

**Ministerstvo dopravy, pôšt a telekomunikácií
Slovenskej republiky**

L 9432

**RÁDIOTELEFÓNNE POSTUPY
A LETECKÁ FRAZEOLÓGIA**

Prvé vydanie - august 1997

Úprava č. 4/97

Ministerstva dopravy, pôšt a telekomunikácií Slovenskej republiky
z 23. apríla 1997,

ktorou sa vydáva príručka L 9432 Rádiotelefónne postupy a letecká frazeológia

Ministerstvo dopravy, pôšt a telekomunikácií SR (ďalej len "ministerstvo") v súlade s oznámením Ministerstva zahraničných vecí č. 196/1995 Z. z., ktorým bola oznámená notifikácia sukcesie Slovenskej republiky k Dohovoru o medzinárodnom civilnom letectve (vyhláška ministra zahraničných vecí č. 147/1947 Zb.), uzavretého 7. decembra 1944 v Chicagu (ďalej len "Dohovor"), vydáva túto úpravu:

Čl. 1

Touto úpravou sa podľa Dokumentu 9432-AN/925 Príručka na rádiotelefónne spojenie, druhé vydanie - 1990 (Doc 9432-AN/925 Manual of Radiotelephony, Second Edition - 1990), schváleného Medzinárodnou organizáciou civilného letectva (ICAO), ktorý je doplnkový do štandardov a odporúčaných postupov obsiahnutých v dodatku 10 Letecké telekomunikácie, zväzok II - Spojovacie postupy (Annex 10 Aeronautical Telecommunications, Volume II - Communications Procedures) k Dohovoru a frazeológii, ktorá je uvedená v predpise L 4444 Postupy letových prevádzkových služieb, nahrádza v celom rozsahu príručka Rádiotelefónne postupy a letecká frazeológia pre riadenie letovej prevádzky, časť I - Česko-Anglická, schválená opatrením riaditeľa odboru civilného letectva FMD č. 24057/80-20 z 15.12.1980.

Čl. 2

- 1) Výkon pôsobnosti vyplývajúci z tejto úpravy zabezpečuje v súlade s Dohovorom, jeho dodatkami a zmenami, zákonom č. 47/1956 Zb. o civilnom letectve (letecký zákon) v znení neskorších predpisov, jeho vykonávacími predpismi ministerstvo vo funkcii Leteckého úradu prostredníctvom splnomocnených, priamo riadených útvarov a organizácií.
- 2) Úprava je záväznou riadiacou normou ministerstva pre Riadenie letovej prevádzky SR, ďalšie organizácie, orgány, prevádzkovateľov lietadiel, posádky lietadiel a pracovníkov civilného letectva, ktorí sú zapojení do prípravy, zabezpečovania a vykonávania letov nad územím Slovenskej republiky a pri medzinárodných letoch nad územím iných štátov, pokiaľ podobné postupy štátu, nad ktorého územím lietadlo letí nie sú stanovené inak.
- 3) Príručku L 9432 vydanú touto úpravou musia ovládať pracovníci riadenia letovej prevádzky, posádky lietadiel a príslušní pracovníci štátneho odborného dozoru civilného letectva v plnom rozsahu. Ostatní pracovníci, ktorých činnosť súvisí s vykonávaním, zabezpečovaním a riadením leteckej prevádzky v rozsahu potrebnom na výkon funkcie.

Čl. 3

Príručka L 9432 je vnútorne členená na jedenásť nasledujúcich častí:

- | | |
|---------|-------------------------------|
| Hlava 1 | Definície a skratky |
| Hlava 2 | Všeobecné prevádzkové postupy |
| Hlava 3 | Všeobecná frazeológia |

Hlava 4	Letiskové riadenie - lietadlá
Hlava 5	Letiskové riadenie - mobilné prostriedky
Hlava 6	Všeobecná radarová frazeológia
Hlava 7	Približovacia služba riadenia
Hlava 8	Oblasťné riadenie
Hlava 9	Tiesňové naliehavostné postupy a postupy pri strate spojenia
Hlava 10	Vysielanie meteorologických a iných letiskových informácií
Hlava 11	Rôzne spôsoby zabezpečenia letov,

ďalej členených na jednotlivé body, ktoré vecne a technicky definujú a popisujú jednotlivé postupy a s tým súvisiace činnosti podľa noriem a odporúčaní ICAO, ktorými je Slovenská republika viazaná ako v textovom, tak i v tabuľkovom a príkladovom vyjadrení a ktoré tvoria jeho neoddeliteľnú súčasť.

Čl. 4

Výnimky z tejto príručky môže v jednotlivých odôvodnených prípadoch povoliť ministerstvo.

Čl. 5

Táto úprava nadobúda účinnosť 1. augusta 1997.

Ing. Ján Jasovský v. r.
minister dopravy, pôšt a telekomunikácií

ZMENY A OPRAVY

Zmeny			Opravy		
Číslo zmeny	Dátum platnosti	Dátum záznamu a podpis	Číslo opravy	Dátum platnosti	Dátum záznamu a podpis

ZÁMERNE NEPOUŽITÉ

OBSAH

HLAVA 1	DEFINÍCIE A SKRATKY	9
	1.1 Definície	9
	1.2 Skratky	12
	1.3 Vysvetlenie scenára	14
HLAVA 2	VŠEOBECNÉ PREVÁDZKOVÉ POSTUPY	15
	2.1 Úvod	15
	2.2 Technika vysielania	15
	2.3 Hláskovanie	16
	2.4 Vysielanie čísel	17
	2.5 Vysielanie času	18
	2.6 Štandardné slová a frázy	18
	2.7 Volacie značky	20
	2.8 Spojenie	22
HLAVA 3	VŠEOBECNÁ FRAZEOLÓGIA	31
	3.1 Úvod	31
	3.2 Pokyny týkajúce sa hladín	31
	3.3 Hlásenie polohy	35
	3.4 Letové plány	36
HLAVA 4	LETISKOVÉ RIADENIE - LIETADLÁ	39
	4.1 Úvod	39
	4.2 Odletové informácie a postupy na spúšťanie pohonných jednotiek	39
	4.3 Vytlačanie lietadiel	41
	4.4 Pokyny na rolovanie	42
	4.5 Postupy na vzlet	46
	4.6 Letiskový okruh	52
	4.7 Konečné priblíženie a pristátie	57
	4.8 Prelet	61
	4.9 Po pristátí	61
	4.10 Dôležité informácie o letisku	62
HLAVA 5	LETISKOVÉ RIADENIE - MOBILNÉ PROSTRIEDKY	65
	5.1 Úvod	65
	5.2 Pokyny na pohyb po pohybových plochách	65
	5.3 Križovanie dráh	67
	5.4 Vozidlá ťahajúce lietadlá	69
HLAVA 6	VŠEOBECNÁ RADAROVÁ FRAZEOLÓGIA	71
	6.1 Úvod	71
	6.2 Radarová identifikácia a radarové vedenie	71
	6.3 Radarové vedenie	72

6.4	Informácie o prevádzke a rady na vyhnutie	75
6.5	Sekundárny prehľadový radar	78
6.6	Radarová pomoc lietadlu pri strate spojenia	80
HLAVA 7	PRIBLIŽOVACIA SLUŽBA RIADENIA	83
7.1	Odlety IFR	83
7.2	Odlety VFR	84
7.3	Prílety IFR	85
7.4	Prílety VFR	91
7.5	Radarové vedenie na konečné priblíženie	92
7.6	Priblíženie prehľadovým radarom	95
7.7	Priblíženie presným približovacím radarom	99
HLAVA 8	OBLASTNÉ RIADENIE	103
8.1	Oblastné stanovišťa riadenia	103
8.2	Informácie o polohe	105
8.3	Informácie o hladine	106
8.4	Lety vstupujúce do letových ciest	109
8.5	Lety opúšťajúce letové cesty	110
8.6	Lety križujúce letové cesty	111
8.7	Lety vyčkávané na trati	112
8.8	Radar	113
8.9	Riadenie letov nad oceánmi	114
HLAVA 9	TIESŇOVÉ A NALIEHAVOSTNÉ POSTUPY A POSTUPY PRI STRATE SPOJENIA	115
9.1	Úvod	115
9.2	Tiesňové správy	115
9.3	Naliehavostné správy	118
9.4	Núdzové klesanie	120
9.5	Strata spojenia	121
HLAVA 10	VYSIELANIE METEOROLOGICKÝCH A INÝCH LETISKOVÝCH INFORMÁCIÍ	123
10.1	Úvod	123
10.2	Dráhová dohľadnosť (RVR)	124
10.3	Podmienky na povrchu dráhy	124
HLAVA 11	RÔZNE SPÔSOBY ZABEZPEČENIA LETOV	127
11.1	Výberové volanie (SELCAL)	127
11.2	Núdzové vypúšťanie paliva	127
11.3	Turbulencia v úplave	128
11.4	Strih vetra	129
11.5	Rádiové zameranie	129
11.6	Oznámenie rady na vyhnutie	130

HLAVA 1 - DEFINÍCIE A SKRATKY

1.1 Definície

ATIS (ATIS)

Skratka použitá na označenie automatickej informačnej služby koncovej riadenej oblasti.

Bod dotyku (Touchdown)

Bod, v ktorom sa vopred stanovená zostupová dráha pretína so vzletovou a pristávacou dráhou.

Poznámka: Bod dotyku je v zmysle tejto definície len teoretický údaj, ktorý nemusí byť skutočným bodom, v ktorom dôjde pri pristávaní lietadla k prvému dotyku podvozka lietadla s RWY.

Dráhová dohľadnosť (Runway visual range, RVR)

Vzdialenosť, na ktorú pilot lietadla na osovej čiare vzletovej a pristávacej dráhy môže vidieť značky alebo svetelné návěstidlá vyznačujúce vzletovú a pristávaciu dráhu alebo jej osovú čiaru.

Hladina (Level)

Všeobecný výraz vzťahujúci sa na vertikálnu polohu lietadla počas letu, ktorý znamená buď výšku nad zemou, výšku nad letiskom, nadmorskú výšku alebo letovú hladinu.

Poznámka 1: Vo frazeológii sa hladina letu vyjadruje výrazmi: "výška nad zemou", "výška nad letiskom", "nadmorská výška", "letová hladina", podľa platných postupov na nastavenie výškomera.

Poznámka 2: Výraz "vertikálna poloha lietadla" predstavuje skrátenú podobu výrazu "hodnota vertikálnej súradnice polohy lietadla".

Hlásny bod (Reporting point)

Určené zemepisné miesto, vzhľadom na ktoré sa môže hlásiť poloha lietadla.

Kurz (Heading)

Smer pozdĺžnej osi lietadla spravidla vyjadrovaný v stupňoch od severu (zemepisného, magnetického, kompasového alebo sieťového).

Let IFR (IFR flight)

Let vykonávaný podľa pravidiel letu podľa prístrojov.

Let VFR (VFR flight)

Let vykonávaný podľa pravidiel letu za viditeľnosti.

Letecká pohyblivá služba (Aeronautical mobile service)

Pohyblivá služba medzi leteckými a lietadlovými stanicami alebo medzi lietadlovými stanicami navzájom, ktorej sa môžu zúčastňovať i stanice záchranných prostriedkov. Tejto službe sa môžu zúčastňovať aj palubné núdzové polohové rádiový majáky na pátranie a záchranu na stanovených tiesňových a núdzových frekvenciách.

Letecká stanica (Aeronautical station)

Pozemná stanica leteckej pohyblivej služby. V určitých prípadoch sa môže letecká stanica umiestniť napríklad na palube lode alebo na ňumelej plošine na mori.

Letisková prevádzka (Aerodrome traffic)

Všetka prevádzka na prevádzkovej ploche letiska a všetky lietadlá letiace v blízkosti letiska.

Poznámka: Lietadlo je v blízkosti letiska, ak letí na letiskovom okruhu, ak do neho vstupuje, alebo z neho vystupuje.

Letisková služba riadenia (Aerodrome control service)

Služba riadenia letovej prevádzky letiskovej prevádzke.

Letiskový okruh (Aerodrome traffic circuit)

Stanovená trať, po ktorej letí lietadlo letiace v blízkosti letiska.

Letová cesta (Airway)

Riadená oblasť alebo jej časť zriadená v podobe koridoru a vybavená rádionavigačnými prostriedkami.

Letová prevádzka (Air traffic)

Všetky lietadlá za letu alebo pohybujúce sa na prevádzkovej ploche letiska.

Letová prevádzková služba (Air traffic service)

Všeobecný termín, ktorý znamená podľa okolností letovú informačnú službu, pohotovostnú službu, letovú poradnú službu, službu riadenia letovej prevádzky (oblastnú službu riadenia, približovacíu službu riadenia alebo letiskovú službu riadenia).

Letové informačné stredisko (Flight information centre, FIC)

Stanovište zriadené na poskytovanie letovej informačnej služby a pohotovostnej služby.

Letové povolenie (Air traffic control clearance)

Povolenie oprávňujúce veliteľa lietadla vykonať let, alebo v lete pokračovať podľa podmienok určených stanovišťom riadenia letovej prevádzky.

Poznámka 1: Výraz "letové povolenie" sa obvykle skrakuje na "povolenie", ak sa použije v príslušných súvislostiach.

Poznámka 2: Skrátený výraz "povolenie" sa doplní označením časti letu, na ktorú sa letové povolenie vzťahuje (rolovanie, vzlet, odlet, trať, priblíženie, pristátie), napríklad: "povolené rolovať", "vzlet povolený".

Letový plán (Flight plan, FPL)

Stanovené údaje o zamýšľanom lete alebo časti letu lietadla, ktoré sa predkladajú stanovišťom letových prevádzkových služieb.

Medza povolenia (Clearance limit)

Bod, do ktorého platí letové povolenie.

Meteorologické podmienky na let podľa prístrojov (Instrument meteorological conditions, IMC)

Meteorologické podmienky vyjadrené dohľadnosťou, vzdialenosťou od oblakov a základňou oblačnosti, ktoré sú horšie ako stanovené minimá meteorologických podmienok na let za viditeľnosti.

Poznámka 1: Stanovené minimá sú uvedené v predpise L 2, hlava 4.

Poznámka 2: V riadenom okrsku sa môže let VFR vykonať za meteorologických podmienok na let podľa prístrojov len za podmienky obdržania letového povolenia a v súlade s ním.

Meteorologické podmienky na let za viditeľnosti (Visual meteorological conditions)

Meteorologické podmienky vyjadrené dohľadnosťou, vzdialenosťou od oblakov a základňou oblačnosti, ktoré sú rovnaké alebo lepšie ako stanovené minimá.

Poznámka: Stanovené minimá sú uvedené v predpise L 2, hlava 4.

Oblastná služba riadenia (Area control service, ACC)

Služba riadenia letovej prevádzky poskytovaná riadeným letom v riadených oblastiach.

Odbavovacia plocha (Apron)

Vymedzená plocha na pozemnom letisku určená na umiestnenie lietadiel, na nastupovanie a vystupovanie cestujúcich, nakladanie a vykladanie pošty a nákladu, doplnenie paliva, parkovanie alebo údržbu.

Pohybová plocha (Movement area)

Časť letiska určená na vzlety, pristátia a rolovanie lietadiel zahŕňajúca prevádzkovú a odbavovaciu plochu (plochy).

Postup nevydareného priblíženia (Missed approach procedure)

Postup, ktorý sa musí vykonať, ak nie je možné pokračovať v priblížení.

Predpokladaný čas priblíženia (Expected approach time)

Čas, v ktorom stanovište ATC predpokladá, že lietadlo po vyčkávaní opustí vyčkávací bod na dokončenie svojho priblíženia na pristátie.

Prevádzková plocha (Manoeuvring area)

Časť letiska určená na vzlety, pristátia a rolovanie lietadiel, s výnimkou odbavovacích plôch.

Priblíženie za viditeľnosti zeme (Visual approach)

Priblíženie letu IFR, pri ktorom sa buď časť alebo celý postup priblíženia podľa prístrojov neuskutoční a priblíženie sa vykoná za vizuálneho kontaktu so zemou.

Približovacie stanovište riadenia (Approach control office, APP)

Stanovište zriadené za účelom poskytovania služby riadenia letovej prevádzky riadeným letom prilietavajúcim alebo odlietavajúcim z jedného

alebo viacerých letísk.

Radarová identifikácia (*Radar identification*)

Situácia, keď radarová poloha určitého lietadla je na radarovom zobrazení viditeľná a spoľahlivo identifikovaná riadiacim letovej prevádzky.

Radarové priblíženie (*Radar approach*)

Priblíženie, pri ktorom je lietadlo vo fáze konečného priblíženia riadené radarovým riadiacim letovej prevádzky.

Radarové vedenie (*Radar vectoring*)

Poskytovanie navigačného vedenia lietadlu určením kurzov založené na použití radaru.

Riadený okrsok (*Control zone, CTR*)

Riadený vzdušný priestor siahajúci od povrchu zeme do stanovenej výšky.

Riadený vzdušný priestor (*Controlled airspace*)

Vymedzený vzdušný priestor, v ktorom sa poskytuje služba riadenia letovej prevádzky letom IFR a VFR v súlade s klasifikáciou vzdušného priestoru.

Spojenie lietadlo - zem (*Air-ground communication*)

Obojsmerné spojenie medzi lietadlami a stanicami alebo miestami na povrchu zeme.

Stanovište letových prevádzkových služieb (*Air traffic services unit*)

Všeobecný výraz, ktorý podľa okolností znamená stanovište riadenia letovej prevádzky, letové informačné stredisko alebo ohlasovňu letových prevádzkových služieb.

Trať (*Track*)

Dráha letu lietadla premietnutá na povrch zeme, ktorej smer sa v ktoromkoľvek bode vyjadruje v stupňoch meraných od severu (zemepisného, magnetického alebo sieťového).

Vyčkávací bod (*Holding point*)

Určené miesto identifikované vizuálne alebo iným spôsobom, v blízkosti ktorého sa poloha lietadla za letu udržiava v súlade s letovými povoleniami.

Vyčkávací postup (*Holding procedure*)

Vopred určené manévry, ktorými sa lietadlo udržiava

v stanovenom vzdušnom priestore počas vyčkávania na ďalšie povolenie.

Vysielanie naslepo (*Blind transmission*)

Vysielanie z jednej stanice druhej stanici za okolností, kedy sa obojsmerné spojenie nemôže nadviazať, avšak predpokladá sa, že volaná stanica môže vysielanie prijímať.

Výška (*Height*)

- a) vertikálna vzdialenosť hladiny, bodu alebo predmetu považovaného za bod, meraná od stanoveného základného údajaja;
- b) vertikálny rozmer predmetu.

1.2 Skratky

Poznámka: Na vyslovovanie nasledujúcich skratiek sa za normálnych okolností nepoužíva hláskovacia abeceda, ale vyslovujú sa jednotlivé písmená tak, ako nasledujú za sebou. Skratky, ktoré sú označené hviezdíčkou sa vyslovujú ako celé slová.

Oblasťné stredisko riadenia alebo oblasťná služba riadenia	ACC	Area control centre or area control
Palubný protizrážkový systém	*ACAS	Airborne collision avoidance system
Automatický zameriavač	ADF	Automatic direction-finding equipment
Poradná trať	ADR	Advisory route
Letisková letová informačná služba	*AFIS*	Aerodrome flight information service
Nad úrovňou zeme	AGL	Above ground level
Letecká informačná príručka	*AIP	Aeronautical information publication
Regulovaný systém leteckých informácií a riadenie	*AIRAC*	Aeronautical information regulation and control
Letecká informačná služba	AIS	Aeronautical information service
Nad strednou hladinou mora	AMSL	Above mean sea level
Riadenie letovej prevádzky (všeobecne)	ATC	Air traffic control
Skutočný čas odletu	ATD	Actual time of departure
Automatická informačná služba koncovej riadenej oblasti	*ATIS*	Automatic terminal information service
Letové prevádzkové služby	ATS	Air traffic services
Okrskok letiska	ATZ	Aerodrome traffic zone
Dohľadnosť, oblačnosť a stav počasia sú lepšie, ako stanovené hodnoty alebo podmienky (vysloviť "KAVOK")	*CAVOK*	Visibility, cloud and present weather better than prescribed values or conditions (to be pronounced "KAV-OH-KAY")
Riadený okrskok	CTR	Control zone
Merač vzdialenosti	DME	Distance measuring equipment
Predpokladané trvanie letu	EET	Estimated elapsed time
Predpokladaný čas priletu alebo predpokladaný prilet	*ETA	Estimated time of arrival or estimating arrival
Predpokladaný čas odletu alebo predpokladaný odlet	ETD	Estimated time of departure or estimating departure
Letové informačné stredisko	*FIC	Flight information centre
Letová informačná oblasť	*FIR	Flight information region
Letová informačná služba	*FIS	Flight information service
Systém riadenia priblíženia zo zeme alebo priblíženie riadené zo zeme	GCA	Ground controlled approach system or ground controlled approach
Krátke (dekametrové) vlny (3 000 až 30 000 kHz)	HF	High frequency (3 000 to 30 000 kHz)
Nepretržitá denná a nočná služba	H24	Continuous day and night service
Pravidlá letu podľa prístrojov	*IFR	Instrument flight rules
Systém zariadení na presné priblíženie	*ILS	Instrument landing system
Meteorologické podmienky na let podľa prístrojov	IMC	Instrument meteorological conditions
Informácie	*INFO*	Information
Inerčný navigačný systém	INS	Inertial navigation system
LORAN (rádionavigačný systém na veľké vzdialenosti)	*LORAN*	LORAN (long range air navigation system)
Meteorologický alebo meteorológia	*MET*	Meteorological or meteorology
Mikrovlnný pristávací systém	MLS	Microwave landing system
Určenie (požiadavka) na špecifikáciu minimálnej navigačnej výkonnosti	MNPS	Minimum navigation performance specification
Nesmerový rádiomaják	NDB	Non-directional radio beacon
Žiadny alebo nemám nič, čo by som poslal	*NIL*	None or I have nothing to send you
Oznámenie obsahujúce informácie o zriadení, stave alebo zmene niektorého leteckého zariadenia, služby alebo postupu, alebo informácie o nebezpečenstve, ktorých včasná znalosť je nevyhnutná pre pracovníkov začlenených do letovej prevádzky.	*NOTAM*	A notice containing information concerning the establishment, condition or change in any aeronautical facility, service, procedure or hazard, the timely knowledge of which is essential for personnel concerned with flight operations

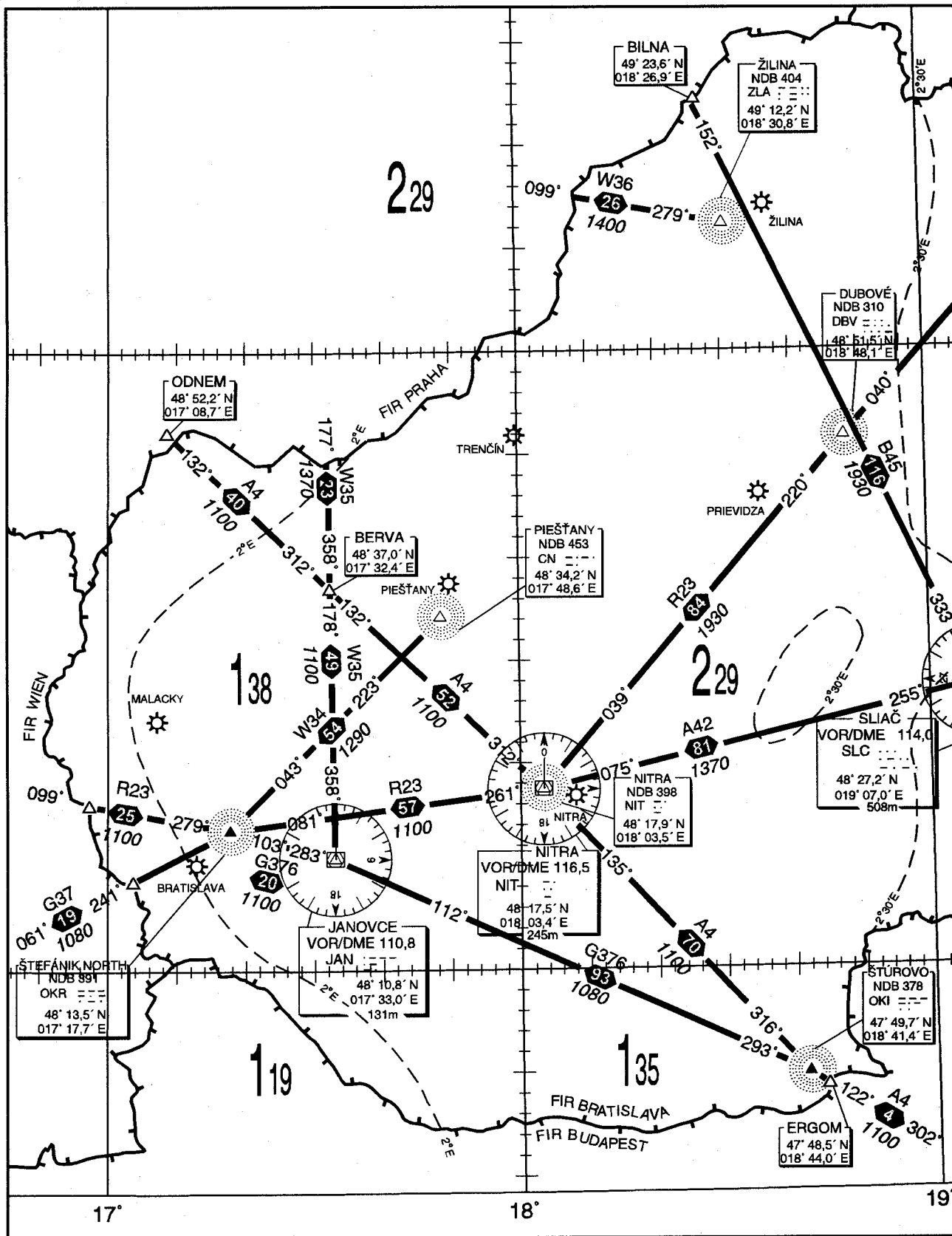
Svetelná zostupová sústava	*PAPI*	Precision Approach Path Indicator
Tlak vzduchu vzťahnutý k nadmorskej výške letiska (alebo k nadmorskej výške prahu RWY)	QFE	Atmospheric pressure at aerodrome elevation (or at RWY threshold)
Nastavenie tlakovej stupnice výškomera na získanie nadmorskej výšky lietadla, ktoré je na zemi	QNH	Altimeter sub-scale setting to obtain elevation when on the ground
Záchranne koordinačné stredisko	RCC	Rescue co-ordination centre
Priestorová navigácia	*RNAV*	Area navigation
Rádiatelefón	RTF	Radiotelephone
Dráhová dohľadnosť	RVR	Runway visual range
Vzletová a pristávacia dráha	RWY	Runway
Systém výberového volania	*SELCAL*	Selective calling system
Štandardný prístrojový odlet	*SID	Standard instrument departure
Informácie týkajúce sa meteorologických javov na trati, ktoré môžu ovplyvniť bezpečnosť letov	*SIGMET*	Information concerning en-route weather phenomena which may affect the safety of aircraft operations
NOTAM zvláštnej série oznamujúci stanovenou formou nebezpečné podmienky na pohybovej ploche spôsobené snehom, ľadom, topiacim sa snehom alebo stojacou vodou pôvodom zo snehu alebo z ľadu, alebo oznamujúci odstránenie nebezpečných podmienok.	*SNOWTAM*	A special series NOTAM notifying the presence or removal of hazardous conditions due to snow, ice, slush or standing water associated with snow, slush and ice on the movement area, by means of a specific format
Mimoriadne hlásenie o zlepšení alebo zhoršení meteorologických podmienok (v skrátenej otvorenej reči)	*SPECIAL*	Special meteorological report (in abbreviated plain language)
Sekundárny prehľadový radar	SSR	Secondary surveillance radar
Nadzvuková doprava	SST	Supersonic transport
Štandardný prístrojový prílet	*STAR*	Standard instrument arrival
Taktický letecký navigačný systém UHF	*TACAN*	UHF tactical air navigation aid
Letisková predpoveď (meteorologická)	*TAF*	Aerodrome forecast
Palubný výstražný protizrážkový systém	*TCAS*	Traffic alert and collision-avoidance system
Koncová riadená oblasť	TMA	Terminal control area
Ultrakrátke (decimetrové) vlny (300 až 3 000 MHz)	UHF	Ultra high frequency (300 to 3000 MHz)
Horná letová informačná oblasť	UIR	Upper flight information region
Horná riadená oblasť	UTA	Upper control area
Svetový koordinovaný čas	UTC	Co-ordinated Universal Time
Zameriavacia stanica pracujúca na veľmi krátkych vlnách	VDF	Very high frequency direction-finding station
Pravidlá letu za viditeľnosti	VFR	Visual flight rules
Veľmi krátké (metrové) vlny (30 až 300 MHz)	VHF	Very high frequency (30 to 300 MHz)
Veľmi dôležitá osoba	*VIP	Very important person
Meteorologické podmienky na let za viditeľnosti	VMC	Visual meteorological conditions
Rozhlasové vysielanie meteorologických informácií lietadlám za letu	*VOLMET*	Meteorological information for aircraft in flight
VHF všesmerový rádiový signál	*VOR	VHF omnidirectional radio range
Kombinácia zariadení VOR a TACAN	*VORTAC*	VOR and TACAN combination

1.3 Vysvetlenie scenára

1.3.1 Na lepšie pochopenie väzieb pri používaní špecifických fráz, uvedených v tejto príručke, sa ako pomôcka pripájajú príklady typických situácií. Volacie značky sú v nich reálne, zatiaľ čo situácie nie vždy zodpovedajú skutočnosti.




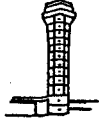
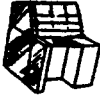







1.3.2 V nasledujúcich príkladoch je vysielajúca lietadlová alebo pozemná stanica znázornená symbolom podľa tabuľky 1. Stanica začínajúca vysielanie správy je zvýraznená. Na uľahčenie sledovania správ sa každá ďalšia správa začína pod predchádzajúcou a takto sa pokračuje v celom texte korešpondencie.

Poznámka: Frazológia týkajúca sa poskytovania služby riadenia letovej prevádzky a výmeny informácií medzi stanovišťami ATS je podrobnejšie opísaná v hlave 10 predpisu L 4444.



ZÁMERNE NEPOUŽITÉ

TABUĽKA 1

Volací znak	Symbol	Význam
G ABCD G CD		Lietadlo letiace podľa pravidiel VFR
OM VKE O KE		Lietadlo všeobecného letectva letiace podľa pravidiel IFR
SLOVAKIA 390		Lietadlo leteckej spoločnosti letiace podľa pravidiel IFR
VEŽA/TOWER GROUND		Letisková služba riadenia Riadenie prevádzky na pohybových plochách
APPROACH		Približovacia služba riadenia
CONTROL		Oblasťná služba riadenia
INFORMATION RADIO		Letová informačná služba Letecká stanica
RADAR		Radar
WORKER 6/ÚDRŽBA 6 TRUCKER 2/ŤAHAČ 2 RADIO 5		Mobilné prostriedky
TUG 3/ŤAHAČ 3		Vozidlo, ktoré ťahá lietadlo
		Pozemný personál
DISPATCH DISPEČING		Riadenie prevádzky na odbavovacej ploche

ZÁMERNE NEPOUŽITÉ

HLAVA 2 - VŠEOBECNÉ PREVÁDZKOVÉ POSTUPY

2.1 Úvod

2.1.1 Rádiatelefónia umožňuje vzájomnú komunikáciu medzi pilotmi a pozemným personálom. Jej správne použitie pri vysielaní informácií a pokynov je pre bezpečnú a efektívnu prevádzku lietadiel veľmi dôležité. Používanie neštandardných postupov a neštandardnej frazeológie môže spôsobiť nedorozumenie. Vyskytli sa udalosti v letovej prevádzke, ku ktorým prispelo nedorozumenie spôsobené použitím nesprávnej frazeológie. Na dôležitosť používania správnej a presnej štandardnej frazeológie sa musí klásť zvláštny dôraz.

