

Štandardy a odporúčania a postupy Doc 9432 k Dohovoru uplatňované v Slovenskej republike a neimplementované osobitnými predpismi podľa čl. 2 ods. 1 rozhodnutia č. 13290/2023/SCL/27522

HLAVA 1 DEFINÍCIE

1.1 Definície

Na účely tohto predpisu sa rozumie:

- bodom dotyku (*Touchdown*) bod, v ktorom sa vopred stanovená zostupová dráha pretína so vzletovou a pristávacou dráhou (ďalej len „dráha“),
- očakávaným časom priblíženia (*Expected approach time*) čas, v ktorom stanovište riadenia letovej prevádzky (ďalej len „ATC“) predpokladá, že lietadlo po vyčkávaní opustí vyčkávací fix na dokončenie svojho priblíženia na pristátie; skutočný čas opustenia vyčkávacieho fixu závisí od povolenia priblíženia,
- postupom nevydareného priblíženia (*Missed approach procedure*) postup, ktorý je potrebné vykonať, ak nie je možné pokračovať v priblížení,
- priblížením za viditeľnosti zeme (*Visual approach*) priblíženie v rámci letu IFR¹⁾, pri ktorom sa buď časť, alebo celý postup priblíženia podľa prístrojov nedokončí a priblíženie sa vykoná s vizuálnou orientáciou podľa terénu,
- radarovou identifikáciou (*Radar identification*) situácia, keď radarová poloha určitého lietadla je na radarovom zobrazení viditeľná a spoľahlivo identifikovaná riadiacim letovej prevádzky,
- vedením (*Vectoring*) poskytovanie navigačného vedenia lietadlu technikou pridelovania špecifických kurzov²⁾ založené na použití radaru,
- vyčkávacím fixom (*Holding fix*) geografická poloha, ktorá slúži ako referenčná pre vyčkávací postup.
- vyčkávacím postupom (*Holding procedure*) vopred stanovený manéver, ktorý udržuje lietadlo v predpísanom vzdušnom priestore, pokiaľ čaká na ďalšie povolenie,
- vysielaním (*Broadcast*) prenos informácií týkajúcich sa leteckej navigácie, ktoré nie sú určené konkrétnej stanici alebo staniciam,
- vysielaním 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.

1.2 Skratky

Skratky uvedené nižšie sú bežne vyjadrené skôr použitím základných písmen ako ich výslovnosťou, okrem tých, ktoré sú označené * sa vyslovujú ako bežné slová.

ACC	Area control centre or area control	Oblasťné stredisko riadenia ³⁾ alebo oblasťná služba riadenia
ADF	Automatic direction-finding equipment	Automatický zameriavač
AFIS	Aerodrome flight information service	Letisková letová informačná služba
AGL	Above ground level	Nad úrovňou zeme

¹⁾ Čl. 2 ods. 88 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) č. 923/2012 z 26. septembra 2012, ktorým sa stanovujú spoločné pravidlá lietania a prevádzkové ustanovenia týkajúce sa služieb a postupov v letovej prevádzke a ktorým sa mení a dopĺňa vykonávacie nariadenie (EÚ) č. 1035/2011 a nariadenia (ES) č. 1265/2007, (ES) č. 1794/2006, (ES) č. 730/2006, (ES) č. 1033/2006 a (EÚ) č. 255/2010 (Ú. v. EÚ L 281, 13.10.2012) v platnom znení.

²⁾ Čl. 2 ods. 83 vykonávacieho nariadenia (EÚ) č. 923/2012 v platnom znení.

³⁾ Čl. 2 ods. 43 vykonávacieho nariadenia (EÚ) č. 923/2012 v platnom znení.

AIP	Aeronautical information publication	Letecká informačná príručka
AIRAC*	Aeronautical information regulation and control	Regulovaný systém leteckých informácií a riadenie
AIS	Aeronautical information services	Letecká informačná služba
AMSL	Above mean sea level	Nad strednou hladinou ⁴⁾ mora
ATC	Air traffic control (in general)	Riadenie letovej prevádzky (všeobecne)
ATD	Actual time of departure	Skutočný čas odletu
ATIS*	Automatic terminal information service	Automatická informačná služba v koncovej riadenej oblasti ⁵⁾
ATS	Air traffic services	Letové prevádzkové služby ⁶⁾
ATZ	Aerodrome traffic zone	Okrsk letiska
CAVOK*	Visibility, cloud and present whether better than prescribed values or conditions	Dohľadnosť, oblačnosť a stav počasia sú lepšie, ako stanovené hodnoty alebo podmienky (vysloviť „KAVOK“)
CTR	Control zone	Riadený okrsok ⁷⁾
DME	Distance measuring equipment	Merač vzdialenosti
EET	Estimated elapsed time	Predpokladané trvanie letu
ETA	Estimated time of arrival or estimating arrival	Predpokladaný čas priletu alebo predpokladaný prilet
ETD	Estimated time of departure or estimating departure	Predpokladaný čas odletu alebo predpokladaný odlet
FIC	Flight information centre	Letové informačné stredisko ⁸⁾
FIR	Flight information region	Letová informačná oblasť
FIS	Flight information service	Letová informačná služba
GCA	Ground controlled approach system or ground controlled approach	Systém pozemnej kontroly riadenia priblíženia alebo pozemné riadenie
H24	Continuous day and night service	Nepretržitá denná a nočná služba
HF	High frequency (3 to 30 MHz)	Krátke (dekametrové) vlny (3000 až 30 000 kHz)
IFR	Instrument flight rules	Pravidlá letu podľa prístrojov
ILS	Instrument landing system	Systém zariadení na presné priblíženie
IMC	Instrument meteorological conditions	Meteorologické podmienky na let podľa prístrojov ⁹⁾
INS	Inertial navigation system	Inerčný navigačný systém
LORAN*	Long range air navigation system	LORAN (rádionavigačný systém na veľké vzdialenosti)
MET*	Meteorological or meteorology	Meteorologický alebo meteorológia
MLS	Microwave landing system	Mikrovlnný pristávací systém
MNPS	Minimum navigation performance specifications	Určenie (požiadavka) na špecifikáciu minimálnej navigačnej výkonnosti
NDB	Non-directional radio beacon	Nesmerový maják
NIL*	None or I have nothing to send you	Nič alebo nemám nič, čo by som poslal

⁴⁾ Čl. 2 ods. 93 vykonávacieho nariadenia (EÚ) č. 923/2012 v platnom znení.

⁵⁾ Čl. 2 ods. 49 vykonávacieho nariadenia (EÚ) č. 923/2012 v platnom znení.

⁶⁾ Čl. 2 ods. 32 vykonávacieho nariadenia (EÚ) č. 923/2012 v platnom znení.

⁷⁾ Čl. 2 ods. 61 vykonávacieho nariadenia (EÚ) č. 923/2012 v platnom znení.

⁸⁾ Čl. 2 ods. 75 vykonávacieho nariadenia (EÚ) č. 923/2012 v platnom znení.

⁹⁾ Čl. 2 ods. 91 vykonávacieho nariadenia (EÚ) č. 923/2012 v platnom znení.

NOTAM*	A notice distributed by means of telecommunication containing information concerning the establishment, condition or change in any aeronautical facility, service, procedure or hazard, the timely knowledge of which is essential to personnel concerned with flight operations	Oznámenie obsahujúce informácie o zriadení, stave alebo zmene niektorého leteckého zariadenia, služby alebo postupu, alebo informácie o nebezpečenstve, ktorých včasná znalosť je nevyhnutá pre pracovníkov začlenených do letovej prevádzky ¹⁰⁾
PAPI*	Precision approach path indicator	Svetelná zostupová sústava
QFE	Atmospheric pressure at aerodrome elevation (or at runway threshold)	Tlak vzduchu vztiahnutý k nadmorskej výške ¹¹⁾ letiska (alebo k nadmorskej výške prahu dráhy)
QNH	Altimeter sub-scale setting to obtain elevation when on the ground	Nastavenie tlakovej stupnice výškomera na získanie nadmorskej výšky lietadla, ktoré je na zemi
RCC	Rescue coordination centre	Záchrané koordinačné stredisko
RNAV*	Area navigation	Priestorová navigácia
RVR	Runway visual range	Dráhová dohľadnosť ¹²⁾
SELCAL*	A system which permits the selective calling of individual aircraft over radiotelephone channels linking a ground station with the aircraft	Systém, ktorý umožňuje výberové volanie jednotlivého lietadla spojením pozemnej stanice s lietadlom cez rádiové kanály
SID*	Standard instrument departure	Štandardný odlet podľa prístrojov
SIGMET*	Information issued by a meteorological watch office concerning the occurrence or expected occurrence of specified en-route weather phenomena which may affect the safety of aircraft operations	Výstražné informácie vydané pracoviskom meteorologickej výstražnej služby o výskyte alebo predpokladanom výskyte stanovených meteorologických javov na trati ¹³⁾ , ktoré môžu ovplyvniť bezpečnosť prevádzky lietadiel;
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	NOTAM zvláštnej série oznamujúci stanovenou formou nebezpečné podmienky na pohybovej ploche ¹⁴⁾ spôsobené snehom, ľadom, kašovitým snehom alebo stojatou vodou pôvodom zo snehu, kašovitého snehu alebo ľadu, alebo oznamujúci odstránenie nebezpečných podmienok.
SSR	Secondary surveillance radar	Sekundárny prehľadový radar
SST	Supersonic transport	Nadzvuková doprava
STAR*	Standard (instrument) arrival	Štandardný prilet podľa prístrojov
TACAN*	UHF tactical air navigation aid	Taktický letecký navigačný systém UHF

¹⁰⁾ Čl. 2 ods. 26 vykonávacieho nariadenia (EÚ) č. 923/2012 v platnom znení.

¹¹⁾ Čl. 2 ods. 39 vykonávacieho nariadenia (EÚ) č. 923/2012 v platnom znení.

¹²⁾ Čl. 2 ods. 115 vykonávacieho nariadenia (EÚ) č. 923/2012 v platnom znení.

¹³⁾ Čl. 2 ods. 130 vykonávacieho nariadenia (EÚ) č. 923/2012 v platnom znení.

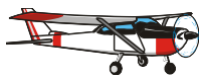


¹⁴⁾ Čl. 2 ods. 96 vykonávacieho nariadenia (EÚ) č. 923/2012 v platnom znení.

TAF*	Aerodrome forecast	Letisková predpoveď (meteorologická)
TMA	Terminal control area	Koncová riadená oblasť
UHF	Ultra-high frequency (300 to 3000 MHz)	Ultrakrátke (decimetrové) vlny (300 až 3 000 MHz)
UIR	Upper flight information region	Horná letová informačná oblasť
UTA	Upper control area	Horná riadená oblasť
UTC	Coordinated universal time	Svetový koordinovaný čas
VASIS*	Visual approach slope indicator system	Svetelná zostupová sústava
VDF	Very high frequency direction-finding station	Zameriavacia stanica na veľmi krátke vlny
VFR	Visual flight rules	Pravidlá letu za viditeľnosti
VHF	Very high frequency (30 to 300 MHz)	Veľmi krátke (metrové) vlny (30 až 300 MHz)
VIP	Very important person	Veľmi dôležitá osoba
VMC	Visual meteorological conditions	Meteorologické podmienky na let za viditeľnosti ¹⁵⁾
VOLMET*	Meteorological information for aircraft in flight	Meteorologické informácie poskytované lietadlám počas letu
VOR	VHF omnidirectional radio range	VHF všesmerový rádiomajak
VORTAC*	VOR and TACAN combination	Kombinácia zariadení VOR a TACAN

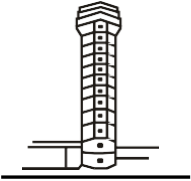










1.3 Vysvetlenie scenára

- 1.3.1 Na lepšie pochopenie väzieb pri používaní špecifických fráz, uvedených v tomto predpise sa ako pomôcka pripájajú príklady typických situácií s použitím volacích znakov a polôh. Podobnosť s reálnymi volacími znakmi lietadiel a pozemných staníc je len náhodná.
- 1.3.2 V 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.
- 1.3.3 Scenáre pre frázy tohto predpisu sú založené na vymyslenej krajine s použitím alternatívnych jednotiek merania, ktoré nie sú súčasťou medzinárodnej sústavy jednotiek.

Tabuľka 1

Volací znak	Symbol	Význam
G-ABCD G-CD		Lietadlo letiace podľa VFR
OM-VKE O-KE		Lietadlo všeobecného letectva letiace podľa IFR
SLOVAKIA 390		Lietadlo leteckého dopravcu letiace podľa IFR

¹⁵⁾ Čl. 2 ods. 142 vykonávacieho nariadenia (EÚ) č. 923/2012 v platnom znení.

VEŽA/TOWER GROUND		Letisková služba riadenia ¹⁶⁾ Riadenie prevádzky na pohybových plochách
APPROACH		Približovacia služba riadenia ¹⁷⁾
CONTROL		Oblasťná služba riadenia
INFORMATION RADIO		Letová informačná služba Letecká stanica ¹⁸⁾
RADAR		Radar
TRUCKER 5 WORKER 21/ ÚDRŽBA 21	 	Mobilné prostriedky
TUG 9/ŤAHAČ 9		Vozidlo, ktoré ťahá lietadlo
		Pozemný personál
APRON		Riadenie prevádzky na odbavovacej ploche ¹⁹⁾
G-HELI		Vrtuľník

¹⁶⁾ Čl. 2 ods. 7 vykonávacieho nariadenia (EÚ) č. 923/2012 v platnom znení.

¹⁷⁾ Čl. 2 ods. 40 vykonávacieho nariadenia (EÚ) č. 923/2012 v platnom znení.

¹⁸⁾ Čl. 2 ods. 15 vykonávacieho nariadenia (EÚ) č. 923/2012 v platnom znení.

¹⁹⁾ Čl. 2 ods. 42 vykonávacieho nariadenia (EÚ) č. 923/2012 v platnom znení.

HLAVA 2 VŠEOBECNÉ PREVÁDZKOVÉ POSTUPY

2.1 Úvod

Rádiová komunikácia umožňuje vzájomnú komunikáciu medzi pilotmi a pozemným personálom. Vysielané informácie a pokyny sú veľmi dôležité na bezpečnú a efektívnu prevádzku lietadiel. Používanie neštandardných postupov a neštandardnej frazeológie môže byť jedným z faktorov, ktoré prispievajú k výskytu udalostí v civilnom letectve. Na dôležitosť používania správnej a presnej štandardnej frazeológie sa kladie zvláštny dôraz.

2.2 Technika vysielania

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

- a) pred začiatkom vysielania je potrebné na príslušnej frekvencii počúvať z dôvodu prípadného rušenia z inej stanice,
- b) oboznámiť sa so správnou technikou prevádzky mikrofónu,
- c) hovoriť normálne, jasne a zrozumiteľne,
- d) udržiavať stálu rýchlosť reči nepresahujúcu 100 slov za minútu; ak je známe, že časti správy si bude príjemca zapisovať, je potrebné hovoriť pomalšie,
- e) udržiavať konštantnú hlasitosť reči,
- f) pred vysielaním a po vysielaní číslíc urobiť krátku prestávku kvôli ich lepšej zrozumiteľnosti,
- g) vyhnúť sa vysielaniu zvukov vyjadrujúcich váhanie alebo neistotu, napr. „hmm“,
- h) oboznámiť sa s prevádzkovými technikami ovládania mikrofónu, najmä pokiaľ ide o udržiavanie konštantnej vzdialenosti od mikrofónu, ak sa nepoužíva modulátor s konštantnou úrovňou,
- i) dočasne pozastaviť reč, ak je potrebné odvrátiť hlavu od mikrofónu,
- j) pred začatím hovoru je potrebné stlačiť vysielací spínač a uvoľniť ho až po ukončení vysielania, zabezpečiť sa tým vyslaním celej správy,
- k) vysielanie dlhých správ by sa malo z času na čas na chvíľu prerušiť, aby mohol vysielajúci operátor potvrdiť, že používaná frekvencia je voľná, a ak je to potrebné, aby sa prijímaťcemu operátorovi umožnilo požiadať o opakovanie neprijatých častí.

2.2.2 Zablockovaný vypínač mikrofónu môže byť potenciálne nebezpečnou situáciou v rádiová komunikácii. Obsluhujúci personál by sa mal vždy po vysielaní uistiť, že mikrofón je vypnutý a umiestniť ho na určené miesto tak, aby nemohlo prísť k jeho náhodnému zapnutiu.

2.3 Hláskovanie

2.3.1 Na urýchlenie komunikácie sa nemusí použiť hláskovacia abeceda; nesmie sa tým však znížiť úroveň príjmu a zrozumiteľnosti správy.

2.3.2 S výnimkou rádiová komunikácie označení a typu lietadla, sa každé písmeno volacieho znaku lietadla vyslovuje oddelene použitím hláskovacej abecedy.

2.5 Vysielanie času

2.5.1 Pri vysielaní času sa obvykle vysielajú len minúty. Každá číslica sa vyslovuje zvlášť. Ak by mohlo dôjsť k omylu, vysielajú sa hodiny aj minúty. Nasledujúce príklady uvádzajú použitie tohto postupu:

Čas/ time	Statement	Vysiela sa ako
0920 (9:20 A.M.)	TWO ZERO or ZERO NINE TWO ZERO	DVA NULA alebo NULA DEVÄŤ DVA NULA
1643 (4:43 P.M.)	FOUR THREE or ONE SIX FOUR THREE	ŠTYRI TRI alebo JEDEN ŠEŠŤ ŠTYRI TRI

2.7 Volacie znaky

2.7.1 Volacie znaky leteckých staníc

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


<i>Stanovište alebo služba</i>	<i>Volací znak</i>	<i>Výslovnosť</i>	<i>Call sign</i>
Oblasťné stredisko riadenia	CONTROL	<i>ken'treul</i>	CONTROL
Radar (všeobecne)	RADAR		RADAR
Približovacie stanovište riadenia	APPROACH	<i>e'preuč</i>	APPROACH
Približovacie radarové stanovište riadenia priletov	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>di'liveri</i>	DELIVERY
Presný približovací radar	PRESNÝ		PRECISION
Zameriavacia stanica	ZAMERIAVAČ		HOMER
Letová informačná služba	INFORMATION	<i>infe'meišin</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, sa môže názov miesta alebo označenie stanovišťa (služby) vynechať.


