LOWW
 -DOF/010301)

S/C

Rádiokomunikačné a prehľadové vybavenie, kde prvé písmeno upresňuje radio-komunikačné, navigačné a približovacie vybavenie, ktoré sa môže skladať z jedného alebo viacerých písmen:

- S - na palube je rádio-komunikačné, navigačné a približovacie vybavenie pre letenú trať;
- N - na palube nie je rádio-komunikačné, navigačné a približovacie vybavenie pre letenú trať, alebo nie je prevádzky schopné;
- C - Loran C;
- D - DME;
- F - ADF;
- G - GNSS;
- H - HF RTF;
- I - Inerčná navigácia;
- J - dátová linka;
- K - MLS;
- L - ILS;

- M – Omega;
- O – VOR;
- R - RNP osvedčenie ;
- T – TACAN;
- U - UHF RTF;
- V - VHF RTF;
- Z - iné vybavenie;
- a ich kombinácie napr.: SCHJ.

Druhé písmeno (jedno alebo dve) určuje prehľadové vybavenie kde:

- N - žiaden odpovedač;
- A - odpovedač –Mód A (4 číslice – 4096 kódov);
- C - odpovedač –Mód A (4 číslice – 4096 kódov) a Mód C;
- X - odpovedač –Mód S bez vysielania identifikácie a údajov tlakovej výšky;
- P - odpovedač –Mód S bez vysielania identifikácie, s vysielaním údajov výšky;
- I - odpovedač –Mód S s vysielaním identifikácie, bez vysielania údajov výšky;
- S - odpovedač –Mód S s vysielaním identifikácie a vysielaním údajov výšky;
- D - schopnosť vysielania informácie ADS.

FF LZTRZTZX

011535 EBBDZMFP

(FLP-DEEEY-IG

-PA46/L-S/C

-LZTR1835

-N0200F140 ALENA A1 ABC A42 NIT DCT SNU B65 HNT A32 HGA DCT

-LSZH0215 LOWW

-DOF/010301)



LZTR1835

Letisko odletu podľa ICAO kódu. Ak je použitá kombinácia ZZZZ, letisko nemá pridelenú skratku miesta podľa ICAO a čas, ktorý môže byť:

- predpokladaný čas rolovania na letisku v správach FPL a DLA, vysielaných pred odletom a v správe RQP ak je známy;
- Skutočný čas odletu z letiska v správach ALR, DEP a SPL;
- Skutočný alebo predpokladaný čas odletu z prvého bodu uvedeného v poli trate letu, v správach FPL odvodených z letových plánov podaných za letu ak je v identifikácii letiska odletu uvedená skratka AFIL.

FF LZTRZTZX

011535 EBBDZMFP

(FLP-DEEEY-IG

-PA46/L-S/C

-LZTR1835

-N0200F140 ALENA A1 ABC A42 NIT DCT SNU B65 HNT A32 HGA DCT

-LSZH0215 LOWW

-DOF/010301)



N0200

Údaje o pravej vzdušnej rýchlosti letu. Pri použití písmena N, po ktorom nasledujú 4 číslice sa jedná o rýchlosť v uzloch. Pri použití K, po ktorom nasledujú 4 číslice, sa jedná o rýchlosť v km/h. Pri použití M, po ktorom nasledujú 3 číslice, udávajúce najbližšiu stotinu machovho čísla, sa jedná o rýchlosť vyjadrenú v násobkoch rýchlosti zvuku.

FF LZTRZTZX

011535 EBBDZMFP

(FLP-DEEEY-IG

-PA46/L-S/C

-LZTR1835

-N0200F140 ALENA A1 ABC A42 NIT DCT SNU B65 HNT A32 HGA DCT

-LSZH0215 LOWW

-DOF/010301)



F140

Údaje o letovej hladine. Ak je použité písmeno F a tri číslice, jedná sa o letové hladiny v stovkách stôp FL 140 (F140). Ak sa použije S so štyrmi číslicami, jedná sa o metrické hladiny, tzv. hladiny štandardné, napr. 2450m (S0245). Ak sa použije A a tri číslice, jedná sa o lety v altitude (vzťahnuté na tlak QNH) a hodnota je v desiatkach stôp 2500 ft (A250).

FF LZTRZTZX

011535 EBBDZMFP

(FLP-DEEEY-IG

-PA46/L-S/C

-LZTR1835

-N0200F140 ALENA A1 ABC A42 NIT DCT SNU B65 HNT A32 HGA DCT

-LSZH0215 LOWW

-DOF/010301)

ALENA A1 ABC A42 NIT DCT SNU B65 HNT A32 HGA DCT



Popis trate letu po jednotlivých bodoch a letových cestách. V tomto riadku sa taktiež udávajú i rôzne zmeny hladín, rýchlostí a času viažúce sa k daným bodom. Body, údaje a zmeny sú oddelené medzerami.

FF LZTRZTZX

011535 EBBDZMFP

(FLP-DEEEY-IG

-PA46/L-S/C

-LZTR1835

-N0200F140 ALENA A1 ABC A42 NIT DCT SNU B65 HNT A32 HGA DCT

-LSZH0215 LOWW

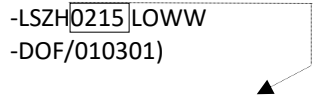
-DOF/010301)



LSZH

Letisko prístátia.

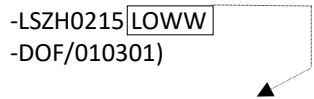
FF LZTRZTZX
011535 EBBZMFP
(FLP-DEEEY-IG
-PA46/L-S/C
-LZTR1835
-N0200F140 ALENA A1 ABC A42 NIT DCT SNU B65 HNT A32 HGA DCT
-LSZH0215 LOWW
-DOF/010301)



0215

Celkový vypočítaný čas letu, vždy 4 číslice (0215 = 2 hodiny a 15 minút).

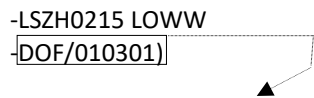
FF LZTRZTZX
011535 EBBZMFP
(FLP-DEEEY-IG
-PA46/L-S/C
-LZTR1835
-N0200F140 ALENA A1 ABC A42 NIT DCT SNU B65 HNT A32 HGA DCT
-LSZH0215 LOWW
-DOF/010301)



LOWW

Náhradné letisko.

FF LZTRZTZX
011535 EBBZMFP
(FLP-DEEEY-IG
-PA46/L-S/C
-LZTR1835
-N0200F140 ALENA A1 ABC A42 NIT DCT SNU B65 HNT A32 HGA DCT
-LSZH0215 LOWW
-DOF/010301)



DOF/010301

Ukončenie správy formou dátum letu (Date Of Flight).

Kontrolné otázky a úlohy overujúce pochopenie témy:

1. Aké sú hlavné úlohy letových prevádzkových služieb?
2. Aké je rozdelenie letových prevádzkových služieb?
3. Definujte informáciu o prevádzke
4. Definujte letovú prevádzku a letovú prevádzkovú službu.
5. Definujte nasledujúce pojmy: Obdobie neistoty, Obdobie núdze, Obdobie pohotovosti, Obdobie tiesne.