2.1.2 Príručka je spracovaná podľa ICAO Doc 9432-AN/925. Príklady obsiahnuté v tejto príručke sú určené na vyjadrenie všeobecne používanej rádiatelefónnej frazeológie. Príručka nadväzuje na postupy stanovené predpisom L 10, zväzok II (Spojovacie postupy vrátane tých, ktoré majú status PANS)* a na frazeológiu podrobne opísanú v predpise L 4444. I keď postupy a frazeológia odrážajú situáciu najmä v prostredí, kde sa používajú veľmi krátke vlny (VKV), sú rovnako použiteľné v oblastiach, kde sa používajú krátke vlny (KV).

* ICAO dokumenty dostupné v Medzinárodnej organizácii civilného letectva.

2.1.3 Dodržiavaniu frazeológie a postupov treba venovať veľkú pozornosť, aby sa jej používanie stalo plynulé, čím sa zaisťujú vysoký štandard leteckej rádiatelefónie, čo prispieva k bezpečnej prevádzke vo vzduchu i na zemi.

2.1.4 Nie je možné uviesť príklady, ktoré by zahrnuli všetky možné situácie, ktoré sa môžu vyskytnúť. Používatelia si ich musia prispôbiť podľa daných okolností. Je však potrebné dávať pozor, aby neprišlo k nejasnostiam a k zmene pôvodného významu. Pri používaní frazeológie sa požaduje základná znalosť jazyka použitého v rádiatelefónii, aby spojenie v štandardných situáciách, ako aj v tých, ktoré nie sú zahrnuté v príkladoch, mohlo prebiehať na požadovanej úrovni. Je potrebné si uvedomiť, že jazyk používaný v rádiatelefónii nemusí byť materinský jazyk toho, kto vysielanie prijíma. Z tohto dôvodu je treba hovoriť pomaly, jasne a ak je to možné, používať štandardné slová a frázy. Okrem toho sa môžu stanoviť v leteckých informačných príručkách (AIP) zvláštne požiadavky na prvé spojenie pri vstupe do vzdušného priestoru, alebo pred jeho opustením. Piloti pred letom do iných krajín sa musia s takými postupmi oboznámiť prostredníctvom príslušných pokynov (publikovaných napr. v AIP a v NOTAMe).

Príklady frazeológie tohto druhu sú mimo rámca tejto príručky.

2.2 Technika vysielania

2.2.1 Na zabezpečenie čistého a kvalitného prenosu hovoru je potrebné dodržiavať nasledujúce zásady techniky vysielania:

- a) Pred začiatkom vysielania je potrebné na príslušnej frekvencii počúvať, či sa na nej nekoresponduje, aby sa predišlo rušeniu inej stanice.
- b) Oboznámiť sa s technikou prevádzky mikrofónu.
- c) Hovoriť normálne, jasne a zrozumiteľne.
- d) Udržiavať stálu rýchlosť hovoru nepresahujúcu 100 slov za minútu. Ak je známe, že časti správy si bude príjemca zapisovať, je potrebné hovoriť pomalšie.
- e) Udržiavať konštantnú hlasitosť hovoru.
- f) Pred vysielaním a po vysielaní číslíc urobiť krátku prestávku kvôli ich lepšej zrozumiteľnosti.
- g) Vyhnúť sa vysielaniu zvukov vyjadrujúcich váhania alebo neistotu, napríklad "hm".
- h) Pred začatím hovoru je potrebné stlačiť vysielací spínač a uvoľniť ho až po ukončení vysielania. Zabezpečiť sa tým vyslaním celej správy.

2.2.2 Predpoklad nebezpečnej situácie v rádiatelefónii môže vyvolať zablokovaný vypínač mikrofónu po odvysielaní správy. Obsluhujúci personál musí vždy po vysielaní vypnúť mikrofón, umiestniť ho na určené miesto tak, aby nemohlo prísť k jeho náhodnému zapnutiu.

2.3 Hláskovanie

2.3.1 Ak sa má spojenie urýchliť, nemusí sa použiť hláskovacia abeceda; nesmie sa však tým znížiť úroveň príjmu alebo zrozumiteľnosť správy.

2.3.2 Každé písmeno volacieho znaku lietadla sa musí vysloviť oddelene použitím hláskovacej abecedy. Výnimku tvorí rádiové označenie a typ lietadla.

2.3.3 Pri používaní hláskovacej abecedy sa používajú tieto slová:

Písmeno	Po slovensky	Po anglicky	Výslovnosť
A	Adam	Alpha	<u>AL</u> FAH
B	Božena	Bravo	<u>BRAH</u> VOH
C	Cyril	Charlie	<u>CHAR</u> LEE OR <u>SHAR</u> LEE
D	Dávid	Delta	<u>DELL</u> TAH
E	Emil	Echo	<u>ECK</u> OH
F	František	Foxtrot	<u>FOKS</u> TROT
G	Gustáv	Golf	GOLF
H	Helena	Hotel	HOH <u>TELL</u>
I	Ivan	India	<u>IN</u> DEE AH
J	Jozef	Juliet	<u>JEW</u> LEE <u>ETT</u>
K	Karol	Kilo	<u>KEY</u> LOH
L	Laco	Lima	<u>LEE</u> MAH
M	Mária	Mike	MIKE
N	Norbert	November	NO <u>VEM</u> BER
O	Oto	Oscar	<u>OSS</u> CAH
P	Peter	Papa	PAH <u>PAH</u>
Q	Quido	Quebeck	KEH <u>BECK</u>
R	Rudolf	Romeo	<u>ROW</u> ME OH
S	Svätopluk	Sierra	SEE <u>AIR</u> RAH
T	Tomáš	Tango	<u>TANG</u> GO
U	Urban	Uniform	<u>YOU</u> NEE FORM OR <u>OO</u> NEE FORM
V	Václav	Victor	<u>VIK</u> TAH
W	dvojité W	Whiskey	<u>WISS</u> KEY
X	Xaver	X-ray	<u>ECKS</u> RAY
Y	Ypsilon	Yankee	<u>YANG</u> KEY
Z	Zuzana	Zulu	<u>ZOO</u> LOO

Poznámka 1: Podčiarknuté hlásky sa vyslovujú s prízvukom.

Poznámka 2: Pri korešpondencii v slovenskom jazyku sa používa slovenská hláskovacia abeceda.

Poznámka 3: Pri korešpondencii v anglickom jazyku sa používa anglická hláskovacia abeceda.

2.4 Vysielanie čísel

2.4.1 Čísla sa vysielajú tak, ako je uvedené v nasledujúcej tabuľke.

Číslo	Po slovensky	Po anglicky	Výslovnosť
0	nula	zero	ZE-RO
1	jeden (jedna)	one	WUN
2	dva	two	TOO
3	tri	three	TREE
4	štyri	four	FOW-er
5	päť	five	FIFE
6	šesť	six	SIX
7	sedem	seven	SEV-EN
8	osem	eight	AIT
9	deväť	nine	NIN-ER
des.čiarka	čiarka	decimal	DAY-SEE-MAL
100	sto	hundred	HUN-DRED
1000	tisíc	thousand	TOU-SAND

Poznámka: Slabiky vytlačené veľkými písmenami sa musia zdôrazniť; napr. na dve slabiky v ZE-RO sa dáva rovnaký dôraz, zatiaľ čo pri FOW-er sa primárny dôraz kladie na prvú slabiku.

2.4.2 Každé číslo iné ako celé stovky, celé tisíce a kombinácie tisícov a celých stoviek sa vysielajú vyslovovaním každej číslice oddelene. Celé stovky a celé tisíce sa vysielajú oddeleným vyslovovaním každého čísla počtu stoviek a tisícok, po ktorom nasleduje slovo "STO" alebo "TISÍC". Kombinácie tisícov a celých stoviek sa vysielajú oddeleným vyslovovaním každého čísla počtu tisícov, po ktorom nasleduje slovo "TISÍC" nasledované číslom počtu stoviek, po ktorom nasleduje "STO".

Číslo	Po slovensky	Po anglicky	Výslovnosť
10	jedna nula	one zero	WUN ZE-RO
75	sedem päť	seven five	SEV-EN FIFE
100	jedno sto	one hundred	WUN HUN-DRED
583	päť osem tri	five eight three	FIFE AIT TREE
2 500	dve tisíc päť sto	two thousand five hundred	TOO TOU-SAND FIFE HUND-DRED
5 000	päť tisíc	five thousand	FIFE TOU-SAND
11 000	jedna jedna tisíc	one one thousand	WUN WUN TOU-SAND
25 000	dva päť tisíc	two five thousand	TOO FIFE TOU-SAND
38 143	tri osem jedna štyri tri	three eight one four three	TREE AIT WUN FOW-ER TREE

2.4.3 Čísla obsahujúce desatinnú čiarku sa vysielajú podľa ustanovenia 2.4.1, príslušné miesto sa označí slovom čiarka.

Číslo	Po slovensky	Po anglicky	Výslovnosť
118,1	jedna jedna osem čiarka jedna	one one eight decimal one	WUN WUN AIT DAY-SEE-MAL WUN
120,37	jedna dva nula čiarka tri sedem	one too zero decimal three seven	WUN TOO ZE-RO DAY-SEE-MAL TREE SEV-EN

Poznámka: Pri označovaní VHF frekvencií sa za desatinnou čiarkou uvádzajú najviac dve číslice.

2.4.4 Ak je potrebné overiť presnosť príjmu čísel, osoba vysielajúca správu požiada osobu prijímajúcu správu o ich opakovanie.


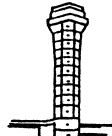
2.5 Vysielanie času

2.5.1 Pri vysielaní času sa obvykle vysielajú iba minúty. Ak by mohlo dôjsť k omylu, vysielajú sa hodiny aj minúty.

Čas	Po slovensky	Po anglicky	Výslovnosť
0803	nula tri alebo nula osem nula tri	zero three or zero eight zero three	ZE-RO TREE or ZE-RO AIT ZE-RO TREE
1300	jedna tri nula nula	one three zero zero	WUN TREE ZE-RO ZE-RO
2057	päť sedem alebo dva nula päť sedem	five seven or two zero five seven	FIFE SEV-en or TOO ZE-RO FIFE SEV-en

Poznámka: Používa sa svetový koordinovaný čas (UTC).

2.5.2 Pilot si môže overiť čas u príslušného stanovišťa ATS. Pri overovaní sa čas udáva k najbližšej polovici minúty.

	SLOVAKIA 390 ŽIADAM PREVIERKU ČASU
	SLOVAKIA 390 REQUEST TIME CHECK
	SLOVAKIA 390 ČAS 0611
	SLOVAKIA 390 TIME 0611
	alebo
	SLOVAKIA 390 ČAS 0715 A POL
	SLOVAKIA 390 TIME 0715 AND A HALF

2.6 Štandardné slová a frázy

Pri rádiotelefonnom spojení sa podľa vhodnosti musia používať slová a frázy, ktoré majú nasledujúci význam:

<i>Slovo/Fráza</i>		<i>Význam</i>
POTVRDĚTE	ACKNOWLEDGE	Oznámte, že ste správu prijali a rozumeli.
POTVRDZUJEM	AFFIRM	Správu som prijal a rozumel.
SCHVÁLENÉ	APPROVED	Žiadosť na požadovaný úkon je schválená.
MEDZERA	BREAK	Takto sa označuje oddelenie medzi časťami správy (používa sa tam, kde nie je jasné rozlíšenie medzi textom a ďalšou časťou správy).
MEDZERA MEDZERA	BREAK BREAK	Takto sa označuje oddelenie medzi dvoma správami vysielanými dvom lietadlám pri veľmi intenzívnej prevádzke.
ZRUŠTE	CANCEL	Zrušte skôr vyslané povolenie.
PREVERTE	CHECK	Preverte systém alebo postup (odpoveď sa obyčajne neočakáva).
POVOLENÉ	CLEARED	Povolené pokračovať za stanovených podmienok.
POTVRDĚTE	CONFIRM	Prijal som správne...? Alebo, prijali ste správne túto správu?
PREJDITE	CONTACT	Prejdite na..., nadviažte spojenie s ...
SPRÁVNE	CORRECT	Správne.
OPRAVA	CORRECTION	V tomto vysielaní bola urobená chyba. Správne znenie je ...
NEBERTE DO ÚVAHY	DISREGARD	Považujte toto vysielanie akoby nebolo vyslané.
DÁVAJTE	GO AHEAD	Vysielajte, alebo pokračujte vo vysielaní. <i>Poznámka: Fráza "DÁVAJTE" sa obyčajne nepoužíva pri pohybe na pohybových plochách.</i>
AKO POČUJETE	HOW DO YOU READ	Ako ma počujete? (Aká je čitateľnosť môjho vysielania?)
OPAKUJEM	I SAY AGAIN	Opakujem na objasnenie alebo zdôraznenie.
POČÚVAJTE	MONITOR	Počúvajte na ... (frekvencia).
NEGATIV	NEGATIVE	Nie, alebo povolenie nie je schválené, alebo to nie je správne.
KONIEC	OUT	Toto vysielanie je ukončené a neočakáva sa odpoveď. <i>Poznámka: Slovo "KONIEC" sa obvykle nepoužíva pri VHF spojení.</i>

Slovo/Fráza		Význam
PRÍJEM	OVER	Moje vysielanie skončilo a očakávam od vás odpoveď. <i>Poznámka: Slovo "PRÍJEM" sa obvykle nepoužíva pri VHF spojení.</i>
OPAKUJTE	READ BACK	Opakujte všetko alebo určitú časť správy presne tak, ako ste ju prijali.
ZMENA POVOLENIA	RECLEARED	Mením vaše posledné povolenie; nové povolenie ruší a nahradzuje celé predchádzajúce alebo jeho časť.
OHLÁSTE	REPORT	Ohláste nasledovné informácie.
ŽIADAM	REQUEST	Žiadam informácie (.....).
ROZUMIEM	ROGER	Prijal som všetko z vášho posledného vysielania. <i>Poznámka: V žiadnom prípade sa nesmie použiť ako odpoveď na otázku vyžadujúcu OPAKOVANIE SPRÁVY, alebo ako priamu odpoveď v zmysle POTVRDZUJEM alebo NEGATIV.</i>
OPAKUJTE	SAY AGAIN	Opakujte všetko alebo nasledujúcu časť vášho posledného vysielania.
HOVORTE POMALŠIE	SPEAK SLOWER	Zmenšite rýchlosť reči.
ČAKAJTE	STANDBY	Čakajte, zavolám vás.
OVERTE	VERIFY	Overte a potvrdte.
VYKONÁM	WILCO	Rozumiem vašej správe a budem postupovať v súlade s ňou. <i>(Poznámka: Skratka je odvodená z anglického výrazu "will comply").</i>
SLOVÁ DVAKRÁT	WORDS TWICE	a) V žiadosti: Spojenie je nekvalitné. Vysielajte každé slovo alebo skupinu slov dvakrát. b) V informácii: Vzhľadom na zníženú kvalitu vysielania vysielajte každé slovo alebo skupinu slov tejto správy dvakrát.

2.7 Volacie značky

2.7.1 Volacie značky leteckých staníc.

2.7.1.1 Letecké stanice sa označujú názvom miesta, za ktorým nasleduje bližšie označenie, ktoré charakterizuje stanovište alebo poskytovanú službu.

Stanovište alebo služba	Volací znak	Výslovnosť	Call sign
Oblasťné stredisko riadenia Radar (všeobecne)	CONTROL RADAR	<i>ken'treul</i>	CONTROL RADAR
Približovacie stanovište riadenia	APPROACH	<i>e'preuč</i>	APPROACH

Približovacie radarové stanovište riadenia príletov	PRÍLET		ARRIVAL
Približovacie radarové stanovište riadenia odletov	ODLET		DEPARTURE
Letisková riadiaca veža	VEŽA		TOWER
Riadenie pohybov na zemi	GROUND	<i>graund</i>	GROUND
Výdaj odletových povolení	DELIVERY	<i>dí'liveri</i>	DELIVERY
Presný približovací radar	PRESNÝ		PRECISION
Zameriavacia stanica	ZAMERIAVAČ		HOMER
Letová informačná služba	INFORMATION	<i>infe'meišn</i>	INFORMATION
Riadenie na odbavovacej ploche	APRON	<i>'eipren</i>	APRON
Dispečing leteckej spoločnosti	DISPEČING		DISPATCH
Letecká stanica	RADIO		RADIO

2.7.1.2 Po nadviazaní spojenia za predpokladu, že to nespôsobí nedorozumenie, môže sa názov miesta alebo označenie stanovišta (služby) vynechať.

2.7.2 Rádiotelefónne volacie značky lietadiel.

2.7.2.1 Rádiotelefónne volacie značky lietadiel sa musia vytvoriť jedným z nasledujúcich spôsobov:

Druh	Príklad
a) znaky zodpovedajúce registrovej značke lietadla	OM AHK ALEBO BOEING OM AHK
b) rádiotelefónne označenie prevádzkovateľa lietadla doplnené poslednými štyrmi znakmi registrovej značky lietadla, alebo	SLOVAKIA MAHK
c) rádiotelefónne označenie prevádzkovateľa lietadla doplnené označením letu.	SLOVAKIA 390

Poznámka: Názov výrobcu lietadla alebo názov typu lietadla môže tvoriť súčasť rádiotelefónnej volacej značky druhu a) hore.

2.7.2.2 Po nadviazaní spojenia, ak to nespôsobí nedorozumenie, volacie značky lietadiel uvedené v ustanovení 2.7.2.1 sa môžu skrátiť nasledujúcim spôsobom:

Druh	Príklad
a) prvý znak a najmenej posledné dva znaky registrovej značky lietadla	O HK alebo Boeing O HK
b) rádiotelefónne označenie prevádzkovateľa lietadla doplnené najmenej poslednými dvoma znakmi registrovej značky lietadla	SLOVAKIA HK
c) neskrátená forma.	

2.7.2.2.1 Lietadlo môže použiť skrátenú formu volacej značky, iba ak sa mu takýmto spôsobom adresovalo vysielanie leteckou stanicou.


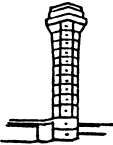
2.7.2.3 Lietadlo nesmie zmeniť druh volacej značky alebo volaciu značku počas letu, okrem prípadov, keď je pravdepodobnosť vzniku nedorozumenia vzhľadom na výskyt podobných volacích značiek a stanovište riadenia letovej prevádzky požiada lietadlo dočasne zmeniť volaciu značku.

2.7.2.4 Lietadlo kategórie silnej turbulencie v úplave musí doplniť svoju volaciu značku slovom "HEAVY" pri prvom nadviazaní spojenia s letiskovou riadiacou vežou alebo s približovacím stanovišťom riadenia.


2.8 Spojenie

2.8.1 Nadviazanie a pokračovanie spojenia.


2.8.1.1 Pri nadviazaní spojenia musí lietadlo použiť svoju úplnú volaciu značku a volaciu značku leteckej stanice.

	<p>ŠTEFÁNIK VEŽA G ABCD</p> <p>ŠTEFÁNIK TOWER G ABCD</p>
	<p>G ABCD ŠTEFÁNIK VEŽA DÁVAJTE</p> <p>G ABCD ŠTEFÁNIK TOWER GO AHEAD</p>

2.8.1.2 Ak chce pozemná stanica vyslať informáciu všetkým staniciam, správe musí predchádzať volanie "VŠETKÝM STANICIAM".

	<p>VŠETKÝM STANICIAM, BRATISLAVA CONTROL, VYPÚŠŤANIE PALIVA UKONČENÉ</p> <p>ALL STATIONS, BRATISLAVA CON- TROL, FUEL DUMPING COMPLETED</p>
---	--

2.8.1.3 Ak chce lietadlo vyslať informáciu lietadlám v jeho blízkosti, správe musí predchádzať volanie "VŠETKÝM STANICIAM".

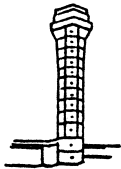
	<p>VŠETKÝM STANICIAM, OM VKE VÝCHODNE OD VOR JANOVCE NA NITRU, OPÚŠŤAM LETOVÚ HLADINU 260 KLESÁM DO LETOVEJ HLADINY 150</p> <p>ALL STATIONS, OM VKE EAST BOUND JANOVCE VOR TO NITRA, LEAVING FL 260 NOW DESCENDING TO FL 150</p>
---	--

Na všeobecné volanie sa neočakáva odpoveď, s výnimkou, keď sa od jednotlivých staníc postupne požaduje potvrdenie príjmu.

2.8.1.4 Ak je pochybnosť o tom, že správa bola správne prijatá, musí sa vyžiadať opakovanie časti alebo celej správy.


Fráza	Význam
OPAKUJTE SAY AGAIN	Opakujte celú správu.
OPAKUJTE (údaj) SAY AGAIN ...	Opakujte určenú časť správy.
OPAKUJTE VŠETKO PRED ... (prvé slovo správne prijaté) SAY AGAIN ALL BEFORE ...	Opakujte časť správy.
OPAKUJTE VŠETKO PO ... (posledné slovo správne prijaté) SAY AGAIN ALL AFTER	Opakujte časť správy.
OPAKUJTE VŠETKO MEDZI ... A ... SAY AGAIN ALL BETWEEN ... AND ...	Opakujte časť správy.

2.8.1.5 Ak si nie je volaná stanica istá identifikačnou značkou vplajúcej stanice, musí volajúcu stanicu žiadať aby opakovala identifikačnú značku; toto sa opakuje dovtedy, kým sa identifikácia nezíska.



STANICA VOLAJÚCA
ŠTEFÁNIK VEŽU
OPAKUJTE SVOJU VOLACIU
ZNAČKU

STATION CALLING
ŠTEFÁNIK TOWER
SAY AGAIN YOUR CALL SIGN



ŠTEFÁNIK VEŽA 390
ŠTEFÁNIK TOWER 390

ŠTEFÁNIK VEŽA SLOVAKIA 390
ŠTEFÁNIK TOWER SLOVAKIA 390

2.8.1.6 Ak vznikla chyba vo vysielaní, musí sa vyslať slovo "OPRAVA/CORRECTION" a zopakovať posledná správna skupina slov alebo fráza nasledovaná vyslaním správneho znenia.

	SLOVAKIA 390 ROZUMIEM		SLOVAKIA 390, DUBOVÉ 47 LETOVÁ HLADINA 280 NITRA 03, OPRAVA NITRA 53
	SLOVAKIA 390 ROGER		SLOVAKIA 390, DUBOVE 47 FL 280 NITRA 03, CORRECTION NITRA 53

2.8.1.7 Ak je vhodnejšie opraviť správu opakovaním celej správy, musí sa pred opakovaním správy použiť fráza "OPRAVA, OPAKUJEM/CORRECTION, I SAY AGAIN".

2.8.1.8 Ak po nadviazaní spojenia pokračuje nepretržitá komunikácia, používanie identifikácie alebo volacej značky sa môže vynechať až do ukončenia spojenia, ak je istota, že nedôjde k nedorozumeniu.

2.8.1.9 Ak sa predpokladá, že príjem správy bude nekvalitný, dôležité časti správy sa musia vyslať dvakrát.

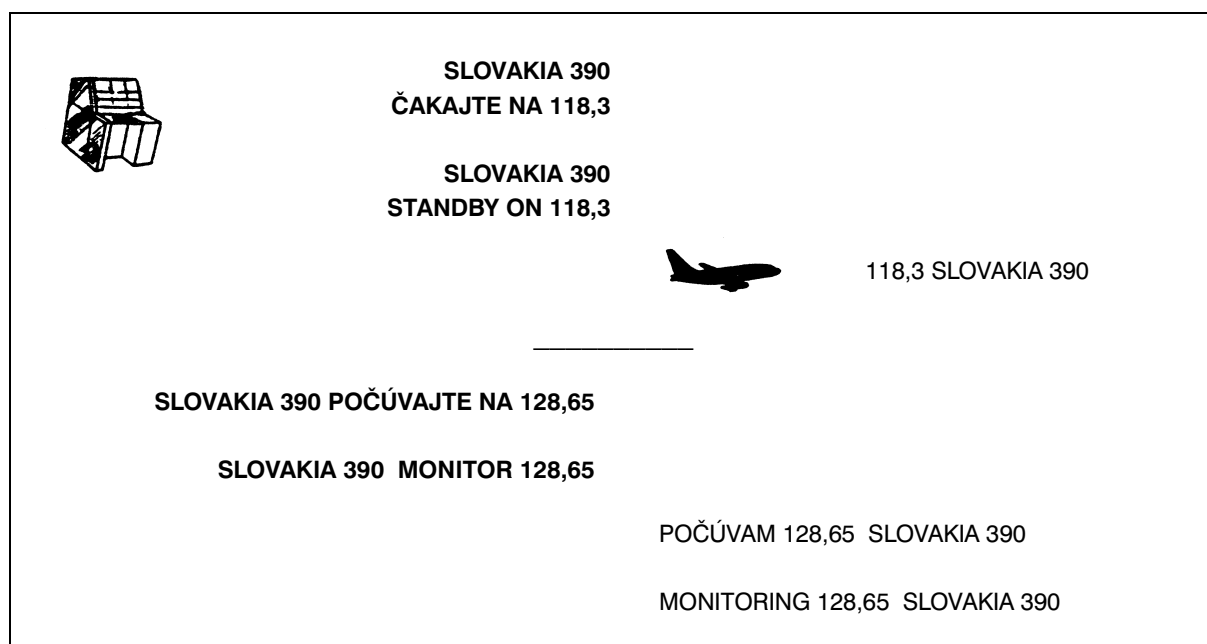
	BRATISLAVA INFORMATION, G ABCD TRSTÍN 2 500 STÔP, OPAKUJEM 2 500 STÔP MOTOR STRÁCA VÝKON, MOTOR STRÁCA VÝKON
	BRATISLAVA INFORMATION, G ABCD TRSTÍN 2 500 FEET, I SAY AGAIN 2 500 FEET ENGINE LOSING POWER, ENGINE LOSING POWER

2.8.2 Odovzdanie na spojenie.

2.8.2.1 Príslušná letecká stanica dáva lietadlu pokyn na prechod z jednej frekvencie na druhú podľa stanovených postupov. Ak lietadlo takýto pokyn neobdrží, musí oznámiť prechod na inú frekvenciu pred jeho uskutočnením.

	SLOVAKIA 390 PREJDITE NA BRATISLAVA CONTROL 124,3		124,3 SLOVAKIA 390
	SLOVAKIA 390 CONTACT BRAT- ISLAVA CONTROL 124,3		

2.8.2.2 Lietadlu sa na frekvencii môže vydať príkaz "ČAKAJTE/STANDBY", ak sa predpokladá, že stanovište ATS začne ďalšiu komunikáciu a príkaz "POČÚVAJTE NA/MONITOR", nasleduje frekvencia, na ktorej sa vysielajú informácie.



2.8.3 Vydávanie povolení a požiadavky na ich opakovanie.

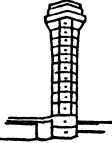
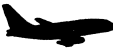
2.8.3.1 Pravidlá na vydávanie povolení sú obsiahnuté v predpise L 4444. Povolenia sa môžu z hľadiska obsahu líšiť. Niektoré obsahujú podrobný opis tratí a letových hladín, iné sú stručné; napríklad povolenia na pristátie.

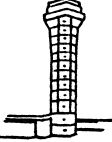

2.8.3.2 Keďže si pilot musí letové povolenie zapísať, riadiaci ho musí vydať pomaly a zrozumiteľne, aby ho nemusel pilotovi zbytočne opakovať. Ak je to možné, traťové povolenie sa musí odovzdať lietadlu pred spúšťaním motorov. Letové povolenie sa neodovzdáva pilotovi, keď je zaneprázdnený komplikovanými rolovacími manévrami a v žiadnom prípade sa neodovzdáva pri vstupe na dráhu alebo počas vzletu.

2.8.3.3 Traťové povolenie *nie je* pokyn na vzlet alebo na vstup na dráhu. Slová "VZLET/TAKE OFF" sa používajú len vtedy, keď sa lietadlu povoľuje vzlet, alebo pri zrušení povolenia na vzlet. V ostatných prípadoch sa používajú slová "ODLET/DEPARTURE" alebo "PO VZLETE/AIRBORNE".

2.8.3.4 Požiadavky na opakovanie sú stanovené kvôli bezpečnosti letu. Prísnosť požiadaviek na opakovanie je v priamom vzťahu k možnosti vzniku vážneho nedorozumenia pri vysielaní a prijímaní letových povolení a pokynov. Striktné dodržiavanie postupov na opakovanie zabezpečuje správny príjem povolenia, ako aj to, aby bol súlad medzi zamýšľaným a vyslaným obsahom správy. Opakovanie slúži aj ako kontrola, že v zmysle povolenia bude postupovať len to lietadlo, ktorému je povolenie určené.

2.8.3.5 Povolenia na vstup, pristátie, vzlet, križovanie dráhy, spätné rolovanie po dráhe, sa musia opakovať vždy. Traťové povolenia sa musia opakovať vždy, okrem prípadov stanovených zodpovedným orgánom ATS. V tomto prípade (ak tak stanoví zodpovedný orgán ATS) sa musia potvrdiť kladným spôsobom.

	<p>SLOVAKIA 390, POVOLENÉ DO TEL AVIVU PO A 42 FL 290, ODLET NITRA 5 Z, SQUAWK 4401</p>		<p>POVOLENÝ DO TEL AVIVU PO A 42 FL 290, ODLET NITRA 5 Z, SQUAWK 4401 SLOVAKIA 390</p>
	<p>SLOVAKIA 390, CLEARED TO TEL AVIV VIA A 42 FL 290, NITRA 5 Z DEPARTURE, SQUAWK 4401</p>		<p>CLEARED TO TEL AVIV VIA A 42 FL 290, NITRA 5 Z DEPARTURE SQUAWK 4401 SLOVAKIA 390</p>

	<p>G CD PO VZLETE TOČTE DOPRAVA, RIADENÝ OKRSOK OPUSTITE CEZ SENEC</p>		<p>TOČIŤ DOPRAVA CEZ SENEC, G CD</p>
	<p>G CD WHEN AIRBORNE TURN RIGHT, LEAVE CONTROL ZONE VIA SENEC</p>		<p>RIGHT TURN VIA SENEC, G CD</p>

2.8.3.6 Príkazy, ktoré sa musia opakovať vždy, sa týkajú:

- dráhy v používaní,
- kurzu a rýchlosti,
- hladiny,
- nastavenia výškomera,
- nastavenia odpovedača SSR.

2.8.3.7 Ostatné povolenia a pokyny (vrátane podmienkových povolení) sa musia opakovať alebo potvrdiť spôsobom, ktorý jasne naznačuje, že boli prijaté a pochopené správne.

2.8.3.8 Opakovanie pokynov musí lietadlo ukončiť svojou volacou značkou.

	<p>G ABCD KRIŽUJTE A 4 V POLOHE NITRA, LETOVÁ HLADINA 70</p>		<p>KRIŽOVAŤ A 4 V POLOHE NITRA, LETOVÁ HLADINA 70, G ABCD</p>
	<p>G ABCD CROSS A 4 AT NITRA, FL 70</p>		<p>CROSS A 4 AT NITRA, FL 70, G ABCD</p>

	<p>G CD VYČKÁVAJTE NA MIESTE G CD HOLD POSITION</p>		<p>G CD VYČKÁVAM G CD HOLDING</p>

	<p>G CD PREJDITE NA GROUND 118, 05</p>		
	<p>G CD CONTACT GROUND 118, 05</p>		<p>118,05 G CD</p>

	<p>SLOVAKIA 390, SQUAWK 4401</p>		<p>4401, SLOVAKIA 390</p>

2.8.3.9 Ak lietadlo opakuje povolenie alebo údaje nesprávne, riadiaci letovej prevádzky použije výraz "NEGATIV/NEGATIVE", za ktorým nasleduje správne znenie.