2.8 Komunikácia

2.8.1 Nadviazanie a pokračovanie spojenia

2.8.1.2 Ak chce pozemná stanica vysielať informáciu všetkým staniciam, správe bude predchádzať volanie „VŠETKÝM STANICIAM“.

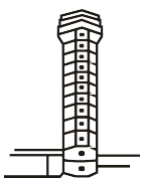

	<p>VŠETKÝM STANICIAM, BRATISLAVA CONTROL, VYPÚŠŤANIE PALIVA UKONČENÉ</p> <p>ALL STATIONS, BRATISLAVA CONTROL, FUEL DUMPING COMPLETED</p>
---	--

- 2.8.1.3 Ak chce lietadlo vysielat' informácie lietadlám v jeho blízkosti, správe bude 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 volania sa neočakáva odpoveď, s výnimkou, keď sa od jednotlivých staníc postupne požaduje potvrdenie príjmu.

- 2.8.1.5 Ak si nie je volaná stanica istá identifikačnou značkou volajúcej stanice, požiadajú volajúcu stanicu aby opakovala identifikačnú značku; toto sa opakuje dovtedy, pokiaľ sa identifikácia nezíska.

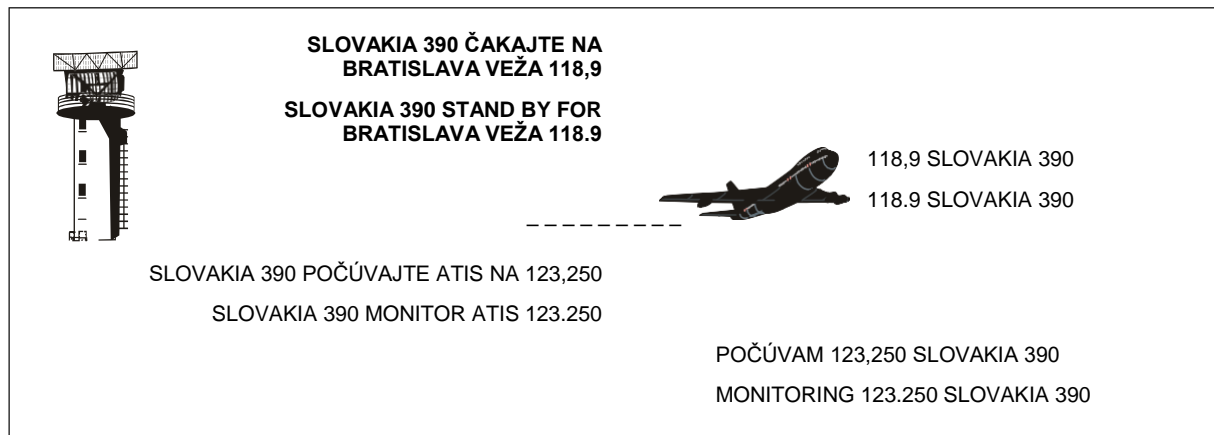
		<p>ŠTEFÁNIK VEŽA 390 ŠTEFÁNIK TOWER 390</p>
<p>STANICA VOLAJÚCA ŠTEFÁNIK VEŽU OPAKUJTE SVOJ VOLACÍ ZNAK</p> <p>STATION CALLING ŠTEFÁNIK TOWER SAY AGAIN YOUR CALL SIGN</p>		
<p>ŠTEFÁNIK VEŽA SLOVAKIA 390 ŠTEFÁNIK TOWER SLOVAKIA 390</p>		

- 2.8.1.8 Ak sa predpokladá, že príjem správy bude nekvalitný, dôležité časti správy sa vysielajú dvakrát.

	<p>BRATISLAVA, G-ABCD TRSTÍN, 2 500 STÔP, OPAKUJEM 2 500 STÔP, MOTOR STRÁCA VÝKON, MOTOR STRÁCA VÝKON</p> <p>BRATISLAVA, G-ABCD TRSTÍN, 2 500 FEET, I SAY AGAIN 2 500 FEET, ENGINE LOSING POWER, ENGINE LOSING POWER</p>
---	--

2.8.2 Prenos komunikácie

- 2.8.2.2 Lietadlu sa na frekvencii môže vydať príkaz „ČAKAJTE/STAND BY“, ak sa predpokladá, že stanovište ATS²⁰⁾ 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 uvedené v osobitnom predpise.²¹⁾ 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 zapisuje povolenie, riadiaci letovej prevádzky ho vydá pomaly a zrozumiteľne, aby ho nemusel pilotovi zbytočne opakovať. Ak je to možné, traťové povolenie sa odovzdáva 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 ATC 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/DEPARTUTRE“ 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. Prísne 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, aby podľa povolenia postupovalo len to lietadlo, ktorému je povolenie určené.
- 2.8.3.10 Ak vznikne pochybnosť, či je pilot schopný dodržať letové povolenia alebo pokyn, riadiaci letovej prevádzky môže doplniť príkaz alebo pokyn frázou „AK NIE JE MOŽNÉ/ IF UNABLE“ a potom ponúknuť alternatívne povolenie. Keď pilot prijme povolenie alebo pokyn, ktoré nemôže dodržať, oznámi to riadiacemu letovej prevádzky frázou „NEMOŽNO/NIE JE SCHOPNÝ/ UNABLE“ a oznámi dôvod.

²⁰⁾ Čl. 2 ods. 35 vykonávacieho nariadenia (EÚ) č. 923/2012 v platnom znení.

²¹⁾ Letecký predpis L 11 Letové prevádzkové služby a odporúčanie Doc 4444 Air Traffic Management k Dohovoru o medzinárodnom civilnom letectve v platnom znení.

	<p>SLOVAKIA 390, BRATISLAVA ODLET, POVOLENÝ LET DO TEL AVIVU FL 290, PRELETĚ NITRU V FL 290 ALEBO VYŠŠIE, AK NIE JE MOŽNÉ UDRŽUJTE FL 130</p> <p>SLOVAKIA 390 BRATISLAVA DEPARTURE, CLEARED TO TEL AVIV FL 290, CROSS NITRA FL 150 OR ABOVE, IF UNABLE, MAINTAIN FL 130</p>	
		<p>BRATISLAVA ODLET NEMOŽNO PRELETIEŤ NITRU FL 150 KVÔLI HMOTNOSTI, UDRŽUJEM FL 130 SLOVAKIA 390</p> <p>BRATISLAVA DEPARTURE UNABLE TO CROSS NITRA FL 150 DUE WEIGHT, MAINTAINING FL 130 SLOVAKIA 390</p>

2.8.4 Postupy pri skúške

2.8.4.4 Ak je potrebné, aby pozemná stanica vysielala skúšobné signály pred vlastným vysielaním, buď na vyladenie vysieláča alebo prijímača, nesmie vysielanie takýchto signálov trvať dlhšie ako 10 sekúnd a skladá sa z radu vyslovovaných číslíc (JEDEN, DVA, TRI, atď.), za ktorými nasleduje volací znak stanice vysielajúcej skúšobné signály.

HLAVA 3 VŠEOBECNÁ FRAZEOLÓGIA

3.1 Úvod

- 3.1.1 Frazeológia uvedená v tomto leteckom predpise bola spracovaná na zabezpečenie jednotnosti komunikácie pri rádiotelefonnom spojení. Je samozrejmé, že nie je možné uviesť podrobné príklady frazeológie vhodné pre každú reálnu situáciu. Ak sa však pri zostavovaní správ použijú štandardné frázy, prípadná 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 namiesto 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:
- „PRÍZEMNÝ“ vo vzťahu k rýchlosti a smeru prízemného vetra;
 - „STUPNE“ vo vzťahu k radarovému kurzu;
 - „DOHLADNOSŤ“, „OBLAČNOSŤ“ a „VÝŠKA“ v meteorologických hláseniach;
 - „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 len v prípade, ak sa požaduje okamžite konať z dôvodu bezpečnosti.

3.2 Úloha frazeológie a obyčajného jazyka v rádiotelefontnej komunikácii

- 3.2.1 Používanie jazyka v rádiotelefontnej komunikácii sa riadi podľa štandardov a odporúčaní a postupov uvedených v osobitnom predpise.²²⁾ Podrobné špecifikácie požiadaviek jazykových znalostí sú uvedené v osobitnom predpise.²³⁾ ICAO frazeológia je uvedená v osobitnom predpise.²⁴⁾ Frazeológia uvedená v týchto osobitných predpisoch nie je úplne podrobná, a referujú viackrát na potrebu „dodatočnej frazeológie“ alebo „vhodnej pomocnej frazeológie“ alebo „jednoduchého jazyka“. Vysvetlenie úlohy frazeológie v rádiotelefontnej komunikácii objasní vhodnosť jej použitia.
- 3.2.2 Frazeológia sa postupom času vyvíja spolu s pravidelnými iniciatívami orgánov zodpovedných za kodifikáciu a štandardizáciu ich použitia. ICAO frazeológia sa vyvinula tak, aby v komunikácii poskytovala maximálnu jasnosť, stručnosť a jednoznačnosť. Frazeológia je použiteľná vo väčšine bežných situáciách; nie je však určená na pokrytie všetkých možných situácií, ktoré môžu nastať. Úspech a široké využitie ICAO frazeológie do určitej miery vyvolalo očakávanie na strane používateľov, že frazeologizmy samotné môžu stačiť na všetky komunikačné potreby rádiotelefontnej komunikácie. ICAO postupy týkajúce sa použitia jazyka prijaté Radou ICAO v roku 2003 lepšie objasňujú, že aj keď má byť ICAO frazeológia použitá všade, kde je prijateľná na

²²⁾ Annex 10 Aeronautical Telecommunications k Dohovoru o medzinárodnom civilnom letectve v platnom znení a odporúčanie Doc 4444 Air Traffic Management k Dohovoru o medzinárodnom civilnom letectve v platnom znení (oznámenie Ministerstva zahraničných vecí Slovenskej republiky č. 196/1995 Z. z.).

²³⁾ Letecký predpis L 1 Spôsobilosť leteckého personálu v platnom znení.

²⁴⁾ Letecký predpis L 10 — Letecké telekomunikácie, Zväzok II - Spojovacie postupy a odporúčanie Doc 4444 Air Traffic Management k Dohovoru o medzinárodnom civilnom letectve v platnom znení (oznámenie Ministerstva zahraničných vecí Slovenskej republiky č. 196/1995 Z. z.).

danú situáciu, existuje tiež prirodzená požiadavka, že používatelia dostatočne ovládajú jazyk v bežnej komunikácii. ICAO upozorňuje na tento fakt vo svojich dokumentoch pri viacerých príležitostiach.

- 3.2.3 Osobitný predpis²⁵⁾ bližšie zdôrazňuje, že uvedená frazeológia nie je úplne podrobná, a keď sa líšia okolnosti, očakáva sa, že piloti, personál ATS a iný pozemný personál použijú „vhodnú pomocnú frazeológiu“, ktorá by mala byť čo najviac jasná, stručná a povedaná tak aby sa predišlo možnému nedorozumeniu zo strany tých osôb, ktoré používajú iný jazyk ako ich národný. „Vhodná pomocná frazeológia“ môže byť referovať na použitie bežného jazyka, alebo na použitie regionálnej či lokálnej frazeológie. Obe by sa mali používať rovnakým spôsobom ako frazeológia, teda jasne, stručne a jednoznačne. Okrem toho, by sa takáto vhodná pomocná frazeológia nemala používať namiesto ICAO frazeológie, ale v prípade potreby spolu s ICAO frazeológiou, a používatelia by mali pamätať, že mnohí hovoriaci a poslucháči budú používať angličtinu ako druhý alebo cudzí jazyk, ak osobitný predpis neustanovuje inak.²⁶⁾
- 3.2.4 Použitie bežného jazyka v prípade nedostupnosti frazeológie by sa nemalo chápať ako povolenie na rozprávanie, žartovanie alebo iným spôsobom by nemalo degradovať dobré rádiatelefonne techniky. Rádiatelefonná komunikácia by mala zachovávať formálne aj neformálne postupy určujúce jasnosť, stručnosť a jednoznačnosť.

3.3 Pokyny týkajúce sa hladín



- 3.3.1 V tejto hlave sú uvedené len základné pokyny. Podrobnejšie frázy sú obsiahnuté v ďalších hlavách v kontexte ich najčastejšie používaného významu.
- 3.3.2 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,²⁷⁾ výška nad terénom alebo letová hladina, podľa fázy letu a nastavenia výškomera.
- 3.3.3 Ak sa mení časť povolenia hladiny, celé povolenie hladiny sa zopakuje.

²⁵⁾ Odporúčanie Doc 4444 Air Traffic Management k Dohovoru o medzinárodnom civilnom letectve v platnom znení (oznámenie Ministerstva zahraničných vecí Slovenskej republiky č. 196/1995 Z. z.).

²⁶⁾ Bod SERA.14015 prílohy vykonávacieho nariadenia (EÚ) č. 923/2012 v platnom znení.


²⁷⁾ Čl. 2 ods. 39 vykonávacieho nariadenia (EÚ) č. 923/2012 v platnom znení.

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



	O-KE OHLÁSTE HLADINU O-KE REPORT LEVEL	
		
		O-KE UDRŽIAVAM VÝŠKU 3 000 STÔP O-KE MAINTAINING 3 000 FEET
	O-KE OHLÁSTE PRELET FL 80 O-KE REPORT PASSING FL 80	
		O-KE VYKONÁM... O-KE PRELIETAVAM FL 80 O-KE WILCO... 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 FL 70 O-KE CLIMB TO FL 70	
		OPÚŠŤAM 2 500 STÔP, STÚPAM DO FL 70 O-KE LEAVING 2 500 FEET CLIMBING TO FL 70 O-KE
		O-KE ŽIADAM KLESANIE O-KE REQUEST DESCENT
	O-KE KLESAJTE DO FL 60 O-KE DESCEND TO FL 60	
		OPÚŠŤAM FL 90, KLESÁM DO FL 60 O-KE LEAVING FL 90 DESCENDING TO FL 60 O-KE

	SLOVAKIA 390 PO PRELETE NDB NITRA KLESAJTE DO FL 80	
	SLOVAKIA 390 AFTER PASSING NITRA NDB DESCEND TO FL 80	
		PO PRELETE NDB NITRA KLESAJTE DO FL 80 SLOVAKIA 390 AFTER NITRA NDB DESCEND TO FL 80 SLOVAKIA 390

3.3.3.2 Po vydaní pokynov na klesanie alebo stúpanie môže pilot dostať iný pozmeňujúci príkaz.

	SLOVAKIA 390 ZASTAVTE KLESANIE V FL 150 SLOVAKIA 390 STOP DESCENT AT FL 150		ZASTAVUJEM KLESANIE V FL 150 SLOVAKIA 390 STOPPING DESCENT AT FL 150 SLOVAKIA 390
	SLOVAKIA 390 POKRAČUJTE STÚPANIE DO FL 330 SLOVAKIA 390 CONTINUE CLIMB TO FL 330		STÚPAM DO FL 330 SLOVAKIA 390 CLIMBING TO FL 330 SLOVAKIA 390
	SLOVAKIA 390 ZMENA POVOLENIA FL 330 SLOVAKIA 390 RECLEARED FL 330		ZMENA POVOLENIA FL 330 SLOVAKIA 390 RECLEARED FL 330 SLOVAKIA 390

3.3.3.3 Niekedy sa z prevádzkových dôvodov môže požadovať vyššia rýchlosť stúpania alebo klesania ako normálne.



	SLOVAKIA 390 URÝCHLITE KLESANIE DO FL 80 SLOVAKIA 390 EXPEDITE DESCENT TO FL 80		URÝCHLUJEM KLESANIE DO FL 80 SLOVAKIA 390 EXPEDITING DESCENT TO FL 80 SLOVAKIA 390
	SLOVAKIA 390 STÚPAJTE DO FL 240 URÝCHLITE DO PRELETU FL 180 SLOVAKIA 390 CLIMB TO FL 240 EXPEDITE UNTIL PASSING FL 180		STÚPAM DO FL 240 URÝCHLUJEM DO PRELETU FL 180 SLOVAKIA 390 alebo NEMOŽNO URÝCHLIŤ SLOVAKIA 390 CLIMBING TO FL 240 EXPEDITING UNTIL PASSING FL 180 SLOVAKIA 390 alebo UNABLE TO EXPEDITE SLOVAKIA 390

3.4 Hlásenie polohy



3.4.1 Hlásenie polohy obsahuje nasledujúce údaje, pričom údaje v bodoch 4), 5) a 6) sa môžu vynechať, ak je tak stanovené v oblastných navigačných dohodách. Bod 4) sa ohlási počas prvého spojenia po zmene na novú frekvenciu:

1. identifikácia lietadla,
2. poloha,
3. čas,

4. letová hladina alebo nadmorská výška, vrátane prelietavanej hladiny a povolenej hladiny ak sa neudržiava povolená hladina,
5. vypočítaný čas preletu a nasledujúca poloha, a
6. ďalší význačný bod.

	SLOVAKIA 390 ROZUMIEM SLOVAKIA 390 ROGER		SLOVAKIA 390 NITRA 47, FL 330, DUBOVÉ 53 ĎALEJ JABLONKA SLOVAKIA 390 NITRA 47, FL 330, DUBOVÉ 53 JABLONKA NEXT
---	---	---	---


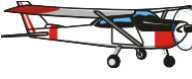
3.4.2 Ak je o lete lietadla dostatok informácií z iných zdrojov, napríklad z prehľadového radaru, nemusí sa požadovať povinné hlásenie polohy.

	SLOVAKIA 390 ĎALŠIE HLÁSENIE JABLONKA SLOVAKIA 390 NEXT REPORT JABLONKA		SLOVAKIA 390 VYKONÁM SLOVAKIA 390 WILCO
SLOVAKIA 390 VYNECHAJTE HLÁSENIE POLÔH PO HRANICE FIR, OHLÁSTE JABLONKU SLOVAKIA 390 OMIT POSITION REPORTS UNTIL FIR BOUNDARY, NEXT REPORT JABLONKA		-----	
SLOVAKIA 390 OBNOVTE HLÁSENIE POLOHY SLOVAKIA 390 RESUME POSITION REPORTING		SLOVAKIA 390 VYKONÁM SLOVAKIA 390 WILCO	

		SLOVAKIA 390 VYKONÁM SLOVAKIA 390 WILCO	



3.5 Letové plány

3.5.1 Pilot môže počas letu podať letový plán²⁸⁾ stanovišťa ATS. Na podanie letového plánu nie je vhodné používať frekvencie s veľkou intenzitou prevádzky. Údaje sa odovzdávajú vo formáte letového plánu.



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

²⁸⁾ Čl. 2 ods. 79 vykonávacieho nariadenia (EÚ) č. 923/2012 v platnom znení.

3.5.2 Pilot môže počas letu zmeniť let IFR na let VFR.²⁹⁾

	<p>O-KE IFR LET ZRUŠENÝ O 47, PREJDITE NA BRATISLAVA INFORMATION 124,300</p> <p>O-KE IFR FLIGHT CANCELLED AT 47. CONTACT BRATISLAVA INFORMATION 124.300</p>		<p>BRATISLAVA CONTROL O-KE RUŠÍM MŮJ LET IFR, POKRAČUJEM VFR PREDPOKLADÁM KOŠICE O 1732</p> <p>BRATISLAVA CONTROL O-KE CANCELLING MY IFR FLIGHT. PROCEEDING VFR ESTIMATING KOŠICE AT 1732</p>
---	---	---	---

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

	<p>O-KE V PRIESTORE JELŠAVY HLÁSENÉ PODMIENKY IMC</p> <p>O-KE INSTRUMENT METEOROLOGICAL CONDITIONS REPORTED IN THE VICINITY OF JELŠAVA</p>		<p>O-KE ROZUMIEM POKRAČUJEM PODĽA IFR O-KE ROGER MAINTAINING IFR</p>
--	--	---	--

²⁹⁾ Čl. 2 ods. 140 vykonávacieho nariadenia (EÚ) č. 923/2012 v platnom znení.

HLAVA 4 LETISKOVÉ RIADENIE - LIETADLÁ

4.1 Úvod

4.1.1 Používanie stručnej a jednoznačnej frazeológie v správny čas je základom zabezpečenia plynulej, bezpečnej a rýchlej prevádzky na letisku. Nie je len prostriedkom, ktorým riadiaci letovej prevádzky vykonáva svoje povinnosti, ale aj pomáha pilotovi pri udržiavaní prehľadu o inej prevádzke v blízkosti letiska, najmä pri zhoršenej dohľadnosti.

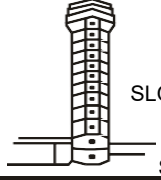

4.1.2 Ak to nie je potrebné z dôvodov bezpečnostného rizika, riadiaci letovej prevádzky nesmie odovzdávať lietadlu žiadne pokyny počas vzletu, počiatočného stúpania, konečného priblíženia a dojazdu lietadla po pristátí, pretože pracovné zaťaženie pilota v tejto fáze je najvyššie a pokyny by mohli odpútať 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 32, VIETOR 290 STUPŇOV 4 UZLY, QNH 1022, TEPLOTA MÍNUS 2, ROSNÝ BOD MÍNUS 3, RVR 550 METROV, ČAS 27</p> <p>SLOVAKIA 390 DEPARTURE RUNWAY 32, WIND 290 DEGREES 4 KNOTS, QNH 1022 TEMPERATURE MINUS 2, DEWPOINT MINUS 3, RVR 550 METRES, TIME 27</p>		<p>ŠTEFÁNIK GROUND, SLOVAKIA 390, IFR DO KOŠÍC, ŽIADAM ODLETOVÉ INFORMÁCIE</p> <p>ŠTEFÁNIK GROUND, SLOVAKIA 390, IFR TO KOŠICE, REQUEST DEPARTURE INFORMATION</p>
			<p>DRÁHA 32, QNH 1022, ZAVOLÁM KVÔLI SPÚŠŤANIU, SLOVAKIA 390</p> <p>RUNWAY 32, 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 vysielania ATIS. Ak sa očakáva zdržanie odletu, riadiaci letovej prevádzky obyčajne oznámi čas spúšťania alebo predpokladaný čas spúšťania.


	<p>SLOVAKIA 390 SPÚŠŤANIE SCHVÁLENÉ, QNH 1009 alebo SLOVAKIA 390 SPÚŠŤANIE O 35, QNH 1009 alebo SLOVAKIA 390 OČAKÁVAJTE SPÚŠŤANIE O 35, QNH 1009 alebo SLOVAKIA 390, OČAKÁVAJTE ODLET O 49, SPÚŠŤANIE PODĽA VLASTNÉHO UVÁŽENIA, QNH 1009 SLOVAKIA 390 START UP APPROVED, QNH 1009 or SLOVAKIA 390 START UP AT 35, QNH 1009 or SLOVAKIA 390 EXPECT START UP AT 35, QNH 1009 or SLOVAKIA 390, EXPECT DEPARTURE AT 49, START UP AT OWN DISCRETION, QNH 1009</p>	 <p>ŠTEFÁNIK GROUND, SLOVAKIA 390, STOJISKO 24, ŽIADAM SÚŠŤANIE, INFORMÁCIA BRAVO ŠTEFÁNIK GROUND, SLOVAKIA 390, STAND 24, REQUEST START UP, INFORMATION BRAVO</p>
---	---	---

- 4.2.3 Po vydaní povolenia ATC, začne pilot spúšťať pohonné jednotky za asistencie pozemného personálu.



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

4.3 Vytlačanie lietadiel

- 4.3.1 Na mnohých letiskách s prevádzkou veľkých lietadiel parkujú lietadlá nosom k terminálu. Pred začatím rolovania na odlet sa lietadlá vytlačajú ťahačom. Žiadosti o vytlačanie sa adresujú službe ATC alebo službe riadenia pohybov na odbavovacej ploche, podľa miestnych postupov.

	<p>SLOVAKIA 390 VYTLAČENIE SCHVÁLENÉ alebo SLOVAKIA 390 ČAKAJTE, OČAKÁVAJTE ZDRŽANIE 1 MINÚTU, B747 ROLUJE ZA VAMI</p> <p>SLOVAKIA 390 PUSH-BACK APPROVED or SLOVAKIA 390 STAND BY. EXPECT ONE MINUTE DELAY DUE B747 TAXIING BEHIND</p>	 <p>APRON SLOVAKIA 390 STOJISKO 27 ŽIADAM VYTLAČENIE</p> <p>APRON SLOVAKIA 390 STAND 27 REQUEST PUSH-BACK</p>
---	---	--

4.3.2 Na koordináciu vytlačania používa pilot a pozemná obsluha nasledujúcu frazeológiu.

	<p>POTVRDTE ODBRZDENIE CONFIRM BRAKES RELEASED</p> <p>ZAČÍNAM VYTĽÁČANIE COMMENCING PUSH-BACK</p> <p>VYTĽÁČANIE SKONČENÉ, POTVRDTE ZABRZDENIE PUSH-BACK COMPLETED, CONFIRM BRAKES SET</p> <p>ROZPOJENÉ, ČAKAJTE NA VIZUÁLNY SIGNÁL PO VAŠEJ ĽAVEJ RUKY DISCONNECTING STAND BY FOR VISUAL AT YOUR LEFT</p>	 <p>PRIPRAVENÝ NA VYTĽÁČANIE READY FOR PUSH-BACK</p> <p>ODBRZDENÉ BRAKES RELEASED</p> <p>ZABRZDENÉ, ROZPOJTE BRAKES SET, DISCONNECT</p> <p>ROZUMIEM ROGER</p>
--	--	---

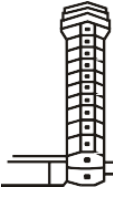
4.3.3 Po skončení manévru pozemná obsluha dá pilotovi vizuálne znamenie, že lietadlo môže rolovať. Ak chce pilot prerušiť manéver v ktorejkoľvek fáze, použije frázu „ZASTAVTE VYTĽÁČANIE/STOP PUSH-BACK“.

4.4 Pokyny na rolovanie


4.4.1 Pokyny na rolovanie vydané riadiacim letovej prevádzky obsahujú vždy medzu povolenia,³⁰⁾ kde lietadlo zastaví 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.

³⁰⁾ Čl. 2 ods. 52 vykonávacieho nariadenia (EÚ) č. 923/2012 v platnom znení.

4.4.2 Ak povolenie na rolovanie obsahuje medzu povolenia za dráhou, jeho súčasťou je výslovné povolenie na križovanie dráhy, alebo pokyn na vyčkávanie v blízkosti príslušnej dráhy.


G-ABCD ROLUJTE PO ROLOVACEJ DRÁHE CHARLIE
NA VYČKÁVACIE MIESTO DRÁHY 24, VIETOR 250
STUPŇOV 8 UZLOV QNH 1010, ČAS DVA TRI A POL

G-ABCD TAXI VIA TAXIWAY CHARLIE TO HOLDING
POINT RUNWAY 24 WIND 250 DEGREES 8 KNOTS QNH
1010 TIME TWO THREE AND A HALF


**ŠTEFÁNIK VEŽA, G-ABCD C172 MEDZI HANGÁRMÍ,
ŽIADAM ROLOVAŤ NA MIESTNY LET VFR**
**ŠTEFÁNIK TOWER G-ABCD C172 THE SOUTH SIDE
HANGARS REQUEST TAXI FOR LOCAL VFR
FLIGHT**

G-ABCD QNH 1010 ŽIADAM DRÁHU 14
G-ABCD QNH 1010 REQUEST RUNWAY 14

G-CD ZMENA POVOLENIA, VYČKÁVACIE MIESTO
DRÁHY 14, ROLUJTE ZA SENECOU
PRICHÁDZAJÚCOU Z VAŠEJ ĽAVEJ STRANY
G-CD RECLEARED HOLDING POINT RUNWAY 14,
TAXI BEHIND SENECA COMING FROM YOUR LEFT

G-CD VYČKÁVACIE MIESTO DRÁHY 14, PREVÁDZKA V
DOHĽADE
G-CD HOLDING POINT RUNWAY 14 TRAFFIC IN SIGHT

**ŠTEFÁNIK VEŽA G-ABCD C172 PRI PLNIAČEJ STANICI,
VFR DO ŽILINY, ŽIADAM ROLOVAŤ**
**ŠTEFÁNIK TOWER G-ABCD C172 AT THE FUEL
STATION VFR TO ŽILINA REQUEST TAXI**

G-ABCD DRÁHA 06, VIETOR 080 STUPŇOV 10 UZLOV QNH 1012,
DOHĽADNOSŤ 8 KM, ČAS 04, ROLUJTE PO ROLOVACEJ DRÁHE
ALPHA NA VYČKÁVACIE MIESTO DRÁHY 06
G-ABCD RUNWAY 06 WIND 080 DEGREES 10 KNOTS QNH 1012
VISIBILITY 8 KM TIME 04 TAXI TO HOLDING POINT RUNWAY 06
VIA TAXIWAY ALPHA

DRÁHA 06 QNH 1012, ŽIADAM PO ROLOVACEJ DRÁHE
BRAVO A SPÄŤ PO DRÁHE, G-ABCD
RUNWAY 06 QNH 1012 REQUEST TAXIWAY BRAVO
AND BACKTRACK G-ABCD

G-CD SCHVÁLENÉ ROLUJTE PO BRAVO A SPÄŤ PO DRÁHE,
VSTÚPTE NA DRÁHU 06, VYČKÁVAJTE V BLÍZKOSTI DRÁHY 14
G-CD APPROVED, TAXI VIA BRAVO BACKTRACK AND LINE UP
RUNWAY 06, HOLD SHORT OF RUNWAY 14

PO BRAVO A SPÄŤ PO DRÁHE, VSTÚPIŤ NA DRÁHU 06,
VYČKÁVAŤ V BLÍZKOSTI DRÁHY 14 G-CD
BRAVO BACKTRACK AND LINE UP RUNWAY 06,
HOLDING SHORT OF RUNWAY 14 G-CD

G-CD VYČKÁVAM V BLÍZKOSTI DRÁHY 14
G-CD HOLDING SHORT OF RUNWAY 14

G-CD URÝCHLITE ROLOVANIE, PREVÁDZKA NA FINÁLE
DRÁHY 24, OHLÁSTE UVOĽNENIE DRÁHY 24

G-CD EXPEDITE TAXI TRAFFIC ON FINAL RUNWAY 24,
REPORT RUNWAY 24 VACATED

G-CD URÝCHLUJEM
G-CD EXPEDITING

G-CD DRÁHA UVOĽNENÁ
G-CD RUNWAY VACATED

KOŠICE VEŽA, G-ABCD PRI PLNIAČEJ STANICI,
ŽIADAM ROLOVAŤ DO PRIESTORU AEROKLUBU
KOŠICE TOWER G-ABCD AT THE FUEL STATION
REQUEST TAXI TO FLYING CLUB

G-ABCD ROLUJTE NA VYČKÁVACIE MIESTO DRÁHY 24 PO
ROLOVACEJ DRÁHE CHARLIE

G-ABCD TAXI TO HOLDING POINT RUNWAY 24 VIA TAXIWAY
CHARLIE

PO CHARLIE NA VYČKÁVACIE MIESTO DRÁHY 24
G-ABCD

VIA CHARLIE HOLDING POINT RUNWAY 24 G-ABCD

G-CD BLÍŽIM SA NA VYČKÁVACIE MIESTO, ŽIADAM
KRIŽOVAŤ DRÁHU 24

G-CD APPROACHING HOLDING POINT REQUEST
CROSS RUNWAY 24

G-CD VYČKÁVAJTE V BLÍZKOSTI DRÁHY 24
G-CD HOLD SHORT RUNWAY 24

G-CD VYČKÁVAM V BLÍZKOSTI

G-CD HOLDING SHORT

G-CD KRIŽUJTE DRÁHU 24, OHLÁSTE UVOĽNENIE,
POKRAČUJTE DO PRIESTORU AEROKLUBU

G-CD CROSS RUNWAY 24 REPORT VACATED CONTINUE TO
FLYING CLUB

KRIŽUJEM, VYKONÁM G-CD
CROSSING, WILCO G-CD

G-CD DRÁHA UVOĽNENÁ
G-CD RUNWAY VACATED


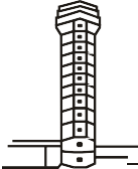
G-CD ROZUMIEM

G-CD ROGER

-----	G-HELI ŽIADAM ROLOVANIE VO VZDUCHU Z PALIVOVEJ STANICE NA ODBAVOVACIU PLOCHU
G-HELI ROLUJTE VO VZDUCHU PRIAMO OD PALIVOVEJ STANICE K ODBAVOVACEJ PLOCHE, VYHNITE SA B747 ROLUJÚCEMU ZO STOJISKA 27 NA VYČKÁVACIE MIESTO DRÁHY 24	G-HELI REQUEST AIR-TAXIING FROM FUEL STATION TO APRON
G-HELI AIR TAXI VIA DIRECT FROM FUEL STATION TO APRON AVOID B747 TAXIING FROM STAND 27 TO HOLDING POINT RUNWAY 24	ROLUJEM VO VZDUCHU Z PALIVOVEJ STANICE NA ODBAVOVACIU PLOCHU, PREVÁDZA V DOHLÁDE, G-HELI
	APRON, TRAFFIC IN SIGHT, G-HELI

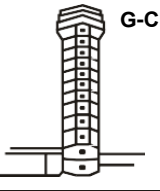

Dráha je považovaná za uvoľnenú, keď je celé lietadlo za príslušným vyčkávacím miestom pred dráhou.

- 4.4.3 V prípadoch, keď lietadlo potvrdí prijatie vysielania ATIS, riadiaci letovej prevádzky nemusia pri vydaní povolenia na rolovanie odovzdať odletové informácie.

	ŠTEFÁNIK VEŽA, SLOVAKIA 390 ŽIADAM ROLOVANIE, INFORMÁCIA ALPHA
	ŠTEFÁNIK TOWER, SLOVAKIA 390 REQUEST TAXI, INFORMATION ALPHA
SLOVAKIA 390 ROLUJTE NA VYČKÁVACIE MIESTO DRÁHY 27, DAJTE PREDNOSŤ B747 KRIŽUJÚCEMU ZĽAVA DO PRAVA, QNH 1019	
SLOVAKIA 390 TAXI TO HOLDING POINT RUNWAY 27 GIVE AWAY TO B747 PASSING LEFT TO RIGHT QNH 1019	
	VYČKÁVACIE MIESTO DRÁHY 27 QNH 1019, DÁVAM PREDNOSŤ B747, SLOVAKIA 390
	HOLDING POINT RUNWAY 27 QNH 1019, GIVING AWAY TO B747 SLOVAKIA 390

4.5 Postupy na vzlet

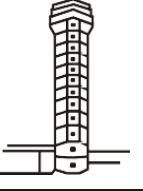

- 4.5.1 Na letiskách s intenzívnou prevádzkou a oddelenými pracoviskami GROUND a VEŽA lietadlá obvykle prechádzajú na spojenie s VEŽOU na vyčkávacom mieste pred dráhou alebo v jeho blízkosti.
- 4.5.2 Z dôvodu, že nedorozumenia pri vydávaní a potvrdzovaní povolení na vzlet môžu mať vážne následky, je potrebné zabezpečiť, aby sa frazeológia používaná počas rolovania nemohla interpretovať ako povolenie na vstup na dráhu alebo 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 A ČAKAJTE G-CD LINE UP AND WAIT	VSTUPUJEM NA DRÁHU G-CD LINING UP G-CD	

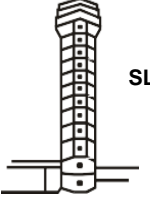

4.5.4 Okrem prípadov núdze riadiaci letovej prevádzky nesmú vysielat' správu lietadlu počas vzletu alebo počiatočného stúpania.