	<p>G CD QNH 1003</p>		<p>QNH 1013 G CD</p>
--	-----------------------------	--	----------------------

NEGATIV, QNH 1003

NEGATIVE, QNH 1003

QNH 1003 G CD

2.8.3.10 Ak vznikne pochybnosť, či je pilot schopný dodržať letové povolenie alebo pokyn, riadiaci letovej prevádzky môže doplniť príkaz alebo pokyn frázou "AK NIE JE MOŽNÉ, OZNÁMTE/IF NOT POSSIBLE, ADVISE" a potom ponúknuť alternatívne povolenie. Kedykoľvek, keď pilot prijme povolenie alebo pokyn, ktoré nemôže dodržať, musí to oznámiť riadiacemu letovej prevádzky frázou "NEMÔŽEM SPLNIŤ/UNABLE TO COMPLY" a oznámiť dôvod.



**SLOVAKIA 390, BRATISLAVA,
POVOLENÝ DO TEL AVIVU,
LETOVÁ HLADINA 330,
PRELEŤTE NITRU V LETOVEJ
HLADINE 210 ALEBO VYŠŠIE**

**SLOVAKIA 390, BRATISLAVA,
CLEARED TO TEL AVIV FL 330,
CROSS NITRA FL 210 OR ABOVE**



BRATISLAVA, SLOVAKIA 390
NEMÔŽEM SPLNIŤ KVÔLI
HMOTNOSTI

BRATISLAVA, SLOVAKIA 390
UNABLE TO COMPLY DUE WEIGHT

2.8.4 Postupy pri skúšobnom vysielaní.

2.8.4.1 Skúšobné vysielanie obsahuje:

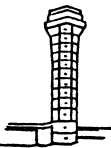
- a) volaciu značku volanej leteckej stanice;
- b) volaciu značku lietadlovej stanice;
- c) frázu "SKÚŠKA RÁDIA/RADIO CHECK";
- d) použitú frekvenciu.


2.8.4.2 Odpoveď na skúšobné vysielanie obsahuje:

- a) volaciu značku lietadlovej stanice;
- b) volaciu značku leteckej stanice;
- c) informáciu hodnotiacu čitateľnosť vysielania.

2.8.4.3 Čitateľnosť skúšobného vysielania sa udáva podľa tejto stupnice:

	Po slovensky	Po anglicky
1.	Nečitateľné	Unreadable
2.	Chvíľami čitateľné	Readable now and then
3.	Čitateľné ale s ťažkosťami	Readable but with difficulty
4.	Čitateľné	Readable
5.	Dokonale čitateľné	Perfectly readable





**ŽILINA VEŽA G ABCD
SKÚŠKA RÁDIA NA 124,15**

**ŽILINA TOWER G ABCD
RADIO CHECK 124,15**

STANICA VOLAJÚCA ŽILINA VEŽU,
VAŠE VYSIELANIE JE NEČITATEĽNÉ

STATION CALLING ŽILINA TOWER
YOU ARE UNREADABLE

alebo

G ABCD VEŽA POČUJEM 3,
SILNÉ PÍSKANIE V POZADÍ

G ABCD TOWER READ YOU 3,
LOUD BACKGROUND WHISTLE

alebo

G ABCD VEŽA POČUJEM 5

G ABCD TOWER READ YOU 5

2.8.4.4 Ak je potrebné, aby niektorá stanica vysielala pred vlastným vysielaním signály na vyladenie vysieláča alebo prijímača, nesmie vysielanie takýchto signálov trvať viac ako 10 sekúnd a musí sa skladať z radu vyslovaných číslic (jeden, dva, tri atď.), za ktorým nasleduje volacia značka stanice, ktorá vysielala na skúšku.

ZÁMERNE NEPOUŽITÉ

HLAVA 3 - VŠEOBECNÁ FRAZEOLÓGIA

3.1 Úvod

3.1.1 Frazéológia obsiahnutá v tejto príručke bola spracovaná na zabezpečenie jednotnosti pri používaní RTF spojenia. Je samozrejmé, že nie je možné poskytnúť podrobné frazeologické príklady pre každú situáciu. Ak sa však pri zostavovaní správ použijú štandardné frázy, možná nejednoznačnosť sa zníži na minimum.

3.1.2 Niektoré skratky, ktoré sa pri bežnom používaní stali súčasťou leteckej terminológie, sa môžu vyslovovať hláskovaním jednotlivých písmen skratiek bez použitia hláskovacej abecedy, napr. ILS, QNH, RVR, atď.

3.1.3 V spojeniach, pri ktorých sa predpokladá jednoznačnosť pochopenia alebo jasnosť, sa môžu vynechať nasledujúce slová:

- a) "PRÍZEMNÝ" vo vzťahu k rýchlosti a smeru prízemného vetra;
- b) "STUPNE" vo vzťahu k radarovému kurzu;
- c) "DOHLADNOSŤ", "OBLAČNOSŤ" a "VÝŠKA" v meteorologických hláseniach;
- d) "HEKTOPASCAL" pri údajoch na nastavenie výškomera.

3.1.4 Je potrebné vyhnúť sa používaniu zdvorilostných fráz.

3.1.5 Slovo "OKAMŽITE/IMMEDIATELY" sa môže použiť iba v prípade, ak sa požaduje okamžite konať z dôvodu bezpečnosti.



Poznámka: Pilot, ktorému riadiaci vydá pokyn obsahujúci výraz "OKAMŽITE/IMMEDIATELY" najskôr začne konať podľa pokynu a následne ho potvrdí.

3.2 Pokyny týkajúce sa hladín

3.2.1 V tejto hlave sú uvedené iba základné pokyny. Podrobnejšie frázy sú obsiahnuté v ďalších hlavách podľa najčastejšie používaného významu.

3.2.2 Presná frazeológia, ktorá sa používa pri vysielaní a potvrdzovaní povolení na stúpanie a klesanie, sa bude líšiť podľa okolností, intenzity prevádzky a povahy letovej činnosti. Je potrebné byť opatrný, aby používanie nesprávnej frazeológie v týchto fázach letu nespôsobilo nedorozumenia. Napríklad hladiny sa môžu hlásiť ako nadmorská výška, výška nad terénom alebo letová hladina, podľa fázy letu a nastavenia výškomera.

3.2.2.1 V nasledujúcich príkladoch pri stúpaní a klesaní sa vzhľadom na vzájomnú zameniteľnosť uvádza iba jeden príklad.

	O KE OHLÁSTE HLADINU	
	O KE REPORT LEVEL	
		O KE UDRŽIAVAM 3 000 STÔP
		O KE MAINTAINING 3 000 FEET

O KE OHLÁSTE PRELET LETOVOU HLADINOU 80

O KE REPORT PASSING FL 80

O KE VYKONÁM

O KE WILCO

O KE PRELIETAVAM LETOVÚ HLADINU 80

O KE PASSING FL 80

O KE UDRŽIAVAJTE 2 500 STÔP

O KE MAINTAIN 2 500 FEET

UDRŽIAVAM 2 500 STÔP O KE

MAINTAINING 2 500 FEET O KE

O KE STÚPAJTE DO LETOVEJ HLADINY 70

O KE CLIMB TO FL 70

OPÚŠŤAM 2 000 STÔP, STÚPAM DO LETOVEJ
HLADINY 70 O KE

LEAVING 2 000 FEET, CLIMBING TO FL 70
O KE

O KE ŽIADAM KLESANIE

O KE REQUEST DESCENT

O KE KLESAJTE DO LETOVEJ HLADINY 60

O KE DESCENT TO FL 60

OPÚŠŤAM LETOVÚ HLADINU 90, KLESÁM
DO LETOVEJ HLADINY 60 O KE

LEAVING FL 90, DESCENDING TO FL 60 O KE

**SLOVAKIA 390 PO PRELETE NITRY
KLESAJTE DO LETOVEJ HLADINY 80**

**SLOVAKIA 390 AFTER PASSING NITRA DESCEND
TO FL 80**



**PO PRELETE NITRY KLESAŤ
DO LETOVEJ HLADINY 80
SLOVAKIA 390**

**AFTER PASSING NITRA
DESCEND TO FL 80
SLOVAKIA 390**

3.2.2.2 Po vydaní pokynov na klesanie alebo stúpanie môže pilot obdržať pozmeňujúci príkaz.



**SLOVAKIA 390 ZASTAVTE KLE-
SANIE V LETOVEJ HLADINE 140**

**SLOVAKIA 390 STOP DESCENT
AT FL 140**



**ZASTAVIŤ KLESANIE V LETOVEJ
HLADINE 140 SLOVAKIA 390**

**STOP DESCENT AT FL 140
SLOVAKIA 390**

**SLOVAKIA 390 POKRAČUJTE V STÚPANÍ
DO LETOVEJ HLADINY 330**

SLOVAKIA 390 CONTINUE CLIMB TO FL 330

**STÚPAM DO LETOVEJ HLADINY 330
SLOVAKIA 390**

CLIMBING TO FL 330 SLOVAKIA 390

**SLOVAKIA 390 ZMENA POVOLENIA
LETOVÁ HLADINA 330**

SLOVAKIA 390 RECLEARED FL 330

ZMENA POVOLENIA, LETOVÁ HLADINA 330
SLOVAKIA 390

RECLEARED FL 330 SLOVAKIA 390

3.2.2.3 Z prevádzkových dôvodov sa môže požadovať vyššia rýchlosť stúpania alebo klesania ako normálne.



**SLOVAKIA 390 URÝCHLITE
KLESANIE DO LETOVEJ
HLADINY 80**

**SLOVAKIA 390 EXPEDITE DESCENT
TO FL 80**



URÝCHLUJEM KLESANIE
DO LETOVEJ HLADINY 80
SLOVAKIA 390

EXPEDITING DESCENT
TO FL 80 SLOVAKIA 390

**SLOVAKIA 390 STÚPAJTE DO LETOVEJ
HLADINY 240, URÝCHLITE DO PRELETU
LETOVEJ HLADINY 180**

**SLOVAKIA 390 CLIMB TO FL 240,
EXPEDITE UNTIL PASSING FL 180**

SLOVAKIA 390 STÚPAM DO LETOVEJ HLADINY
240, URÝCHLUJEM DO PRELETU LETOVEJ
HLADINY 180

SLOVAKIA 390 CLIMBING TO FL 240,
EXPEDITING UNTIL PASSING FL 180

alebo

SLOVAKIA 390 NEMÔŽEM SPLNIŤ



SLOVAKIA 390 UNABLE TO COMPLY

3.3 Hlásenie polohy



3.3.1 Hlásenia polohy obsahujú nasledujúce údaje; údaje v bodoch 5) a 6) sa môžu vynechať, ak je tak stanovené v oblastných navigačných dohodách:

- 1) Identifikácia lietadla;
- 2) Poloha;
- 3) Čas;
- 4) Hladina;
- 5) Vypočítaný čas jej preletu a nasledujúca poloha;
- 6) Ďalší hlásny bod.

3.3.2 Pri vysielaní času sa obyčajne používajú iba minúty. Každá číslica sa vyslovuje zvlášť. Ak by mohlo dôjsť k pochybnostiam, udávajú sa aj hodiny.

	<p>SLOVAKIA 390 NITRA 47 LETOVÁ HLADINA 330, DUBOVÉ 53, ĎALEJ JABLONKA</p> <p>SLOVAKIA 390 NITRA 47, FL 330, DUBOVÉ 53 JABLONKA NEXT</p>
	<p>SLOVAKIA 390 ROZUMIEM</p> <p>SLOVAKIA 390 ROGER</p>

3.3.3 Ak je o lete lietadla dostatok informácií z iných zdrojov, napríklad z prehľadového radaru, nemusí sa požadovať povinné hlásenie polohy.

	<p>SLOVAKIA 390 ĎALŠIE HLÁSENIE JABLONKA</p> <p>SLOVAKIA 390 NEXT REPORT JABLONKA</p>		<p>SLOVAKIA 390 VYKONÁM</p> <p>SLOVAKIA 390 WILCO</p>

<p>SLOVAKIA 390 VYNECHAJTE HLÁSENIE POLÔH PO HRANICE FIR, OHLÁSTE JABLONKU</p>			

**SLOVAKIA 390 OMIT POSITION REPORT UNTIL
FIR BOUNDARY, NEXT REPORT JABLONKA**

SLOVAKIA 390 VYKONÁM

SLOVAKIA 390 WILCO

SLOVAKIA 390 OBNOVTE HLÁSENIE POLOHY



SLOVAKIA 390 RESUME POSITION REPORTING

SLOVAKIA 390 VYKONÁM


SLOVAKIA 390 WILCO

3.4 Letové plány

3.4.1 Pilot môže počas letu podať letový plán stanovištu ATS. Na podanie letového plánu nie je vhodné používať frekvencie s veľkou intenzitou prevádzky. Údaje sa musia odovzdať vo formáte letového plánu.

		BRATISLAVA INFORMATION, OM VKE ŽIADAM PODAŤ LETOVÝ PLÁN
		BRATISLAVA INFORMATION, OM VKE REQUEST FILE FLIGHT PLAN
	OM VKE BRATISLAVA INFORMATION PRIPRAVENÝ ZAZNAMENAŤ	
	OM VKE BRATISLAVA INFORMATION READY TO COPY	

3.4.2 Pilot môže počas letu zmeniť pravidlá letu z IFR na VFR.

		BRATISLAVA CONTROL, O KE RUŠÍM LET IFR POKRA- ČUJEM VFR, KOŠICE 1732
		BRATISLAVA CONTROL, O KE CANCELLING IFR FLIGHT PLAN PROCEEDING VFR, ESTIMATING KOŠICE AT 1732



O KE LETOVÝ PLÁN IFR ZRUŠENÝ
O 47, PREJDITE NA
BRATISLAVA INFORMATION 127,3

O KE IFR FLIGHT PLAN CANCELLED
AT 47, CONTACT BRATISLAVA
INFORMATION 127,3

3.4.3 Ak pilot oznámil svoj úmysel prejsť z letu podľa pravidiel IFR na VFR, stanovište ATS je povinné oboznámiť pilota s dostupnými meteorologickými informáciami, podľa ktorých sa let v podmienkach VMC pravdepodobne nemôže vykonať.



O KE V PRIESTORE JELŠAVY
HLÁSENÉ PODMIENKY IMC

O KE IMC REPORTED IN THE
VICINITY OF JELŠAVA



O KE ROZUMIEM POKRAČUJEM
PODĽA IFR

O KE ROGER MAINTAINING IFR

ZÁMERNE NEPOUŽITÉ

HLAVA 4 - LETISKOVÉ RIADENIE - LIETADLÁ



4.1 Úvod

4.1.1 Používanie jednoznačnej frazeológie je základom zabezpečenia plynulej a bezpečnej letiskovej prevádzky. Nie je iba prostriedkom, ktorým riadiaci vykonáva svoje povinnosti, ale aj pomáha pilotovi pri udržiavaní prehľadu o inej prevádzke v blízkosti letiska, najmä pri zhoršenej dohľadnosti.

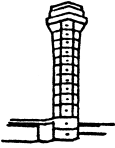

4.1.2 Ak to nie je potrebné z dôvodov bezpečnosti, riadiaci letovej prevádzky nesmie odovzdávať lietadlu žiadne pokyny počas vzletu, konečného priblíženia a dobehu lietadla po pristátí, pretože pracovné zaťaženie pilota v tejto fáze je najvyššie a pokyny by mohli odpútať jeho pozornosť.

4.2 Odletové informácie a postupy na spúšťanie pohonných jednotiek



4.2.1 Ak nie je k dispozícii ATIS, pilot môže požiadať o aktuálne letiskové informácie pred žiadosťou o spúšťanie pohonných jednotiek.

	<p>SLOVAKIA 390 DRÁHA NA ODLET 22, VIETOR 290 STUPŇOV 4 METRE ZA SEKUNDU QNH 1022, TEPLOTA MÍNUS 2, ROSNÝ BOD MÍNUS 3, RVR 550 METROV</p>		<p>ŠTEFÁNIK GROUND, SLOVAKIA 390, IFR DO KOŠÍC, ŽIADAM ODLETOVÉ INFORMÁCIE</p>
	<p>SLOVAKIA 390 DEPARTURE RUN- WAY 22, WIND 290 DEGREES 4 METRES PER SECOND QNH 1022, TEMPERATURE MINUS 2, DEW- POINT MINUS 3, RVR 550 METRES</p>		<p>ŠTEFÁNIK GROUND, SLOVAKIA 390, IFR TO KOŠICE RE- QUEST DEPARTURE INFORMATION</p>
			<p>DRÁHA 22, QNH 1022, ZAVOLÁM KVÔLI SPÚŠŤANIU, SLOVAKIA 390</p>
			<p>RUNWAY 22, QNH 1022, WILL CALL FOR START UP, SLOVAKIA 390</p>

4.2.2 Spúšťanie pohonných jednotiek sa žiada preto, aby sa uľahčilo plánovanie ATC a aby sa predišlo zbytočnej spotrebe paliva počas čakania na zemi. Na niektorých letiskách spolu so žiadosťou o spúšťanie pilot oznámi číslo stojiska a potvrdí prijatie informácie ATIS. Ak sa očakáva zdržanie odletu, riadiaci letovej prevádzky obvyčajne oznámi predpokladaný čas spúšťania.



	<p>SLOVAKIA 390 SPÚŠŤANIE SCHVÁLENÉ QNH 1009</p> <p>SLOVAKIA 390 START UP APPROVED QNH 1009</p>		<p>ŠTEFÁNIK VEŽA, SLOVAKIA 390 STOJISKO 2, ŽIADAM SPÚŠŤANIE, INFORMÁCIA BRAVO</p> <p>ŠTEFÁNIK TOWER, SLOVAKIA 390 STAND 2, REQUEST START UP, INFORMATION BRAVO</p>
	alebo		
	<p>SLOVAKIA 390 OČAKÁVAJTE SPÚŠŤANIE O 35, QNH 1009</p>		
	<p>SLOVAKIA 390 EXPECT START UP AT 35, QNH 1009</p>		
	alebo		
	<p>SLOVAKIA 390, OČAKÁVAJTE ODLET O 49, SPÚŠŤANIE PODĽA VLASTNÉHO UVÁŽENIA QNH 1009</p>		
	<p>SLOVAKIA 390, EXPECT DEPARTURE AT 49, START UP AT OWN DISCRETION QNH 1009</p>		

4.2.3 Po obdržaní povolenia od služby riadenia pilot začne spúšťať pohonné jednotky za asistencie pozemného personálu (ak je to potrebné).



	<p>SPÚŠŤAJTE ČÍSLO JEDEN</p> <p>START NUMBER ONE</p>		<p>PRIPRAVENÝ SPÚŠŤAŤ</p> <p>READY TO START UP</p> <p>SPÚŠŤAM ČÍSLO JEDEN</p> <p>STARTING NUMBER ONE</p>
---	--	---	---

4.3 Vytlačanie lietadiel

4.3.1 Na mnohých letiskách s prevádzkou veľkých lietadiel, kvôli úspore miesta na státie, lietadlá parkujú prednou časťou k odbavovacej budove. Pred začatím rolovania na odlet sa musia lietadlá vytláčať. Žiadosti o vytlačanie sa adresujú službe riadenia letovej prevádzky alebo službe riadenia pohybov na odbavovacej ploche, podľa miestnych postupov.

	<p>SLOVAKIA 390 VYTLAČENIE SCHVÁLENÉ</p> <p>SLOVAKIA 390 PUSH BACK APPROVED</p> <p>alebo</p> <p>SLOVAKIA 390 ČAKAJTE, OČAKÁVAJTE ZDRŽANIE 1 MINÚTU, B 737 ROLUJE ZA VAMI</p> <p>SLOVAKIA 390 STANDBY, EXPECT ONE MINUTE DELAY DUE B 737 TAXIING BEHIND</p>	 <p>ŠTEFÁNIK VEŽA, SLOVAKIA 390 STOJISKO 2, ŽIADAM VYTLAČENIE</p> <p>ŠTEFÁNIK TOWER, SLOVAKIA 390 STAND 2, REQUEST PUSH BACK</p>
---	--	--

4.3.2 Na koordináciu vytlačania musí pilot aj pozemná obsluha používať nasledujúcu frazeológiu.

	<p>POTVRDTE ODBRZDENIE CONFIRM BRAKES RELEASED</p> <p>ODBRZDENÉ BRAKES RELEASED</p> <p>ZAČÍNAM VYTLAČANIE COMMENCING PUSHBACK</p>	 <p>PRIPRAVENÝ NA VYTLAČANIE READY FOR PUSHBACK</p>
---	---	--

**VYTLÁČANIE SKONČENÉ,
POTVRDTE ZABRZDENIE**

**PUSHBACK COMPLETED,
CONFIRM BRAKES SET**

ZABRZDENÉ, ROZPOJTE

BRAKES SET, DISCONNECT

ROZPOJENÉ, ČAKAJTE NA VIZUÁLNY SIGNÁL
PO VAŠEJ ĽAVEJ RUKE

DISCONNECTING, STANDBY FOR VISUAL
SIGNAL AT YOUR LEFT

ROZUMIEM

ROGER

4.3.3 Po skončení manévru pozemná obsluha dá pilotovi vizuálne znamenie, že lietadlo môže rolovať. Ak sa má manéver prerušiť, pilot použije frázu "ZASTAVTE VYTLÁČANIE/STOP PUSHBACK".

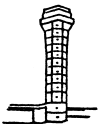
4.4 Pokyny na rolovanie

4.4.1 Pokyny na rolovanie vydané riadiacim letovej prevádzky musia vždy obsahovať medzu povolenia, kde musí lietadlo zastaviť pred prijatím ďalšieho povolenia. Pre odlietavajúce lietadlá je medza povolenia obvykle vyčkávacie miesto dráhy v používaní, ale môže to byť aj iné miesto na letisku, v závislosti od prevádzkových okolností.



**ŠTEFÁNIK VEŽA, G ABCD
MEDZI HANGÁRMI,
ŽIADAM ROLOVAŤ
NA MIESTNY LET VFR**

**ŠTEFÁNIK TOWER,
G ABCD BETWEEN HANGARS,
REQUEST TAXI FOR VFR
LOCAL FLIGHT**



G ABCD ROLUJTE PO ROLOVACEJ
DRÁHE BOŽENA, ADAM NA VYČKÁ-
VACIE MIESTO DRÁHY 04, VIETOR
250 STUPŇOV 6 METROV ZA
SEKUNDU QNH 1010, ČAS DVA TRI

G ABCD TAXI VIA TAXIWAY BRAVO,
ALFA TO HOLDING POINT RUNWAY
04, WIND 250 DEGREES 6 METRES
PER SECOND QNH 1010, TIME TWO
THREE

G ABCD QNH 1010, ŽIADAM
DRÁHU 13

G ABCD QNH 1010, REQUEST
RUNWAY 13

G ABCD ZMENA POVOLENIA,
VYČKÁVACIE MIESTO DRÁHY 13,
ROLUJTE ZA SENECOU PRICHÁDZA-
JÚCOU Z VAŠEJ LAVEJ STRANY

G ABCD RECLEARED HOLDING
POINT RUNWAY 13, TAXI BEHIND
SENECA COMING FROM YOUR LEFT

G CD VYČKÁVACIE MIESTO
DRÁHY 13, PREVÁDZKU VIDÍM

G CD HOLDING POINT
RUNWAY 13, TRAFFIC IN SIGHT

**ŠTEFÁNIK VEŽA, G ABCD C 172 PRI PLNIAČEJ
STANICI, VFR DO ŽILINY, ŽIADAM ROLOVAŤ**

**ŠTEFÁNIK TOWER, G ABCD C 172 AT THE
FUEL STATION, VFR TO ŽILINA, REQUEST TAXI**

G ABCD DRÁHA 31, VIETOR 290 STUPŇOV 8
METROV ZA SEKUNDU QNH 1012, ROLUJTE PO
BOŽENA, DÁVID, FRANTIŠEK NA VYČKÁVACIE
MIESTO DRÁHY 31

G ABCD RUNWAY 31, WIND 290 DEGREES 8
METRES PER SECOND QNH 1012, TAXI VIA
BRAVO, DELTA, FOXTROT TO HOLDING POINT
RUNWAY 31

DRÁHA 31 QNH 1012, ŽIADAM PO ROLOVACEJ
DRÁHE BOŽENA, DÁVID A SPÄŤ PO DRÁHE, G CD

RUNWAY 31 QNH 1012, REQUEST TAXIWAY
BRAVO, DELTA AND BACKTRACK, G CD

G CD SCHVÁLENÉ ROLOVAŤ PO BOŽENA, DA-
VID A SPÄŤ PO DRÁHE, VSTÚPTE NA DRÁHU 31

G CD APPROVED TAXI VIA BRAVO, DELTA,
BACKTRACK AND LINE UP RUNWAY 31

BOŽENA, DÁVID A SPÄŤ PO DRÁHE 31, G CD

BRAVO, DELTA AND BACKTRACK
RUNWAY 31, G CD

**G CD URÝCHLITE ROLOVANIE, PREVÁDZKA
NA FINÁLE DRÁHY 31**

**G CD EXPEDITE TAXI, TRAFFIC ON FINAL
RUNWAY 31**

G CD URÝCHLUJEM

G CD EXPEDITING

G CD DRÁHA 31 UVOĽNENÁ

G CD RUNWAY 31 VACATED

**KOŠICE VEŽA, G ABCD PRI PLNIACEJ STANICI,
ŽIADAM ROLOVAŤ DO PRIESTORU
AEROKLUBU**

**KOŠICE TOWER, G ABCD AT THE FUEL
STATION, REQUEST TAXI TO AERoclUB AREA**

G ABCD ROLUJTE PO ROLOVACEJ DRÁHE ADAM
NA VYČKÁVACIE MIESTO DRÁHY 01

G ABCD TAXI VIA TAXIWAY ALPHA TO HOLDING
POINT RUNWAY 01

PO ADAM NA VYČKÁVACIE MIESTO
DRÁHY 01 G ABCD

VIA ALPHA HOLDING POINT RUNWAY 01
G ABCD

**G CD BLÍŽIM SA NA VYČKÁVACIE MIESTO,
ŽIADAM KRIŽOVAŤ DRÁHU 01**

**G CD APPROACHING HOLDING POINT, REQUEST
CROSS RUNWAY 01**

G CD VYČKÁVAJTE V BLÍZKOSTI DRÁHY 01

G CD HOLD SHORT OF RUNWAY 01

G CD VYČKÁVAM V BLÍZKOSTI

G CD HOLDING SHORT

**G CD KRIŽUJTE DRÁHU 01, OHLÁSTE
UVOLNENIE PO JOZEF, EMIL POKRAČUJTE
DO PRIESTORU AEROKLUBU**

**G CG CROSS RUNWAY 01, REPORT VACATED
VIA JULIETT, ECHO CONTINUE TO AEROCUB**

G CD KRIŽUJEM

G CD CROSSING

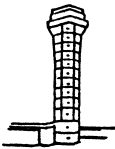
G CD DRÁHA UVOLNENÁ

G CD RUNWAY VACATED

G CD ROZUMIEM


G CD ROGER

4.4.2 V prípadoch, keď lietadlo potvrdí prijatie vysielania ATIS, riadiaci nemusí pri vydaní povolenia na rolovanie odovzdať odletové informácie.



SLOVAKIA 390 ROLUJTE PO
ADAM, DÁVID NA VYČKÁVACIE
MIESTO DRÁHY 04, DAJTE PRED-
NOSŤ TU 54 KRIŽUJÚCEMU ZLAVA
DOPRAVA QNH 1019

SLOVAKIA 390 TAXI VIA ALPHA,
DELTA TO HOLDING POINT RUN-
WAY 04, GIVE WAY TO TU 54
PASSING LEFT TO RIGHT
QNH 1019



**ŠTEFÁNIK VEŽA, SLOVAKIA 390
ŽIADAM ROLOVANIE, INFORMÁ-
CIA ALFA**

**ŠTEFÁNIK TOWER, SLOVAKIA
390 REQUEST TAXI, INFORMA-
TION ALPHA**

SLOVAKIA 390 PO ADAM, DÁVID, NA VYČKÁVACIE
MIESTO DRÁHY 04, QNH 1019 PREVÁDZKU VIDÍM

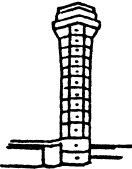

SLOVAKIA 390 VIA ALPHA, DELTA HOLDING
POINT RUNWAY 04, QNH 1019 TRAFFIC IN SIGHT

4.5 Postupy na vzlet

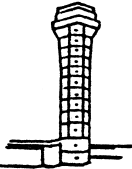

4.5.1 Na letiskách s intenzívnou prevádzkou a oddelenými činnosťami GROUND a VEŽA lietadlá obvykle prechádzajú na spojenie s VEŽOU na vyčkávacom mieste alebo v jeho blízkosti.

4.5.2 Pretože nedorozumenia pri vydávaní a potvrdzovaní povolení na vzlet môžu mať vážne následky, je potrebné zabezpečiť, aby sa frazeológia používaná počas rolovania nemohla interpretovať ako povolenie na vzlet.

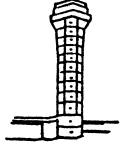

4.5.3 U niektorých lietadiel sa vyžaduje vykonať kontroly pred vzletom a nie vždy sú po dosiahnutí vyčkávacieho miesta pripravené na vzlet.

	G CD OZNÁMTE AŽ BUDETE PRIPRAVENÝ NA ODLET	
	G CD REPORT WHEN READY FOR DEPARTURE	
		
		G CD VYKONÁM
		G CD WILCO
		G CD PRIPRAVENÝ
		G CD READY
	G CD VSTÚPTE NA DRÁHU	
	G CD LINE UP	
		G CD VSTUPUJEM NA DRÁHU
		G CD LINING UP

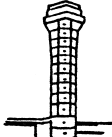

4.5.4 Okrem prípadov núdze riadiaci letovej prevádzky nesmú vysielat správu lietadlu počas vzletu alebo počiatočného stúpania.

	G CD VZLET POVOLENÝ	
	G CD CLEARED FOR TAKE OFF	
		
		VZLET POVOLENÝ G CD
		CLEARED FOR TAKE OFF G CD

4.5.5 Z prevádzkových dôvodov môže byť potrebné, aby lietadlo vykonalo vzlet okamžite po vstupe na dráhu.

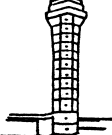

	SLOVAKIA 390 STE PRIPRAVENÝ NA OKAMŽITÝ ODLET	
	SLOVAKIA 390 ARE YOU READY FOR IMMEDIATE DEPARTURE	
		
		SLOVAKIA 390 ÁNO PRIPRAVENÝ
		SLOVAKIA 390 AFFIRM READY
	SLOVAKIA 390 VSTÚPTE NA DRÁHU, BUĎTE PRIPRAVENÝ NA OKAMŽITÝ ODLET	
	SLOVAKIA 390 LINE UP, BE READY FOR IMMEDIATE DEPARTURE	
		SLOVAKIA 390 VSTUPUJEM NA DRÁHU
		SLOVAKIA 390 LINING UP
	SLOVAKIA 390 VZLET POVOLENÝ	
	SLOVAKIA 390 CLEARED FOR TAKE OFF	
		VZLET POVOLENÝ SLOVAKIA 390
		CLEARED FOR TAKE OFF SLOVAKIA 390

4.5.6 Pri malej dohľadnosti môže riadiaci letovej prevádzky požiadať pilota ohlásiť sa po vzlete.

	SLOVAKIA 390 VZLET POVOLENÝ, OHLÁSTE PO VZLETE	
	SLOVAKIA 390 CLEARED FOR TAKE OFF, REPORT AIRBORNE	
		
		VZLET POVOLENÝ, VYKONÁM SLOVAKIA 390
		CLEARED FOR TAKE OFF, WILCO SLOVAKIA 390
		SLOVAKIA 390 PO VZLETE 57
		SLOVAKIA 390 AIRBORNE 57
	SLOVAKIA 390 PREJDITE NA APPROACH 120,9	
	SLOVAKIA 390 CONTACT APPROACH 120,9	
		120,9 SLOVAKIA 390

4.5.7 Podmienkové povolenia sa nesmú týkať dráhy (dráh) v používaní okrem prípadov, keď pilot i riadiaci letovej prevádzky vidia dané lietadlo alebo vozidlo, o ktoré ide. V prípade, že sa podmienkové povolenie týka koordinácie činnosti odlietavajúceho lietadla s prilietavajúcim, je nutné, aby pilot odlietavajúceho lietadla správne identifikoval prilietavajúce lietadlo, o ktoré v podmienkovom povolení ide. To, že sa uvedie typ prilietavajúceho lietadla, nemusí na jeho identifikovanie stačiť a preto je nutné informáciu o ňom doplniť uvedením farby alebo menom leteckej spoločnosti. Podmienkové povolenie obsahuje:

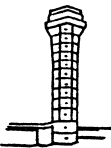

- volaciu značku;
- podmienku (špecifikovanú);
- povolenie.