	G-CD DRÁHA 06 VZLET POVOLENÝ G-CD RUNWAY 06 CLEARED FOR TAKE-OFF		DRÁHA 06 VZLET POVOLENÝ G-CD RUNWAY 06 CLEARED FOR TAKE-OFF G-CD
--	---	--	---

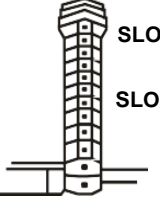

4.5.5 Z prevádzkových dôvodov môže byť potrebné, aby lietadlo vykonalo vzlet okamžite po vstupe na dráhu.

	G-CD STE PRIPRAVENÝ NA OKAMŽITÝ ODLET G-CD ARE YOU READY FOR IMMEDIATE DEPARTURE		G-CD POTVRDZUJEM G-CD AFFIRM
	G-CD VSTÚPTE NA DRÁHU. BUĎTE PRIPRAVENÝ NA OKAMŽITÝ ODLET G-CD LINE UP. BE READY FOR IMMEDIATE DEPARTURE	VSTUPUJEM NA DRÁHU G-CD LINING UP G-CD	
	G-CD DRÁHA 06 VZLET POVOLENÝ G-CD RUNWAY 06 CLEARED FOR TAKE-OFF	DRÁHA 06 VZLET POVOLENÝ G-CD RUNWAY 06 CLEARED FOR TAKE-OFF G-CD	

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

	SLOVAKIA 390 DRÁHA 24, VZLET POVOLENÝ, OHLÁSTE SA PO VZLETE SLOVAKIA 390 RUNWAY 24 CLEARED FOR TAKE-OFF REPORT AIRBORNE		DRÁHA 24, VZLET POVOLENÝ, VYKONÁM SLOVAKIA 390 RUNWAY 24 CLEARED FOR TAKE-OFF WILCO SLOVAKIA 390
			SLOVAKIA 390 PO VZLETE 57 SLOVAKIA 390 AIRBORNE 57
	SLOVAKIA 390 PREJDITE NA ODLETY 121,750 SLOVAKIA 390 CONTACT DEPARTURE 121.750		121,750 SLOVAKIA 390 121.750 SLOVAKIA 390

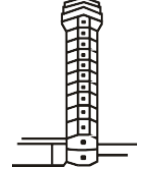

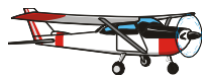
- 4.5.7 Podmienkové povolenia sa nesmú týkať dráhy v používaní okrem prípadov, keď pilot aj riadiaci letovej prevádzky vidia dané lietadlo alebo vozidlo. V prípade, že sa podmienkové povolenie týka koordinácie činnosti odlietavajúceho lietadla s prilietavajúcim, je nutné, aby pilot odlietavajúceho lietadla 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:
- volací znak;
 - podmienku;
 - povolenie;
 - krátke zopakovanie podmienky.

	SLOVAKIA 390 OHLÁSTE AIRBUS NA FINÁLE V DOHĽADE SLOVAKIA 390 REPORT THE AIRBUS ON FINAL IN SIGHT		SLOVAKIA 390 AIRBUS V DOHĽADE SLOVAKIA 390 AIRBUS IN SIGHT
	SLOVAKIA 390 PO PRISTÁTI AIRBUSU, VSTÚPTE NA DRÁHU A ČAKAJTE ZA NÍM SLOVAKIA 390 BEHIND THE LANDING AIRBUS LINE UP AND WAIT		PO ARIBUSE VSTÚPIŤ NA DRÁHU A ČAKAŤ SLOVAKIA 390 BEHIND THE AIRBUS, LINING UP AND WAITING SLOVAKIA 390

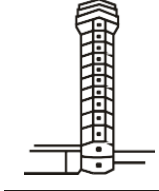

4.5.8 Ak je viac dráh v používaní a môže vzniknúť pochybnosť, ktorú dráhu má pilot použiť, povolenie na vzlet obsahuje číslo príslušnej dráhy (označenie).

	SLOVAKIA 390 VZLET Z DRÁHY 09 POVOLENÝ SLOVAKIA 390 RUNWAY 09 CLEARED FOR TAKE-OFF		VZLET POVOLENÝ, DRÁHA 09 SLOVAKIA 390 CLEARED FOR TAKE-OFF RUNWAY 09 SLOVAKIA 390
---	---	---	--

4.5.9 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.

	SLOVAKIA 390 STÚPAJTE PRIAMO DO 2 500 STÔP, POTOM PRAVOU ZATÁČKOU, DRÁHA 24 VZLET POVOLENÝ SLOVAKIA 390 CLIMB STRAIGHT AHEAD UNTIL 2 500 FEET BEFORE TURNING RIGHT, RUNWAY 24 CLEARED FOR TAKE-OFF		PRIAMO DO 2 500 STÔP, PRAVÁ ZATÁČKA, VZLET POVOLENÝ DRÁHA 24 SLOVAKIA 390 STRAIGHT AHEAD 2 500 FEET RIGHT TURN CLEARED FOR TAKE-OFF RUNWAY 24 SLOVAKIA 390
			G-CD PO VZLETE ŽIADAM PRAVÚ ZATÁČKU G-CD REQUEST RIGHT TURN WHEN AIRBORNE
	G-CD PRAVÁ ZATÁČKA SCHVÁLENÁ, DRÁHA 06 VZLET POVOLENÝ G-CD RIGHT TURN APPROVED RUNWAY 06 CLEARED FOR TAKE-OFF		DRÁHA 06 VZLET POVOLENÝ, PRAVÁ ZATÁČKA G-CD RUNWAY 06 CLEARED FOR TAKE-OFF RIGHT TURN G- CD

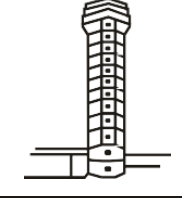

4.5.10 Vzhľadom na neočakávanú prevádzkovú situáciu alebo oneskorenie vzletu odlietavajúceho lietadla, je niekedy potrebné zrušiť povolenie na vzlet, alebo urýchlene uvoľniť dráhu pre pristávajúce lietadlo.

	G-CD VYKONAJTE OKAMŽITÝ VZLET ALEBO VYČKÁVAJTE V BLÍZKOSTI DRÁHY G-CD TAKE OFF IMMEDIATELY OR HOLD SHORT OF RUNWAY		VYČKÁVAM V BLÍZKOSTI G-CD HOLDING SHORT G-CD
G-CD VYKONAJTE OKAMŽITÝ VZLET ALEBO UVOĽNITE DRÁHU G-CD TAKE OFF IMMEDIATELY OR VACATE RUNWAY		VZLET G-CD TAKING OFF G-CD	
G-CD STOJTE, RUŠÍM VZLET, OPAKUJEM RUŠÍM VZLET, NA DRÁHE AUTOMOBIL G-CD HOLD POSITION, CANCEL TAKE-OFF 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 vydá príkaz okamžite zastaviť; príkaz a volací znak sa opakujú.

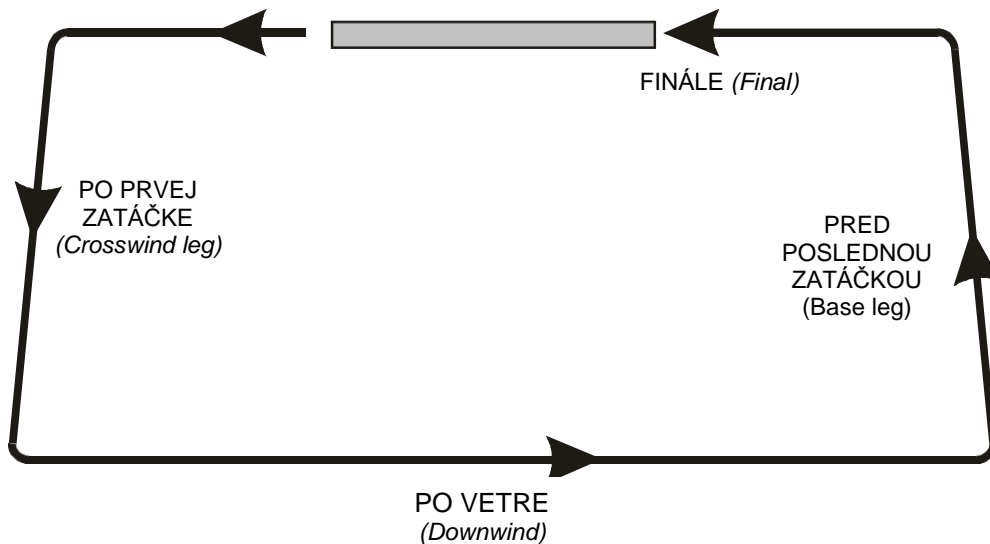
	SLOVAKIA 390 OKAMŽITE ZASTAVTE SLOVAKIA 390 OKAMŽITE ZASTAVTE SLOVAKIA 390 STOP IMMEDIATELY SLOVAKIA 390 STOP IMMEDIATELY		ZASTAVUJEM SLOVAKIA 390 STOPPING SLOVAKIA 390
---	--	---	--

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

	<p>SLOVAKIA 390 ROZUMIEM SLOVAKIA 390 ROGER</p>		<p>SLOVAKIA 390 ZASTAVUJEM SLOVAKIA 390 STOPPING</p>
			<p>SLOVAKIA 390 ŽIADAM SPÄŤ NA ODBAVOVACIU PLOCHU SLOVAKIA 390 REQUEST RETURN TO APRON</p>
	<p>SLOVAKIA 390 NASLEDUJÚCOU DOPRAVA NA ODBAVOVACIU PLOCHU, PREJDITE NA GROUND 118,350</p>		
	<p>SLOVAKIA 390 TAKE NEXT RIGHT RETURN TO APRON CONTACT GROUND 118.350</p>		
			<p>ĎALŠOU DOPRAVA SPÄŤ NA ODBAVOVACIU PLOCHU 118,350 SLOVAKIA 390 NEXT RIGHT RETURN TO APRON 118.350 SLOVAKIA</p>

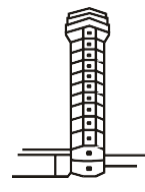
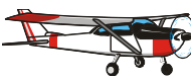
4.6 Letiskový okruh

4.6.1 Pokyny na vstup do letiskového okruhu³¹⁾ je potrebné žiadať včas, aby sa daný let mohol skoordinať s ostatnou prevádzkou na okruhu. Ak sa používa pravý okruh, oznámi sa to. 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. Hlásenie v letiskovom okruhu je znázornené na obrázku 1.

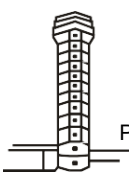
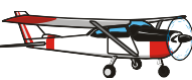


Obrázok 1 Hlásenia v letiskovom okruhu

³¹⁾ Čl. 2 ods. 10 vykonávacieho nariadenia (EÚ) č. 923/2012 v platnom znení.

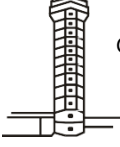

		ŽILINA VEŽA G-ABCD C172 10 NM JUŽNE 2 500 STÔP NA PRISTÁTIE ŽILINA TOWER G-ABCD C172 10 MILES SOUTH 2 500 FEET FOR LANDING
		G-CD VSTÚPTE DO POLOHY PO VETRE, DRÁHA 24, VIETOR 270 STUPŇOV 5 UZLOV, QNH 1012
		G-CD JOIN DOWNWIND RUNWAY 24 WIND 270 DEGREES 5 KNOTS, QNH 1012
		VSTUPUJEM DO POLOHY PO VETRE, DRÁHA 24 QNH 1012
		JOIN DOWNWIND RUNWAY 24 QNH 1012 G-CD

4.6.2 Tam, kde sa poskytuje služba ATIS, príjem vysielania sa potvrdzuje pri prvotnom nadviazaní spojenia s vežou.

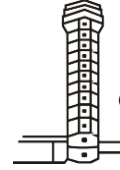
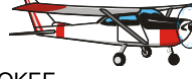
		ŠTEFÁNIK VEŽA G-ABCD C172 10 NM SEVERNE 2 500 STÔP, INFORMÁCIA BRAVO, NA PRISTÁTIE ŠTEFÁNIK TOWER G-ABCD C172 10 MILES NORTH, 2 500 FEET INFORMATION BRAVO, FOR LANDING
		G-CD VSTÚPTE DO POLOHY PO VETRE PRAVÉHO OKRUHU DRÁHY 34, VIETOR 330 STUPŇOV 5 UZLOV QNH 1012
		G-JOIN RIGHT HAND DOWNWIND RUNWAY 34 WIND 330 DEGREES 10 KNOTS QNH 1012
		VSTÚPIŤ DO POLOHY PO VETRE PRAVÉHO OKRUHU DRÁHY 34 QNH 1012 G-CD
		JOIN RIGHT HAND DOWNWIND RUNWAY 34 QNH 1012 G-CD

		G-CD PREVÁDZKA CHEROKEE PO VZLETE Z DRÁHY 34, LEARJET A PO VETRE
		G-CD TRAFFIC CHEROKEE TAKING OFF RUNWAY 34 AND A LEARJET DOWNWIND
		PREVÁDZKA V DOHLÁDE G-CD
		TRAFFIC IN SIGHT G-CD

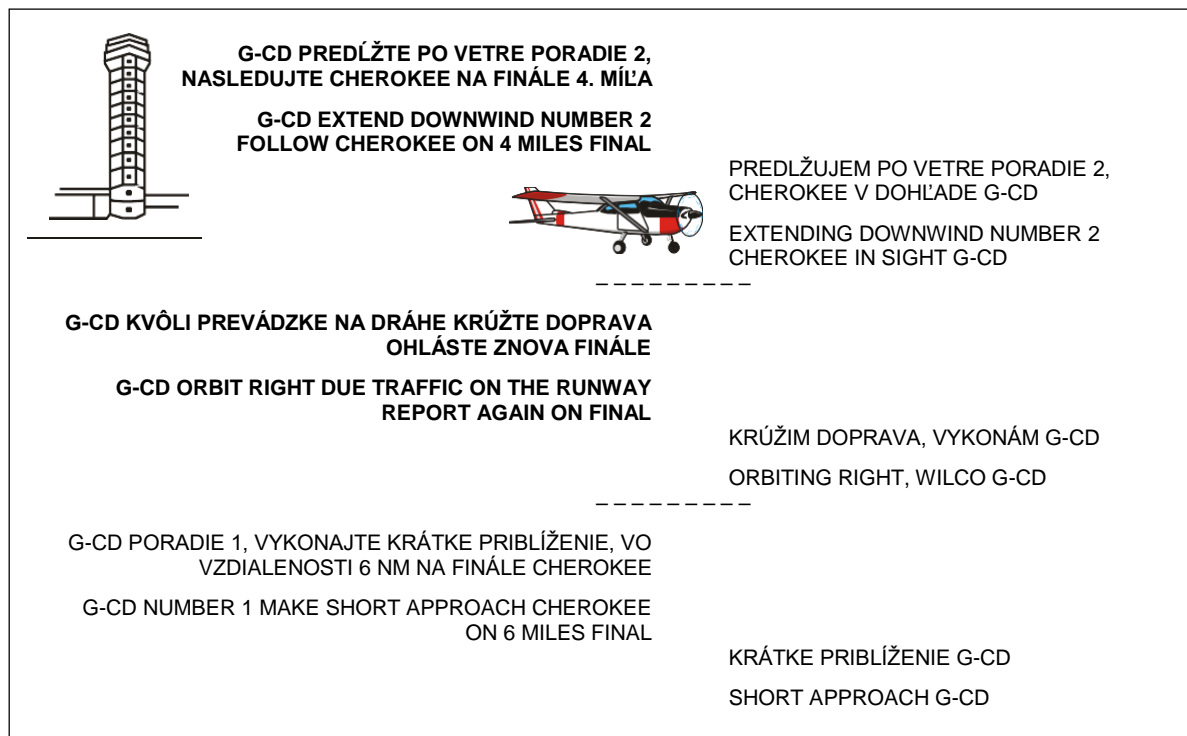
4.6.3 Vzhľadom na prevládajúce prevádzkové podmienky a smer, z ktorého lietadlo priletava, je možné povoliť priame priblíženie.

		ŠTEFÁNIK VEŽA G-ABCD C172 10 NM SEVERNE 2 500 STŔP NA PRISTÁTIE ŠTEFÁNIK TOWER G-ABCD C172 10 MILES NORTH, 2 500 FEET FOR LANDING
		G-CD VYKONAJTE PRIAME PRIBLÍŽENIE NA DRÁHU 16, VIETOR 190 STUPŇOV 5 UZLOV QNH 1009
		G-CD MAKE STRAIGHT-IN APPROACH RUNWAY 16 WIND 190 DEGREES 5 KNOTS QNH 1009
		PRIAME PRIBLÍŽENIE DRÁHA 16 QNH 1009 G- CD STRAIGHT-IN RUNWAY 16 QNH 1009 G-CD

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

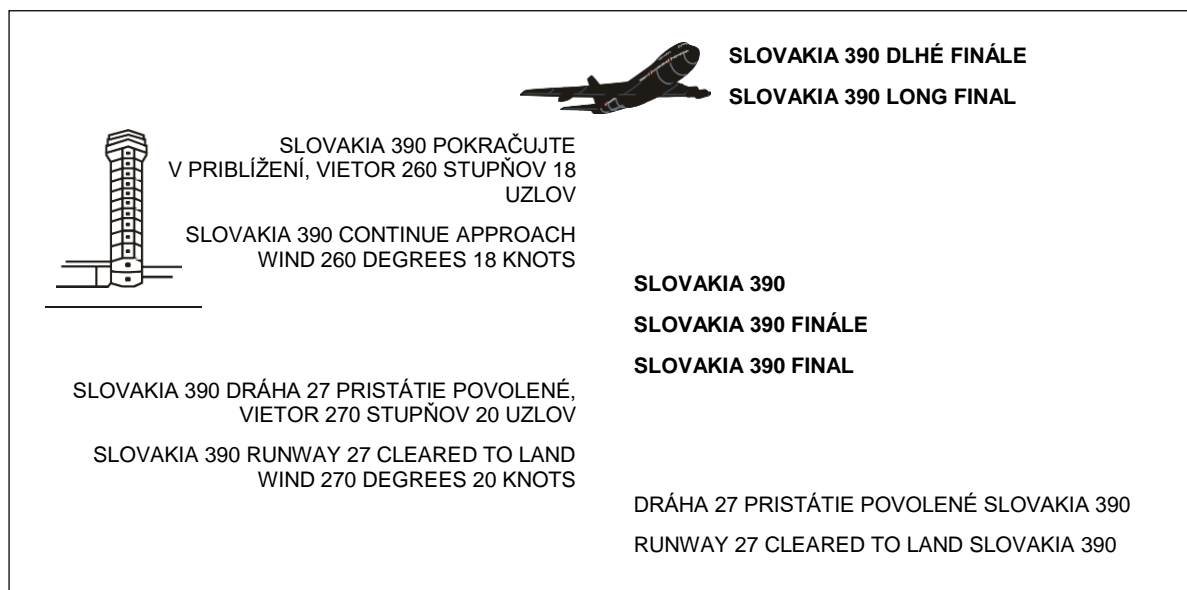
		G-CD PO VETRE G-CD DOWNWIND
		G-CD PORADIE 2, NASLEDUJTE CHEROKEE PRED POSLEDNOU ZATÁČKOU G-CD NUMBER 2 FOLLOW CHEROKEE ON BASE
		G-CD PORADIE 2, PREVÁDZKA V DOHLÁDE G-CD NUMBER 2, TRAFFIC IN SIGHT
		G-CD PRED POSLEDNOU ZATÁČKOU G-CD BASE LEG
		G-CD OHLÁSTE FINÁLE G-CD REPORT FINAL
		G-CD G-CD FINÁLE G-CD FINAL
		G-CD POKRAČUJTE V PRIBLÍŽENÍ, VIETOR 270 STUPŇOV 7 UZLOV G-CD CONTINUE APPROACH WIND 270 DEGREES 7 KNOTS

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

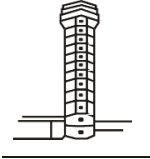



4.7 Konečné priblíženie a pristátie

- 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 väčšej vzdialenosti, hlási „DLHÉ FINÁLE/LONG FINAL“. Ak lietadlo vykonáva priame priblíženie, hlási „DLHÉ FINÁLE/LONG FINAL“ vo vzdialenosti 15 km (8 NM) od bodu dotyku. Ak v tomto čase lietadlo nedostane povolenie na pristátie, ohlási „FINÁLE/FINAL“ vo vzdialenosti 7 km (4 NM) od bodu dotyku.



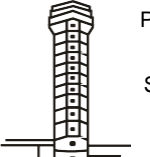

- 4.7.2 Pilot si môže vyžiadať povolenie na prelet nad vežou alebo nad iným miestom na vizuálnu kontrolu zo zeme.

	<p>SLOVAKIA 390 NÍZKY PRELET POVOLENÝ DRÁHA 27, NIE NIŽŠIE AKO 500 STÔP, OHLÁSTE FINÁLE</p> <p>SLOVAKIA 390 CLEARED LOW PASS RUNWAY 27 NOT BELOW 500 FEET REPORT FINAL</p>		<p>SLOVAKIA 390 ŽIADAM NÍZKY PRELET, NESPOLIAHLIVÁ INDIKÁCIA ĽAVÉHO PODVOZKA</p> <p>SLOVAKIA 390 REQUEST LOW PASS UNSAFE LEFT GEAR INDICATION</p>
			<p>DRÁHA 27, NIE NIŽŠIE AKO 500 STÔP, VYKONÁM SLOVAKIA 390</p> <p>RUNWAY 27 NOT BELOW 500 FEET WILCO SLOVAKIA 390</p>

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

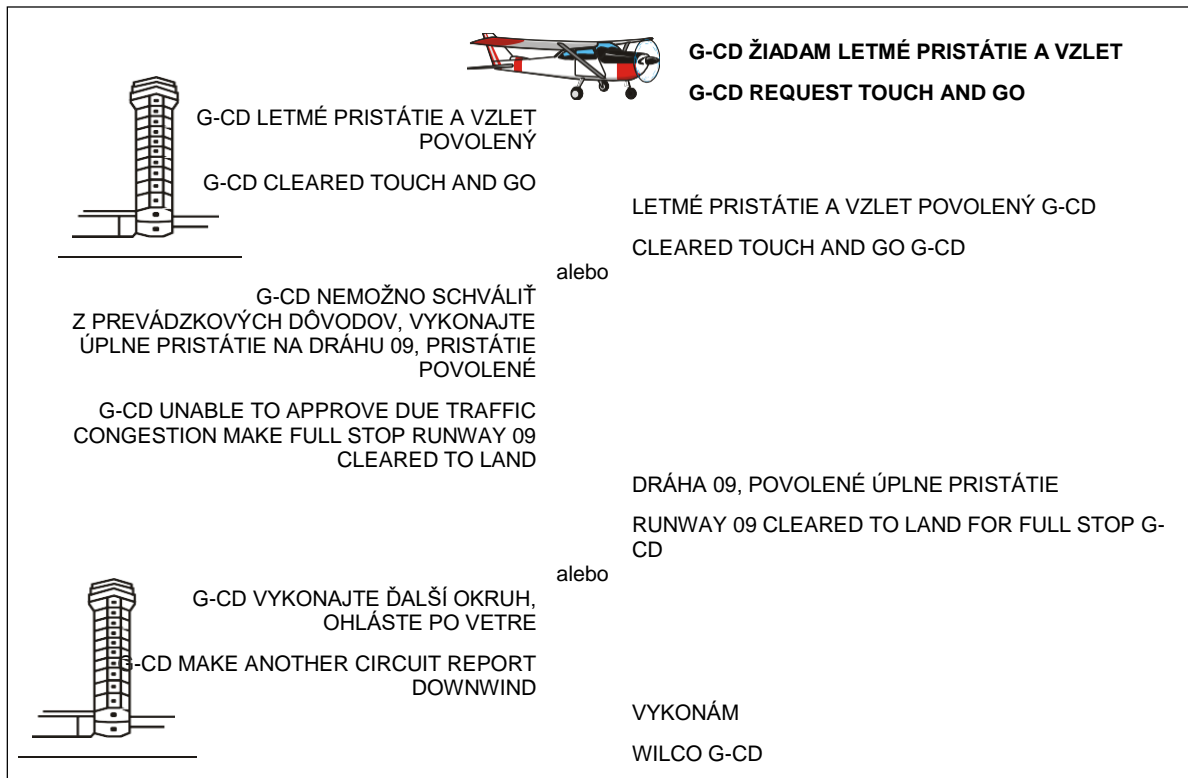
- PODOVZOK SA JAVÍ BYŤ VYSUNUTÝ
LANDING GEAR APPEARS DOWN
- PRAVÉ (alebo ĽAVÉ alebo PREDNÝ) KOLESO SA JAVÍ BYŤ ZATIAHNUTÉ
(alebo VYSUNUTÉ)
RIGHT (or LEFT or NOSE) WHEEL APPEARS UP (or DOWN)
- KOLESÁ SA JAVIA BYŤ ZATIAHNUTÉ
WHEELS APPEAR UP
- PRAVÉ (alebo ĽAVÉ alebo PREDNÝ) KOLESO SA NEJAVÍ BYŤ
ZATIAHNUTÉ (alebo VYSUNUTÉ)
RIGHT (or LEFT, or NOSE) WHEEL DOES NOT APPEAR UP (or DOWN)

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

	<p>SLOVAKIA 390 NÍZKE PRIBLIŽENIE POVOLENÉ NA DRÁHU 09, NIE NIŽŠIE AKO 250 STÔP, OHLÁSTE FINÁLE</p> <p>SLOVAKIA 390 CLEARED LOW APPROACH RUNWAY 09 NOT BELOW 250 FEET REPORT FINAL</p>		<p>SLOVAKIA 390 ŽIADAM NÍZKE PRIBLIŽENIE NA DRÁHU 09 Z DÔVODU TRÉNINGU</p> <p>SLOVAKIA 390 REQUEST LOW APPROACH RUNWAY 09 TRAINING</p>
			<p>DRÁHA 09, NIE NIŽŠIE AKO 250 STÔP, VYKONÁM SLOVAKIA 390</p> <p>RUNWAY 09 NOT BELOW 250 FEET WILCO SLOVAKIA 390</p>

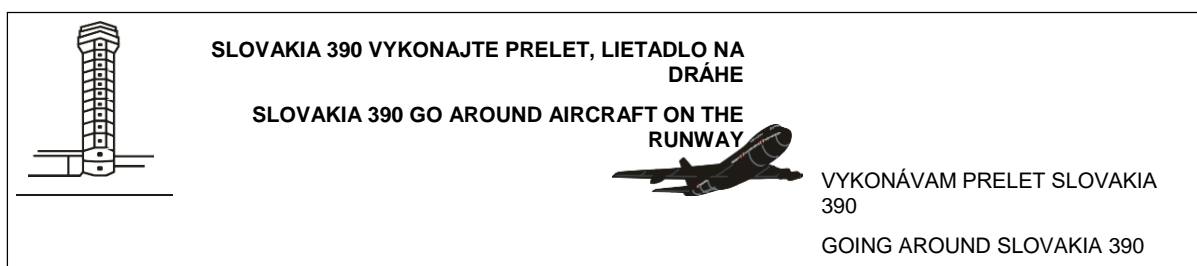
- 4.7.5 Pri cvičných letoch po okruhu môže pilot požiadať o pristátie s následným vzletom bez zastavenia použitím frázy „ŽIADAM LETMÉ PRISTÁTIE A VZLET/ REQUEST

TOUCH AND GO“, to znamená, že lietadlo pristane, pokračuje v rozjazde a vzlete bez zastavenia.



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 vykonávania preletu sú stručné a obmedzia sa na minimum.



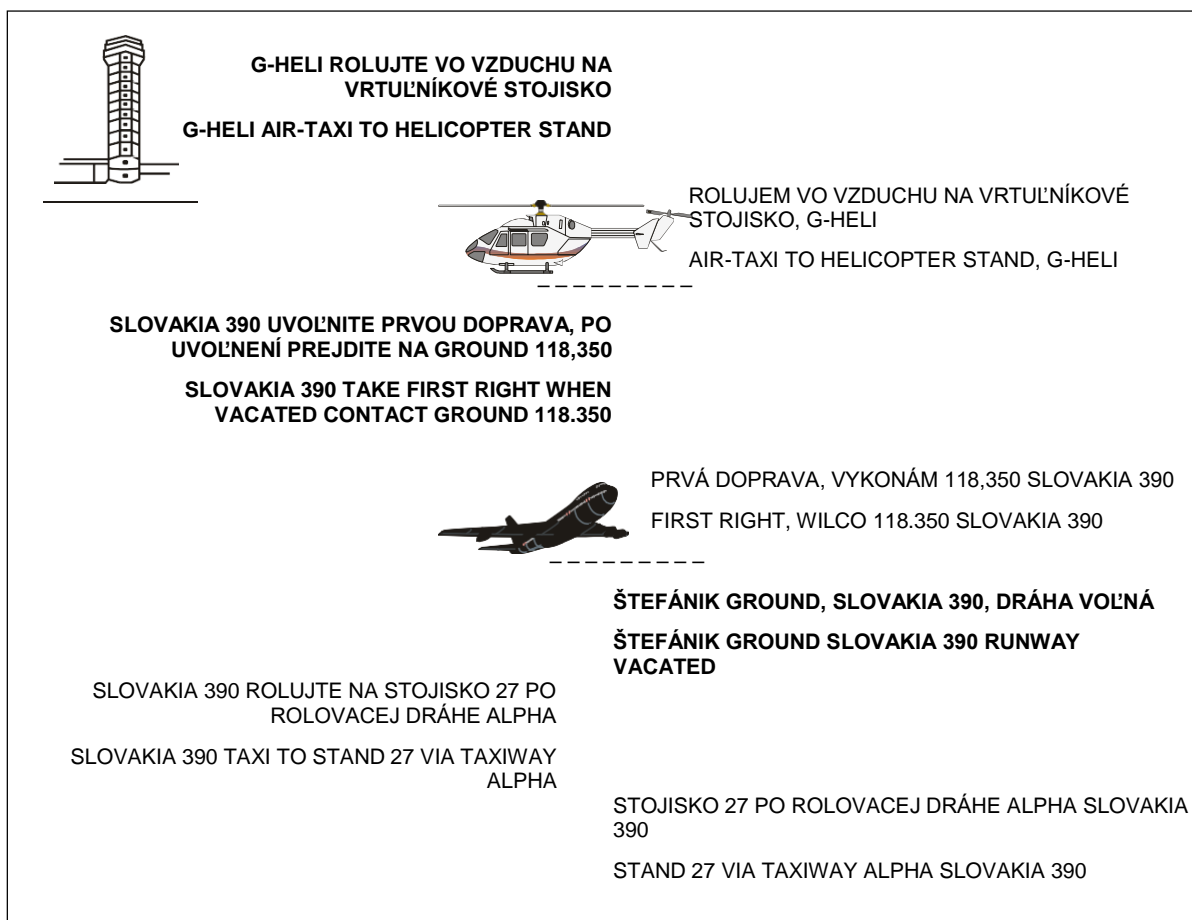
4.8.2 Pokiaľ sa nevydávajú iné príkazy, lietadlo pri prístrojovom priblížení vykoná postup nevydareného priblíženia a lietadlo podľa VFR bude pokračovať na letiskový okruh.

4.8.3 Ak pilot začne postup nevydareného priblíženia, oznámi to frázou VYKONÁVAM PRELET/ GOING AROUND“.



4.9 Po pristáti

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

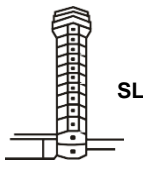



4.10 Dôležité informácie o letisku

Dôležité informácie o letisku sú informácie o pohybových plochách a technických prostriedkoch, ktoré sú dôležité na zaistenie bezpečnosti prevádzky lietadiel. Ak je to možné, letiskové informácie sa odovzdávajú lietadlu pred spúšťaním a rolovaním, alebo pred začatím konečného priblíženia, okrem prípadov kedy sa vie, že lietadlo dostalo všetky alebo časť informácií z iných zdrojov. Patria sem informácie o:

- stavebných alebo údržbárskych prácach na pohybových plochách alebo v ich bezprostrednej blízkosti;

- b) nerovnostiach alebo porušení povrchu dráhy, rolovacej dráhy alebo odbavovacej plochy bez ohľadu na to, či sú vyznačené alebo nie;
- c) snehu, kašovitého snehu alebo ľade na dráhe, rolovacej dráhe alebo odbavovacej ploche;
- d) vode na pristávacej dráhe, rolovacej dráhe alebo odbavovacej ploche;
- e) snehových valoch alebo závejoch v bezprostrednej blízkosti dráhy alebo rolovacej dráhy alebo odbavovacej plochy;
- 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) iných dôležitých skutočnostiach.

	SLOVAKIA 390 POZOR STAVEBNÉ PRÁCE V BLÍZKOSTI VÝCHODU 37	
	SLOVAKIA 390 CAUTION CONSTRUCTION WORK ADJACENT TO GATE 37	
		
		ROZUMIEM, SLOVAKIA 390 ROGER, SLOVAKIA 390
	...VPREDU NA SEVERNEJ STRANE ROLOVACEJ DRÁHY ALPHA SA PRACUJE	
	...WORK IN PROGRESS AHEAD NORTH SIDE OF TAXIWAY ALPHA	
	...ROLOVACIE OSOVÉ SVETLÁ MIMO PREVÁDZKY	
	...CENTRE LINE TAXIWAY LIGHTNING UNSERVICABLE	
	...VASIS DRÁHY 27 MIMO PREVÁDZKY	
	...VASIS RUNWAY 27 UNSERVICABLE	
	...VEĽKÝ KŔDEĽ VTÁKOV SEVERNE OD DRÁHY 27 V BLÍZKOSTI STREDNEJ ROLOVACEJ DRÁHY	
	...LARGE FLOCK OF BIRDS NORTH OF RUNWAY 27 NEAR CENTRAL TAXIWAY	
	...ILS 09 MIMO PREVÁDZKY	
	...ILS 09 UNSERVICABLE	
	...PODMIENKY NA DRÁHE 09: POUŽITELNÁ ŠÍRKA 32 METROV, POKRYTÁ TENKÝMI OSTROVČEKAMI ĽADU, BRZDIACI ÚČINOK ZLÝ, NA OKRAJOCH SNEH DO VÝŠKY 30 CM	
	...RUNWAY CONDITIONS 09: AVAILABLE WIDTH 32 METRES, COVERED WITH THIN PATCHES OF ICE, BRAKING ACTION POOR SNOW UP TO 30 CM ALONG EDGES	

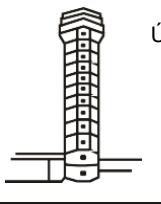

HLAVA 5 LETISKOVÉ RIADENIE - MOBILNÉ PROSTRIEDKY

5.1 Úvod

- 5.1.1 V prevádzke letiska má dôležitú úlohu efektívny pohyb mobilných zariadení. Keď je to možné, je potrebné oddeliť plochy na prevádzku mobilných prostriedkov od plochy na prevádzku lietadiel. V mnohých prípadoch sa však mobilné prostriedky pohybujú po prevádzkových plochách³²⁾ kvôli údržbe alebo obsluhu lietadiel.
- 5.1.2 Postupy, ktoré určujú pohyb mobilných prostriedkov, sa na jednotlivých letiskách líšia, ale určité okolnosti, ktoré sa berú do úvahy, sú spoločné pre všetky letiská:
- lietadlá nemajú taký stupeň manévrovacích schopností ako mobilné prostriedky,
 - viditeľnosť z kabíny lietadla pri pohybe po zemi je v porovnaní s mobilnými prostriedkami obmedzená.
- Vodiči mobilných prostriedkov, ktoré sa pohybujú v blízkosti lietadiel, sú preto mimoriadne opatrní, a prísne dodržiavajú miestne postupy a pokyny ATC.
- 5.1.3 Používatelia rádiotelefónie dodržiavajú správne rádiotelefónne postupy. Na zníženie rizika konfliktu je dôležité, aby mobilné prostriedky na pohybových plochách udržiavali nepretržitý príjem na frekvencii, nie len na pokyny riadiacej veže, ale aj na to, aby mali prehľad o pohyboch a zamýšľaných pohyboch ostatnej prevádzky.

5.2 Pokyny na pohyb na pohybových plochách


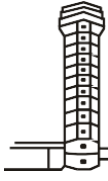
- 5.2.1 Vodiči sa pri prvom volaní identifikujú volacím znakom vozidla, oznámia svoju polohu a cieľ cesty a podľa možnosti aj požadovanú trať.

	<p>ÚDRŽBA 21 POKRAČUJTE NA ROLOVACIU DRÁHU HOTEL PO ROLOVACEJ DRÁHE KILO A ALPHA</p> <p>WORKER 21 PROCEED TO TAXIWAY HOTEL VIA KILO AND ALPHA</p>		<p>GROUND ÚDRŽBA 21 VÝCHOD 27 ŽIADAM POKRAČOVAŤ K STAVEBNÝM PRÁCAM NA ROLOVACEJ DRÁHE HOTEL</p> <p>GROUND WORKER 21 GATE 27 REQUEST PROCEED TO WORK IN PROGRESS TAXIWAY HOTEL</p> <p>POKRAČUJEM NA ROLOVACIU DRÁHU HOTEL PO KILO A ALPHA, ÚDRŽBA 21</p> <p>PROCEEDING TO TAXIWAY HOTEL VIA KILO AND ALPHA, WORKER 21</p>
---	---	---	--



- 5.2.2 Ak je riadiaci letovej prevádzky zaneprázdnený, odpovie „ČAKAJTE/STAND BY“. To znamená, že vodič čaká, pokiaľ riadiaci letovej prevádzky odpovie. Vodič nesmie pokračovať, pokiaľ nedostane 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 prevádzky nevydá povolenie. Iné odpovede obsahujú jasne definované miesto, do ktorého môže vodič pokračovať; toto miesto môže,

³²⁾ Čl. 2 ods. 94 vykonávacieho nariadenia (EÚ) č. 923/2012 v platnom znení

ale nemusí byť miesto cieľa jazdy. Ak to nie je miesto cieľa jazdy, vodič zastaví na tomto mieste a na ďalšie pokračovanie žiada povolenie.