	SLOVAKIA 390 OHLÁSTE AIRBUS NA FINÁLE V DOHLADE	
	SLOVAKIA 390 REPORT THE AIRBUS ON FINAL IN SIGHT	
		
		SLOVAKIA 390 AIRBUS VIDÍM
		SLOVAKIA 390 AIRBUS IN SIGHT
	SLOVAKIA 390 PO MINUTÍ PRISTÁVAJÚCIM AIRBUSOM VSTÚPTE NA DRÁHU A ČKAJTE	
	SLOVAKIA 390 AFTER THE LANDING AIRBUS HAS PASSED, LINE UP AND HOLD	

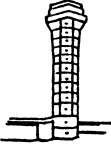

PO AIRBUSE VSTÚPIŤ NA DRÁHU A ČAKAŤ
SLOVAKIA 390

AFTER THE AIRBUS, LINE UP AND HOLD
SLOVAKIA 390

4.5.8 Ak sa používa viac dráh a môže vzniknúť pochybnosť pilota, ktorú dráhu má použiť, povolenie na vzlet musí obsahovať číslo dráhy (označenie).

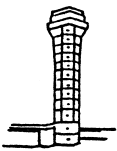

	<p>SLOVAKIA 390 VZLET Z DRÁHY 04 POVOLENÝ</p>	
	<p>SLOVAKIA 390 CLEARED FOR TAKE OFF RUNWAY 04</p>	<p>VZLET POVOLENÝ, DRÁHA 04 SLOVAKIA 390</p>
		<p>CLEARED FOR TAKE OFF, RUNWAY 04 SLOVAKIA 390</p>

4.5.9 Miestne odletové pokyny sa môžu odovzdať lietadlu spolu s povolením na vzlet. Takéto pokyny sa obyčajne odovzdávajú na zaistenie rozstupov medzi lietadlami letiacimi v blízkosti letiska.

	<p>SLOVAKIA 390 STÚPAJTE PRIAMO DO 2 500 STÔP, POTOM PRAVOU ZATÁČKOU, VZLET POVOLENÝ</p>	
	<p>SLOVAKIA 390 CLIMB STRAIGHT AHEAD UNTIL 2 500 FEET BEFORE TURNING RIGHT, CLEARED FOR TAKE OFF</p>	<p>PRIAMO DO 2 500 STÔP, PRAVÁ ZATÁČKA, VZLET POVOLENÝ SLOVAKIA 390</p>
		<p>STRAIGHT AHEAD 2 500 FEET, RIGHT TURN, CLEARED FOR TAKE OFF SLOVAKIA 390</p>

	G CD PO VZLETE ŽIADAM PRAVÚ ZATÁČKU
	G CD REQUEST RIGHT TURN WHEN AIRBORNE
G CD PRAVÁ ZATÁČKA SCHVÁLENÁ, VZLET POVOLENÝ	
G CD RIGHT TURN APPROVED, CLEARED FOR TAKE OFF	
	VZLET POVOLENÝ, PRAVÁ ZATÁČKA G CD
	CLEARED FOR TAKE OFF, RIGHT TURN G CD

4.5.10 Vzhľadom na neočakávanú prevádzkovú situáciu alebo oneskorenie vzletu odlietavajúceho lietadla je niekedy potrebné zrušiť povolenie na vzlet, alebo urýchlene uvoľniť dráhu pre pristávajúce lietadlo.

	SLOVAKIA 390 VYKONAJTE OKAMŽITÝ VZLET ALEBO VYČKÁVAJTE V BLÍZKOSTI DRÁHY	
	SLOVAKIA 390 TAKE OFF IMME- DIATELY OR HOLD SHORT OF RUNWAY	
		
		VYČKÁVAM V BLÍZKOSTI SLOVAKIA 390
		HOLDING SHORT SLOVAKIA 390

	SLOVAKIA 390 VYKONAJTE OKAMŽITÝ VZLET ALEBO UVOLNITE DRÁHU	
	SLOVAKIA 390 TAKE OFF IMMEDIATELY OR VACATE RUNWAY	
		VZLET SLOVAKIA 390
		TAKING OFF SLOVAKIA 390

**G CD STOJTE NA MIESTE, ZRUŠTE
OPAKUJEM ZRUŠTE VZLET,
NA DRÁHE AUTOMOBIL**

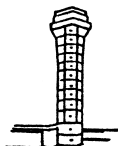
**G CD HOLD POSITION, CANCEL
I SAY AGAIN CANCEL TAKE OFF,
VEHICLE ON RUNWAY**



STOJÍM G CD

HOLDING G CD

4.5.11 Keď lietadlo začalo rozjazd a je nevyhnutné vzhľadom na nebezpečnú situáciu jeho vzlet prerušiť, lietadlu sa musí vydať príkaz okamžite zastaviť; príkaz a volací znak sa musia opakovať.



**SLOVAKIA 390 OKAMŽITE
ZASTAVTE! SLOVAKIA 390
OKAMŽITE ZASTAVTE!
DRÁHU KRIŽUJE LIETADLO**

**SLOVAKIA 390 STOP
IMMEDIATELY! SLOVAKIA 390
STOP IMMEDIATELY! AIR-
CRAFT CROSSING RUNWAY**



SLOVAKIA 390 ZASTAVUJEM

SLOVAKIA 390 STOPPING

4.5.12 Ak pilot preruší vzlet, musí o tom čo najskôr informovať letiskovú riadiacu vežu a vyžiadať si asistenciu alebo pokyny na rolovanie.



SLOVAKIA 390 ZASTAVUJEM

SLOVAKIA 390 STOPPING

SLOVAKIA 390 ROZUMIEM

SLOVAKIA 390 ROGER

**SLOVAKIA 390 ŽIADAM SPÄŤ
NA ODBAVOVACIU PLOCHU**

**SLOVAKIA 390 REQUEST RETURN
TO RAMP**

SLOVAKIA 390 NASLEDUJÚCOU DOPRAVA
NA ODBAVOVACIU PLOCHU, PREJDITE
NA GROUND 118,35


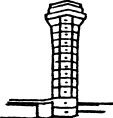
SLOVAKIA 390 TAKE NEXT RIGHT,
RETURN TO RAMP, CONTACT GROUND 118,35

ĎALŠOU DOPRAVA 118,35 SLOVAKIA 390

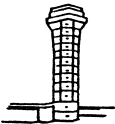
NEXT RIGHT 118,35 SLOVAKIA 390

4.6 Letiskový okruh

4.6.1 Pokyny na vstup do letiskového okruhu je potrebné žiadať včas, aby sa daný let mohol skoordi-
novať s ostatnou prevádzkou na okruhu. Ak sa používa pravý okruh, musí sa to oznámiť. Použitie ľavého
okruhu sa nemusí oznámiť, hoci to môže byť vhodné, ak prišlo v poslednom čase k zmene tam, kde sa smer
okruhu môže meniť.


	<p>ŽILINA VEŽA, G ABCD C 172 10 KILOMETROV SEVERNE, 2 500 STÔP NA PRISTÁTIE</p>
	<p>ŽILINA TOWER, G ABCD C 172 10 KILOMETERS NORTH, 2 500 FEET FOR LANDING</p>
	<p>G CD VSTÚPTE DO POLOHY PO VETRE, DRÁHA 06, VIETOR 080 STUPŇOV 5 METROV ZA SEKUNDU QNH 1012</p>
	<p>G CD JOIN DOWNWIND RUNWAY 06, WIND 080 DEGREES 5 METRES PER SECOND QNH 1012</p>
	<p>DO POLOHY PO VETRE, DRÁHA 06 QNH 1012 G CD</p>
	<p>JOIN DOWNWIND, RUNWAY 06 QNH 1012 G CD</p>

4.6.2 Tam, kde sa poskytuje služba ATIS, príjem rozhlasového vysielania sa musí potvrdiť pri nadviazaní
spojenia s vežou.



G CD VSTÚPTE DO POLOHY
PO VETRE PRAVÉHO OKRUHU
DRÁHY 04 QNH 1012

G CD JOIN RIGHT HAND
DOWNWIND RUNWAY 04
QNH 1012



ŠTEFÁNIK VEŽA, G ABCD
C 172, PEZINOK 1 000 STÔP,
INFORMÁCIA BRAVO QNH 1012
NA PRISTÁTIE

ŠTEFÁNIK TOWER, G ABCD
C 172, PEZINOK 1 000 FEET,
INFORMATION BRAVO
QNH 1012 FOR LANDING

PRAVÝ OKRUH DRÁHY 04 QNH 1012 G CD


RIGHT HAND CIRCUIT RUNWAY 04 QNH 1012
G CD

**G CD PREVÁDZKA TURBOLET PO VZLETE,
PRED POSLEDNOU ZATÁČKOU Z 37**

**G CD TRAFFIC TURBOLET
TAKING OFF AND Z 37 ON BASE LEG**

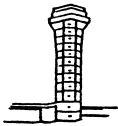
G CD

4.6.3 Vzhľadom na prevládajúce prevádzkové podmienky a smer, z ktorého lietadlo prilietava, je možné povoliť priame priblíženie.



TATRY VEŽA, G ABCD C 172 10
KM ZÁPADNE, 2 500 STÔP NA
PRISTÁTIE

TATRY TOWER, G ABCD C 172 10
KM WEST, 2 500 FEET
FOR LANDING



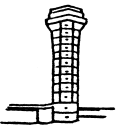
G CD VYKONAJTE PRIAME
PRIBLÍŽENIE NA DRÁHU 09,
VIETOR 100 STUPŇOV 5
METROV ZA SEKUNDU
QNH 1009

G CD MAKE STRAIGHT-IN
APPROACH RUNWAY 09, WIND
100 DEGREES 5 METRES PER
SECOND QNH 1009

PRIAME PRIBLÍŽENIE, DRÁHA 09 QNH 1009
G CD

STRAIGHT-IN, RUNWAY 09 QNH 1009 G CD

4.6.4 Po vstupe do letiskového okruhu pilot hlási polohy tak, ako sa požaduje podľa miestnych postupov.



G CD PORADIE DVA,
NASLEDUJTE CESSNU PRED
POSLEDNOU ZATÁČKOU

G CD NUMBER 2, FOLLOW THE
CESSNA ON BASE LEG



G CD PO VETRE

G CD DOWNWIND

G CD PORADIE 2, PREVÁDZKU VIDÍM

G CD NUMBER 2, TRAFFIC IN SIGHT

G CD PRED POSLEDNOU ZATÁČKOU

G CD BASE LEG

G CD OHLÁSTE FINÁLE

G CD REPORT FINAL

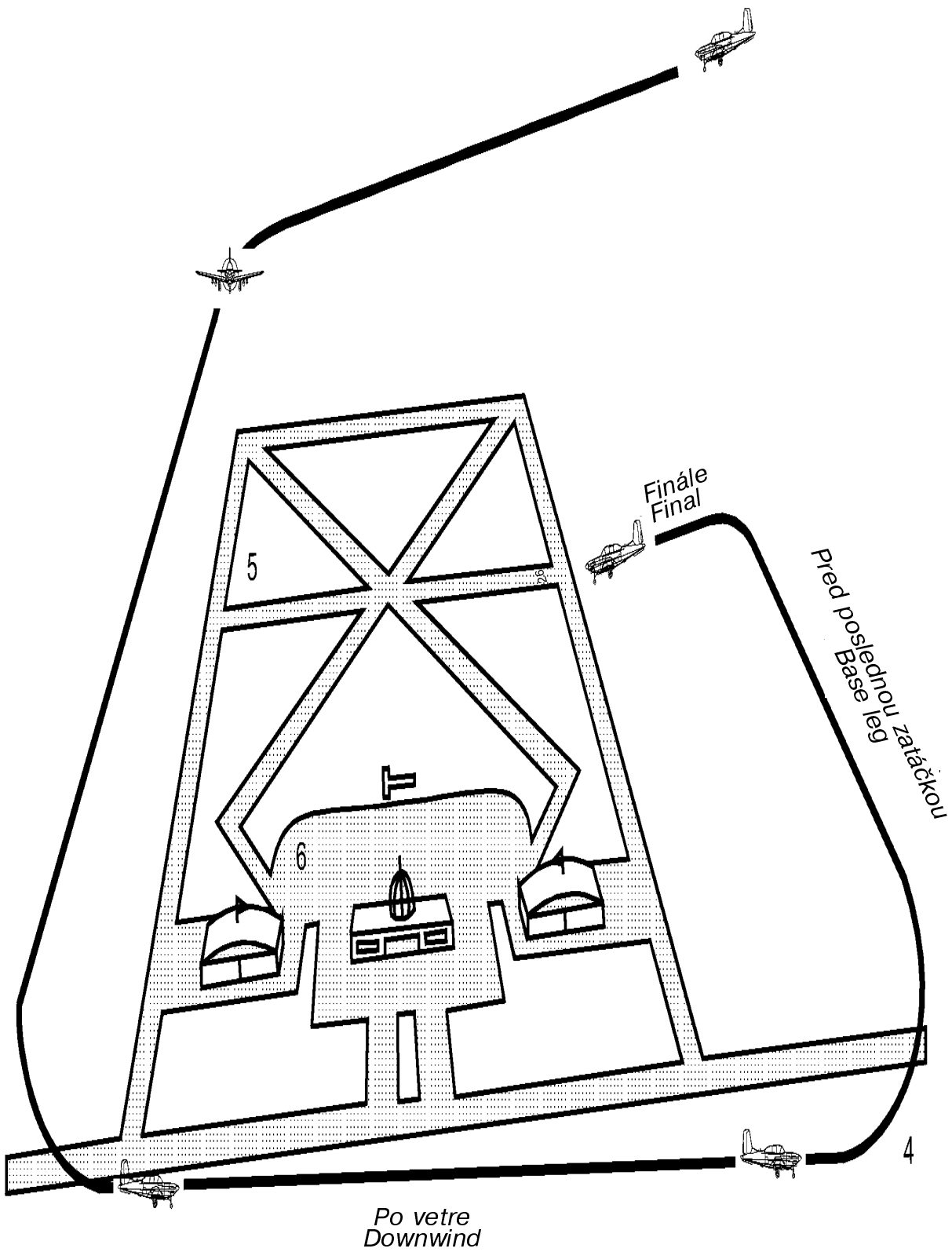
G CD

G CD FINÁLE

G CD FINAL

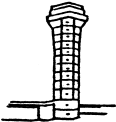

G CD POKRAČUJTE V PRIBLÍŽENÍ, VIETOR 270
STUPŇOV 5 METROV ZA SEKUNDU

G CD CONTINUE APPROACH
WIND 270 DEGREES 5 METRES PER SECOND



Typické časti letiskového okruhu

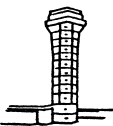

4.6.5 Z prevádzkových dôvodov môže byť potrebné usporiadať prevádzku na okruhu vydaním pokynov na zdržanie alebo urýchlenie.

	<p>G CD PREDĹŽTE PO VETRE PORADIE 2, NASLEDUJTE CESSNU NA 6. KM FINÁLE</p>		<p>PORADIE DVA, CESSNU VIDÍM G CD NUMBER 2, CESSNA IN SIGHT G CD</p>
	<p>G CD EXTEND DOWNWIND, NUM- BER 2, FOLLOW CESSNA 6 KILOMETRES FINAL</p>		

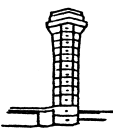

	<p>G CD KVÔLI PREVÁDZKE NA DRÁHE UROBTE KRUH DOPRAVA, OHLÁSTE ZNOVA FINÁLE</p>		
	<p>G CD MAKE ONE ORBIT RIGHT DUE TRAFFIC ON THE RUNWAY, REPORT AGAIN ON FINAL</p>		
		<p>G CD KRÚŽIM DOPRAVA</p>	
		<p>G CD ORBITING RIGHT</p>	
	<p>G CD PORADIE 1, VYKONAJTE KRÁTKE PRIBLIŽENIE, VO VZDIALENOSTI 12 KM NA FINÁLE CESSNA</p>		
	<p>G CD NUMBER 1, MAKE SHORT APPROACH, CESSNA 12 KM FINAL</p>		
		<p>KRÁTKE PRIBLIŽENIE G CD</p>	
		<p>SHORT APPROACH G CD</p>	

4.7 Konečné priblíženie a pristátie

4.7.1 Lietadlo hlási "FINÁLE/FINAL", ak sa vykoná zatáčka na konečné priblíženie vo vzdialenosti 7 km (4 NM) alebo menej od bodu dotyku. Ak lietadlo vykonáva zatáčku na konečné priblíženie vo vzdialenosti väčšej, hlási "DLHÉ FINÁLE/LONG FINAL". Ak lietadlo vykonáva priame priblíženie, hlási "DLHÉ FINÁLE/LONG FINAL" vo vzdialenosti približne 15 km (8 NM) od bodu dotyku. Ak v tomto čase lietadlo neobdrží povolenie na pristátie, ohlásí "FINÁLE/FINAL" vo vzdialenosti 7 km (4 NM) od bodu dotyku.

	<p>SLOVAKIA 390 POKRAČUJTE V PRIBLIŽENÍ, VIETOR 260 STUPŇOV 5 METROV ZA SEKUNDU</p>		<p>SLOVAKIA 390 DLHÉ FINÁLE SLOVAKIA 390 LONG FINAL</p>
	<p>SLOVAKIA 390 CONTINUE APPROACH, WIND 260 DEGREES 5 METRES PER SECOND</p>		
		<p>SLOVAKIA 390</p>	
		<p>SLOVAKIA 390 FINÁLE</p>	
		<p>SLOVAKIA 390 FINAL</p>	
	<p>SLOVAKIA 390 PRISTÁTIE POVOLENÉ, VIETOR 270 STUPŇOV 6 METROV ZA SEKUNDU</p>		
	<p>SLOVAKIA 390 CLEARED TO LAND, WIND 270 DEGREES 6 METRES PER SECOND</p>		
		<p>PRISTÁTIE POVOLENÉ SLOVAKIA 390</p>	
		<p>CLEARED TO LAND SLOVAKIA 390</p>	

4.7.2 Pilot si môže vyžiadať povolenie na prelet nad vežou alebo nad iným miestom na vizuálnu kontrolu zo zeme.

	<p>SLOVAKIA 390 POVOLENÝ NÍZKY PRELET, DRÁHA 22, NIE NIŽŠIE AKO 500 STÔP OHLÁSTE FINÁLE</p>		<p>SLOVAKIA 390 ŽIADAM NÍZKY PRELET, NESPOLAHLIVÁ INDIKÁCIA ĽAVÉHO PODVOZKA</p> <p>SLOVAKIA 390 REQUEST LOW PASS, UNSAFE LEFT GEAR INDI- CATION</p>
---	---	---	---

SLOVAKIA 390 CLEARED
LOW PASS, RUNWAY 22,
NOT BELOW 500 FEET
REPORT FINAL



DRÁHA 22, NIE NIŽŠIE AKO 500 STÔP
SLOVAKIA 390

RUNWAY 22, NOT BELOW 500 FEET
SLOVAKIA 390

4.7.3 Ak sa vykonáva nízky prelet na kontrolu vysunutia podvozka, ako odpoveď sa môžu použiť nasledovné frázy, ktoré však nepokrývajú všetky možnosti.

- a) PODVOZOK SA JAVÍ BYŤ VYSUNUTÝ
LANDING GEAR APPEARS DOWN
- b) PRAVÉ KOLESO SA JAVÍ BYŤ ZATIAHNUTÉ
RIGHT WHEEL APPEARS UP
- c) KOLESÁ SA JAVIA BYŤ ZATIAHNUTÉ (VYSUNUTÉ)
WHEELS APPEAR UP (DOWN)
- d) PRAVÉ (LAVÉ alebo PREDNÉ) KOLESO SA NEJAVÍ BYŤ ZATIAHNUTÉ (VYSUNUTÉ)
RIGHT (LEFT OR NOSE) WHEEL DOES NOT APPEAR UP (DOWN)

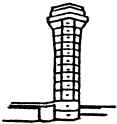

4.7.4 Z cvičných dôvodov pilot môže požiadať o povolenie na vykonanie priblíženia nad dráhou alebo paralelne s dráhou bez pristátia.

	<p>SLOVAKIA 390 POVOLENÉ NÍZKE PRIBLIŽENIE, DRÁHA 22, NIE NIŽŠIE AKO 500 STÔP OHLÁSTE FINÁLE</p>		<p>SLOVAKIA 390 ŽIADAM NÍZKE PRIBLIŽENIE NA DRÁHU 22 Z DÔVODU VÝCVIKU</p> <p>SLOVAKIA 390 REQUEST LOW APPROACH, RUNWAY 22 FOR TRAINING</p>
	<p>SLOVAKIA 390 CLEARED LOW APPROACH, RUNWAY 22, NOT BELOW 500 FEET REPORT FINAL</p>		

DRÁHA 22 NIE NIŽŠIE AKO 500 STÔP
SLOVAKIA 390

RUNWAY 22 NOT BELOW 500 FEET
SLOVAKIA 390

4.7.5 Pri cvičných letoch po okruhu môže pilot požiadať o pristátie s nasledujúcim vzletom bez zastavenia použitím frázy "ŽIADAM LETMÉ PRISTÁTIE A VZLET/REQUEST TOUCH AND GO"; to znamená, že lietadlo pristane, pokračuje v rozjazde a vzlete bez zastavenia.

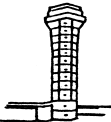
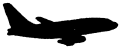
	G CD LETMÉ PRISTÁTIE A VZLET POVOLENÝ		G CD ŽIADAM LETMÉ PRISTÁTIE A VZLET
	G CD CLEARED TOUCH AND GO		G CD REQUEST TOUCH AND GO
			LETMÉ PRISTÁTIE A VZLET POVOLENÝ G CD
			CLEARED TOUCH AND GO G CD
			alebo
	G CD NEMÔŽEM SCHVÁLIŤ Z PREVÁDZKOVÝCH DÔVODOV, VYKONAJTE ÚPLNÉ PRISTÁTIE, PRISTÁTIE POVOLENÉ		
	G CD UNABLE TO APPROVE DUE TRAFFIC CONGESTION, MAKE FULL STOP, CLEARED TO LAND		
			POVOLENÉ ÚPLNÉ PRISTÁTIE G CD
			CLEARED TO LAND FOR FULL STOP G CD
			alebo
	G CD VYKONAJTE ĎALŠÍ OKRUH, OHLÁSTE PO VETRE		
	G CD MAKE ANOTHER CIRCUIT, REPORT DOWNWIND		

G CD VYKONÁM

G CD WILCO

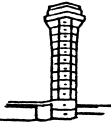

4.8 Prelet

4.8.1 Na zabránenie vzniku nebezpečnej situácie sa môžu vydať pokyny na vykonanie postupu nevydareného priblíženia. Ak sa začne postup nevydareného priblíženia, pracovné zaťaženie v pilotnej kabíne je vysoké. Všetky vysielania počas nevydareného priblíženia musia byť stručné a musia sa obmedziť na minimum.

	<p>SLOVAKIA 390 VYKONAJTE PRELET, LIETADLO NA DRÁHE</p>	
	<p>SLOVAKIA 390 GO AROUND, AIRCRAFT ON THE RUNWAY</p>	
		<p>SLOVAKIA 390 VYKONÁVAM PRELET</p>
		<p>SLOVAKIA 390 GOING AROUND</p>

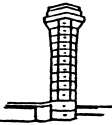
4.8.2 Pokiaľ sa nevydajú iné príkazy, lietadlo pri prístrojovom priblížení vykoná postup nevydareného priblíženia a lietadlo podľa pravidiel VFR bude pokračovať na letiskový okruh.

4.8.3 Ak pilot začne postup nevydareného priblíženia, musí to oznámiť frázou VYKONÁVAM PRELET/GOING AROUND”.

			<p>G CD VYKONÁVAM PRELET</p>
			<p>G CD GOING AROUND</p>
	<p>G CD OHLÁSTE PO VETRE</p>		
	<p>G CD REPORT DOWNWIND</p>		


4.9 Po pristátí

Kým lietadlo neukončí pristávací manéver, nesmie mu riadiaci letovej prevádzky dávať pokyny na rolovanie; výnimkou je prípad, keď sú takéto pokyny nevyhnutné. Ak pilot neobdrží iné pokyny, musí udržiavať spojenie s vežou, kým neuvolní dráhu.



**SLOVAKIA 390 UVOLNITE
DOLAVA**

SLOVAKIA 390 VACATE LEFT



SLOVAKIA 390

**SLOVAKIA 390 UVOLNITE PRVOU DOPRAVA,
PO UVOLNENÍ PREJDITE NA GROUND 118,35**

**SLOVAKIA 390 TAKE FIRST RIGHT, WHEN
VACATED CONTACT GROUND 118,35**

PRVÁ DOPRAVA, 118,35 SLOVAKIA 390

FIRST RIGHT, 118,35 SLOVAKIA 390

**ŠTEFÁNIK GROUND, SLOVAKIA 390,
DRÁHA UVOLNENÁ**

**ŠTEFÁNIK GROUND, SLOVAKIA 390,
RUNWAY VACATED**

SLOVAKIA 390 ROLUJTE NA STOJISKO 3
PO ROLOVACEJ DRÁHE DÁVID, ADAM

SLOVAKIA 390 TAXI TO STAND 3
VIA TAXIWAY DELTA, ALFA

ROLOVACIA DRÁHA
DÁVID, ADAM, SLOVAKIA 390

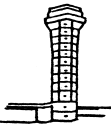
TAXIWAY DELTA, ALFA, SLOVAKIA 390

4.10 Dôležité informácie o letisku

4.10.1 Dôležité informácie o letisku sú informácie o prevádzkových plochách a technických prostriedkoch, ktoré sú dôležité na zaistenie bezpečnosti prevádzky lietadiel. Ak je to možné, letiskové informácie sa musia odovzdať lietadlu pred spúšťaním a rolovaním, alebo pred začatím konečného priblíženia. Patria sem informácie o


- a) stavebných alebo údržbárskych prácach na prevádzkových plochách alebo v ich bezprostrednej blízkosti;
- b) nerovnostiach alebo porušení povrchu dráhy alebo rolovacej dráhy bez ohľadu na to, či sú vyznačené alebo nie;

- c) snehu alebo ľade na dráhe alebo rolovacej dráhe;
- d) vode na dráhe;
- e) snehových valoch alebo závejoch v bezprostrednej blízkosti dráhy alebo rolovacej dráhy;
- f) inom dočasnom nebezpečí, napríklad o parkujúcich lietadlách a o vtákoch na zemi alebo vo vzduchu;
- g) výpadku alebo nespoľahlivosti prevádzky časti alebo všetkých letiskových svetelných systémov;
- h) akýchkoľvek iných dôležitých skutočnostiach.



SLOVAKIA 390 POZOR!
STAVEBNÉ PRÁCE V BLÍZKOSTI
VÝCHODU 1

SLOVAKIA 390 CAUTION!
CONSTRUCTION WORK
ADJACENT TO GATE 1



SLOVAKIA 390

VPREDU NA SEVERNEJ STRANE ROLOVACEJ
DRÁHY EMIL SA PRACUJE

WORK IN PROGRESS AHEAD NORTH
SIDE OF TAXIWAY ECHO

ROLOVACIE OSOVÉ SVETLÁ MIMO
PREVÁDZKY

CENTER LINE TAXIWAY LIGHTING
UNSERVICEABLE

PAPI DRÁHY 31 MIMO PREVÁDZKY

PAPI RUNWAY 31 UNSERVICEABLE

VELKÝ KRDEĽ VTÁKOV ZÁPADNE OD DRÁHY 31 V
BLÍZKOSTI ROLOVACEJ DRÁHY DÁVID

LARGE FLOCK OF BIRDS WEST OF RUNWAY
31 NEAR TAXIWAY DELTA

ILS 31 MIMO PREVÁDZKY

ILS 31 UNSERVICEABLE

**PODMIENKY NA DRÁHE 31:
POUŽITELNÁ ŠÍRKA 32 METROV,
POKRYTÁ TENKÝMI OSTROVČEKMI ĽADU,
BRZDIACI ÚČINOK ZLÝ, NA OKRAJOCH
SNEH DO VÝŠKY 30 CM**

**RUNWAY CONDITIONS 31:
AVAILABLE WIDTH 32 METRES,
COVERED WITH THIN PATCHES OF ICE,
BRAKING ACTION POOR,
SNOW UP TO 30 CM ALONG EDGES**

HLAVA 5 - LETISKOVÉ RIADENIE - MOBILNÉ PROSTRIEDKY

5.1 Úvod

5.1.1 V prevádzke letiska má dôležitú úlohu efektívny pohyb. Vždy keď je to možné, je potrebné oddeliť plochy na prevádzku mobilných prostriedkov od plochy na prevádzku lietadiel. V mnohých prípadoch sa však musia mobilné prostriedky pohybovať po prevádzkových plochách kvôli údržbe alebo obsluhu lietadiel.

5.1.2 Postupy, ktoré určujú pohyb mobilných prostriedkov, sa na jednotlivých letiskách líšia, ale určité okolnosti, ktoré sa musia brať do úvahy, sú spoločné pre všetky letiská. Sú to:

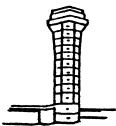

- a) Lietadlá nemajú v žiadnom prípade taký stupeň manévrovacích schopností ako mobilné prostriedky.
- b) Viditeľnosť z kabíny lietadla pri pohybe po zemi je v porovnaní s mobilným prostriedkom obmedzená.

Vodiči mobilných prostriedkov, ktoré sa pohybujú v blízkosti, musia preto byť mimoriadne opatrní, musia prísne dodržiavať miestne postupy a pokyny služby riadenia letovej prevádzky.

5.1.3 Všetci používatelia rádiotelefónie musia dodržiavať správne rádiotelefónne postupy. Na zníženie rizika konfliktu je dôležité, aby všetky mobilné prostriedky na pohybových plochách udržiavali nepretržitý príjem na frekvencii, nie iba na pokyny riadiacej veže, ale aj na to, aby mali prehľad o pohyboch a zamýšľaných pohyboch ostatnej prevádzky.

5.2 Pokyny na pohyb po pohybových plochách

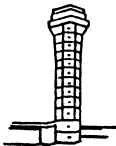

5.2.1 Vodiči sa pri prvom volaní musia identifikovať volacou značkou vozidla, oznámiť svoju polohu a cieľ cesty (podľa možnosti aj požadovanú trať).

	<p>ÚDRŽBA 6, POKRAČUJTE NA ROLOVACIU DRÁHU ADAM PO ROLOVACEJ DRÁHE BOŽENA</p> <p>WORKER 6, PROCEED TO TAXIWAY ALPHA VIA BRAVO</p>		<p>VEŽA, ÚDRŽBA 6, STOJISKO 15, ŽIADAM POKRAČOVAŤ K STAVEBNÝM PRÁCAM NA ROLOVACEJ DRÁHE ADAM</p> <p>TOWER, WORKER 6, STAND 15, REQUEST PROCEED TO WORK IN PROGRESS TAXIWAY ALPHA</p>
---	---	--	--



5.2.2 Ak je riadiaci letovej prevádzky zaneprázdnený, odpovie "ČAKAJTE/STAND BY". Znamená to, že vodič musí čakať, kým riadiaci letovej prevádzky opäť nezavolá. Vodič *nesmie* pokračovať, kým neobdrží povolenie.

5.2.3 Ak sa v blízkosti vyskytuje konfliktná prevádzka, riadiaci letovej prevádzky môže odpovedať "STOJTE NA MIESTE/HOLD POSITION". Znamená to, že vodič *nesmie* pokračovať, pokiaľ mu riadiaci letovej pre-

vádzky nevydá povolenie. Iné odpovede musia obsahovať jasne definované miesto, do ktorého môže vodič pokračovať; toto miesto môže, ale nemusí byť miesto cieľa jazdy. Ak to nie je miesto cieľa jazdy, vodič musí zastaviť na tomto mieste a na ďalšie pokračovanie musí žiadať povolenie.