	GROUND NAKLADAČ 5 VÝJAZD KILO, ŽIADAM POKRAČOVAŤ K HANGÁRU 3 GROUND TRUCKER 5 EXIT KILO REQUEST PROCEED TO HANGAR 3
	NAKLADAČ 5 POKRAČUJTE PO KILO, ALPHA A FOXTROT, KRIŽUJTE DRÁHU 09, VYČKÁVAJTE V BLÍZKOSTI DRÁHY 14 14 TRUCKER 5 PROCEED VIA KILO, ALPHA AND FOXTROT, CROSS RUNWAY 09. HOLD SHORT OF RUNWAY 14
NAKLADAČ 5, KRIŽUJTE DRÁHU 14, POKRAČUJTE K HANGÁRU 3 TRUCKER 5 CROSS RUNWAY 14 CONTINUE TO HANGAR 3	PO KILO, ALPHA, FOXTROT, KRIŽOVAŤ DRÁHU 09, ČAKAŤ V BLÍZKOSTI DRÁHY 14, NAKLADAČ 5 VIA KILO ALPHA FOXTROT CROSSING RUNWAY 09 HOLDING SHORT OF RUNWAY 14 TUCKER 5
	NAKLADAČ 5, KRIŽUJEM TRUCKER 5 CROSSING
	NAKLADAČ, DRÁHA 14 VOLNÁ TRUCKER 5 RUNWAY 14 VACATED
	NAKLADAČ 5 ROZUMIEM TRUCKER 5 ROGER

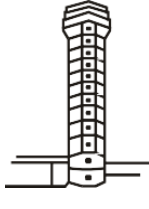

5.2.4 Ak je to potrebné z hľadiska bezpečnosti pri pohybe na odbavovacej ploche, môžu povolenia obsahovať pokyny vo vzťahu k inej prevádzke.

	APRON NAKLADAČ 5 VÝCHOD 21, ŽIADAM POKRAČOVAŤ K VÝCHODU 26 APRON TRUCKER 5 GATE 21 REQUEST PROCEED TO GATE 26
	NAKLADAČ 5, DAJTE PREDNOSŤ SLOVAKII B737 NA VAŠEJ PRAVEJ STRANE, POTOM POKRAČUJTE K VÝCHODU 26, POZOR NA VÝTOKOVÉ PLYNY! TRUCKER 5 GIVE WAY TO FASTAIR B737 ON YOUR RIGHT THEN PROCEED TO GATE 26, CAUTION JET BLAST
	DÁVAM PREDNOSŤ B737, ROZUMIEM TRUCKER 5 GIVING WAY TO B737, ROGER TRUCKER 5

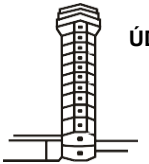

5.3 Križovanie dráh

5.3.1 Je potrebné, aby si vodiči dobre zapamätali miesto pokiaľ môžu pokračovať, najmä 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. Vodič nesmie križovať dráhu, ak nebolo vydané a potvrdené povolenie križovať dráhu. Uvoľnenie dráhy sa

nesmie ohlásiť skôr, ako vozidlo, vrátane prípojného prívesu, neuvolní vyznačený priestor dráhy, až po vyčkávacie miesto.

	<p>ÚDRŽBA 21, POKRAČUJTE PO INDIA A BRAVO, VYČKÁVAJTE V BLÍZKOSTI DRÁHY 27</p> <p>WORKER 21 PROCEED VIA INDIA AND BRAVO. HOLD SHORT OF RUNWAY 27</p>		<p>GROUND ÚDRŽBA 21 PRI RIADIACEJ VEŽI ŽIADAM POKRAČOVAŤ NA TECHNICKÚ ZÁKLADŇU</p> <p>GROUND WORKER 21 BY THE CONTROL TOWER REQUEST PROCEED TO MAINTENANCE BASE</p>
			<p>PO INDIA A BRAVO, VYČKÁVAŤ V BLÍZKOSTI DRÁHY 27, ÚDRŽBA 21</p> <p>VIA INDIA AND BRAVO HOLDING SHORT OF RUNWAY 27 WORKER 21</p>
			<p>ÚDRŽBA 21, VYČKÁVAM V BLÍZKOSTI DRÁHY 27</p> <p>WORKER 21 HOLDING SHORT RUNWAY 27</p>
	<p>ÚDRŽBA 21 ČAKAJTE</p> <p>WORKER 21 STAND BY</p>		
	<p>ÚDRŽBA 21 KRIŽUJTE DRÁHU 27 PO ROLOVACEJ DRÁHE MIKE, OHLÁSTE UVOĽNENIE DRÁHY</p> <p>WORKER 21 CROSS RUNWAY 27 TO TAXIWAY MIKE REPORT RUNWAY VACATED</p>		<p>ÚDRŽBA 21, KRIŽUJEM DRÁHU 27</p> <p>WORKER 21 CROSSING RUNWAY 27</p>
	<p>ÚDRŽBA 21 POKRAČUJTE NA MIKE K ÚDRŽBE</p> <p>WORKER 21 CONTINUE ON MIKE TO MAINTENANCE</p>		<p>ÚDRŽBA 21, DRÁHA VOLNÁ</p> <p>WORKER 21 RUNWAY VACATED</p>

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

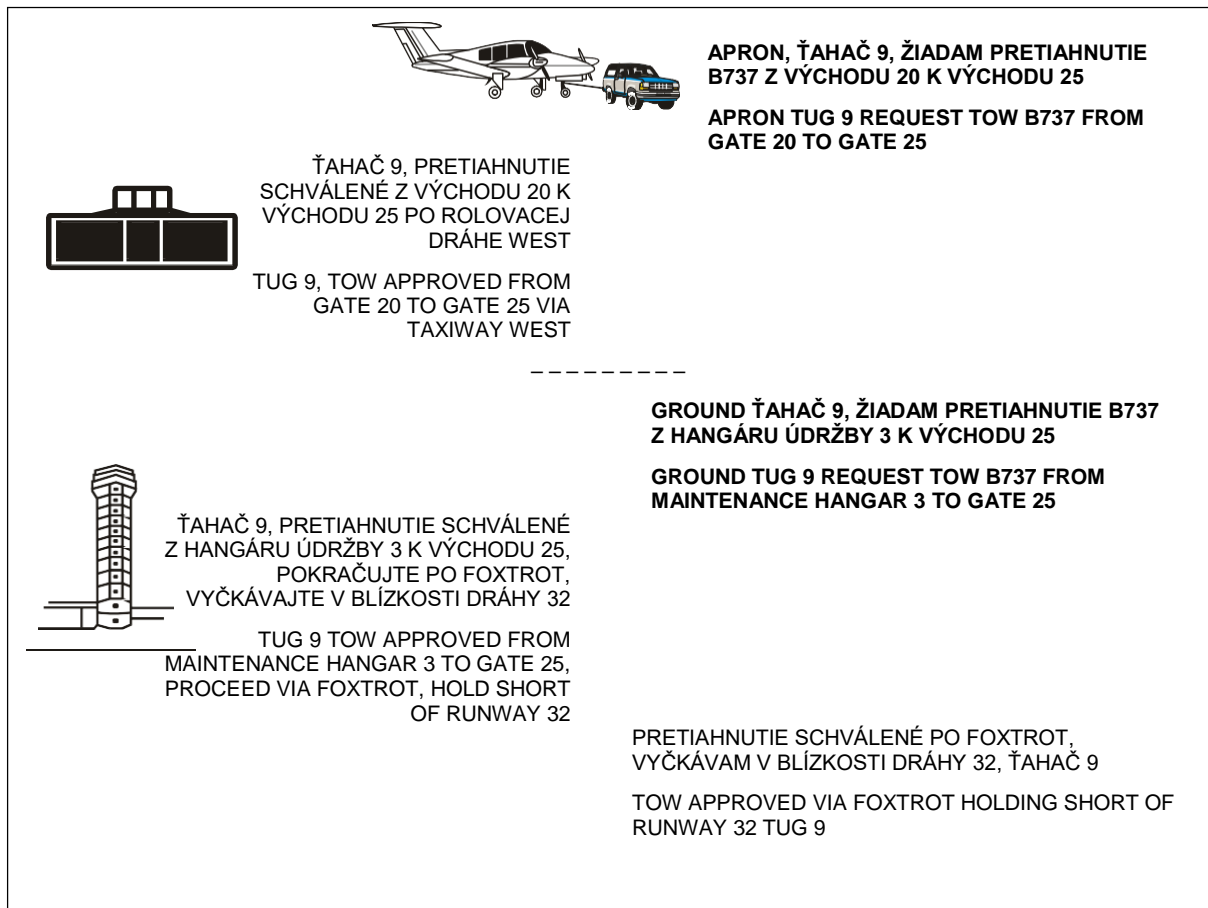
	<p>ÚDRŽBA 21, UVOĽNITE DRÁHU 27 PRVOU DOPRAVA, OHLÁSTE UVOĽNENIE</p> <p>WORKER 21 VACATE RUNWAY 27 TAKE NEXT RIGHT, REPORT VACATED</p>		
			<p>UVOĽNIŤ DRÁHU 27 PRVOU DOPRAVA, ÚDRŽBA 21</p> <p>VACATING RUNWAY 27 VIA NEXT RIGHT, WORKER 21</p>
	<p>ÚDRŽBA 21 ROZUMIEM</p> <p>WORKER 21 ROGER</p>		<p>ÚDRŽBA 21 DRÁHA VOLNÁ</p> <p>WORKER 21 RUNWAY VACATED</p>

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.



5.4 Mobilné prostriedky ťahajúce lietadlá

Vodiči mobilných prostriedkov, ktoré ťahajú lietadlá, sa nesmú spoliehať na to, že prijímajúca stanica vie o tom, že sa má lietadlo ťahať. Výkon a manévrovacía schopnosť mobilných prostriedkov je pri ťahaní lietadla značne znížená a preto sa pri vydávaní povolení mobilným prostriedkom s tým počíta. Na zmenšenie rizika nedorozumenia, sa lietadlo, ktoré sa má ťahať, identifikuje aj uvedením jeho typu, a ak je to možné aj jeho prevádzkovateľom.





HLAVA 6 VŠEOBECNÁ FRAZEOLÓGIA PRI POUŽÍVANÍ PREHLADOVEJ SLUŽBY ATS

6.1 Úvod


- 6.1.1 Táto hlava obsahuje všeobecnú frazeológiu pri používaní prehľadovej služby ATS, ktorá sa obvykle používa pri spojení medzi lietadlami a všetkými druhmi radarových stanovišť. Frazeológia, ktorá je vhodnejšia na približovacie alebo oblastné radarové riadenie, je uvedená podľa príslušnosti, v hlave 7 a 8.
- 6.1.2 Pri používaní radaru piloti aj riadiaci letovej prevádzky udávajú kurz v magnetických stupňoch.

6.2 Radarová identifikácia a 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 lietadla vykonať zatáčku, použitie informácie o zameraní a vzdialenosti od význačného objektu alebo rádionavigačného zariadenia, odovzdanie riadenia a použitie SSR.


	O-KE OHLÁSTE KURZ A HLADINU O-KE REPORT HEADING AND LEVEL		O-KE KURZ 110 NA 2 500 STOPÁCH O-KE HEADING 110 AT 2 500 FEET
	O-KE NA IDENTIFIKÁCIU TOČTE DOĽAVA, KURZ 080 O-KE FOR IDENTIFICATION TURN LEFT HEADING 080		DOĽAVA KURZ 080, O-KE LEFT HEADING 080 O-KE
	O-KE IDENTIFIKOVANÝ 20 NM SEVEROZÁPADNE OD NITRY, POKRAČUJTE TERAJŠÍM KURZOM O-KE IDENTIFIED 20 MILES NORTH WEST OF NITRA CONTINUE PRESENT HEADING		ROZUMIEM, POKRAČUJEM TERAJŠÍM KURZOM, O-KE ROGER CONTINUING PRESENT HEADING, O-KE alebo
	O-KE NIE STE IDENTIFIKOVANÝ. EŠTE NIE STE V DOSAHU RADARU. OBNOVTE VLASTNÚ NAVIGÁCIU NA NITRA O-KE NOT IDENTIFIED. NOT YET WITHIN RADAR COVER. RESUME OWN NAVIGATION TO NITRA		ROZUMIEM, OBNOVUJEM VLASTNÚ NAVIGÁCIU NA NITRU, O-KE ROGER, RESUMING OWN NAVIGATION TO NITRA O-KE

6.2.2 Pilotovi sa oznamuje strata identifikácie alebo pravdepodobnosť jej straty a vydajú sa mu príslušné pokyny.



**O-KE IDENTIFIKÁCIA STRATENÁ KVÔLI
VÝPADKU RADARU. PREJDITE NA
BRATISLAVA CONTROL 128,750**

**O-KE IDENTIFICATION LOST DUE RADAR
FAILURE. CONTACT BRATISLAVA CONTROL
ON 128.750**



ROZUMIEM, 128,750 O-KE
ROGER, 128.750 O-KE


**O-KE ZAKRÁTKO STRATÍM IDENTIFIKÁCIU KVÔLI
PRIESTORU KRYTIA. ZOSTANTE NA TEJTO FREKVENCII**

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

VYKONÁM O-KE
WILCO O-KE


6.3 Vedenie

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



**SLOVAKIA 390 TOČTE DOĽAVA KURZ
050 KVÔLI ROZSTUPU**

**SLOVAKIA 390 TURN LEFT HEADING
050 FOR SEPARATION**



DOĽAVA KURZ 050 SLOVAKIA 390
HEADING LEFT 050 SLOVAKIA 390

SLOVAKIA 390 LEŤTE 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 priečný 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

VYKONÁM, SLOVAKIA 390
WILCO, SLOVAKIA 390

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

	SLOVAKIA 390 POLOHA 5 NM SEVERNE OD NITRY, OBNOVTE VLASTNÚ NAVIGÁCIU PRIAMO NA DUBOVÉ VOR SLOVAKIA 390 POSITION 5 MILES NORTH OF NITRA, RESUME OWN NAVIGATION DIRECT DUBOVÉ VOR		PRIAMO NA DUBOVÉ VOR SLOVAKIA 390 DIRECT DUBOVÉ VOR SLOVAKIA 390
		alebo	
	SLOVAKIA 390 OBNOVTE VLASTNÚ NAVIGÁCIU PRIAMO NA DUBOVÉ VOR, TRAŤ 070, VZDIALENOSŤ 27 NM SLOVAKIA 390 RESUME OWN NAVIGATION DIRECT DUBOVÉ VOR TRACK 070 DISTANCE 27 MILES		TRAŤ 070, 27 NM, PRIAMO NA VOR DUBOVÉ, SLOVAKIA 390 TRACK 070 27 MILES DIRECT DUBOVÉ VOR SLOVAKIA 390
		alebo	
	G-CD OBNOVTE VLASTNÚ NAVIGÁCIU, POLOHA 15 NM JUHOVÝCHODNE OD M.R.ŠTEFÁNIK G-CD RESUME OWN NAVIGATION POSITION 15 MILES SOUTH EAST M.R.ŠTEFÁNIK		G-CD VYKONÁM G-CD WILCO

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

	SLOVAKIA 390 UROBTE TRISTOŠESŤDESIAT DOĽAVA KVÔLI RADENIU DO SLEDU SLOVAKIA 390 MAKE A THREE SIXTY TURN LEFT FOR SEQUENCING		TRISTOŠESŤDESIAT DOĽAVA SLOVAKIA 390 THREE SIXTY TURN LEFT SLOVAKIA 390

	O-KE KRÚŽTE DOĽAVA KVÔLI ZDRŽANIU O-KE ORBIT LEFT FOR DELAY		KRÚŽIM DOĽAVA, O-KE ORBITING LEFT O-KE



6.4 Informácie o prevádzke a rady na vyhnutie

- 6.4.1 Informácie o konfliktnnej prevádzke, ak je to možné, sa odovzdávajú takto:
- relatívne zameranie konfliktnnej prevádzky vyjadrené v hodinách 12 hodinového číselníka;
 - vzdialenosť od konfliktnnej prevádzky;
 - smer letu konfliktnnej prevádzky; a

- d) ďalšie relevantné informácie, ako napríklad neznáma, letiac pomaly, letiaca rýchlo, približujúca sa (closing), letiaca v protismere (opposite direction), rovnakým smerom (same direction), predlietavajúca (overtaking), križujúca zľava doprava (alebo sprava doľava) (crossing left to right alebo right to left), a ak sú známe, typ a hladina lietadla, stúpajúca alebo klesajúca.

	SLOVAKIA 390 NEZNÁMA PREVÁDZKA JEDNA HODINA 3 NM V OPAČNOM SMERE, POHYBUJE SA RÝCHLO SLOVAKIA 390 UNKNOWN TRAFFIC 1 O'CLOCK 3 MILES OPPOSITE DIRECTION FAST MOVING		SLOVAKIA 390 PREVÁDZKA V DOHLÁDE SLOVAKIA 390 TRAFFIC IN SIGHT
---	---	---	---

- 6.4.2 V závislosti od okolností môže vedenie ponúknuť riadiaci letovej prevádzky, alebo si ho môže vyžiadať pilot. Riadiaci letovej prevádzky informuje pilota, keď konfliktná situácia skončila.