	<p>ÚDRŽBA 6, POKRAČUJTE Z KAROL PO ADAM A FRANTIŠEK, KRIŽUJTE DRÁHU 09, VYČKÁVAJTE V BLÍZKOSTI DRÁHY 14</p>		<p>VEŽA, ÚDRŽBA 6, VÝJAZD KAROL, ŽIADAM POKRAČOVAŤ K HANGÁRU 3</p>
	<p>WORKER 6, PROCEED FROM KILO VIA ALFA AND FOXTROT, CROSS RUNWAY 09, HOLD SHORT OF RUNWAY 14</p>		<p>TOWER, WORKER 6, EXIT KILO, REQUEST PROCEED TO HANGAR 3</p>
			<p>ÚDRŽBA 6, Z KAROL PO ADAM A FRANTIŠEK, KRIŽOVAŤ 09, ČAKAŤ V BLÍZKOSTI DRÁHY 14</p>
			<p>WORKER 6, FROM KILO VIA ALPHA, FOXTROT, CROSS 09, HOLD SHORT OF RUNWAY 14</p>
	<p>ÚDRŽBA 6, KRIŽUJTE DRÁHU 14, POKRAČUJTE K HANGÁRU 3</p>		
	<p>WORKER 6, CROSS RUNWAY 14, CONTINUE TO HANGAR 3</p>		
			<p>ÚDRŽBA 6, KRIŽUJEM</p>
			<p>WORKER 6, CROSSING</p>
			<p>ÚDRŽBA 6, DRÁHA 14 UVOLNENÁ</p>
			<p>WORKER 6, RUNWAY 14 VACATED</p>
	<p>ÚDRŽBA 6 ROZUMIEM</p>		
	<p>WORKER 6 ROGER</p>		

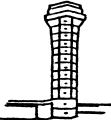

5.2.4 Ak je to potrebné z hľadiska bezpečnosti pri pohybe na odbavovacej ploche, môžu povolenia obsahovať pokyny vo vzťahu k inej prevádzke.

	<p>NAKLADAČ 2, DAJTE PREDNOSŤ SLOVAKII B 727 NA VAŠEJ LAVEJ STRANE, POTOM POKRAČUJTE K VÝCHODU 6, POZOR NA VÝTOKOVÉ PLYNY!</p> <p>TRUCKER 2, GIVE WAY TO THE SLOVAKIA B 727 ON YOUR LEFT, THEN PROCEED TO GATE 6, CAUTION JET BLAST!</p>		<p>DISPEČING, NAKLADAČ 2, VÝCHOD 4, ŽIADAM POKRAČOVAŤ K VÝCHODU 6</p> <p>DISPATCH, TRUCKER 2, GATE 4, REQUEST PROCEED TO GATE 6</p>
---	--	--	---

Poznámka: Fráza "GO AHEAD" sa obvykle pri spojení s vozidlami nepoužíva.

5.3 Križovanie dráh

5.3.1 Vodiči si musia dobre zapamätať miesto pokiaľ môžu pokračovať, obzvlášť v prípadoch, keď zamýšľaná trať križuje dráhu. Na niektorých letiskách môžu byť postupy, ktoré umožňujú vozidlám pokračovať na vyčkávacie miesto po pohybovej ploche a potom žiadať povolenie a pokyny na križovanie dráhy. V žiadnom prípade vodič nesmie križovať dráhu, ak *nebolo vydané a potvrdené povolenie križovať dráhu*. Uvoľnenie dráhy sa nesmie ohlásiť skôr, než vozidlo vrátane prípojného prívěsu neuvolíni vyznačený priestor dráhy.

	<p>RÁDIO 5, POKRAČUJTE PO DÁVID, VYČKÁVAJTE V BLÍZKOSTI DRÁHY 31</p> <p>RADIO 5, PROCEED VIA DELTA, HOLD SHORT OF RUNWAY 31</p>		<p>VEŽA, RÁDIO 5, PRIJÍMACIE STREDISKO, ŽIADAM POKRAČOVAŤ K HANGÁRU 3</p> <p>TOWER, RADIO 5, RECEIVING CENTRE, REQUEST PROCEED TO HANGAR 3</p>
			<p>PO DÁVID, VYČKÁVAŤ V BLÍZKOSTI DRÁHY 31, RÁDIO 5</p>

VIA DELTA, HOLD SHORT OF RUNWAY 31,
RADIO 5

**RÁDIO 5, VYČKÁVAM V BLÍZKOSTI
DRÁHY 31**

RADIO 5, HOLDING SHORT OF RUNWAY 31

RÁDIO 5 ČAKAJTE!

RADIO 5 STANDBY!

**RÁDIO 5, KRIŽUJTE DRÁHU 31
PO ROLOVACEJ DRÁHE DÁVID,
OHLÁSTE UVOLNENIE DRÁHY**

**RADIO 5, CROSS RUNWAY 31 VIA TAXIWAY
DELTA, REPORT VACATED RUNWAY**

RÁDIO 5, KRIŽUJEM DRÁHU 31

RADIO 5, CROSSING RUNWAY 31

RÁDIO 5, DRÁHA UVOLNENÁ

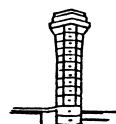
RADIO 5, RUNWAY VACATED

RÁDIO 5, POKRAČUJTE
PO DÁVID, BOŽENA
K HANGÁRU 3

RADIO 5, CONTINUE VIA DELTA,
BRAVO TO HANGAR 3

5.3.2 Ak sa očakáva pristátie alebo vzlet, musí sa dať vozidlu, ktoré vykonáva činnosť na dráhe pokyn, aby opustilo dráhu.

**ÚDRŽBA 6, UVOLNITE DRÁHU 22
PRVOU DOPRAVA, OHLÁSTE
UVOLNENIE**



**WORKER 6, VACATE RUNWAY
22, TAKE NEXT RIGHT,
REPORT VACATED**



ÚDRŽBA 6 VYKONÁM

WORKER 6 WILCO

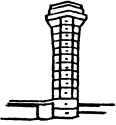
ÚDRŽBA 6, DRÁHA 22 UVOLNENÁ

WORKER 6, RUNWAY 22 VACATED

ÚDRŽBA 6 ROZUMIEM


WORKER 6 ROGER

5.3.3 Ak sa vozidlo pohybuje po pohybových plochách, môže vzniknúť potreba informovať ho o možnej nebezpečnej situácii a vydať mu pokyn na zastavenie.



**ÚDRŽBA 6,
OKAMŽITE ZASTAVTE!**

**WORKER 6,
STOP IMMEDIATELY!**




ÚDRŽBA 6 ZASTAVUJEM

WORKER 6 STOPPING


5.4 Vozidlá ťahajúce lietadlá

Vodiči vozidiel, ktoré ťahajú lietadlá, sa nesmú spoliehať na to, že prijímajúca stanica vie o tom, že sa má lietadlo ťahať. Výkon a manévrovacia schopnosť mobilných prostriedkov je pri ťahaní lietadla značne znížená a preto sa pri vydávaní povolení mobilným prostriedkom s tým musí počítať. Na zmenšenie rizika, že dôjde k nedorozumeniu, musí sa lietadlo, ktoré sa má ťahať, identifikovať aj uvedením jeho typu a ak je to možné aj jeho prevádzkovateľa.



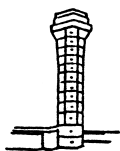
ŤAHAČ 3, PRETIAHNUTIE
SCHVÁLENÉ NA STOJISKO 1

TUG 3, TOW APPROVED TO
STAND 1



**DISPEČING, ŤAHAČ 3, ŽIADAM
PRETIAHNUTIE SLOVAKIE
B 727 ZO STOJISKA 6 NA
STOJISKO 1**

**DISPATCH, TUG 3, REQUEST
TOW SLOVAKIA B 727 FROM
STAND 6 TO STAND 1**



ŤAHAČ 3, POKRAČUJTE PO
BOŽENA, ADAM, STOJISKO 2

TUG 3, PROCEED VIA BRAVO,
ALPHA, STAND 2

**DISPEČING, ŽIADAM PRETIAHNUTIE SLOVAKIE
B 727 Z HANGÁRU BOŽENA NA STOJISKO 2**

**DISPATCH, REQUEST TOW SLOVAKIA B 727
FROM HANGAR BRAVO TO STAND 2**

ŤAHAČ 3 CEZ BOŽENA, ADAM, STOJISKO 2

TUG 3 VIA BRAVO, ALPHA, STAND 2

HLAVA 6 - VŠEOBECNÁ RADAROVÁ FRAZEOLÓGIA

6.1 Úvod



6.1.1 Táto hlava obsahuje všeobecnú radarovú frazeológiu, ktorá sa obvykle používa pri spojení medzi lietadlami a všetkými druhmi radarových stanovišť. Frazeológia, ktorá je vhodnejšia na približovacie alebo oblasťné radarové riadenie, je uvedená podľa vhodnosti v hlavách 7 a 8.

6.1.2 Fráza "POD RADAROVOU KONTROLOU/UNDER RADAR CONTROL" sa používa iba v prípade, ak sa poskytuje služba riadenia pomocou radaru. Na označenie činnosti radarového stanovišta obvykle postačuje doplnenie jeho volacej značky slovom "RADAR".

6.1.3 Pri používaní radaru piloti aj riadiaci letovej prevádzky udávajú kurz v magnetických stupňoch.

6.2 Radarová identifikácia a radarové vedenie

6.2.1 Na získanie radarovej identifikácie lietadla sa môže použiť metóda používaná pri radarovom vedení (zmeny kurzu). Ďalšie spôsoby získania radarovej identifikácie sú hlásenie polohy, príkaz lietadlu vykonať zatáčku, použitie informácie o zameraní a vzdialenosti od význačného objektu alebo rádionavigačného zariadenia a použitie SSR.

	O KE OZNÁMTE KURZ A LETOVÚ HLADINU	
	O KE REPORT YOUR HEADING AND FL	
		
		O KE KURZ 250 LETOVÁ HLADINA 70
		O KE HEADING 250 FL 70
	O KE NA IDENTIFIKÁCIU TOČTE DOPRAVA, KURZ 280	
	O KE FOR IDENTIFICATION TURN RIGHT, HEADING 280	
		DOPRAVA, KURZ 280 O KE
		RIGHT, HEADING 280 O KE
	O KE STE IDENTIFIKOVANÝ 5 KILOMETROV SEVEROZÁPADNE OD NITRY, POKRAČUJTE TERAJŠÍM KURZOM	
	O KE IDENTIFIED 5 KILOMETRES NORTHWEST OF NITRA, CONTINUE PRESENT HEADING	
		O KE

alebo

**O KE NIE STE IDENTIFIKOVANÝ. NIE STE
V DOSAHU RADARU. OBNOVTE VLASTNÚ
NAVIGÁCIU NA NITRU**

**O KE NOT IDENTIFIED. NOT WITHIN RADAR
COVER. RESUME OWN NAVIGATION TO NITRA**

O KE

Pilotovi sa musí oznámiť strata identifikácie alebo pravdepodobnosť jej straty a musia sa mu vydať príslušné pokyny.



**O KE RADAROVÁ IDENTIFIKÁ-
CIA STRATENÁ KVÔLI VÝPADKU
RADARU. PREJDITE NA BRA-
TISLAVA CONTROL 134,35**

**O KE RADAR IDENTIFICATION
LOST DUE RADAR FAILURE.
CONTACT BRATISLAVA
CONTROL ON 134,35**



134,35 O KE


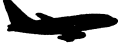
**O KE ZAKRÁTKO DOČASNE STRATÍM
RADAROVÚ IDENTIFIKÁCIU KVÔLI
HLUCHÉMU PRIESTORU. ZOSTAŇTE
NA TEJTO FREKVENCII**

**O KE WILL SHORTLY LOSE RADAR
IDENTIFICATION TEMPORARILY DUE
FADE AREA. REMAIN THIS FREQUENCY**



O KE

6.3 Radarové vedenie

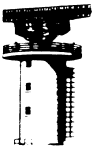

6.3.1 Na zaistenie priečného rozstupu sa môže lietadlu prikázať letieť určeným kurzom. Ak to nie je samozrejmé, služba ATC musí pilota informovať o príčine určenia kurzu.

	SLOVAKIA 390 TOČTE DOLAVA NA KURZ 050 KVÔLI ROZSTUPU	
	SLOVAKIA 390 TURN LEFT HEADING 050 FOR SEPARATION	
		DOLAVA 050 SLOVAKIA 390 LEFT 050 SLOVAKIA 390
	SLOVAKIA 390 LETTE KURZOM 050	
	SLOVAKIA 390 FLY HEADING 050	
		KURZ 050 SLOVAKIA 390 HEADING 050 SLOVAKIA 390


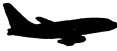
6.3.2 Pre službu ATC môže byť potrebné poznať kurz lietadla, pretože priečny rozstup sa často zaistí tým, že lietadlo dostane pokyn pokračovať kurzom, ktorým letí. Medzi konfliktnou prevádzkou sa môžu zaistiť priečne rozstupy.

	SLOVAKIA 390 OHLÁSTE KURZ	
	SLOVAKIA 390 REPORT HEADING	
		SLOVAKIA 390 KURZ 050 SLOVAKIA 390 HEADING 050
	SLOVAKIA 390 ROZUMIEM, POKRAČUJTE KURZOM 050	
	SLOVAKIA 390 ROGER, CONTINUE HEADING 050	
		SLOVAKIA 390 VYKONÁM SLOVAKIA 390 WILCO

6.3.3 Keď sa radarové vedenie skončí, pilotom sa musí vydať pokyn, aby obnovili vlastnú navigáciu, odovzdá sa im informácia o polohe a podľa potreby ďalšie pokyny.

	<p>SLOVAKIA 390 OBNOVTE VLASTNÚ NAVIGÁCIU PRIAMO NA NITRU</p>	<p>PRIAMO NITRA SLOVAKIA 390</p>
	<p>SLOVAKIA 390 RESUME OWN NAVIGATION DIRECT NITRA</p>	<p>DIRECT NITRA SLOVAKIA 390</p>
		
	<p>alebo</p>	
	<p>SLOVAKIA 390 OBNOVTE VLASTNÚ NAVIGÁCIU PRIAMO NA NITRU, TRAŤ 070, VZDIALENOSŤ 17 KILOMETROV</p>	
	<p>SLOVAKIA 390 RESUME OWN NAVIGATION DIRECT NITRA, TRACK 070, DISTANCE 17 KILOMETRES</p>	
		<p>070, 17 KILOMETROV, PRIAMO NITRA SLOVAKIA 390</p>
		<p>070, 17 KILOMETRES, DIRECT NITRA SLOVAKIA 390</p>
	<p>alebo</p>	
	<p>O KE OBNOVTE VLASTNÚ NAVIGÁCIU, POLOHA 15 KILOMETROV JUHOVÝCHODNE OD NITRY</p>	
	<p>O KE RESUME OWN NAVIGATION, POSITION 15 KILOMETRES SOUTHEAST OF NITRA</p>	
		<p>O KE VYKONÁM</p>
		<p>O KE WILCO</p>

6.3.4 Lietadlu sa niekedy môže vydať pokyn vykonať úplnú zatáčku (známu ako kruh) kvôli zdržaniu, alebo na zaistenie požadovaného rozstupu, alebo zatáčku o 360° za predchádzajúcim lietadlom.

	<p>SLOVAKIA 390 UROBTE TRISTOŠEŠŤDESIAT DOLAVA KVÔLI ZDRŽANIU</p>		<p>TRISTOŠEŠŤDESIAT DOLAVA SLOVAKIA 390</p>
	<p>SLOVAKIA 390 MAKE THREE SIXTY, TURN LEFT FOR DELAYING ACTION</p>		<p>THREE SIXTY TURN LEFT SLOVAKIA 390</p>
	<p>O KE UROBTE JEDEN KRUIH DOLAVA KVÔLI RADENIU DO SLEDU</p>		
	<p>O KE MAKE ONE ORBIT LEFT FOR SEQUENCING</p>		
		<p>KRUIH DOLAVA O KE</p>	
		<p>ORBIT LEFT O KE</p>	



6.4 Informácie o prevádzke a rady na vyhnutie

6.4.1 Informácie o konfliktnej prevádzke sa musia, ak je to možné, odovzdať takto:



- relatívne zameranie konfliktnej prevádzky vyjadrené v hodinách 12 hodinového číselníka;
- vzdialenosť od konfliktnej prevádzky;
- smer letu konfliktnej prevádzky;
- hladina a typ lietadla, alebo ak to nie je známe, relatívna rýchlosť konfliktnej prevádzky, napr. pomaly alebo rýchlo.

6.4.2 Relatívny pohyb sa musí opísať nasledujúcimi výrazmi, podľa potreby:

"približuje sa (closing, converging), paralelne, súbežne (parallel), rovnakým smerom (same direction), v opačnom smere, v protismere (opposite direction), vzdaluje sa (diverging), predlietava (overtaking), križuje zľava doprava (crossing left to right), križuje zprava doľava (crossing right to left).

	<p>SLOVAKIA 390 NEZNÁMA PEVÁDZKA JE 1 HODINA 3 MÍLE V OPAČNOM SMERE, POHYBUJE SA RÝCHLO</p>		<p>SLOVAKIA 390 POZERÁM</p>
	<p>SLOVAKIA 390 UNKNOWN TRAF- FIC 1 O´CLOCK 3 MILES OPPOSIT DIRECTION, FAST MOVING</p>		<p>SLOVAKIA 390 LOOKING</p>
			<p>SLOVAKIA 390 PREVÁDZKU VIDÍM, TERAZ SME SA MINULI</p>
			<p>SLOVAKIA 390 TRAFFIC IN SIGHT, NOW PASSED CLEAR</p>

6.4.3 V závislosti od okolností môže radarové vedenie ponúknuť riadiaci letovej prevádzky, alebo si ho môže vyžiadať pilot. Riadiaci letovej prevádzky musí informovať pilota, keď konfliktná situácia skončila.

	<p>SLOVAKIA 390 NEZNÁMA PREVÁDZKA JE 10 HODÍN 15 KILOMETROV, KRIŽUJE ZĽAVA DOPRAVA, POHYBUJE SA RÝCHLO</p>		<p>SLOVAKIA 390 NEVIDÍM, ŽIADAM RADAROVÉ VEDENIE</p>
	<p>SLOVAKIA 390 UNKNOWN TRAFFIC 10 O´CLOCK 15 KILOMETRES, CROSSING LEFT TO RIGHT, FAST MOVING</p>		<p>SLOVAKIA 390 NEGATIVE CONTACT, REQUEST VECTORS</p>
	<p>SLOVAKIA 390 TOČTE DOĽAVA, KURZ 050</p>		
	<p>SLOVAKIA 390 TURN LEFT, HEADING 050</p>		

DOLAVA 050 SLOVAKIA 390

LEFT 050 SLOVAKIA 390

**SLOVAKIA 390 TRAŤ VOLNÁ, OBNOVTE
VLASTNÚ NAVIGÁCIU PRIAMO NA NITRU**

**SLOVAKIA 390 CLEAR OF TRAFFIC,
RESUME OWN NAVIGATION DIRECT NITRA**

PRIAMO NA NITRU SLOVAKIA 390

DIRECT NITRA SLOVAKIA 390

**G CD PREVÁDZKA JE 2 HODINY
10 KILOMETROV SMEROM NA SEVER,
CESSNA 2 000 STÔP**

**G CD TRAFFIC 2 O´CLOCK
10 KILOMETRES NORTH BOUND,
CESSNA AT 2 000 FEET**

G CD POZERÁM

G CD LOOKING

G CD ŽIADATE RADAROVÉ VEDENIE?

G CD DO YOU WANT VECTORS?

G CD NEGATIV, PREVÁDZKU VIDÍM

G CD NEGATIVE, TRAFFIC IN SIGHT

G CD

6.4.4 Ak riadiaci letovej prevádzky usúdi, že hrozí bezprostredné nebezpečené zrážky, vydá pilotovi príkaz okamžite vykonať manéver na vyhnutie.



**SLOVAKIA 390, OKAMŽITE
TOČTE DOPRAVA, KURZ 110 NA
VYHNUTIE! PREVÁDZKA
JE 12 HODÍN 8 KILOMETROV**

**SLOVAKIA 390 TURN RIGHT
IMMEDIATELY, HEADING 110
AVOIDANCE ACTION!
TRAFFIC 12 O´CLOCK
8 KILOMETRES**



DOPRAVA KURZ 110
SLOVAKIA 390

RIGHT HEADING 110
SLOVAKIA 390

SLOVAKIA 390 TRAŤ VOLNÁ, OBNOVTE
VLASTNÚ NAVIGÁCIU PRIAMO NA NITRU

SLOVAKIA 390 NOW CLEAR OF TRAFFIC,
RESUME OWN NAVIGATION DIRECT TO NITRA

PRIAMO NA NITRU SLOVAKIA 390

DIRECT NITRA SLOVAKIA 390

6.5 Sekundárny prehľadový radar



6.5.1 Riadiaci letovej prevádzky odovzdáva pilotovi pokyny týkajúce sa prevádzky odpovedača frázami, ktorých znenie a význam sú takéto:

<i>Fráza</i>	<i>Význam</i>
SQUAWK (kód/code)	Nastavte mód A a kód podľa pokynu.
POTVRDTE SQUAWK CONFIRM SQUAWK	Potvrďte mód A a kód nastavený na odpovedači.
ZNOVA NASTAVTE RECYCLE (CODE)	Znova nastavte pridelený mód A a kód.
SQUAWK IDENT	Zapnite IDENT.
SQUAWK MAYDAY	Nastavte núdzový kód.
SQUAWK STANDBY	Nastavte režim standby (dočasné prerušenie prevádzky odpovedača).
SQUAWK CHARLIE	Zapnite režim vysielania tlakovej výšky.
OVERTE NASTAVENIE VÝŠKOMERA A POTVRDTE HLADINU CHECK ALTIMETER SETTING AND CONFIRM LEVEL	Skontrolujte nastavenie tlaku a potvrďte hladinu.

VYPNITE SQUAWK CHARLIE, CHYBNÁ INDIKÁCIA STOP SQUAWK CHARLIE, WRONG INDICATION	Vypnite režim vysielania tlakovej výšky kvôli chybnéj indikácii.
*PREVERTE HLADINU *VERIFY LEVEL	Preverte a potvrdte hladinu.
PREVERTE NASTAVENIE IDENTIFIKAČNEJ ZNAČKY CHECK ID SQUAWK	Pre lietadlá vybavené módom S, skontrolujte nastavenie režimu identifikácie lietadla.

* Používa sa pri overovaní presnosti informácie o hladine odvodenéj z módu C zobrazenéj na obrazovke riadiaceho.

6.5.2 Odpoveď pilota na pokyny týkajúce sa prevádzky odpovedača je zvyčajne potvrdenie alebo opakovanie pokynu.

	SLOVAKIA 390 OZNÁMTE TYP ODPOVEDAČA	
	SLOVAKIA 390 ADVISE TYPE OF TRANSPONDER	
		
		SLOVAKIA 390 ODPOVEDAČ CHARLIE
		SLOVAKIA 390 TRANSPONDER CHARLIE
	SLOVAKIA 390 SQUAWK 4402	
	SLOVAKIA 390 SQUAWK 4402	
		4402 SLOVAKIA 390
	SLOVAKIA 390 POTVRDTE SQUAWK	
	SLOVAKIA 390 CONFIRM SQUAWK	
		SLOVAKIA 390 SQUAWK 4402
		SLOVAKIA 390 SQUAWKING 4402
	SLOVAKIA 390 ZNOVA NASTAVTE 4402	
	SLOVAKIA 390 RECYCLE 4402	
		SLOVAKIA 390 ZNOVA NASTAVUJEM 4402
		SLOVAKIA 390 RECYCLING 4402

**SLOVAKIA 390 PREVERTE NASTAVENIE
VÝŠKOMERA A POTVRDTE HLADINU**

**SLOVAKIA 390 CHECK ALTIMETER
SETTING AND CONFIRM LEVEL**

SLOVAKIA 390 VÝŠKOMER 1013,
LETOVÁ HLADINA 80

SLOVAKIA 390 ALTIMETER 1013,
FLIGHT LEVEL 80

**SLOVAKIA 390 POTVRDTE ODPOVEDAČ
V PREVÁDZKE**

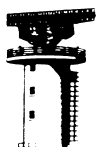
**SLOVAKIA 390 CONFIRM TRANSPONDER
OPERATING**

SLOVAKIA 390 NEGATIV, ODPVEDAČ MIMO
PREVÁDZKY

SLOVAKIA 390 NEGATIVE, TRANSPONDER
UNSERVICEABLE

6.6 Radarová pomoc lietadlu pri strate spojenia

Ak riadiaci letovej prevádzky predpokladá, že lietadlo je schopné prijímať správy, ale nie je schopné vysielat', na potvrdenie, že pilot prijal pokyny sa môže použiť radar.



**OM OKE ODPOVEĎ SOM
NEPRIJAL, AK POČUJETE
TOČTE DOLAVA, KURZ 040**

**OM OKE REPLY NOT RECEIVED, IF
YOU READ TURN LEFT,
HEADING 040**

**OM OKE ZATÁČKA SPOZOROVANÁ, POLOHA
10 KILOMETROV JUŽNE OD VORU NITRA,
POKRAČUJEM V ODOVZDÁVANÍ POKYNOV**

**OM OKE TURN OBSERVED, POSITION
10 KILOMETRES SOUTH OF NITRA VOR,
WILL CONTINUE TO PASS INSTRUCTIONS**

**SLOVAKIA 390 ODPOVEĎ SOM NEPRIJAL,
AK POČUJETE, SQUAWK IDENT**

**SLOVAKIA 390 REPLY NOT RECEIVED,
IF YOU READ, SQUAWK IDENT**

**SLOVAKIA 390 IDENT SPOZOROVANÝ,
POKRAČUJEM V ODOVZDÁVANÍ POKYNOV**

**SLOVAKIA IDENT OBSERVED, WILL
CONTINUE TO PASS INSTRUCTIONS**

Poznámka: Predpokladá sa, že pilot po zistení straty spojenia nastaví kód SSR 7600.

ZÁMERNE NEPOUŽITÉ

HLAVA 7 - PRIBLIŽOVACIA SLUŽBA RIADENIA

7.1 Odlety IFR

7.1.1 Na mnohých letiskách sa prílety a odlety riadia z jedného približovacieho stanovišta. Na letiskách s intenzívnou prevádzkou sa odlety a prílety môžu riadiť z oddelených príletových a odletových stanovišť.

7.1.2 Na doplnenie traťového povolenia sa môžu odlietavajúcim lietadlám podľa pravidiel IFR vydať odletové príkazy na zabezpečenie rozstupov. Môžu sa vydať v otvorenej reči alebo vo forme štandardného prístrojového odletu (SID).

	<p>SLOVAKIA 390 TOČTE DOPRAVA, KURZ 040 DO PRELETU LETOVEJ HLADINY 70, POTOM PRIAMO NA NITRU</p>		<p>ŠTEFÁNIK ODLET SLOVAKIA 390</p>
	<p>SLOVAKIA 390 TURN RIGHT, HEADING 040 UNTIL PASSING FL 70, THEN DIRECT NITRA</p>		<p>ŠTEFÁNIK DEPARTURE SLOVAKIA 390</p>
			<p>DOPRAVA, KURZ 040 DO PRELETU LETOVEJ HLADINY 70, POTOM PRIAMO NA NITRU SLOVAKIA 390</p>
			<p>RIGHT, HEADING 040 UNTIL PASSING FL 70, THEN DIRECT NITRA SLOVAKIA 390</p>
	<p>SLOVAKIA 390 OHLÁSTE PRELET LETOVEJ HLADINY 70</p>		
	<p>SLOVAKIA 390 REPORT PASSING FL 70</p>		
			<p>SLOVAKIA 390 VYKONÁM</p>
			<p>SLOVAKIA 390 WILCO</p>
			<p>SLOVAKIA 390 PRELET LETOVEJ HLADINY 70, NITRA 1537</p>
			<p>SLOVAKIA 390 PASSING FL 70, NITRA AT 1537</p>


SLOVAKIA 390 PREJDITE NA BRATISLAVA
CONTROL 124,3

SLOVAKIA 390 CONTACT BRATISLAVA
CONTROL 124,3

124,3 SLOVAKIA 390


7.2 Odlety VFR

7.2.1 Ak lietadlá odlietavajúce podľa pravidiel VFR riadi približovacie stanovište riadenia, môže sa odovzdať informácia o známej prevádzke na poskytnutie pomoci pilotovi na dodržanie vlastného rozstupu. Pilot musí ohlásiť opustenie priestoru, ktorý je pod právomocou príslušného približovacieho stanovišta.



G CD PREJDITE NA BRATISLAVA
INFORMATION 127,3 KVÔLI
PRIJATIU LETOVÝCH INFORMÁCIÍ

G CD CONTACT BRATISLAVA
INFORMATION 127,3 FOR
FLIGHT INFORMATION

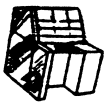


**APPROACH, G CD, MÍŇAM
HRANICE OKRSKU**

**APPROACH, G CD, PASSING
THE ZONE BOUNDARY**


127,3 G CD

7.2.2 Zvláštnemu letu VFR sa povoľuje opustiť priestor riadeného okrsku podľa ďalej uvedených postupov.



**G CD OPUSTITE RIADENÝ
OKRSOK CEZ PEZINOK,
3 000 STÔP ALEBO NIŽŠIE,
OHLÁSTE PEZINOK**

**G CD LEAVE CONTROL ZONE
VIA PEZINOK, 3 000 FEET
OR BELOW,
REPORT PEZINOK**



**CEZ PEZINOK, 3 000 STÔP
ALEBO NIŽŠIE, PEZINOK
OHLÁSIM G CD**

VIA PEZINOK, 3 000 FEET OR
BELOW, WILL REPORT PEZINOK
G CD

7.3 Prílety IFR

7.3.1 Približovacie stanovište riadenia letovej prevádzky pri prvom spojení oznámi lietadlu očakavaný spôsob priblíženia.

	<p>SLOVAKIA 390 KLESAJTE DO 4 000 STÔP, OČAKÁVAJTE PRIBLIŽENIE ILS, DRÁHA 22 QNH 1005</p>		<p>ŠTEFÁNIK APPROACH, SLOVAKIA 390, LETOVÁ HLADINA 80, VÝPOČET NITRA 46, INFORMÁCIA DELTA</p>
	<p>SLOVAKIA 390 DESCEND TO 4 000 FEET, EXPECT ILS APPROACH, RUNWAY 22 QNH 1005</p>		<p>ŠTEFÁNIK APPROACH SLOVAKIA 390, FL 80, ESTIMATING NITRA 46, INFORMATION DELTA</p>
			<p>KLESÁM DO 4 000 STÔP, DRÁHA 22 QNH 1005 SLOVAKIA 390</p>
			<p>DESCENDING TO 4 000 FEET, RUNWAY 22 QNH 1005 SLOVAKIA 390</p>
			<p>-----</p>
	<p>SLOVAKIA 390 OČAKÁVAJTE PRIBLIŽENIE ILS, DRÁHA 22 QNH 1014</p>		
	<p>SLOVAKIA 390 EXPECT ILS APPROACH, RUNWAY 22 QNH 1014</p>		
			<p>DRÁHA 22 QNH 1014, ŽIADAM PRIAME PRIBLIŽENIE NA ILS, SLOVAKIA 390</p>
			<p>RUNWAY 22 QNH 1014, REQUEST STRAIGHT-IN APPROACH ON ILS, SLOVAKIA 390</p>

SLOVAKIA 390 POVOLENÉ PRIAME PRIBLIŽENIE
ILS, DRÁHA 22, OHLÁSTE USADENIE

SLOVAKIA 390 CLEARED STRAIGHT-IN ILS
APPROACH, RWY 22, REPORT ESTABLISHED

SLOVAKIA 390

SLOVAKIA 390 USADENÝ DRÁHU VIDÍM

**SLOVAKIA 390 ESTABLISHED RUNWAY
IN SIGHT**

SLOVAKIA 390 PREJDITE NA VEŽU 118,3

SLOVAKIA 390 CONTACT TOWER 118,3

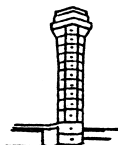
118,3 SLOVAKIA 390

ŠTEFÁNIK VEŽA SLOVAKIA 390

ŠTEFÁNIK TOWER SLOVAKIA 390

SLOVAKIA 390 OHLÁSTE
OUTER MARKER

SLOVAKIA 390 REPORT
OUTER MARKER



SLOVAKIA 390

SLOVAKIA 390 OUTER MARKER

SLOVAKIA 390 OUTER MARKER

SLOVAKIA 390 PRISTÁTIE POVOLENÉ,
DRÁHA 22, VIETOR 280 STUPŇOV
8 METROV ZA SEKUNDU

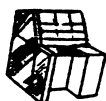
SLOVAKIA 390 CLEARED TO LAND,
RWY 22, WIND 280 DEGREES
8 METRES PER SECOND

PRISTÁTIE POVOLENÉ SLOVAKIA 390

CLEARED TO LAND SLOVAKIA 390



**ŠTEFÁNIK APPROACH
OM VKE**



OM VKE ŠTEFÁNIK APPROACH

OM VKE, PA 31 Z MARTINA, IFR,
LETOVÁ HLADINA 70, OB 47, INFORMÁCIA DELTA

OM VKE, PA 31 FROM MARTIN, IFR, FL 70,
OB 47, INFORMATION DELTA

O KE POVOLENÝ PRIAMO NA NDB OB,
LETOVÁ HLADINA 70, VSTÚPTE DO RIADENÉHO
VZDUŠNÉHO PRIESTORU V HLADINE 5 000 STÔP,
VYČKÁVAJTE NAD NDB OB V HLADINE 5 000
STÔP, PRAVÝ VYČKÁVACÍ OBRAZEC,
PREDPOKLADANÝ ČAS PRIBLIŽENIA 55

O KE CLEARED DIRECT OB NDB, FL 70, ENTER
CONTROLLED AIRSPACE AT LEVEL 5 000 FEET,
HOLD OB NDB AT 5 000 FEET, RIGHT HAND
PATTERN, EXPECTED APPROACH TIME 55

POVOLENÉ NA NDB OB V LETOVEJ HLADINE 70,
VSTUP DO RIADENÉHO VZDUŠNÉHO PRIESTORU
V HLADINE 5 000 STÔP, VYČKÁVAŤ NA NDB OB
V HLADINE 5 000 STÔP DOPRAVA O KE

CLEARED TO OB NDB FL 70 ENTER CONTROL-
LED AIRSPACE AT LEVEL 5 000 FEET, HOLD OB
NDB AT 5 000 FEET RIGHT HAND O KE

**O KE OČAKÁVAJTE PRIBLIŽENIE ILS
NA DRÁHU 31**

O KE EXPECT ILS APPROACH RUNWAY 31

DRÁHA 31 O KE

RUNWAY 31 O KE

**O KE OPRAVA, PREDPOKLADANÝ ČAS
PRIBLIŽENIA 52**

**O KE REVISED EXPECTED APPROACH
TIME 52**

ROZUMIEM O KE

ROGER O KE

O KE KLESAJTE DO 3 000 STÔP, QNH 1015

O KE DESCEND TO 3 000 FEET, QNH 1015

OPÚŠŤAM LETOVÚ HLADINU 70, KLESÁM
DO 3 000 STÔP, QNH 1015 O KE

LEAVING FL 70 FOR 3 000 FEET,
QNH 1015 O KE

O KE ROZUMIEM

O KE ROGER

**O KE POVOLENÉ PRIBLIŽENIE ILS, DRÁHA 31,
OHLÁSTE PRELET NDB OB NA ODLETE**

**O KE CLEARED ILS APPROACH, RUNWAY 31,
REPORT CROSSING OB NDB OUTBOUND**

ILS, DRÁHA 31 O KE

ILS, RUNWAY 31 O KE

O KE, OB NA ODLETE

O KE, OB OUTBOUND

O KE OHLÁSTE USADENIE NA ILS LOCALIZER

O KE REPORT ESTABLISHED ON THE LOCALIZER

O KE

O KE USADENÝ NA ILS LOCALIZER

O KE ESTABLISHED LOCALIZER

O KE OHLÁSTE OUTER MARKER

O KE REPORT OUTER MARKER

O KE OUTER MARKER

O KE PREJDITE NA VEŽU 118,3

O KE CONTACT TOWER 118,3

118,3 O KE

**ŠTEFÁNIK VEŽA, OM VKE,
OUTER MARKER**

**ŠTEFÁNIK TOWER, OM VKE,
OUTER MARKER**

O KE PRISTÁTIE POVOLENÉ,
VIETOR 260 STUPŇOV
6 METROV ZA SEKUNDU

O KE CLEARED TO LAND,
WIND 260 DEGREES
6 METRES PER SECOND

PRISTÁTIE POVOLENÉ O KE

CLEARED TO LAND O KE

7.3.2 V niektorých prípadoch let IFR nedokončí prístrojové priblíženie a požiada o povolenie vykonať priblíženie za viditeľnosti zeme. Žiadosť o vykonanie priblíženia za viditeľnosti zeme neznamená, že lietadlo letí v podmienkach VMC, ale spĺňa požiadavky na vykonanie priblíženia za viditeľnosti zeme a pilot je schopný orientovať sa vizuálne.

	OM VKE, ŠTEFÁNIK APPROACH		ŠTEFÁNIK APPROACH, OM VKE
			OM VKE VÝPOČET NDB OKR 18, LETOVÁ HLADINA 70
			OM VKE ESTIMATING OKR NDB AT 18, FL 70
	O KE POVOLENÉ PRIBLIŽENIE NDB, DRÁHA 22, KLESAJTE DO 3 000 STÔP QNH 1011, ZDRŽANIE SA NEOČAKÁVA		
	O KE CLEARED NDB APPROACH, RUNWAY 22, DESCEND TO 3 000 FEET QNH 1011 NO DELAY EXPECTED		
			PRIBLIŽENIE NDB, DRÁHA 22, OPÚŠŤAM LETOVÚ HLADINU 70, KLESÁM DO 3 000 STÔP QNH 1011 O KE
			NDB APPROACH, RUNWAY 22, LEAVING FL 70, DESCENDING TO 3 000 FEET QNH 1011 O KE

**O KE NAD NDB OKR 3 000 STÔP, LETISKO
VIDÍM, ŽIADAM PRIBLIŽENIE ZA VIDITELNOSTI
ZEME**

**O KE OVER OKR NDB 3 000 FEET, FIELD
IN SIGHT, REQUEST VISUAL APPROACH**

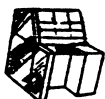
**O KE POVOLENÉ PRIBLIŽENIE ZA VIDITELNOSTI
ZEME, DRÁHA 22, PREJDITE NA VEŽU 118,3**

**O KE CLEARED VISUAL APPROACH,
RUNWAY 22, CONTACT TOWER 118,3**

118,3 O KE

7.3.3 Postupy na vyčkávanie sa musia publikovať. Ak pilot požiada o podrobný opis vyčkávacieho postupu, musí sa použiť nasledujúca frazeológia.

**SLOVAKIA 390 VYČKÁVAJTE
NAD NDB OKR,
LETOVÁ HLADINA 100**



**SLOVAKIA 390 HOLD
AT OKR NDB, FL 100**



**SLOVAKIA 390 ŽIADAM POKYNY
NA VYČKÁVANIE**

**SLOVAKIA 390 REQUEST
HOLDING INSTRUCTIONS**

**SLOVAKIA 390 VYČKÁVAJTE NA
NDB OKR, LETOVÁ HLADINA 100,
PRÍLETOVÁ TRAŤ 222 STUPŇOV,
LAVÝ VYČKÁVACÍ OBRAZEC,
ODLETOVÝ ČAS 1 MINÚTA**

**SLOVAKIA 390 HOLD AT OKR
NDB, FL 100, INBOUND TRACK
222 DEGREES, LEFT HAND
PATTERN, OUTBOUND
TIME 1 MINUTE**

**SLOVAKIA 390 ŽIADAM
POSTUP NA VYČKÁVANIE**

**SLOVAKIA 390 REQUEST
HOLDING PROCEDURE**

SLOVAKIA 390 VYČKÁVAJTE NA RADIÁLE 178
 VOR JANOVCE MEDZI 15 A 30 KM DME,
 LETOVÁ HLADINA 100, PRÍLETOVÁ TRAŤ 358,
 PRAVÝ OBRAZEC, PREDPOKLADANÝ ČAS
 PRIBLIŽENIA 1032



SLOVAKIA 390 HOLD ON THE 178 RADIAL
 OF THE JANOVCE VOR BETWEEN 15 KM AND
 30 KM DME, FL 100, INBOUND TRACK 358, RIGHT
 HAND PATTERN, EXPECTED
 APPROACH TIME 1032

Poznámka: Riadiaci letovej prevádzky musí odovzdať informácie v nasledujúcom poradí:

- a) *Fix;*
- b) *Hladina;*
- c) *Príletová trať;*
- d) *Pravé alebo ľavé zatáčky;*
- e) *Odletový čas (ak je treba).*

7.4 Prílety VFR

V závislosti od používaných postupov sa od pilota priletavajúceho lietadla podľa pravidiel VFR požaduje nadviazať spojenie s približovacím stanovišťom a vyžiadať si pokyny pred vstupom do priestoru jeho právomoci. Ak sa na letisku poskytuje vysielanie ATIS, pilot musí potvrdiť prijatie tejto informácie. Ak sa ATIS neposkytuje, údaje o letisku musí odovzdať riadiaci letovej prevádzky.

	G ABCD, ŠTEFÁNIK APPROACH		ŠTEFÁNIK APPROACH, G ABCD
		G ABCD, Z 43 VFR ZO ŽILINY NA M.R.ŠTEFÁNIK, 2 500 STÔP, HRANICE OKRSKU 52, M.R.ŠTEFÁNIK 02, INFORMÁCIA GOLF	
		G ABCD, Z 43 VFR FROM ŽILINA TO M.R.ŠTEFÁNIK, 2 500 FEET, ZONE BOUNDARY 52, M.R.ŠTEFÁNIK 02, INFORMATION GOLF	
G CD POVOLENÉ NA LETISKO M.R.ŠTEFÁNIKA PODĽA VFR, QNH 1012, PREVÁDZKA JE VÝCHODNE, PIPER 2 000 STÔP VFR, VÝPOČET NA HRANICE OKRSKU 53			

G CD CLEARED TO M.R.ŠTEFÁNIK, VFR, QNH
1012, TRAFFIC EASTBOUND PIPER 2 000 FEET
VFR, ESTIMATING ZONE BOUNDARY 53

POVOLENÉ NA LETISKO M.R.ŠTEFÁNKA PODLA
VFR, QNH 1012, PREVÁDZKU VIDÍM G CD

CLEARED TO M.R.ŠTEFÁNIK, QNH 1012,
TRAFFIC IN SIGHT G CD

G CD OHLÁSTE LETISKO V DOHLADE

G CD REPORT AERODROME IN SIGHT

G CD

G CD LETISKO VIDÍM

G CD AERODROME IN SIGHT

G CD PREJDITE NA VEŽU 118,3

G CD CONTACT TOWER 118,3

118,3 G CD

Poznámka: Frazeológia na vstup do letiskového okruhu je opísaná v hlave 4.

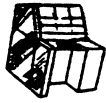
7.5 Radarové vedenie na konečné priblíženie

7.5.1 Radarové vedenie sa poskytuje prilietavajúcim lietadlám na navedenie do polohy, z ktorej pilot vykoná priblíženie na zariadenie konečného priblíženia, priblíženie pomocou radaru, alebo do polohy, z ktorej môže vykonať priblíženie za viditeľnosti zeme. Nasledujúci príklad uvádza prilet identifikovaného lietadla na letisko M.R.Štefánika, ktorému sa odovzdávajú radarové kurzy na priblíženie ILS.



**ŠTEFÁNIK RADAR
SLOVAKIA 390,
LETOVÁ HLADINA 60,
PRIBLIŽUJEM SA K NITRE,
INFORMÁCIA GOLF**

**ŠTEFÁNIK RADAR SLOVAKIA
390, FL 60, APPROACHING
NITRA, INFORMATION GOLF**



SLOVAKIA 390 NAVEDENIE
NA PRIBLIŽENIE ILS DRÁHY 22
QNH 1008

SLOVAKIA 390 VECTORING
FOR ILS, RUNWAY 22, QNH 1008

DRÁHA 22, QNH 1008 SLOVAKIA 390

RUNWAY 22, QNH 1008 SLOVAKIA 390

SLOVAKIA 390 OPUSTITE NITRU KURZOM 290

SLOVAKIA 390 LEAVE NITRA HEADING 290

OPUSTIŤ NITRU KURZOM 290 SLOVAKIA 390

LEAVE NITRA HEADING 290 SLOVAKIA 390

SLOVAKIA 390 OHLÁSTE RÝCHLOSŤ

SLOVAKIA 390 REPORT SPEED

SLOVAKIA 390, RÝCHLOSŤ 480 KILOMETROV
ZA HODINU

SLOVAKIA 390, SPEED 480 KILOMETRES
PER HOUR

**SLOVAKIA 390 ZMENŠITE RÝCHLOSŤ
NA 390 KILOMETROV ZA HODINU**

**SLOVAKIA 390 REDUCE SPEED
TO 390 KILOMETRES PER HOUR**

SLOVAKIA 390 ZMENŠUJEM NA
390 KILOMETROV ZA HODINU

SLOVAKIA 390 REDUCING TO
390 KILOMETRES PER HOUR

**SLOVAKIA 390 KLESAJTE DO 2 500 STÔP
QNH 1008, PORADIE 4**

**SLOVAKIA 390 DESCEND TO 2 500 FEET
QNH 1008, NUMBER 4 IN TRAFFIC**

OPÚŠŤAM LETOVÚ HLADINU 60 NA 2 500 STÔP,
QNH 1008 SLOVAKIA 390

LEAVING FL 60 FOR 2 500 FEET, QNH 1008
SLOVAKIA 390

**SLOVAKIA 390 POLOHA 30 KILOMETROV
SEVEROVÝCHODNE OD M.R.ŠTEFÁNIK**

**SLOVAKIA 390 POSITION 30 KILOMETRES
NORTHEAST OF M.R.ŠTEFÁNIK**

SLOVAKIA 390

**SLOVAKIA 390 TOČTE DOLAVA NA KURZ 270
DO PREDPOSLEDNEJ ZATÁČKY,
OBMEDZENIE RÝCHLOSTI SA NEPOŽADUJE**

**SLOVAKIA 390 TURN LEFT HEADING 270
BASE LEG, NO ATC SPEED RESTRICTIONS**

KURZ 270 SLOVAKIA 390

HEADING 270 SLOVAKIA 390

SLOVAKIA 390, 12 KILOMETROV OD BODU DO-
TYKU, DOLAVA NA KURZ 250, POVOLENÉ PRI-
BLÍŽENIE ILS, DRÁHA 22, OHLÁSTE USADENIE

SLOVAKIA 390, 12 KILOMETRES FROM TOUCH-
DOWN, TURN LEFT HEADING 250, CLEARED FOR
ILS, RUNWAY 22, REPORT ESTABLISHED

KURZ 250, ILS DRÁHY 22, SLOVAKIA 390

HEADING 250, ILS RUNWAY 22, SLOVAKIA 390

SLOVAKIA 390 USADENÝ

SLOVAKIA 390 ESTABLISHED

SLOVAKIA 390 PREJDITE NA VEŽU 118,3

SLOVAKIA 390 CONTACT TOWER 118,3

118,3 SLOVAKIA 390

Poznámka: Radarový riadiaci letovej prevádzky musí lietadlu oznámiť polohu najmenej jeden raz pred točením na konečné priblíženie.

7.5.2 Vo vyššie uvedenom príklade bola približovacia rýchlosť lietadla zmenšená kvôli zaisteniu dostatočného rozstupu od predchádzajúceho lietadla. Úpravou rýchlosti je často možné znížiť potrebu radarového vedenia pri radení lietadiel do sledu na priblíženie. Ak sa zaistenie požadovaných rozstupov úpravou rýchlosti javí nedostatočným, je potrebné použiť radarové vedenie.



**SLOVAKIA 390 UROBTE
TRISTOŠESŤDESIAT DOLAVA
KVÔLI ZDRŽANIU**

**SLOVAKIA 390 MAKE A THREE
SIXTY TURN LEFT FOR DELAY-
ING ACTION**



**TRISTOŠESŤDESIAT DOLAVA
SLOVAKIA 390**

**THREE SIXTY TURN LEFT
SLOVAKIA 390**

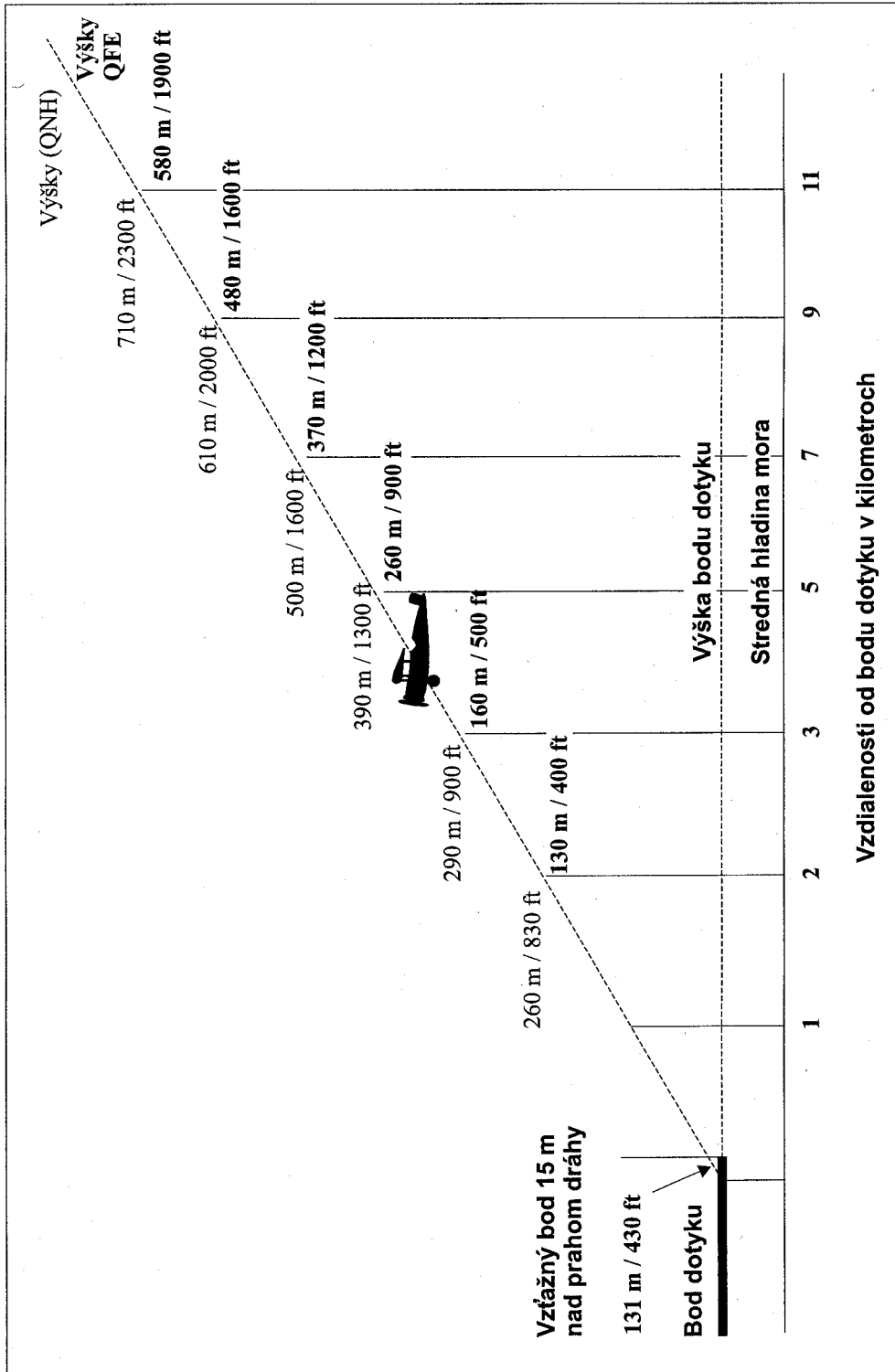
alebo

**SLOVAKIA 390 POKRAČUJTE TERAJŠÍM
KURZOM, PRELETÍTE LOCALIZER KVÔLI
ZAISTENIU ROZSTUPU**

**SLOVAKIA 390 CONTINUE PRESENT
HEADING TAKING YOU THROUGH
THE LOCALIZER FOR SPACING**



SLOVAKIA 390

Priblíženie prehľadovým radarom
 Vypočítané nadmorské výšky pri uhle zostupovej dráhy 3°



7.6 Priblíženie prehľadovým radarom

Pri priblížení prehľadovým radarom (SRA) sa pilotovi oznamuje vzdialenosť od bodu dotyku, odporučená nadmorská výška alebo výška a príkazy týkajúce sa kurzu na vykonanie priblíženia. V nasledujúcom príklade sa predpokladá, že lietadlo bolo navedené na trať konečného priblíženia vo vzdialenosti 16 kilometrov od bodu dotyku v nadmorskej výške 2 200 stôp a že nadmorská výška bodu dotyku je 300 stôp. Odporúčané výšky sa vzťahujú k zostupovej dráhe s uhlom 3°.

	<p>SLOVAKIA 390 TOTO BUDE PRIBLIŽENIE PREHLADOVÝM RADAROM NA DRÁHU 22, KTORÉ KONČÍ VO VZDIALENOSTI 2 KM OD BODU DOTYKU, BEZPEČNÁ NADMORSKÁ VÝŠKA NAD PREKÁŽKAMI JE 400 STÔP, UDRŽIA-VAJTE 2 200 STÔP, PREVERTE VAŠE MINIMÁ</p>		RADAR, SLOVAKIA 390
	<p>SLOVAKIA 390 THIS WILL BE A SURVEILLANCE RADAR APPROACH RUNWAY 22 TERMINATING AT 2 KM FROM TOUCHDOWN, OBSTACLE CLEA- RANCE ALTITUDE 400 FEET, MAIN- TAIN 2 200 FEET, CHECK YOUR MINIMA</p>		
		2 200 STÔP, DRÁHA 22 SLOVAKIA 390	
		2 200 FEET, RUNWAY 22 SLOVAKIA 390	
	<p>SLOVAKIA 390 TOČTE DOLAVA NA KURZ 222 NA KONEČNÉ PRIBLIŽENIE, OHLÁSTE DRÁHU V DOHLADE</p>		
	<p>SLOVAKIA 390 TURN LEFT HEADING 222 FINAL APPROACH, REPORT RUNWAY IN SIGHT (pozri poznámku 3)</p>		
		KURZ 222 SLOVAKIA 390	
		HEADING 222 SLOVAKIA 390	
	<p>SLOVAKIA 390 PRIBLIŽUJETE SA K 12 KILOMETROV OD BODU DOTYKU, ZAČNITE KLE- SANIE TERAZ, UDRŽIAVAJTE UHOL ZOSTUPOVEJ DRÁHY 3 STUPNE</p>		

**SLOVAKIA 390 APPROACHING 12
KILOMETRES FROM TOUCHDOWN,
COMMENCE DESCENT NOW, MAINTAIN
A 3 DEGREE GLIDE PATH**

SLOVAKIA 390 KLESÁM

SLOVAKIA 390 DESCENDING

**SLOVAKIA 390 PREVERTE VYSUNUTIE
A ZAISTENIE PODVOZKA**

**SLOVAKIA 390 CHECK WHEELS DOWN
AND LOCKED**

SLOVAKIA 390

**SLOVAKIA 390, 11 KILOMETROV OD BODU
DOTYKU, NADMORSKÁ VÝŠKA MÁ BYŤ
2 000 STÔP**

**SLOVAKIA 390, 11 KILOMETRES FROM
TOUCHDOWN, ALTITUDE SHOULD BE
2 000 FEET**

SLOVAKIA 390

**SLOVAKIA 390 ODCHYLUJETE SA DOPRAVA
OD TRATE TOČTE DOLAVA NA KURZ 218**

**SLOVAKIA 390 GOING RIGHT OF TRACK,
TURN LEFT, HEADING 218**

KURZ 218 SLOVAKIA 390

HEADING 218 SLOVAKIA 390

**SLOVAKIA 390, 10 KILOMETROV OD BODU
DOTYKU, NADMORSKÁ VÝŠKA MÁ BYŤ
1 900 STÔP**

**SLOVAKIA 390, 10 KILOMETRES FROM
TOUCHDOWN, ALTITUDE SHOULD BE
1 900 FEET**

SLOVAKIA 390

**SLOVAKIA 390 PRIBLIŽUJETE SA POMALY
ZPRAVA, 9 KILOMETROV OD BODU DOTYKU,
NADMORSKÁ VÝŠKA MÁ BYŤ 1 700 STÔP**

**SLOVAKIA 390 CLOSING SLOWLY FROM THE
RIGHT, 9 KILOMETRES FROM TOUCHDOWN, ALTI-
TUDE SHOULD BE 1 700 FEET**

SLOVAKIA 390

**SLOVAKIA 390 PRISTÁTIE POVOLENÉ,
BEZVETRIE**

**SLOVAKIA 390 CLEARED TO LAND,
WIND CALM**

PRISTÁTIE POVOLENÉ SLOVAKIA 390

CLEARED TO LAND SLOVAKIA 390

**SLOVAKIA 390, 8 KILOMETROV OD BODU
DOTYKU, NADMORSKÁ VÝŠKA MÁ BYŤ
1 600 STÔP, ĎALŠIE VYSIELANIE
NEPOTVRDZUJTE**

**SLOVAKIA 390, 8 KILOMETRES FROM
TOUCHDOWN, ALTITUDE SHOULD BE
1 600 FEET, DO NOT ACKNOWLEDGE
FURTHER TRANSMISSIONS**

**7 KILOMETROV OD BODU DOTYKU,
NADMORSKÁ VÝŠKA MÁ BYŤ 1 400 STÔP**

**7 KILOMETRES FROM TOUCHDOWN
ALTITUDE SHOULD BE 1 400 FEET**

**NA TRATI, TOČTE DOPRAVA NA KURZ 222,
6 KILOMETROV OD BODU DOTYKU,
NADMORSKÁ VÝŠKA MÁ BYŤ 1 300 STÔP**

**ON TRACK, TURN RIGHT HEADING 222,
6 KILOMETRES FROM TOUCHDOWN,
ALTITUDE SHOULD BE 1 300 FEET**

**5 KILOMETROV OD BODU DOTYKU,
NADMORSKÁ VÝŠKA MÁ BYŤ 1 100 STÔP**

**5 KILOMETRES FROM TOUCHDOWN,
ALTITUDE SHOULD BE 1 100 FEET**

**4 KILOMETRE OD BODU DOTYKU,
NADMORSKÁ VÝŠKA MÁ BYŤ 900 STÔP**

**4 KILOMETRES FROM TOUCHDOWN,
ALTITUDE SHOULD BE 900 FEET**

**NA TRATI, KURZ DOBRÝ, 3 KILOMETRE
OD BODU DOTYKU, NADMORSKÁ VÝŠKA
MÁ BYŤ 800 STÔP**

**ON TRACK, HEADING IS GOOD,
3 KILOMETRES FROM TOUCHDOWN,
ALTITUDE SHOULD BE 800 FEET**

**NA TRATI, 2 KILOMETRE OD BODU DOTYKU, PRI-
BLÍŽENIE SKONČENÉ KONIEC**

**ON TRACK, 2 KILOMETRES FROM TOUCHDOWN,
APPROACH COMPLETED OUT**

Poznámka 1: Ak postup priblíženia prehľadovým radarom končí vo vzdialenosti 4 kilometre od bodu dotyku, vzdialenosti od bodu dotyku a odporúčané výšky sa obvykle odovzdávajú každé 2 km. Tam, kde sa priblíženie prehľadovým radarom končí vo vzdialenosti menšej ako 4 km od bodu dotyku, údaje sa odovzdávajú na každom kilometri.

Poznámka 2: Očakáva sa, že lietadlo odpovedá na všetky pokyny. Avšak ak priblíženie prehľadovým radarom končí vo vzdialenosti menšej ako 4 km od bodu dotyku, vysielanie riadiaceho letovej prevádzky sa nesmie prerušiť na viac než 5 sekúnd a odpovede lietadla sa neočakávajú, ak je lietadlo v menšej vzdialenosti ako 8 km od bodu dotyku.

Poznámka 3: Priblíženie prehľadovým radarom môže skončiť, ak pilot počas priblíženia ohlásí, že vidí dráhu a je odôvodnená istota, že sa vykoná pristátie.

7.7 Priblíženie presným približovacím radarom

7.7.1 Pri priblížení presným približovacím radarom riadiaci letovej prevádzky, okrem pokynov týkajúcich sa kurzu, poskytuje informácie o výške vzhľadom na zostupovú rovinu spolu s pokynmi na opravu, ak je lietadlo príliš vysoko alebo príliš nízko. Ďalší príklad zodpovedá zostupovej dráhe 3° na dráhu 22 na letisku M.R.Štefánika. Predpokladá sa, že lietadlo bolo navedené radarom na priblíženie do priestoru krytia presného približovacieho radaru (PAR) a bolo odovzdané na riadenie riadiacemu letovej prevádzky PAR.



**SLOVAKIA 390, ŠTEFÁNIK
PRESNÝ, OHLÁSTE KURZ
A NADMORSKÚ VÝŠKU**

**SLOVAKIA 390, ŠTEFÁNIK
PRECISION, REPORT
HEADING AND ALTITUDE**



**KURZ 250, 3 000 STÔP
SLOVAKIA 390**

**HEADING 250 AT 3 000 FEET
SLOVAKIA 390**

**SLOVAKIA 390 POLOHA 16 KM
SEVEROVÝCHODNE OD LETISKA,
TOČTE DOĽAVA NA KURZ 230, KLESAJTE
DO 2 500 STÔP QNH 1014**

**SLOVAKIA 390 POSITION 16 KM NORTHEAST OF
AERODROME, TURN LEFT HEADING 230,
DESCEND TO 2 500 FEET QNH 1014**

KURZ 230, KLESÁM DO 2 500, QNH 1014
SLOVAKIA 390

HEADING 230, DESCENDING TO 2 500,
QNH 1014 SLOVAKIA 390

**SLOVAKIA 390 PRIBLIŽUJETE SA ZĽAVA, TOČTE
DOLAVA NA KURZ 220**

**SLOVAKIA 390 CLOSING FROM THE LEFT, TURN
LEFT HEADING 220**

DOLAVA, KURZ 220 SLOVAKIA 390

LEFT, HEADING 220 SLOVAKIA 390

**SLOVAKIA 390 PRIBLIŽUJETE SA K ZOSTU-
POVEJ DRÁHE, KURZ DOBRÝ**

**SLOVAKIA 390 APPROACHING GLIDE PATH,
HEADING IS GOOD**

SLOVAKIA 390

SLOVAKIA 390 AKO POČUJETE?

SLOVAKIA 390 HOW DO YOU READ?