	SLOVAKIA 390 NEZNÁMA PREVÁDZKA 10 HODÍN 11 NM, KRIŽUJE ZĽAVA DOPRAVA, POHYBUJE SA RÝCHLO SLOVAKIA 390 UNKNOWN TRAFFIC 10 O'CLOCK 11 MILES CROSSING LEFT TO RIGHT FAST MOVING		SLOVAKIA 390 NEVIDÍM, ŽIADAM VEDENIE SLOVAKIA 390 NEGATIVE CONTACT, REQUEST VECTORS
	SLOVAKIA 390 TOČTE DOĽAVA, KURZ 050 SLOVAKIA 390 TURN LEFT HEADING 050		DOĽAVA KURZ 050 SLOVAKIA 390 LEFT HEADING 050 SLOVAKIA 390
	SLOVAKIA 390 TRÁŤ VOĽNÁ, OBNOVTE VLASTNÚ NAVIGÁCIU PRIAMO NA NITRU SLOVAKIA 390 CLEAR OF TRAFFIC, RESUME OWN NAVIGATION DIRECT NITRA		PRIAMO NITRA, SLOVAKIA 390 DIRECT NITRA SLOVAKIA 390
	G-CD PREVÁDZKA 2 HODINY 5 NM SMEROM NA SEVER, CHEROKEE 2 000 STÔP G-CD TRAFFIC 2 O'CLOCK 5 MILES NORTH BOUND CHEROKEE AT 2 000 FEET		POZERÁM G-CD LOOKING OUT G-CD
	G-CD ŽIADATE VEDENIE G-CD DO YOU WANT VECTORS		G-CD VEDENIE NEGATIV, PREVÁDZKA V DOHLÁDE G-CD NEGATIVE VECTORS, TRAFFIC IN SIGHT
	G-CD		

6.5 Sekundárny prehľadový radar

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

Fráza	Význam
SQUAWK (kód/code)	Nastavte kód podľa pokynov.
POTVRDTE SQUAWK CONFIRM SQUAWK	Potvrďte mód a kód nastavený na odpovedači.
ZNOVA NASTAVTE RESET (mode) (code)	Znova nastavte pridelený mód a kód.
SQUAWK IDENT	Zapnite IDENT.
SQUAWK MAYDAY	Nastavte núdzový kód.
SQUAWK STANBY	Nastavte režim standby (dočasné prerušenie prevádzky odpovedača).
SQUAWK CHARLIE	Zapnite režim vysielania tlakovej nadmorskej 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 nadmorskej výšky kvôli chybnéj indikácii.
*PREVERTE HLADINU *VERIFY LEVEL	Preverte a potvrďte hladinu.
ZNOVA NASTAVTE SQUAWK RESET MODE S IDENTIFICATION	Pre lietadlá vybavené módom S, žiadajte znova nastaviť režim identifikácie lietadla.
* Používa sa pri overovaní presnosti informácie o hladine odvodenej z módu C zobrazenej na obrazovke riadiaceho.	

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


	SLOVAKIA 390 OZNÁMTE TYP VYBAVENIE ODPOVEDAČOM	
	SLOVAKIA 390 ADVISE TYPE OF TRANSPONDER CAPABILITY	
		SLOVAKIA 390 ODPOVEDAČ CHARLIE SLOVAKIA 390 TRANSPONDER CHARLIE
	SLOVAKIA 390 SQUAWK 6411	6411 SLOVAKIA 390
	SLOVAKIA 390 POTVRDTE SQUAWK SLOVAKIA 390 CONFIRM SQUAWK	SLOVAKIA 390 SQUAWK 6411 SLOVAKIA 390 SQUAWKING 6411
	SLOVAKIA 390 ZNOVA NASTAVTE SQUAWK 6411 SLOVAKIA 390 RESET SQUAWK 6411	ZNOVA NASTAVUJEM 6411 SLOVAKIA 390 RESETTING 6411 SLOVAKIA 390

	SLOVAKIA 390 PREVERTE NASTAVENIE VÝŠKOMERA A POTVRDTE HLADINU	
	SLOVAKIA 390 CHECK ALTIMETER SETTING AND CONFIRM LEVEL	SLOVAKIA 390 VÝŠKOMER 1013 FL 80 SLOVAKIA 390 ALTIMETER 1013 FL 80

	SLOVAKIA 390 POTVRDTE ODPOVEDAČ V PREVÁDZKE SLOVAKIA 390 CONFIRM TRANSPONDER OPERATING	SLOVAKIA 390 NEGATIV, ODPOVEDAČ 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 vyslať, na potvrdenie, že pilot prijal pokyny sa môže použiť radar.



**OM-VKE ODPOVEĎ SOM NEPRIJAL,
AK POČUJETE BRATISLAVA
CONTROL TOČTE DOĽAVA, KURZ 040**

**OM-VKE REPLY NOT RECIEVED IF
YOU READ BRATISLAVA CONTROL
TURN LEFT HEADING 040**

**OM-VKE ZATÁČKA SPOZOROVANÁ, POLOHA 5 NM
JUŽNE OD VOR NITRA, POKRAČUJEM
V RADAROVOM VEDENÍ**

**OM-VKE TURN OBSERVED POSITION 5 MILES
SOUTH OF NITRA VOR WILL CONTINUE RADAR
CONTROL**

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

**SLOVAKIA 390 REPLY NOT RECIEVED IF YOU
READ BRATISLAVA CONTROL SQUAWK IDENT**


**SLOVAKIA 390 SQUAWK SPOZOROVANÝ 5 NM
JUŽNE OD VOR NITRA, POKRAČUJEM
V RADAROVOM VEDENÍ**

**SLOVAKIA 390 SQUAWK OBSERVED 5 MILES
SOUTH OF NITRA VOR WILL CONTINUE RADAR
CONTROL**

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

6.7 Frazeológia pri výstrahe

6.7.1 V prípade, že sa pri riadenom lete spustí výstraha na minimálnu bezpečnú nadmorskú výšku (MSAW), riadiaci letovej prevádzky informuje lietadlo a vydá príslušné pokyny.





**SLOVAKIA 390 VÝSTRAHA NA MALÚ NADMORSKÚ
VÝŠKU, OKAMŽITE PREVERTE VAŠU NADMORSKÚ
VÝŠKU, ONH 1006, MINIMÁLNA LETOVÁ NADMORSKÁ
VÝŠKA JE 1 450 STÔP**

**SLOVAKIA 390 LOW ALTITUDE WARNING, CHECK
YOUR ALTITUDE IMMEDIATELY, QNH IS 1006, THE
MINIMUM FLIGHT ALTITUDE IS 1 450 FEET**

**SLOVAKIA 390, VÝSTRAHA NA BLÍZKOSŤ TERÉNU,
STÚPAJTE NA 2 000 STÔP, QNH 1006**

SLOVAKIA 390 TERRAIN ALERT, CLIMB 2 000 FEET QNH 1006



6.7.2 Úkon na vyhnutie sa pilotovi vydá, keď riadiaci letovej prevádzky usúdi, že bez okamžitého úkonu hrozí vážne riziko zrážky.

	<p>SLOVAKIA 390 OKAMŽITE TOČTE DOPRAVA, KURZ 110 NA VYHNUTIE PREVÁDZKA 12 HODÍN 4 NM</p> <p>SLOVAKIA 390 TURN RIGHT IMMEDIATELY HEADING 110 TO AVOID TRAFFIC 12 O'CLOCK 4 MILES</p>		<p>VPRAVO KURZ 110 SLOVAKIA 390 RIGHT HEADING 110 SLOVAKIA 390</p>
	<p>SLOVAKIA 390, TRAŤ VOLNÁ, OBNOVTE VLASTNÚ NAVIGÁCIU PRIAMO NA VOR NITRA</p> <p>SLOVAKIA 390 CLEAR OF TRAFFIC RESUME OWN NAVIGATION DIRECT NITRA VOR</p>		<p>PRIAMO NA VOR NITRA SLOVAKIA 390 DIRECT NITRA VOR SLOVAKIA 390</p>

HLAVA 7 PRIBLIŽOVACIA SLUŽBA RIADENIA

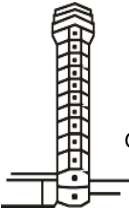
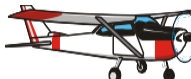
7.1 Odlety IFR

- 7.1.1 Na mnohých letiskách sa prílety a odlety riadia z jedného približovacieho stanovišťa riadenia. Na letiskách s intenzívnou prevádzkou môžu byť odlety a prílety riadené oddelene samostatnými stanovišťami pre prílety a odlety.
- 7.1.2 Na doplnenie traťového letového povolenia sa môžu odlietavajúcim lietadlám podľa IFR vydať odletové príkazy na zabezpečenie rozstupov. Môžu sa vydať v otvorenej reči alebo vo forme štandardného odletu podľa prístrojov (SID).

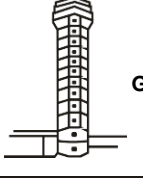

		ŠTEFÁNIK ODLET SLOVAKIA 390 HEAVY ŠTEFÁNIK DEPARTURE SLOVAKIA 390 HEAVY
	SLOVAKIA 390 TOČTE DOPRAVA, KURZ 040 DO PRELETU FL 70, POTOM PRIAMO NA VOR NITRA SLOVAKIA 390 TURN RIGHT HEADING 040 UNTIL PASSING FL 70 THEN DIRECT NITRA VOR	DOPRAVA KURZ 040 DO PRELETU FL 70 POTOM PRIAMO NA VOR NITRA SLOVAKIA 390 RIGHT HEADING 040 UNTIL PASSING FL 70 THEN DIRECT NITRA VOR SLOVAKIA 390
	SLOVAKIA 390 OHLÁSTE PRELET FL 70 SLOVAKIA 390 REPORT PASSING FL 70	SLOVAKIA 390 VYKONÁM SLOVAKIA 390 WILCO
	SLOVAKIA 390 PREJDITE NA BRATISLAVA CONTROL 129,1 SLOVAKIA 390 CONTACT BRATISLAVA CONTROL 129.1	SLOVAKIA 390 PRELET FL 70, VOR NITRA 1537 SLOVAKIA 390 PASSING FL 70 NITRA VOR AT 1537
		129,1 SLOVAKIA 390

7.2 Odlety VFR

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



		APPROACH, G-CD, PO PRELETE HRANICE RIADENÉHO OKRSKU APPROACH G-CD PASSING THE CONTROL ZONE BOUNDARY
	G-CD PREJDITE NA BRATISLAVA INFORMATION 124,300 G-CD CONTACT BRATISLAVA INFORMATION 124.300	
		124,300 G-CD

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

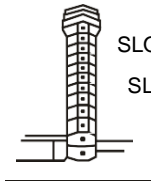
	<p>G-CD OPUSTITE RIADENÝ OKRSOK AKO ZVLÁŠTNÝ LET VFR PO TRATI WHISKEY, 3 000 STÔP ALEBO NIŽŠIE, OHLÁSTE WHISKEY JEDNA</p> <p>G-CD LEAVE CONTROL ZONE SPECIAL VFR VIA ROUTE WHISKEY, 3 000 FEET OR BELOW, REPORT WHISKEY ONE</p>
	<p>POVOLENÉ OPUSTIŤ RIADENÝ OKRSOK AKO ZVLÁŠTNÝ LET VFR PO TRATI WHISKEY, 3 000 STÔP ALEBO NIŽŠIE, OHLÁSIM WHISKEY JEDNA, G-CD</p> <p>CLEARED TO LEAVE CONTROL ZONE SPECIAL VFR, VIA ROUTE WHISKEY 3 000 FEET OR BELOW, WILL REPORT WHISKEY ONE G-CD</p>
<p>G-CD</p>	

7.3 Prilety IFR

7.3.1 Približovacie stanovište riadenia pri prvom nadviazaní spojenia oznámi lietadlu očakávaný spôsob priblíženia. Ak je prevodná hladina publikovaná v napr. národnom AIP, informácia ohľadom prevodnej hladiny môže byť vynechaná.

	<p>SLOVAKIA 390 KLESAJTE DO 4 000 STÔP, QNH 1005, PREVODNÁ HLADINA 50, OČAKÁVAJTE PRIBLIŽENIE ILS, DRÁHA 24</p> <p>SLOVAKIA 390 DESCEND TO 4 000 FEET QNH 1005 TRANSITION LEVEL 50 EXPECT ILS APPROACH RUNWAY 24</p>
	<p>ŠTEFÁNIK APPROACH SLOVAKIA 390 HEAVY, FL 80, VÝPOČET PREDPOKLADÁM NITRA 46, INFORMÁCIA DELTA</p> <p>ŠTEFÁNIK APPROACH SLOVAKIA 390 HEAVY FL 80 ESTIMATING NITRA 46 INFORMATION DELTA</p>
<p>-----</p>	
<p>SLOVAKIA 390 OČAKÁVAJTE PRIBLIŽENIE ILS, DRÁHA 24 QNH 1014</p> <p>SLOVAKIA 390 EXPECT ILS APPROACH RUNWAY 24 QNH 1014</p>	
<p>SLOVAKIA 390 KLEŠÁM DO 4 000 STÔP, QNH 1005, PREVODNÁ HLADINA 50, OČAKÁVAM PRIBLIŽENIE ILS, DRÁHA 24, SLOVAKIA 390</p> <p>DESCENDING TO 4 000 FEET QNH 1005 TRANSITION LEVEL 50 EXPECTING ILS APPROACH RUNWAY 24 SLOVAKIA 390</p>	
<p>DRÁHA 24 QNH 1014 ŽIADAM PRIAME PRIBLIŽENIE ILS, SLOVAKIA 390</p> <p>RUNWAY 24 QNH 1014 REQUESTING STRAIGHT-IN ILS APPROACH SLOVAKIA 390</p>	
<p>SLOVAKIA 390 POVOLENÉ PRIAME PRIBLIŽENIE ILS, DRÁHA 24, OHLÁSTE USADENIE</p> <p>SLOVAKIA 390 CLEARED STRAIGHT-IN ILS APPROACH RUNWAY 24 REPORT ESTABLISHED</p>	

SLOVAKIA 390 PREJDITE NA VEŽU 118,7
SLOVAKIA 390 CONTACT TOWER 118.7



SLOVAKIA 390 OHLÁSTE OUTER MARKER
SLOVAKIA 390 REPORT OUTER MARKER

SLOVAKIA 390 DRÁHA 24, PRISTÁTIE POVOLENÉ,
VIETOR 280 STUPŇOV 8 UZLOV

SLOVAKIA 390 RUNWAY 24 CLEARED TO LAND
WIND 280 DEGREES 8 KNOTS

SLOVAKIA 390

SLOVAKIA 390 USADENÝ DRÁHA V DOHĽADE
SLOVAKIA 390 ESTABLISHED RUNWAY IN SIGHT

118,7 SLOVAKIA 390

ŠTEFÁNIK VEŽA SLOVAKIA 390 HEAVY
ŠTEFÁNIK TOWER SLOVAKIA 390 HEAVY

VYKONÁM SLOVAKIA 390

WILCO SLOVAKIA 390

SLOVAKIA 390 OUTER MARKER

DRÁHA 24 PRISTÁTIE POVOLENÉ SLOVAKIA 390
RUNWAY 24 CLEARED TO LAND SLOVAKIA 390



OM-VKE ŠTEFÁNIK APPROACH



ŠTEFÁNIK APPROACH OM-VKE

OM-VKE, FA 31 Z MARTINA, IFR, FL 100, OB 47,
INFORMÁCIA DELTA

OM-VKE PA 31 FROM MARTIN IFR FL 100 OB 47
INFORMATION DELTA

O-KE POVOLENÝ PRIAMO NA NDB OB, FL 70,
VSTÚPTE DO RIADENÉHO VZDUŠNÉHO
PRIESTORU V FL 100 ALEBO NIŽŠIE,
VYČKÁVAJTE NAD NDB OB V FL 70, PRAVÝ
VYČKÁVACÍ OBRAZEC, OČAKÁVANÝ ČAS
PRIBLIŽENIA 52

O-KE CLEARED DIRECT OB NDB, FL 70. ENTER
CONTROLLED AIRSPACE FL 100 OR BELOW.
HOLD OB NDB FL 70, RIGHT HAND PATTERN,
EXPECTED APPROACH TIME 52

O-KE OČAKÁVAJTE PRIBLIŽENIE ILS DRÁHA 24

O-KE EXPECT ILS APPROACH RUNWAY 24

O-KE OPRAVENÝ OČAKÁVANÝ ČAS PRIBLIŽENIA 48

O-KE REVISED EXPECTED APPROACH TIME 48

POVOLENÉ PRIAMO NA NDB OB, FL 70,
VSTUPOJEM DO RIADENÉHO VZDUŠNÉHO
PRIESTORU V FL 70 ALEBO NIŽŠIE, VYČKÁVAM NA
NDB OB V FL 70, PRAVÝ VYČKÁVACÍ OBRAZEC,
OČAKÁVANÝ ČAS PRIBLIŽENIA 52, O-KE

CLEARED DIRECT TO OB NDB FL 70 ENTERING
CONTROLLED AIRSPACE FL 100 OR BELOW
HOLDING OB NDB FL 70 RIGHT HAND PATTERN
EXPECTING APPROACH TIME 52, O-KE

OČAKÁVAM PRIBLIŽENIE ILS DRÁHA 24, O-KE

EXPECTING ILS APPROACH RUNWAY 24 O-KE

**O-KE KLESAJTE DO 3 500 STÔP, QNH 1015,
PREVODNÁ HLADINA 50**

**O-KE DESCENT TO 3 500 FEET QNH 1015,
TRANSITION LEVEL 50**

O-KE ROZUMIEM

O-KE ROGER

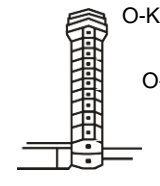
**O-KE POVOLENÉ PRIBLIŽENIE ILS, DRÁHA 24,
OHLÁSTE PRELET NDB OB NA ODLETE**

**O-KE CLEARED ILS APPROACH RUNWAY 24
REPORT CROSSING OB NDB OUTBOUND**

O-KE OHLÁSTE USADENIE NA ILS LOCALIZER
O-KE REPORT ESTABLISHED ON THE LOCALIZER

O-KE OHLÁSTE OUTER MARKER
O-KE REPORT OUTER MARKER

O-KE PREJDITE NA VEŽU 118,7
O-KE CONTACT TOWER 118.7



O-KE PRISTÁTIE POVOLENÉ DRÁHA 24,
VIETOR 260 STUPŇOV 22 UZLOV

O-KE CLEARED TO LAND RUNWAY 24
WIND 260 DEGREES 22 KNOTS

OPRAVENÝ OČAKÁVANÝ ČAS PRIBLIŽENIA 48, O-KE

REVISED EXPECTED APPROACH TIME 48 O-KE

OPÚŠŤAM FL 70, KLEŠÁM DO 3 500 STÔP, QNH 1015, PREVODNÁ HLADINA 50, O-KE

LEAVING FL 70 DESCENDING TO 3 500 FEET QNH 1015 TRANSITION LEVEL 50 O-KE

ILS RUNWAY 24 O-KE

ILS DRÁHA 24 O-KE

O-KE ŠTEFÁNIK NA ODLETE

O-KE ŠTEFÁNIK OUTBOUND

VYKONÁM O-KE
WILCO O-KE

O-KE USADENÝ NA ILS LOCALIZER

O-KE ESTABLISHED LOCALIZER

VYKONÁM O-KE
WILCO O-KE

O-KE OUTER MARKER

O-KE OUTER MARKER



118,7 O-KE

ŠTEFÁNIK VEŽA OM-VKE OUTER MARKER



ŠTEFÁNIK TOWER OM-VKE OUTER MARKER

DRÁHA 24, PRISTÁTIE POVOLENÉ, O-KE
RUNWAY 24 CLEARED TO LAND O-KE

- 7.3.2 V niektorých prípadoch lietadlo letiace podľa IFR nevykoná úplné prístrojové priblíženie a požiada o povolenie vykonať priblíženie za viditeľnosti zeme. Žiadosť o priblíženie za viditeľnosti zeme, neznamená, že lietadlo letí v podmienkach VMC, ale spĺňa požiadavky na vykonanie priblíženia za viditeľnosti zeme a pilot je schopný udržiavať vizuálnu orientáciu s terénom. Let pokračuje podľa IFR.