POČUJEM PÄŤKOU SLOVAKIA 390


READ YOU FIVE SLOVAKIA 390

**SLOVAKIA 390 ĎALŠIE VYSIELANIE NEPOTVR-
DZUJTE, NA TRATI, PRIBLIŽUJETE SA K ZOS-
TUPOVEJ DRÁHE ... PREVERTE VAŠE MINIMÁ
... ZAČNITE KLESANIE TERAZ RÝCHLOŠŤOU
500 STÔP ZA MINÚTU ... OPAKUJEM 500
STÔP ZA MINÚTU ... PREVERTE VYSUNUTIE A
ZAISTENIE PODVOZKA ... NA ZOSTUPOVEJ
DRÁHE, 10 KM OD BODU DOTYKU ... TOČTE
DOPRAVA 5 STUPŇOV, NOVÝ KURZ 225 OPA-
KUJEM 225, ... 8 KM OD BODU DOTYKU
MIERNE POD ZOSTUPOVOU DRÁHOU ... POD
ZOSTUPOVOU DRÁHOU 100 STÔP, UPRAVTE
RÝCHLOŠŤ KLESANIA ... 50 STÔP POD ZOSTU-
POVOU DRÁHOU, TOČTE DOLAVA NA KURZ
220, 6 KM OD BODU DOTYKU ... VRACIATE SA
NA ZOSTUPOVÚ DRÁHU ... NA ZOSTUPOVEJ
DRÁHE, 5 KM OD BODU DOTYKU ... SLOVAKIA**

390 PRISTÁTIE POVOLENÉ ... NA ZOSTUPOVEJ DRÁHE KURZ 220 DOBRÝ, MIERNE NAD ZOSTUPOVOU DRÁHOU, 4 KM OD BODU DOTYKU ... VRACIATE SA NA ZOSTUPOVÚ DRÁHU, ... NA ZOSTUPOVEJ DRÁHE, 3,5 KM OD BODU DOTYKU ... TOČTE DOPRAVA 2 STUPNE NOVÝ KURZ 222, 3 KM OD BODU DOTYKU ... NA ZOSTUPOVEJ DRÁHE, 2,5 KM OD BODU DOTYKU, RÝCHLOSŤ KLESANIA JE DOBRÁ, NA ZOSTUPOVEJ DRÁHE, 2 KM OD BODU DOTYKU, ... 1,5 KM OD BODU DOTYKU, NA ZOSTUPOVEJ DRÁHE, ... 1 KM OD BODU DOTYKU, NA ZOSTUPOVEJ DRÁHE, ... 0,5 KM OD BODU DOTYKU, PRIBLIŽENIE SKONČENÉ, KONIEC

SLOVAKIA 390 DO NOT ACKNOWLEDGE FURTHER TRANSMISSIONS, ON TRACK, APPROACHING GLIDE PATH ... CHECK YOUR MINIMA ... COMMENCE DESCEND NOW AT 500 FEET PER MINUTE ... I SAY AGAIN 500 FEET PER MINUTE ... CHECK WHEELS DOWN AND LOCKED ... ON GLIDE PATH, 10 KM FROM TOUCHDOWN ... TURN RIGHT 5 DEGREES NEW HEADING 225 I SAY AGAIN 225 ... 8 KM FROM TOUCHDOWN, SLIGHTLY BELOW GLIDE PATH ... BELOW GLIDE PATH 100 FEET, ADJUST RATE OF DESCEND ... 50 FEET BELOW GLIDE PATH, TURN LEFT HEADING 220, 6 KM FROM TOUCHDOWN ... COMING BACK TO THE GLIDE PATH ... ON GLIDE PATH 5 KM FROM TOUCHDOWN ... SLOVAKIA 390 CLEARED TO LAND ... ON GLIDE PATH, HEADING 220 IS GOOD, SLIGHTLY ABOVE GLIDE PATH 4 KM FROM TOUCHDOWN ... COMING BACK TO THE GLIDE PATH ... ON GLIDE PATH, 3,5 KM FROM TOUCHDOWN ... TURN RIGHT 2 DEGREES NEW HEADING 222, 3 KM FROM TOUCHDOWN ... ON GLIDE PATH, 2,5 KM FROM TOUCHDOWN RATE OF DESCEND IS GOOD, ON GLIDE PATH, 2 KM FROM TOUCHDOWN ... 1,5 KM FROM TOUCHDOWN ON GLIDE PATH ... 1 KM FROM TOUCHDOWN, ON GLIDE PATH ... 0,5 KM FROM TOUCHDOWN, APPROACH COMPLETED, OUT

7.7.2 Ak výškový prvok PAR indikuje, že pilot pravdepodobne vykonáva nevydarené priblíženie, radarový riadiaci musí, ak je čas na získanie odpovede od pilota, oznámiť lietadlu jeho výšku nad zostupovou dráhou a opýtať sa ho, či vykonáva postup nevydareného priblíženia.

	<p>... MIERNE NAD ZOSTUPOVOU DRÁHOU, 8 KM OD BODU DOTYKU ... STÁLE NAD ZOSTUPOVOU DRÁHOU, 7 KM OD BODU DOTYKU ... STÁLE VIAC NAD ZOSTU- POVOU DRÁHOU, 6 KM OD BODU DOTYKU, VYKONÁVATE PRELET? PRÍJEM</p> <p>... SLIGHTLY ABOVE GLIDE PATH, 8 KM FROM TOUCH- DOWN ... STILL ABOVE GLIDE PATH, 7 KM FROM TOUCH- DOWN ... GOING FURTHER ABOVE GLIDE PATH, 6 KM FROM TOUCHDOWN, ARE YOU GOING AROUND? OVER</p>
---	--

7.7.3 V podobných prípadoch, avšak keď nie je dostatočný čas na obdržanie odpovede od pilota, musí radiaci pokračovať v presnom priblížení a dôrazne upozorňovať na odchýlky lietadla. Ak je zrejmé, že pilot vykonáva postup nevydareného priblížení pred minútím alebo po minútí bodu normálneho ukončenia riadenia, radarový radiaci odovzdá pokyny na postup nevydareného priblížení.

ZÁMERNE NEPOUŽITÉ

HLAVA 8 - OBLASTNÉ RIADENIE

8.1 Oblastné stanovišťa riadenia

8.1.1 Oblastné stanovišťa riadenia sa líšia veľkosťou, od jednoduchých neradarových stanovišť s jedným riadiacim letovej prevádzky, až po veľké a zložité strediská, ktoré môžu zahŕňať oddelené stanovišťa riadenia vybavené radarom na riadenie odletov a priletov v koncovej riadenej oblasti. Ďalej uvedená frazeológia je vhodná na použitie pre všetky uvedené letové prevádzkové služby.

8.1.2 Veľká časť frazeológie používanej na oblastné riadenie má všeobecný charakter a je opísaná v hlave 3. Avšak mnoho pokynov používaných na oblastné riadenie (najmä ak nie je k dispozícii radar) sa vzťahuje na osobitné podmienky s cieľom udržať rozstupy medzi lietadlami.

8.1.3 Nasledujúce príklady poskytujú prehľad frazeológie pri oblastnom riadení. Tieto príklady sa môžu meniť, alebo dopĺňať kombináciou ich častí v závislosti od potrieb a prevádzkových podmienok.

	<p>SLOVAKIA 390 UDRŽIAVAJTE LETOVÚ HLADINU 350, OČAKÁVAJTE KLESANIE PO PRELETE SLIAČA</p>		<p>SLOVAKIA 390 ŽIADAM KLESANIE</p> <p>SLOVAKIA 390 REQUEST DESCENT</p>
	<p>SLOVAKIA 390 MAINTAIN FL 350, EXPECT DESCENT AFTER SLIAČ</p>		<p>UDRŽIAVAM LETOVÚ HLADINU 350 SLOVAKIA 390</p> <p>MAINTAINING FL 350 SLOVAKIA 390</p>
	<p>SLOVAKIA 390 UDRŽIAVAJTE LETOVÚ HLADINU 350 DO ĎALŠÍCH POKYNOV</p> <p>SLOVAKIA 390 MAINTAIN FL 350 UNTIL FURTHER INSTRUCTIONS</p>		<p>UDRŽIAVAM LETOVÚ HLADINU 350 SLOVAKIA 390</p> <p>MAINTAINING FL 350 SLOVAKIA 390</p>

**SLOVAKIA 390 KLESAJTE DO LETOVEJ
HLADINY 130, NITRU PRELEŤTE V LETOVEJ
HLADINE 170 ALEBO VYŠŠIE**

**SLOVAKIA 390 DESCENT TO FL 130,
CROSS NITRA FL 170 OR ABOVE**

OPÚŠŤAM LETOVÚ HLADINU 280 DO LETOVEJ
HLADINY 130, NITRU PRELETIEŤ V LETOVEJ
HLADINE 170 ALEBO VYŠŠIE SLOVAKIA 390

LEAVING FL 280 FOR FL 130, CROSS NITRA
FL 170 OR ABOVE SLOVAKIA 390

**SLOVAKIA 390 STE SCHOPNÝ
PRELETIEŤ NITRU O 52**

**SLOVAKIA 390 ARE YOU ABLE
TO CROSS NITRA AT 52**

SLOVAKIA POTVRDZUJEM

SLOVAKIA 390 AFFIRM

**SLOVAKIA 390 PRELEŤTE NITRU
O 52 ALEBO NESKÔR**

**SLOVAKIA 390 CROSS NITRA
AT 52 OR LATER**

PRELETIEŤ NITRU O 52 ALEBO NESKÔR
SLOVAKIA 390

CROSS NITRA AT 52 OR LATER SLOVAKIA 390

**SLOVAKIA 390 ZDRŽANIE PRISTÁTÍ
NA LETISKU M.R.ŠTEFÁNKA, STE
SCHOPNÝ ZDRŽAŤ SA PO TRATI?**

**SLOVAKIA 390 LANDING DELAYS
AT M.R.ŠTEFÁNIK, CAN YOU LOSE
TIME EN ROUTE?**

SLOVAKIA 390 POTVRDZUJEM

SLOVAKIA 390 AFFIRM

**SLOVAKIA 390 STE SCHOPNÝ ZDRŽAŤ
 SA 10 MINÚT?**

**SLOVAKIA 390 ARE YOU ABLE
 TO LOSE 10 MINUTES?**

SLOVAKIA 390 NEGATIV, LEN 8 MINÚT

SLOVAKIA 390 NEGATIVE, ONLY 8 MINUTES

**SLOVAKIA 390 OHLÁSTE OPRAVENÝ
 VÝPOČET NA NITRU**

**SLOVAKIA 390 REPORT REVISED
 ESTIMATE FOR NITRA**

SLOVAKIA 390 NITRA 1246

8.2 Informácie o polohe

Na poskytnutie pomoci pri zaistovaní rozstupov sa môže pilotovi prikázať, aby okrem obvyklých hlásení poskytoval doplňujúce hlásenia.



SLOVAKIA 390 OHLÁSTE NITRU

SLOVAKIA 390 REPORT NITRA



SLOVAKIA 390

**SLOVAKIA 390 NITRA 47,
 LETOVÁ HLADINA 350, OKR 53**

**SLOVAKIA 390 NITRA 47,
 FL 350, OKR 53**

SLOVAKIA 390 ROZUMIEM

SLOVAKIA 390 ROGER

**SLOVAKIA 390 OHLÁSTE 30 KM
 OD DME NITRA**

SLOVAKIA 390 REPORT 30 KM NITRA DME

SLOVAKIA 390

**SLOVAKIA 390 OHLÁSTE VZDIALENOSŤ
 OD NITRY**

**SLOVAKIA 390 REPORT DISTANCE
 FROM NITRA**

SLOVAKIA 390, 70 KM

SLOVAKIA 390, 70 KM

**SLOVAKIA 390 OHLÁSTE PRELET
 RADIÁLU 270 VORU NITRA**

**SLOVAKIA 390 REPORT PASSING
 270 RADIAL NITRA VOR**

SLOVAKIA 390

**SLOVAKIA 390 OHLÁSTE 30 KM OD DME, RADIÁL
 270 VORU NITRA**

**SLOVAKIA 390 REPORT 30 KM DME,
 RADIAL 270, NITRA VOR**

SLOVAKIA 390

8.3 Informácie o hladine

8.3.1 Informácie o hladine obsahujú povolenia na stúpanie alebo klesanie a pokyny a hlásenia o opúšťaní, dosiahnutí a križovaní hladín podľa ustanovenia 3.2. Ak sa nepožaduje inak, predpokladá sa, že lietadlo opustí hladinu čo najskôr.



**SLOVAKIA 390 AŽ BUDETE
 PRIPRAVENÝ KLESAJTE
 DO LETOVEJ HLADINY 180**

**SLOVAKIA 390 WHEN READY
 DESCEND TO FL 180**



**KLESAŤ DO LETOVEJ HLADINY 180,
 OHLÁSIM OPÚŠŤANIE LETOVEJ
 HLADINY 350
 SLOVAKIA 390**

DESCEND TO FL 180,
WILL REPORT LEAVING FL 350
SLOVAKIA 390

OPÚŠŤAM LETOVÚ HLADINU 350
DO LETOVEJ HLADINY 180 SLOVAKIA 390

LEAVING FL 350 FOR FL 180 SLOVAKIA 390

**SLOVAKIA 390 STÚPAJTE DO LETOVEJ
HLADINY 220, OHLÁSTE PRELET
LETOVEJ HLADINY 100**

**SLOVAKIA 390 CLIMB TO FL 220,
REPORT PASSING FL 100**

STÚPAM DO LETOVEJ HLADINY 220
SLOVAKIA 390

CLIMBING TO FL 220 SLOVAKIA 390

**SLOVAKIA 390 OKAMŽITE KLESAJTE DO
LETOVEJ HLADINY 200 KVÔLI PREVÁDZKE!**

**SLOVAKIA 390 DESCEND IMMEDIATELY
TO FL 200 DUE TRAFFIC!**

OPÚŠŤAM LETOVÚ HLADINU 220
DO LETOVEJ HLADINY 200 SLOVAKIA 390

LEAVING FL 220 FOR FL 200 SLOVAKIA 390

8.3.2 Lietadlo môže požiadať o povolenie opustiť riadený vydušný priestor v klesaní.

**OM VKE ŽIADAM OPUSTIŤ
RIADENÝ VZDUŠNÝ PRIESTOR
V KLESANÍ**



**OM VKE REQUEST PERMISSION
TO LEAVE CONTROLLED
AIRSPACE BY DESCENT**



OM VKE POVOLENÉ KLESAŤ,
OHLÁSTE PRELET 5 000 STÔP
QNH 1014

OM VKE CLEARED FOR DESCENT,
REPORT PASSING 5 000 FEET QNH
1014

OPÚŠŤAM LETOVÚ HLADINU 70,
OHLÁSIM PRELET 5 000 STÔP,
QNH 1014 OM VKE

LEAVING FL 70, WILL REPORT PASSING
5 000 FEET, QNH 1014 OM VKE

8.3.3 Lietadlá môžu požiadať o povolenie stúpať alebo klesať s dodržaním vlastného rozstupu v podmienkach VMC. Povolenie musí obsahovať informácie o konfliktnej prevádzke.



**SLOVAKIA 390 ŽIADAM KLESAŤ
DO LETOVEJ HLADINY 60 ZA VMC**

**SLOVAKIA 390 REQUEST VMC
DESCENT TO FL 60**



SLOVAKIA 390 KLESAJTE
DO LETOVEJ HLADINY 60,
UDRŽIAVAJTE VLASTNÉ
ROZSTUPY A VMC Z LETOVEJ
HLADINY 130 DO LETOVEJ
HLADINY 110, PREVÁDZKA
FRIENDSHIP ZÁPADNÝM
SMEROM, LETOVÁ HLADINA
120, VÝPOČET NA NITRU 07


SLOVAKIA 390 DESCEND
TO FL 60, MAINTAIN OWN
SEPARATION AND VMC
FROM FL 130 TO FL 110,
TRAFFIC FRIENDSHIP WEST-
BOUND FL 120, ESTIMATING
NITRA AT 07


OPÚŠŤAM LETOVÚ HLADINU 250 DO LETOVEJ
HLADINY 60, UDRŽIAVAM VLASTNÉ ROZSTUPY A VMC
Z LETOVEJ HLADINY 130 DO LETOVEJ HLADINY 110,
PREVÁDZKA V LETOVEJ HLADINE 120 SLOVAKIA 390

LEAVING FL 250 FOR FL 60, MAINTAIN OWN SEPARA-
TION AND VMC FROM FL 130 TO FL 110, TRAFFIC
AT FL 120 SLOVAKIA 390

8.4 Lety vstupujúce do letových ciest

8.4.1 Lietadlá žiadajúce vstup do letovej cesty musia adresovať svoju žiadosť príslušnému stanovištu ATS. Ak na let nebol podaný letový plán, žiadosť musí zahŕňať podanie letového plánu za letu (pozri ustanovenie 3.4). Ak už bol letový plán podaný, môže sa použiť skrátené volanie.





**BRATISLAVA CONTROL
OM VKE**

**BRATISLAVA CONTROL
OM VKE**

OM VKE DÁVAJTE

OM VKE GO AHEAD

OM VKE ŽIADAM POVOLENIE VSTUPU
DO B 45 NA DUBOVOM

OM VKE REQUEST CLEARANCE TO JOIN
B 45 AT DUBOVÉ

OM VKE POVOLENÝ NA SLIAČ, PO TRATI
LETOVÉHO PLÁNU, LETOVÁ HLADINA 70,
VSTÚPTE DO B 45 NA DUBOVOM,
LETOVÁ HLADINA 70

OM VKE CLEARED TO SLIAČ FLIGHT
PLANNED ROUTE, FL 70, JOIN B 45
AT DUBOVÉ FL 70

POVOLENÝ NA SLIAČ CEZ DUBOVÉ, PO TRATI
LETOVÉHO PLÁNU, LETOVÁ HLADINA 70, VSTUP
DO RIADENÉHO VZDUŠNÉHO PRIESTORU
V LETOVEJ HLADINE 70 OM VKE

CLEARED TO SLIAČ VIA DUBOVÉ, FLIGHT
PLANNED ROUTE, FL 70, TO ENTER
CONTROLLED AIRSPACE FL 70 OM VKE

8.4.2 Prevádzková situácia môže spôsobiť, že povolenie sa nemôže vydať okamžite.



	<p>OM VKE ZOSTAŇTE MIMO RIADENÉHO VZDUŠNÉHO PRIESTORU, POVOLENIE OČAKÁVAJTE V ČASE 55</p>		<p>OM VKE ZOSTÁVAM MIMO OM VKE REMAINING OUTSIDE</p>
	<p>OM VKE REMAIN OUTSIDE CONTROLLED AIRSPACE, EXPECT CLEARANCE AT 55</p>		

8.4.3 V prípade, že požadovaná letová hladina je už obsadená, môže riadiaci ponúknuť inú možnosť.

	<p>OM VKE LETOVÚ HLADINU 70 NEMOŽNO POVOLIŤ KVÔLI PREVÁDZKE. MOŽNÁ JE LETOVÁ HLADINA 80, OZNÁMTE.</p>		<p>OM VKE ŽIADAM LETOVÚ HLADINU 70 OM VKE REQUEST FL 70</p>
	<p>OM VKE FL 70 NOT AVAILABLE DUE TRAFFIC. ALTERNATIVE IS FL 80, ADVISE.</p>		<p>OM VKE VYHOVUJE LETOVÁ HLADINA 80 OM VKE ACCEPT FL 80</p>



8.5 Lety opúšťajúce letové cesty

Lietadlám, ktoré opúšťajú riadený vzdušný priestor, sa obvykle určujú konkrétne body výstupu a odovzdávajú sa ďalšie potrebné pokyny na zabezpečenie rozstupov.

	<p>OM VKE POVOLENÉ OPUSTIŤ RIADENÚ OBLASŤ CEZ SLIAČ, V RIADENEJ OBLASTI UDRŽIAVAJTE LETOVÚ HLADINU 80</p>		<p>POVOLENÉ OPUSTIŤ RIADENÚ OBLASŤ CEZ SLIAČ, V RIADENEJ OBLASTI UDRŽIAVAŤ LETOVÚ HLADINU 80 OM VKE</p>
	<p>OM VKE CLEARED TO LEAVE CONTROL AREA VIA SLIAČ, MAINTAIN FL 80 WHILE IN CONTROL AREA</p>		<p>CLEARED TO LEAVE CONTROL AREA VIA SLIAČ, MAINTAIN FL 80 WHILE IN CONTROL AREA OM VKE</p>

8.6 Lety križujúce letové cesty

8.6.1 Lietadlá, ktoré žiadajú križovanie letovej cesty, musia adresovať žiadosť príslušnému stanovištu ATS.

	<p>OM VKE BRATISLAVA CONTROL</p>		<p>BRATISLAVA CONTROL OM VKE</p>
			<p>OM VKE PA 34, 40 KM VÝCHODNE OD DUBOVÉHO, LETOVÁ HLADINA 80, DUBOVÉ O 33, ŽIADAM POVOLENIE KRIŽOVAŤ LETOVÚ CESTU R 23 NA DUBOVOM</p>
			<p>OM VKE PA 34, 40 KM EAST OF DUBOVÉ, FL 80, DUBOVÉ AT 33, REQUEST CLEARANCE TO CROSS AIRWAY R 23 AT DUBOVÉ</p>
	<p>O KE POVOLENÉ KRIŽOVAŤ R 23 NA DUBOVOM, LETOVÁ HLADINA 80</p>		
	<p>O KE IS CLEARED TO CROSS R 23 AT DUBOVÉ, FL 80</p>		

POVOLENÉ KRIŽOVAŤ R 23 NA DUBOVOM,
LETOVÁ HLADINA 80 O KE

CLEARED TO CROSS R 23 AT DUBOVÉ,
FL 80 O KE

O KE OHLÁSTE DUBOVÉ

O KE REPORT DUBOVÉ

O KE

8.7 Lety vyčkávajúce na trati

8.7.1 Ak sa od lietadla požaduje vyčkávanie na trati, riadiaci vydá pokyny na vyčkávanie a oznámi čas, kedy je možné očakávať povolenie na ďalšiu časť letu. Ak to nie je samozrejmé, uvedie aj dôvody zdržania.



**SLOVAKIA 390 VYČKÁVAJTE
NAD NITROU, LETOVÁ HLADINA
220, ĎALŠIE POVOLENIE
OČAKÁVAJTE O 02, ZDRŽANIE
PRISTÁTÍ NA LETISKU
M.R.ŠTEFÁNKA 20 MINÚT**

**SLOVAKIA 390 HOLD AT NITRA,
FL 220, EXPECT FURTHER
CLEARANCE AT 02, LANDING
DELAYS AT M.R.ŠTEFÁNIK
20 MINUTES**



**VYČKÁVAŤ NAD NITROU, LETOVÁ
HLADINA 220 SLOVAKIA 390**

**HOLD AT NITRA, FL 220
SLOVAKIA 390**

**SLOVAKIA 390 VYČKÁVAJTE NAD NITROU,
LETOVÁ HLADINA 100**

**SLOVAKIA 390 HOLD AT NITRA,
FL 100**

**VYČKÁVAŤ NAD NITROU, LETOVÁ HLADINA 100.
AKÉ JE ZDRŽANIE? SLOVAKIA 390**

**HOLD AT NITRA, FL 100. WHAT IS THE DELAY?
SLOVAKIA 390**

SLOVAKIA 390 OČAKÁVANÉ ZDRŽANIE 10 MINÚT

SLOVAKIA 390 EXPECTED DELAY 10 MINUTES

SLOVAKIA 390 ROZUMIEM

SLOVAKIA 390 ROGER

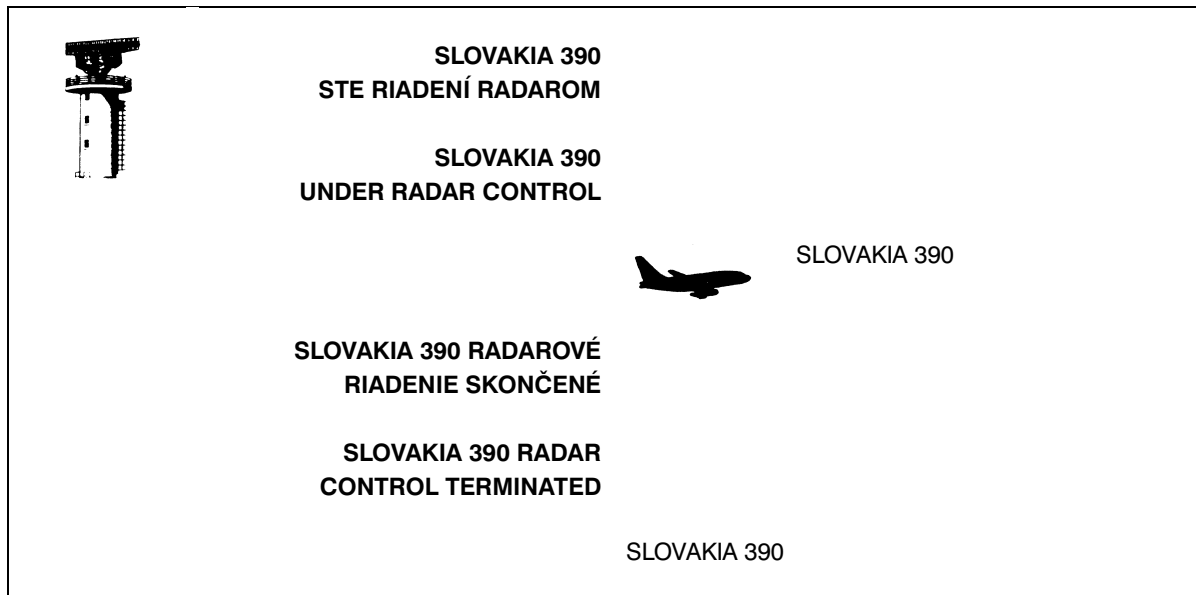
8.7.2 V prípade vyčkávania na trati bude lietadlo zvyčajne vyčkávať v štandardnom obrazci podľa trate ATS. Podľa dĺžky zdržania môže pilot požiadať o vyčkávanie v predĺženom vyčkávacom obrazci, alebo sa mu to môže odporučiť.

	<p>SLOVAKIA 390 VYČKÁVAJTE MEDZI NITROU A JANOVcami, LETOVÁ HLADINA 100, ZATÁČKY DOPRAVA, ĎALŠIE POVOLENIE OČAKÁVAJTE O 1105</p>		<p>SLOVAKIA 390 ŽIADAM PREDĹŽENÉ VYČKÁVANIE</p> <p>SLOVAKIA 390 REQUEST EXTENDED HOLDING</p>
	<p>SLOVAKIA 390 HOLD BETWEEN NITRA AND JA- NOVCE, FL 100, TURNS RIGHT, EXPECT FURTHER CLEARANCE AT 1105</p>		<p>VYČKÁVAŤ MEDZI NITROU A JANOVcami, LETOVÁ HLADINA 100, PRAVÉ ZATÁČKY SLOVAKIA 390</p>
			<p>HOLD BETWEEN NITRA AND JANOVCE, FL 100, RIGHT TURNS SLOVAKIA 390</p>

8.8 Radar

8.8.1 Frazeológia používaná pri oblastnom radarovom riadení je obvykle kombináciou frazeológie opísanej v predošlých častiach tejto hlavy a základnej radarovej frazeológie opísanej v hlave 6.

8.8.2 Ak to nie je samozrejmé, riadiaci obvykle informuje pilotov o tom, že sú riadení radarom.



8.9 Riadenie letov nad oceánmi

8.9.1 Hoci rádiotelefónna frazeológia používaná pri riadení letov nad oceánmi je v podstate rovnaká ako frazeológia obsiahnutá v tejto príručke, na upresnenie sa odporúča oboznámiť sa s príslušnými regionálnymi postupmi.

8.9.2 Riadenie letov nad oceánmi sa obyčajne uskutočňuje na HF. Priame spojenie pilot-riadiaci, ktoré sa uskutočňuje na VHF kanáloch vzduch-zem, sa preto nahrádza spojením cez operátora. Dôsledkom toho správy z lietadiel na oceánskych tratiach sa musia operátorom odovzdať riadiacemu a pilotom rovnakým spôsobom. Piloti a riadiaci v oceánskom vzdušnom priestore pri výmene informácií a pokynov musia počítat s nevyhnutným faktorom zdržania, ktorý sa vyskytuje pri spojení cez tretiu osobu.

HLAVA 9 - TIESŇOVÉ A NALIEHAVOSTNÉ POSTUPY A POSTUPY PRI STRATE SPOJENIA

9.1 Úvod

9.1.1 Podrobný popis tiesňových a naliehavostných spojovacích postupov je uvedený v predpise L 10, zväzok II, hlava 5.

9.1.2 Tiesňové a naliehavostné podmienky sú definované takto:

- a) Tiesň predstavuje podmienky, keď hrozí vážne a (alebo) bezprostredné nebezpečenie vyžadujúce okamžitú pomoc.
- b) Naliehavosť znamená podmienky týkajúce sa bezpečnosti lietadla alebo iného dopravného prostriedku, alebo bezpečnosti niektorých osôb na jeho palube alebo v dohľade, ktoré nevyžadujú okamžitú pomoc.

9.1.3 Na začiatku tiesňovej alebo naliehavostnej korešpondencie sa musí použiť rádiový signál MAYDAY na označenie stavu tiesne alebo rádiový signál PAN PAN na označenie stavu naliehavosti. Slová MAY DAY a PAN PAN, podľa potreby, sa opakujú trikrát na začiatku tiesňového alebo naliehavostného volania.

9.1.4 Tiesňové správy majú absolútnu prednosť pred všetkými ostatnými vysielaniami a naliehavostné správy majú prednosť pred všetkými vysielaniami s výnimkou tiesňových správ.

9.1.5 Aby sa predišlo nežiadúcemu opakovaniu vysielaní, musí sa rádiové vysielanie pri tiesňovej a naliehavostnej prevádzke vykonávať pomalým tempom a zreteľne.

9.1.6 Piloti môžu prispôbiť frazeológiu uvedenú v tejto hlave svojim potrebám a časovým možnostiam.

9.1.7 Piloti sa musia snažiť získať pomoc vždy, keď majú pochybnosti o bezpečnosti letu. Môže sa tým predísť riziku vzniku vážnejších situácií.

9.1.8 Tiesňová a naliehavostná korešpondencia sa musí vykonávať na frekvencii, na ktorej začala až dovtedy, kým sa neusúdi, že je výhodnejšie preladiť korešpondenciu na inú frekvenciu. Na tieto účely je určená medzinárodná núdzová letecká frekvencia 121,5 MHz napriek tomu, že nie všetky letecké stanice udržiavajú trvalý odposluch na tejto frekvencii. Tieto ustanovenia nebránia použiť akúkoľvek inú frekvenciu na spojenie vrátane frekvencií námornej pohyblivej služby.

9.1.9 Ak pozemná stanica, ktorej bola tiesňová alebo naliehavostná správa adresovaná neodpovedá, ktorákoľvek pozemná alebo lietadlová stanica musí odpovedať na volanie a poskytnúť všetku možnú pomoc.

9.1.10 Stanica odpovedajúca lietadlu, ktoré sa nachádza v podmienkach tiesne alebo naliehavosti, musí poskytovať také rady, informácie alebo príkazy, ktoré sú nevyhnutné na pomoc pilotovi. Nadbytočné vysielanie môže odvádzať pozornosť pilota v čase, keď je plne zaneprázdnený.

9.1.11 Letecké stanice sa musia až do ukončenia tiesňovej a naliehavostnej korešpondencie zdržať ďalšieho používania frekvencie, na ktorej prebieha tiesňová alebo naliehavostná korešpondencia, s výnimkou, keď sami poskytujú pomoc.



9.1.12 Ak bola zachytená tiesňová správa, ktorá nebola potvrdená, lietadlo, ktoré tiesňovú správu zachytilo, musí (ak to čas a okolnosti vyžadujú) správu potvrdiť a odvyselať.

9.2 Tiesňové správy

9.2.1 Lietadlo v tiesni.

9.2.1.1 Tiesňová správa musí podľa možnosti obsahovať čo najviac nasledujúcich údajov, pokiaľ možno v uvedenom poradí:

- a) Názov stanice, ktorej sa správa adresuje.
- b) Identifikácia lietadla.
- c) Povaha tiesne.
- d) Úmysel veliteľa lietadla.
- e) Poloha, hladina a kurz lietadla.
- f) Akékoľvek ostatné užitočné informácie.

		<p>MAYDAY MAYDAY MAYDAY G ABCD POŽIAR MOTORA, VYKONÁVAM VYNÚTENÉ PRISTÁTIE 20 KM JUŽNE OD ŽILINY MINUL 3 000 STÔP, KURZ 360</p>
		<p>MAYDAY MAYDAY MAYDAY G ABCD ENGINE ON FIRE, MA- KING FORCED LANDING 20 KM SOUTH OF ŽILINA, PASSING 3 000 FEET, HEADING 360</p>
	<p>G ABCD ŽILINA VEŽA, ROZUMIEM MAYDAY</p>	
	<p>G ABCD ŽILINA TOWER, ROGER MAYDAY</p>	

		<p>MAYDAY MAYDAY MAYDAY ŽILINA VEŽA G ABCD PORUCHA MOTORA, POKÚSIM SA PRISTÁŤ NA VAŠOM LETISKU, 3 KM JUŽNE, 4 000 STÔP, KURZ 040</p>
		<p>MAYDAY MAYDAY MAYDAY ŽILINA TOWER G ABCD ENGINE FAILED, WILL ATTEMPT TO LAND YOUR AERODROME, 3 KM SOUTH, 4 000 FEET, HEADING 040</p>
		<p>G ABCD ŽILINA VEŽA, ROZUMIEM MAYDAY POVOLENÉ PRIAMO NA DRÁHU 06, VIETOR 080 STUPŇOV 3 METRE ZA SEKUNDU, QNH 1018, STE PORADIE JEDNA</p>
		<p>G ABCD ŽILINA TOWER, ROGER MAYDAY, CLEARED STRAIGHT-IN RUNWAY 06, WIND 080 DEGREES 3 METRES PER SECOND, QNH 1018, YOU ARE NUMBER ONE</p>

POVOLENÉ PRIAMO NA DRÁHU 06,
QNH 1018 G CD

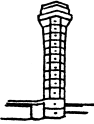

CLEARED STRAIGHT-IN RUNWAY 06,
QNH 1018 G CD

9.2.1.2 Tieto ustanovenia nemajú za cieľ zabrániť lietadlám použiť akékoľvek prostriedky, ktoré majú k dispozícii (vrátane nastavenia odpovedača SSR 7700), aby na seba upozornili a oznámili svoju situáciu, ani žiadnej stanici použiť prostriedky na pomoc lietadlu v tiesni. Ak vysielajúca stanica sama nie je v tiesni a táto okolnosť je jasná, v údajoch uvedených v ustanovení 9.2.1.1 sa môže pripustiť odchýlka.

9.2.1.3 Stanica, ktorej sa vysielanie adresuje, je obvykle stanica, s ktorou má lietadlo spojenie alebo stanica, v ktorej priestore zodpovednosti lietadlo letí.


9.2.2 Zákaz vysielania.

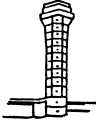

9.2.2.1 Lietadlo v tiesni alebo stanica riadiaca tiesňovú prevádzku môže zakázať vyselať buď všetkým lietadlám na danej frekvencii, alebo konkrétnemu lietadlu, ktoré ruší tiesňovú prevádzku. Lietadlá, ktorým bol vydaný zákaz vysielania, ho musia dodržiavať až dovtedy, kým sa neoznami ukončenie tiesňovej korešpondencie.

	<p>VŠETKÝM STANICIAM, ŽILINA VEŽA, ZASTAVTE VYSIELANIE! MAYDAY</p>
	<p>ALL STATIONS, ŽILINA TOWER, MAYDAY, STOP TRANSMITTING!</p>
	<p>alebo</p>
	<p>SLOVAKIA 390 ZASTAVTE VYSIELANIE! MAYDAY</p>
	<p>SLOVAKIA 390 STOP TRANSMITTING! MAYDAY</p>


9.2.3 Ukončenie tiesne a zákazu vysielania.

9.2.3.1 Keď obdobie tiesne skončilo, lietadlo musí vyslať správu o zrušení podmienok tiesne.

	<p>ŽILINA VEŽA, G ABCD, ZRUŠTE TIESEŇ, MOTOR V PREVÁDZKE, DRÁHU VIDÍM, ŽIADAM PRISTÁTIE</p>
--	--


	G CD PRISTÁTIE POVOLENÉ DRÁHA 06		ŽILINA TOWER, G ABCD, CANCEL DISTRESS, ENGINE SER- VICEABLE, RUNWAY IN SIGHT, REQUEST LANDING
	G CD CLEARED TO LAND RUNWAY 06		
			DRÁHA 06, PRISTÁTIE POVOLENÉ G CD
			RUNWAY 06, CLEARED TO LAND G CD

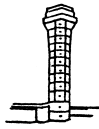
9.2.3.2 Ak je pozemnej stanici, ktorá riadi tiesňovú prevádzku známe, že lietadlo už nie je v stave tiesne, ukončí tiesňovú prevádzku a zákaz vysielania.

	VŠETKÝM STANICIAM ŽILINA VEŽA, TIESŇOVÁ PREVÁDZKA SKONČENÁ
	ALL STATIONS ŽILINA TOWER, DISTRESS TRAFFIC ENDED

9.3 Naliehavostné správy

9.3.1 Naliehavostná správa musí obsahovať tolko z údajov uvedených v ustanovení 9.2.1.1, koľko vyžadujú okolnosti. Správa sa musí vysielat' na frekvencii, ktorá sa v tomto čase používa. Stanica, ktorej sa správa adresuje, je zvyčajne stanica, ktorá komunikuje s lietadlom alebo stanica, v ktorej priestore zodpovednosti lietadlo letí.

	PAN PAN, PAN PAN, PAN PAN, ŠTEFÁNIK VEŽA, G ABCD C 172, 3 000 STÔP KURZ 160 NAD OBLAKMI, POLOHA NEISTÁ, ŽIADAM KURZ NA LETISKO M.R.ŠTEFÁNKA
	PAN PAN, PAN PAN, PAN PAN, ŠTEFÁNIK TOWER, G ABCD C 172, 3 000 FEET, HEADING 160 ABOVE CLOUDS, UNSURE OF MY POSITION, REQUEST HEADING TO M.R.ŠTEFÁNIK



G ABCD LEŤTE KURZOM 160

G ABCD FLY HEADING 160

KURZ 160 G ABCD

HEADING 160 G ABCD

**PAN PAN, PAN PAN, PAN PAN, ŠTEFÁNIK VEŽA,
G ABCD 25 KM SEVEROVÝCHODNE,
2 000 STÔP, CESTUJÚCI S PODOZRENÍM
NA INFARKT, ŽIADAM PREDNOSTNÉ PRISTÁTIE**

**PAN PAN, PAN PAN, PAN PAN, ŠTEFÁNIK TOWER,
G ABCD 25 KM NORTHEAST,
2 000 FEET, PASSENGER WITH SUSPECTED
HEART ATTACK, REQUEST PRIORITY LANDING**

G ABCD ŠTEFÁNIK VEŽA, PORADIE 1,
PRIAMO NA DRÁHU 22, BEZVETRIE
QNH 1018, SANITKA VYŽIADANÁ

G ABCD ŠTEFÁNIK TOWER, NUMBER 1,
STRAIGHT IN RUNWAY 22, WIND CALM
QNH 1018, AMBULANCE REQUESTED

DRÁHA 22 QNH 1018 G CD

RUNWAY 22 QNH 1018 G CD



**PAN PAN, PAN PAN, PAN PAN,
ŠTEFÁNIK VEŽA, OM OOK,
ZACHYTENÉ NALIEHAVOSTNÉ
VOLANIE Z G ABCD, CESTUJÚCI
S PODOZRENÍM NA INFARKT,
ŽIADA PREDNOSTNÉ PRISTÁTIE
NA LETISKU M.R.ŠTEFÁNKA,
JEHO POLOHA JE 25 KM
SEVEROVÝCHODNE, 2 000 STÔP**



**PAN PAN, PAN PAN, PAN PAN,
ŠTEFÁNIK TOWER, OM OOK,
INTERCEPTED URGENCY CALL FROM
G ABCD, PASSENGER WITH SUS-
PECTED HEART ATTACK, REQUEST-
ING PRIORITY LANDING
M.R.ŠTEFÁNIK, HIS POSITION 25 KM
NORTHEAST, 2 000 FEET**

O OK ROZUMIEM

O OK ROGER

G CD ŠTEFÁNIK VEŽA, DRÁHA 22,
BEZVETRIE QNH 1018, BEZ PREVÁDZKY

G CD ŠTEFÁNIK TOWER, RUNWAY 22,
WIND CALM QNH 1018, TRAFFIC NIL

(ak G ABCD nepotvrdí správu, sprostredkuje ju OM OOK)

9.3.2 V prvom z uvedených príkladov sa môžu dať pilotovi dopĺňujúce otázky s cieľom určiť polohu lietadla.

9.4 Núdzové klesanie

9.4.1 Keď lietadlo oznámi, že núdzovo klesá, riadiaci podnikne všetky možné kroky na zaistenie bezpečnosti ostatných lietadiel.



**OM VKE PORUCHA MOTORA,
NÚDZOVÉ KLESANIE, KURZ 120**

**OM VKE ENGINE FAILURE,
EMERGENCY DESCENT,
HEADING 120**




OM VKE ROZUMIEM

OM VKE ROGER

**VŠETKÝM STANICIAM, NÚDZOVÉ KLESANIE MEDZI
SLIAČOM A NITROU, VŠETKY LIETADLÁ
POD LETOVOU HLADINOU 90 MEDZI NITROU A
SLIAČOM OKAMŽITE OPUSTITE A 42 NA SEVER!**

**ALL STATIONS, EMERGENCY DESCENT
BETWEEN SLIAČ AND NITRA, ALL AIRCRAFT
BELOW FL 90 BETWEEN SLIAČ AND NITRA
LEAVE A 42 TO THE NORTH IMMEDIATELY!**

	<p>SLOVAKIA 390 PORUCHA PRETLAKU, NÚDZOVÉ KLESANIE DO LETOVEJ HLADINY 100</p> <p>SLOVAKIA 390 DECOMPRESSION EMERGENCY DESCENT TO FL 100</p>
<p>SLOVAKIA 390 ZASTAVTE KLESANIE V LETOVEJ HLADINE 120, PREVÁDZKA V LETOVEJ HLADINE 110</p> <p>SLOVAKIA 390 STOP DESCENT AT FL 120, TRAFFIC AT FL 110</p>	<p>SLOVAKIA 390 UDRŽIAVAŤ LETOVÚ HLADINU 120, ŽIADAM ĎALŠIE KLESANIE KEĎ BUDE MOŽNÉ</p> <p>SLOVAKIA 390 WILL MAINTAIN FL 120, REQUEST FURTHER DESCENT WHEN AVAILABLE</p>

9.4.2 Po súčasnom vysielaní viacerým lietadlám o núdzovom klesaní musia nasledovať podľa potreby konkrétne pokyny.

9.5 Strata spojenia

Poznámka: Všeobecné pravidlá používané pri strate spojenia sú opísané v predpise L 10, zväzok II.

9.5.1 Ak lietadlová stanica nemôže nadviazať spojenie s leteckou stanicou na určenej frekvencii, musí sa pokúsiť nadviazať spojenie na inej frekvencii, ktorá prislúcha k danej trati. Ak je aj tento pokus neúspešný, lietadlo sa musí pokúsiť nadviazať spojenie s iným lietadlom alebo inou leteckou stanicou na frekvencii prislúchajúcej k danej trati.

9.5.2 Ak pokusy uvedené v ustanovení 9.5.1 sú neúspešné, musí lietadlová stanica vyslať svoju správu dvakrát na určenej frekvencii (frekvenciách). Správe musí predchádzať fráza "VYSIELAM NASLEPO/TRANSMITTING BLIND" vrátane adresáta, ktorému je správa určená (ak je to potrebné).

9.5.3 Ak nemôže lietadlová stanica nadviazať spojenie kvôli poruche prijímača, musí vyslať hlásenia v stanovených časoch na používanej frekvencii. Pred správou uvedie frázu "VYSIELAM NASLEPO KVÔLI PORUCHE PRIJÍMAČA/TRANSMITTING BLIND DUE TO RECEIVER FAILURE". Každú takúto správu lietadlová stanica opakuje. Pri tomto postupe musí lietadlová stanica vyslať aj čas ďalšieho zamýšľaného vysielania.

9.5.4 Lietadlo, ktorému sa poskytuje služba riadenia letovej prevádzky alebo poradná služba, musí okrem dodržania ustanovenia 9.5.3 vyslať informácie o úmysle veliteľa lietadla, ako bude pokračovať v lete.

9.5.5 Ak lietadlo nemôže nadviazať spojenie kvôli poruche palubného zariadenia, musí (ak má na to vybavenie) nastaviť príslušný kód odpovedača SSR na označenie straty spojenia.

9.5.6 Ak letecká stanica nemohla nadviazať spojenie s lietadlom po volaniach na frekvenciách, o ktorých predpokladala, že na nich lietadlo počúva, musí:

- a) požiadať ostatné letecké stanice o poskytnutie pomoci volaním lietadla a sprostredkovaním správ, ak je to potrebné;
- b) požiadať lietadlo na trati, aby sa pokúsilo nadviazať spojenie s lietadlom bez spojenia a sprostredkovať správu, ak je to potrebné.

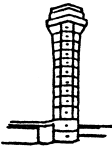


9.5.7 Ak boli postupy podľa ustanovenia 9.5.6 neúspešné, správy iné než správy obsahujúce povolenia letových prevádzkových služieb, musí letecká stanica vyslať lietadlu naslepo na frekvencii (frekvenciách), na ktorej sa predpokladá, že na nej (nich) lietadlo počúva.

9.5.8 Lietadlám sa nesmú vyslať letové povolenia naslepo okrem prípadov, keď o ne požiada odosielateľ.

HLAVA 10 - VYSIELANIE METEOROLOGICKÝCH A INÝCH LETISKOVÝCH INFORMÁCIÍ

10.1 Úvod

Meteorologické informácie sú pilotom k dispozícii vo forme hlásení, predpovedí a výstrah použitím leteckej pohyblivej služby rozhlasovým vysielaním (napr. VOLMET) alebo priamym vysielaním pozemného personálu pilotom. Musia sa pri tom používať štandardné meteorologické skratky a termíny, informácie sa musia vysielat pomaly a zreteľne, aby si príjemca mohol v prípade potreby údaje zaznamenať.

	<p>G CD ŽILINA VEŽA, AKTUÁLNE POČASIE, VIETOR 360 STUPŇOV 5 METROV ZA SEKUNDU, DOHLADNOŠŤ 8 KM, SKORO JASNO 3 500 STÔP QNH 1008</p>	
	<p>G ABCD ŽILINA TOWER, PRESENT WEATHER, WIND 360 DEGREES 5 METRES PER SECOND, VISIBILITY 8 KM, CLOUD FEW 3 500 QNH 1008</p>	
		<p> 1008 G CD</p>
	<p>-----</p>	
	<p>SLOVAKIA 390 ŠTEFÁNIK APPROACH, VIETOR 360 STUPŇOV 5 METROV ZA SEKUNDU, DOHLADNOŠŤ 1 000 METROV, MIERNY DÁŽĎ, ZAMRAČENÉ 600 STÔP QNH 1001</p>	
	<p>SLOVAKIA 390 ŠTEFÁNIK APPROACH, WIND 360 DEGREES 5 METRES PER SECOND, VISIBILITY 1 000 METRES, MODERATE RAIN, OVER- CAST 600 FEET QNH 1001</p>	
		<p>SLOVAKIA 390 1001, AKÁ JE TEPLOTA</p>
		<p> SLOVAKIA 390 1001, WHAT IS THE TEMPERATURE</p>

SLOVAKIA 390 TEPLOTA 7

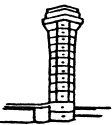
SLOVAKIA 390 TEMPERATURE 7

SLOVAKIA 390

10.2 Dráhová dohľadnosť (RVR)


10.2.1 Pri vysielaní dráhovej dohľadnosti sa musia použiť slová "DRÁHOVÁ DOHLADNOSŤ/RUNWAY VISUAL RANGE" alebo skratka RVR, za ktorými nasleduje číslo dráhy, miesta merania, ak je potrebné pri viacnásobnom meraní aj hodnota (hodnoty) RVR.

10.2.2 Ak sú k dispozícii pozorovania RVR z viacerých bodov, vysielajú sa vždy v poradí od dotykovej zóny.



**SLOVAKIA 390 RVR DRÁHA 22,
BOD DOTYKU 650 METROV,
STRED 700 METROV,
KONIEC 600 METROV**

**SLOVAKIA 390 RVR RUNWAY 22,
TOUCHDOWN 650 METRES,
MID-POINT 700 METRES,
STOP END 600 METRES**



SLOVAKIA 390

10.3 Podmienky na povrchu dráhy

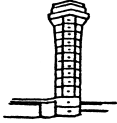

10.3.1 Postupy na meranie a hlásenie podmienok na povrchu dráhy sú podrobne uvedené v predpise L 14.

10.3.2 Informácie získané z hlásení pilotov môže riadiaci, ak to považuje za užitočné, odovzdať pilotom ďalších lietadiel, napríklad:

"BRZDIACI ÚČINOK HLÁSENÝ (typ lietadla) V ČASE () (odhadnutý brzdiaci účinok)/BRAKING ACTION REPORTED BY AT".

10.3.3 Kedykoľvek riadiaci považuje za potrebné oznámiť lietadlu informáciu o výskyte vody na dráhe, použijú sa termíny "VLHKÁ/DAMP", "MOKRÁ/WET", "KALUŽE VODY/WATER PATCHES" alebo "ZAPLAVENÁ/FLOODED", podľa množstva vody.

10.3.4 Iné údaje týkajúce sa podmienok na dráhe, ktoré môžu zaujímať pilota, sa musia vyslať vo vhodnom čase.

	<p>G ABCD ŽILINA VEŽA, KOSENIE TRÁVY V BLÍZKOSTI STREDU LETISKA</p>		<p>G ABCD KOSAČKY VIDÍM G ABCD MOWERS IN SIGHT</p>

<p>SLOVAKIA 390 PRAH DRÁHY 22 POSUNUTÝ 250 METROV KVÔLI POŠKODENÉMU POVRCHU</p>			
<p>SLOVAKIA 390 THRESHOLD RUNWAY 22 DISPLACED 250 METRES DUE BROKEN SURFACE</p>			

<p>SLOVAKIA 390 ROLOVACIA DRÁHA ADAM UZAVRETÁ Z DÔVODU ÚDRŽBY, UVOLNITE PO CYRIL</p>			
<p>SLOVAKIA 390 TAXIWAY ALPHA CLOSED DUE MAINTENANCE, USE CHARLIE TO VACATE</p>			
<p>SLOVAKIA 390</p>			

ZÁMERNE NEPOUŽITÉ

HLAVA 11 - RÔZNE SPÔSOBY ZABEZPEČENIA LETOV

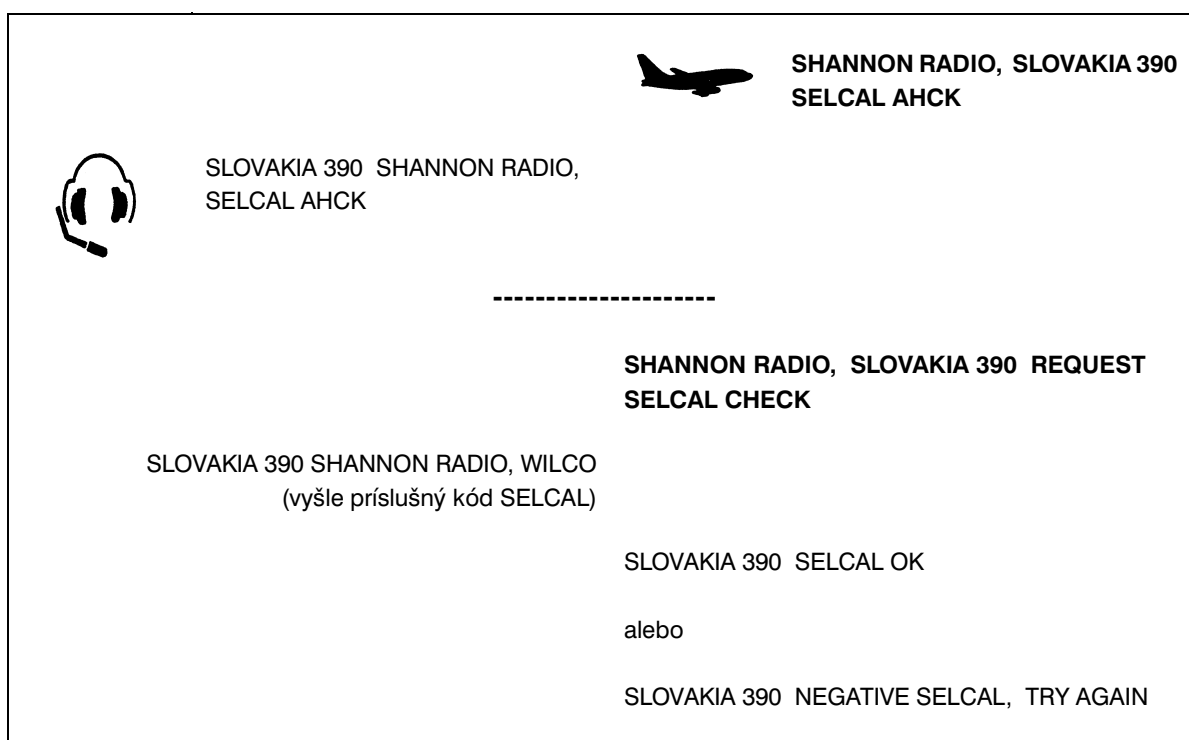
11.1 Výberové volanie (SELCAL)

11.1.1 SELCAL je systém, kde hlasové volanie je nahradené vysielaním kódovaných tónov na používaných frekvenciách. Príjem prideleného kódu SELCAL aktivuje systém volania v kabíne a teda pilot nemusí neustále počúvať na frekvencii. Podrobné postupy sú opísané v predpise L 10, zväzok II.

11.1.2 Ak sa predpokladá, že sa systém SELCAL počas letu použije, musí sa kód SELCAL uviesť v letovom pláne. Ak je pochybnosť, že pozemná stanica má túto informáciu, pilot musí vyslať kód SELCAL pri prvom volaní použitím frázy "SELCAL (kódové označenie)". Ak je, alebo sa stane zariadenie SELCAL neschopné prevádzky, pilot to musí oznámiť frázou "SELCAL MIMO PREVÁDZKY/INOPERATIVE SELCAL".

11.1.3 Preverka systému SELCAL sa vykonáva použitím frázy "ŽIADAM PREVERIŤ SELCAL/REQUEST SELCAL CHECK". Príjem kódového tónu SELCAL sa musí potvrdiť frázou "SELCAL V PORIADKU/SELCAL OK".

11.1.4 Ak je sila kódového signálu slabá, alebo signál nie je schopný aktivovať systém volania v kabíne, pilot to musí oznámiť použitím frázy "NEGATIV SELCAL, SKÚSTE ZNOVA/NEGATIVE SELCAL, TRY AGAIN".



11.2 Núdzové vypúšťanie paliva

Ak lietadlo oznámi stanovištu ATS, že zamýšľa vypúšťať palivo, stanovište vyšle výstrahu ostatným lietadlám.



**VŠETKÝM STANICIAM,
BRATISLAVA CONTROL,
DC 8 VYPÚŠŤA PALIVO, LETOVÁ
HLADINA 110, ZAČIATOK
10 KM JUHOZÁPADNE OD
DUBOVÉHO NA TRATI 220
V DĹŽKE 30 KM. POD LETOVOU
HLADINOU 140 NELEŽTE BLIŽŠIE
AKO 15 KM OD TRATE
VYPÚŠŤANIA PALIVA!**

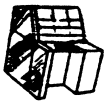
**ALL STATIONS, BRATISLAVA
CONTROL, DC 8 JETTISONING
FUEL FL 110 BEGINNING 10 KM
SOUTHWEST OF DUBOVE ON
TRACK 220 FOR 30 KM. AVOID
FLIGHT BELOW FL 140 WITHIN
15 KM OF FUEL JETTISONING
TRACK!**

**VŠETKÝM STANICIAM, BRATISLAVA
CONTROL, VYPÚŠŤANIE SKONČENÉ**

**ALL STATIONS, BRATISLAVA CONTROL,
FUEL JETTISONING COMPLETED**

11.3 Turbulencia v úplave

Ak je podozrenie na výskyt turbulencie v úplave, alebo jej výskyt je stanovištiu ATC známy, riadiaci musí na to upozorniť.




**G ABCD PREDĹŽTE PO VETRE
KVÔLI TURBULENCII
V ÚPLAVE, PRED VAMI
PRISTÁVA DC 8**

**G ABCD EXTEND DOWNWIND
DUE WAKE TURBULENCE, DC 8
LANDING AHEAD**



G CD



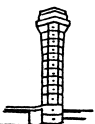
**G CD VYČKÁVAJTE NA MIESTE
KVÔLI TURBULENCII
V ÚPLAVE, PRED VAMI
ODLIETAVA AIRBUS**

**G CD HOLD POSITION DUE
WAKE TURBULENCE, AIRBUS
DEPARTING AHEAD**

G CD


11.4 Strih vetra

Ak sa predpovedá, alebo lietadlo hlásilo strih vetra, stanovište ATC musí vyslať výstrahu ostatným lietadlám dovtedy, kým ďalšie lietadlá neoznámia, že tento jav už neexistuje.



**SLOVAKIA 390 VÝSTRAHA!
STRIH VETRA
V 800 STOPÁCH 5 KM
NA FINÁLE DRÁHY 22**

**SLOVAKIA 390 CAUTION!
WIND SHEAR REPORTED AT
800 FEET, 5 KM FINAL
RUNWAY 22**



SLOVAKIA 390

11.5 Rádiové zameranie

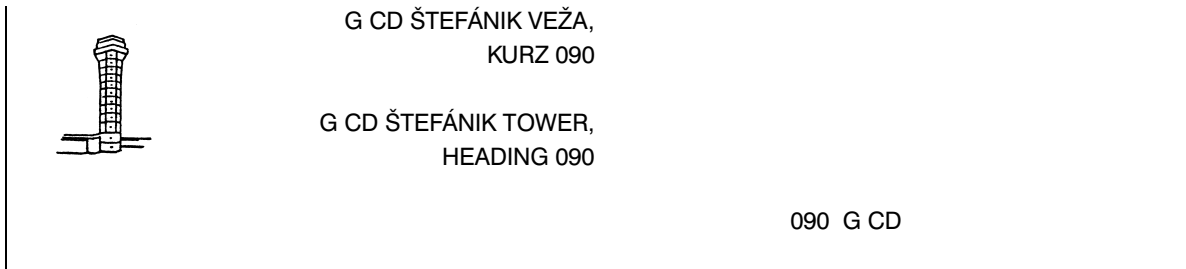
11.5.1 Pilot môže požiadať o zameranie alebo kurz použitím príslušnej frázy označujúcej požadovanú službu. Vysielanie sa musí ukončiť volacou značkou lietadla. Zameriavacia stanica odpovie takto:

- Príslušná fráza.
- Zameranie alebo kurz v stupňoch vzhľadom k zameriavacej stanici.



**ŠTEFÁNIK VEŽA, ŽIADAM KURZ
NA M.R.ŠTEFÁNIK G ABCD**

**ŠTEFÁNIK TOWER, REQUEST
HEADING TO M.R.ŠTEFÁNIK
G ABCD**



11.6 Oznámenie rady na vyhnutie

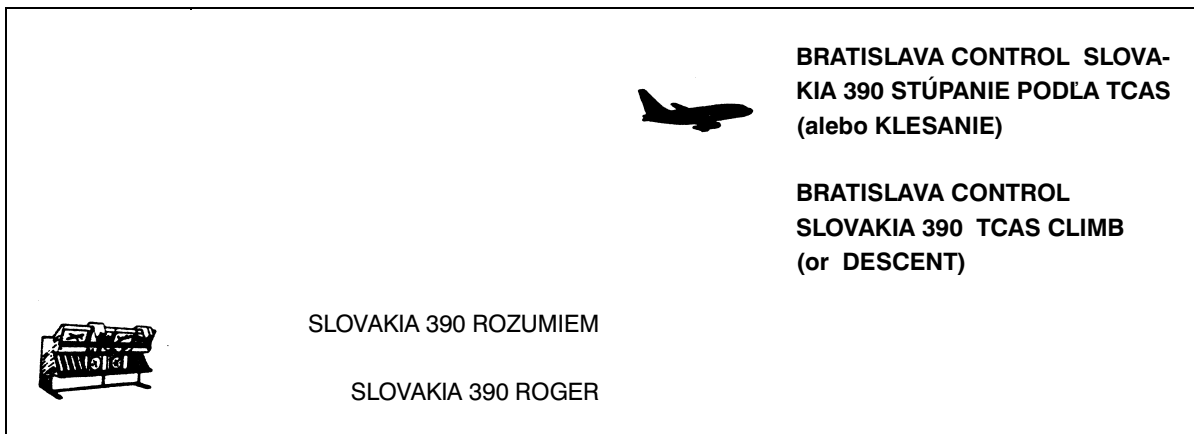
11.6.1 Ak pilot ohlásí manéver vyvolaný zariadením ACAS, riadiaci nesmie zmeniť dráhu letu lietadla do vtedy, kým pilot neohlási návrat do podmienok podľa platného povolenia, musí však takémuto lietadlu poskytovať prevádzkové informácie podľa vhodnosti.

11.6.2 Ak sa lietadlo odchýli od vydaného letového povolenia na základe vygenerovania rady na vyhnutie, riadiaci letovej prevádzky nenesie zodpovednosť za zaistenie rozstupov medzi takýmto lietadlom a lietadlami, ktoré môžu byť takýmto manévrom ovplyvnené.



11.6.3 Zodpovednosť riadiacich letovej prevádzky za zaistenie rozstupov medzi všetkými zainteresovanými lietadlami sa znova obnoví, keď:

- Riadiaci potvrdí správu od pilota, že lietadlo pokračuje podľa vydaného letového povolenia.
- Riadiaci potvrdí správu pilota, že lietadlo pokračuje podľa vydaného letového povolenia a vydá opravené povolenie, ktoré posádka potvrdila.

11.6.4 Pri zmene vertikálnej polohy podľa rady na vyhnutie zo systému ACAS pilot odovzdáva riadiacemu nasledovné informácie:



11.6.5 Po signalizácii zo systému ACAS "Konflikt pominul", pilot odovzdá riadiacemu nasledujúcu informáciu:



**BRATISLAVA CONTROL
SLOVAKIA 390
VRACIAM SA DO LETOVEJ
HLADINY 220**

**BRATISLAVA CONTROL
SLOVAKIA 390 RETURNING TO
FL 220**

SLOVAKIA 390 ROZUMIEM

SLOVAKIA 390 ROGER

11.6.6 Po skončení reakcie na systém ACAS odovzdá pilot riadiacemu nasledujúcu informáciu:


**BRATISLAVA CONTROL
SLOVAKIA 390 PO STÚPANÍ
PODĽA TCAS (alebo KLESANÍ),
VRACIAM SA DO LETOVEJ HLAD-
INY 250**

**BRATISLAVA CONTROL
SLOVAKIA 390 TCAS CLIMB (or
DESCENT) RETURNING
TO FL 250**

SLOVAKIA 390 ROZUMIEM

SLOVAKIA 390 ROGER

11.6.7 Pri návrate do režimu podľa letového povolenia po reakcii na systém ACAS, odovzdá pilot riadiacemu nasledujúcu informáciu:





**BRATISLAVA CONTROL
SLOVAKIA 390
STÚPANIE (alebo KLESANIE)
PODĽA TCAS SKONČENÉ,
VRACIAM SA DO LETOVEJ
HLADINY 250**

**BRATISLAVA CONTROL SLOVAKIA
390 TCAS CLIMB (or DESCENT)
COMPLETED, RETURNING
TO FL 250**

SLOVAKIA 390 ROZUMIEM

SLOVAKIA 390 ROGER

11.6.8 Ak pilot nemôže splniť (dodržať) letové povolenie kvôli systému ACAS, musí odpovedať takto:

	SLOVAKIA 390 NEMÔŽEM SPLNIŤ KVÔLI TCAS
	SLOVAKIA 390 UNABLE TO COM- PLY, TCAS RESOLUTION ADVISORY
SLOVAKIA 390 ROZUMIEM	
SLOVAKIA 390 ROGER	