	OM-VKE ŠTEFÁNIK APPROACH		ŠTEFÁNIK APPROACH OM-VKE
			OM-VKE VÝPOČET OKR NDB 18 FL 70 OM-VKE ESTIMATING OKR NDB AT 18 FL 70
	O-KE POVOLENÉ PRIBLIŽENIE NDB, DRÁHA 24, KLESAJTE DO 3 000 STŔP. QNH 1011, PREVODNÁ HLADINA 50, ZDRŽANIE SA NEOČAKÁVA		
	O-KE CLEARED NDB APPROACH RUNWAY 24 DESCEND TO 3 000 FEET QNH 1011 TRANSITION LEVEL 50 NO DELAY EXPECTED		
			PRIBLIŽENIE NDB OKR POVOLENÉ, DRÁHA 24, OPÚŠŤAM FL 70, KLESÁM DO 3 000 STŔP, QNH 1011. PREVODNÁ HLADINA 50, O-KE
			CLEARED OKR NDB APPROACH RUNWAY 24 LEAVING FL 70 DESCENDING TO 3 000 FEET QNH 1011 TRANSITION LEVEL 50, O-KE
			O-KE NAD NDB OKR 3 000 STŔP. LETISKO V DOHĽADE, ŽIADAM PRIBLIŽENIE ZA VIDITEĽNOSTI ZEME
			O-KE OVER OKR NDB 3 000 FEET FIELD IN SIGHT, REQUEST VISUAL APPROACH
	O-KE POVOLENÉ PRIBLIŽENIE ZA VIDITEĽNOSTI, DRÁHA 24, PORADIE 1, PREJDITE NA VEŽU 118,7		
	O-KE CLEARED VISUAL APPROACH RUNWAY 24 NUMBER 1 CONTACT TOWER 118.7		
			POVOLENÉ PRIBLIŽENIE ZA VIDITEĽNOSTI ZEME, DRÁHA 24, 118,7, O-KE
			CLEARED VISUAL APPROACH RUNWAY 24, 118.7 O-KE

- 7.3.3 Zvyčajne sa vyčkávacie postupy publikujú. Ak pilot požiada o podrobný opis vyčkávacieho postupu založeného na použití zariadenia, mala by sa použiť nasledujúca frazeológia.

	SLOVAKIA 390 VYČKÁVAJTE NAD NDB OKR, FL 100	
	SLOVAKIA 390 HOLD AT OKR NDB FL 100	
		SLOVAKIA 390 ŽIADAM POKYNY NA VYČKÁVANIE SLOVAKIA 390 REQUEST HOLDING INSTRUCTION
	SLOVAKIA 390 VYČKÁVAJTE NAD NDB OKR, FL 100, PRÍLETOVÁ TRAŤ 250 STUPŇOV, ĽAVÝ VYČKÁVACÍ OBRAZEC, ODLETOVÝ ČAS 1 MINÚTA	
	SLOVAKIA 390 HOLD AT OKR NDB FL 100 INBOUND TRACK 250 DEGREES LEFT HAND PATTERN OUTBOUND TIME 1 MINUTE	

SLOVAKIA 390 ŽIADAM VYČKÁVACÍ POSTUP
SLOVAKIA 390 REQUEST HOLDING PROCEDURE

SLOVAKIA 390 VYČKÁVAJTE NA RADIÁLE 265 VOR
JANOVCE MEDZI 25 A 30 NM DME, FL 100,
PRÍLETOVÁ TRAŤ 085, PRAVÝ OBRAZEC,
OČAKÁVANÝ ČAS PRIBLIŽENIA 1032

SLOVAKIA 390 HOLD ON THE 265 RADIAL OF
JANOVCE VOR BETWEEN 25 MILES AND 30 MILES
DME FL 100 INBOUND TRACK 085 RIGHT HAND
PATTERN EXPECTED APPROACH TIME 1032

Riadiacim letovej prevádzky môže pomôcť, keď vedia, že vyššie uvedené informácie sa odovzdávajú v nasledujúcom poradí:

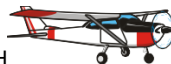
1. fix,
2. hladina,
3. príletová trať,
4. pravé alebo ľavé zatačky,
5. odletový čas (ak je treba).

7.4 Prílety VFR

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



G-ABCD ŠTEFÁNIK APPROACH



ŠTEFÁNIK APPROACH G-ABCD

G-ABCD C172 ZO ŽILINY NA M.R.ŠTEFÁNIK, 2 500
STŔP, HRANICE RIADENÉHO OKRSKU 52, ŠTEFÁNIK
02, INFORMÁCIA GOLF

G-ABCD C172 VFR FROM ŽILINA TO M.R.ŠTEFÁNIK
2 500 FEET CONTROL ZONE BOUNDARY 52,
ŠTEFÁNIK 02 INFORMATION GOLF

G-CD VSTUPDO CTR/TMA POVOLENÝ, QNH 1012,
PREVÁDZKA SMERUJÚCA NA JUH, CHEROKEE 2
000 STŔP VFR, VÝPOČET NA HRANICE
RIADENÉHO OKRSKU 53

G-CD ENTER TO CTR/TMA QNH 1012 TRAFFIC
SOUTHBOUND CHEROKEE 2 000 FEET VFR
ESTIMATING CONTROL ZONE BOUNDARY 53

POVOLENÉ NA ŠTEFÁNIK PODĽA VFR, ONH 1012,
PREVÁDZKA V DOHLÁDE G-CD

CLEARED TO ŠTEFÁNIK VFR QNH 1012 TRAFFIC IN
SIGHT G-CD

G-CD OHLÁSTE LETISKO V DOHLÁDE



G-CD REPORT AERODROME IN SIGHT

	ROZUMIEM G-CD
	WILCO G-CD
	G-CD LETISKO V DOHĽADE
	G-CD AERODROME IN SIGHT
G-CD PREJDITE NA VEŽU 118,7	
G-CD CONTACT TOWER 118.7	
	118,7 G-CD

Frazeológia na vstup do letiskového okruhu je uvedená v Hlave 4.

7.5 Vedenie na konečné priblíženie

7.5.1 Vedenie sa poskytuje priletavajúcim lietadlám na navedenie do polohy, z ktorej pilot vykoná priblíženie na zariadenie konečného priblíženia alebo priblíženie pomocou radaru alebo priblíženie za viditeľnosti zeme. Nasledujúci príklad uvádza prilet identifikovaného lietadla na Letisko M.R. Štefánika Bratislava, ktorému sa odovzdávajú radarové kurzy na priblíženie ILS.



		ŠTEFÁNIK PRÍLET SLOVAKIA 390 HEAVY, FL 60, PRIBLIŽUJEM SA K NITRE, INFORMÁCIA GOLF
		ŠTEFÁNIK ARRIVAL SLOVAKIA 390 HEAVY FL 60 APPROACHING NITRA INFORMATION GOLF
		SLOVAKIA 390 RADAROVÝ KONTAKT, NAVEDENIE NA ILS PRIBLIŽENIE DRÁHA 27 QNH 1008
		SLOVAKIA 390 RADAR CONTACT VECTORING FOR ILS APPROACH RUNWAY 27 QNH 1008
		ILS PRIBLIŽENIE DRÁHS 27 QNH 1008 SLOVAKIA 390
		ILS APPROACH RUNWAY 27 QNH 1008 SLOVAKIA 390
		SLOVAKIA 390 OPUSTITE NDB NITRA KURZOM 110
		SLOVAKIA 390 LEAVE NITRA NDB HEADING 110
		OPÚŠŤAM NDB NITRA KURZOM 110 SLOVAKIA 390
		LEAVING NITRA NDB HEADING 110 SLOVAKIA 390
		SLOVAKIA 390 OHLÁSTE RÝCHLOSŤ
		SLOVAKIA 390 REPORT SPEED
		SLOVAKIA 390, RÝCHLOSŤ 250 UZLOV
		SLOVAKIA 390 SPEED 250 KNOTS
		SLOVAKIA 390 ZNÍŽTE RÝCHLOSŤ NA MINIMUM V ČISTEJ KONFIGURÁCII
		SLOVAKIA 390 REDUCE TO MINIMUM CLEAN SPEED
		ZNIŽUJEM NA 210 UZLOB SLOVAKIA 390
		REDUCING TO 210 KNOTS SLOVAKIA 390
		SLOVAKIA 390 KLESAJTE DO 2 500 STÔP QNH 1008, PREVODNÁ HLADINA 50, PORADIE 4 V PREVÁDZKE
		SLOVAKIA 390 DESCEND TO 2 500 FEET QNH 1008, TRANSITION LEVEL 50 NUMBER 4 IN TRAFFIC
		OPÚŠŤAM FL 60, KLESÁM NA 2 500 STÔP, QNH 1008, PREVODNÁ HLADINA 50, SLOVAKIA 390
		LEAVING FL 60 DESCENDING TO 2 500 FEET QNH 1008, TRANSITION LEVEL 50 SLOVAKIA 390

SLOVAKIA 390 POLOHA 10 NM SEVEROVÝCHODNE OD LETISKA M.R ŠTEFÁNIK	
SLOVAKIA 390 POSITION 10 MILES NORT EAST OF AIRPORT M.R.ŠTEFÁNIK	
	ROZUMIEM SLOVAKIA 390
	ROGER SLOVAKIA 390
SLOVAKIA 390 TOČTE DOPRAVA KURZ 180 DO POLOHY PRED POSLEDNOU ZATÁČKOU	
SLOVAKIA 390 TURN RIGHT HEADING 180 FOR BASE LEG	
	DOPRAVA KURZ 180 SLOVAKIA 390
	RIGHT HEADING 180 SLOVAKIA 390
SLOVAKIA 390 12 NM OD BODU DOTYKU, ZNÍŽTE NA MINIMÁLNU PRIBLIŽOVACIU RÝCHLOSŤ, DOPRAVA KURZ 230, POVOLENÉ ILS PRIBLIŽENIE, DRÁHA 27, OHLÁSTE USADENIE	
SLOVAKIA 390 12 MILES FROM TOUCHDOWN REDUCE TO MINIMUM APPROACH SPEED, TURN RIGHT HEADING 230 CLEARED FOR ILS APPROACH RUNWAY 27 REPORT ESTABLISHED	
	ZNIŽUJEM NA MINIMÁLNU PRIBLIŽOVACIU RÝCHLOSŤ, DOPRAVA KURZ 230, POVOLENÉ ILS PRIBLIŽENIE, DRÁHA 27, VYKONÁM, SLOVAKIA 390
	REDUCING TO MINIMUM APPROACH SPEED RIGHT HEADING 230 CLEARED FOR ILS APPROACH RUNWAY 27 WILCO SLOVAKIA 390
	SLOVAKIA 390 USADENÝ
	SLOVAKIA 390 ESTABLISHED
SLOVAKIA 390, ATC OBMEDZENIE RÝCHLOSTI NEPOŽADUJE, PREJDITE NA VEŽU 118,9	
SLOVAKIA 390 NO ATC SPEED RESTRICTIONS CONTACT TOWER 118.9	
	118,9 SLOVAKIA 390

Radarový riadiaci letovej prevádzky odovzdá lietadlu polohu najmenej 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 vedenia pri radení lietadiel do sledu na priblíženie. Ak sa zaistenie

požadovaných rozstupov úpravou rýchlosti javí nedostatočným, je potrebné použiť vedenie.

	SLOVAKIA 390 UROBTE TRISTOŠESŤDESIAT DOL'AVA KVÔLI ZADRŽANIU SLOVAKIA 390 MAKE A THREE SIXTY TURN LEFT FOR DELAY		TRISTOŠESŤDESIAT DOL'AVA SLOVAKIA 390 THREE SIXTY TURN LEFT SLOVAKIA 390
		alebo	
	SLOVAKIA 390 POKRAČUJTE TERAJŠÍM KURZOM, VEDIEM VÁS CEZ LOCALIZER KVÔLI ZAISTENIU ROZSTUPU SLOVAKIA 390 CONTINUE PRESENT HEADING TAKING YOU THROUGH THE LOCALIZER FOR SPACING		POKRAČUJEM TERAJŠÍM KURZOM SLOVAKIA 390 CONTINUING PRESENT HEADING SLOVAKIA 390

7.6 Priblíženie prehľadovým radarom

Pri priblížení prehľadovým radarom (ďalej len „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 8 NM od bodu dotyku v nadmorskej výške 2 200 stôp QNH, a že nadmorská výška bodu dotyku je 300 stôp. Odporúčané nadmorské výšky sa vzťahujú k zostupovej dráhe s uhlom 3°.

		ŠTEFÁNIK APPROACH SLOVAKIA 390 HEAVY
	SLOVAKIA 390 ŠTEFÁNIK APPROACH BUDE TO PRIBLÍŽENIE PREHĽADOVÝM RADAROM NA DRÁHU 27, KTORÉ KONČÍ VO VZDIALENOSTI 2 NM OD BODU DOTYKU, BEZPEČNÁ NADMORSKÁ VÝŠKA NAD PREKÁŽKAMI JE 600 STÔP, UDRŽUJTE 2 200 STÔP, PREVERTE VAŠE MINIMÁ	
	SLOVAKIA 390 ŠTEFÁNIK APPROACH THIS WILL BE A SURVEILLANCE RADAR APPROACH RUNWAY 27 TERMINATING AT 2 MILES FROM TOUCHDOWN OBSTACLE CLEARANCE ALTITUDE 600 FEET MAINTAIN 2 200 FEET CHECK YOUR MINIMA	UDRŽIAVAM 2 200 STÔP DRÁHA 27 SLOVAKIA 390 MAINTAINING 2 200 FEET RUNWAY 27 SLOVAKIA 390
	SLOVAKIA 390 TOČTE DOPRAVA KURZ 275 NA KONEČNÉ PRIBLÍŽENIE, OHLÁSTE DRÁHU V DOHĽADE SLOVAKIA 390 TURN RIGHT HEADING 275 FOR FINAL REPORT RUNWAY IN SIGHT (vid'. bod 7.6.1.3)	DOPRAVA KURZ 275 SLOVAKIA 390 RIGHT HEADING 275 SLOVAKIA 390

**SLOVAKIA 390 6 NM OD BODU DOTYKU, ZAČNITE
KLESANIE TERAZ, UDRŽIAVAJTE UHOL
ZOSTUPOVEJ DRÁHY 3 STUPNE**

**SLOVAKIA 390 6 MILES FROM TOUCHDOWN
COMMENCE DESCENT NOW TO MAINTAIN A 3
DEGREE GLIDE PATH**

SLOVAKIA 390 KLESÁM

SLOVAKIA 390 DESCENDING

**SLOVAKIA 390 PREVERTE VYSUNUTIE
A ZAISTENIE PODVOZKA**

SLOVAKIA 390 CHECK GEAR DOWN AND LOCKED

SLOVAKIA 390

**SLOVAKIA 390 5½ NM OD BODU DOTYKU,
NADMORSKÁ VÝŠKA MÁ BYŤ 2 000 STÔP**

**SLOVAKIA 390 5½ MILES FROM TOUCHDOWN
ALTITUDE SHOULD BE 2 000 FEET**

SLOVAKIA 390

**SLOVAKIA 390 ODCHYL'UJETE SA
DOPRAVA OD TRATE TOČTE DOĽAVA 5
STUPŇOV KURZ 270**

**SLOVAKIA 390 GOING RIGHT OF TRACK
TURN LEFT FIVE DEGREES HEADING 270**

KURZ 270 SLOVAKIA 390

HEADING 270 SLOVAKIA 390

**SLOVAKIA 390 5 NM OD BODU DOTYKU,
NADMORSKÁ VÝŠKA MÁ BYŤ 1 900 STÔP**

**SLOVAKIA 390 5 MILES FROM TOUCHDOWN
ALTITUDE SHOULD BE 1 900 FEET**

SLOVAKIA 390

**SLOVAKIA 390 PRIBLIŽUJETE SA POMALY
SPRAVA, 4½ NM OD BODU DOTYKU, NADMORSKÁ
VÝŠKA MÁ BYŤ 1 700 STÔP**

**SLOVAKIA 390 CLOSING SLOWLY FROM THE
RIGHT 4½ MILES FROM TOUCHDOWN ALTITUDE
SHOULD BE 1 700 FEET**

SLOVAKIA 390

**SLOVAKIA 390 PRISTÁTIE POVOLENÉ NA DRÁHE
27, BEZVETRIE**

**SLOVAKIA 390 RUNWAY 27 CLEARED TO LAND
WIND CALM**

PRISTÁTIE POVOLENÉ NA DRÁHE 27 SLOVAKIA 390

RUNWAY 27 CLEARED TO LAND SLOVAKIA 390

**SLOVAKIA 390 4 NM OD BODU DOTYKU,
NADMORSKÁ VÝŠKA MÁ BYŤ 1 600 STÔP, ĎALŠIE
VYSIELANIE NEPOTVRDZUJTE**

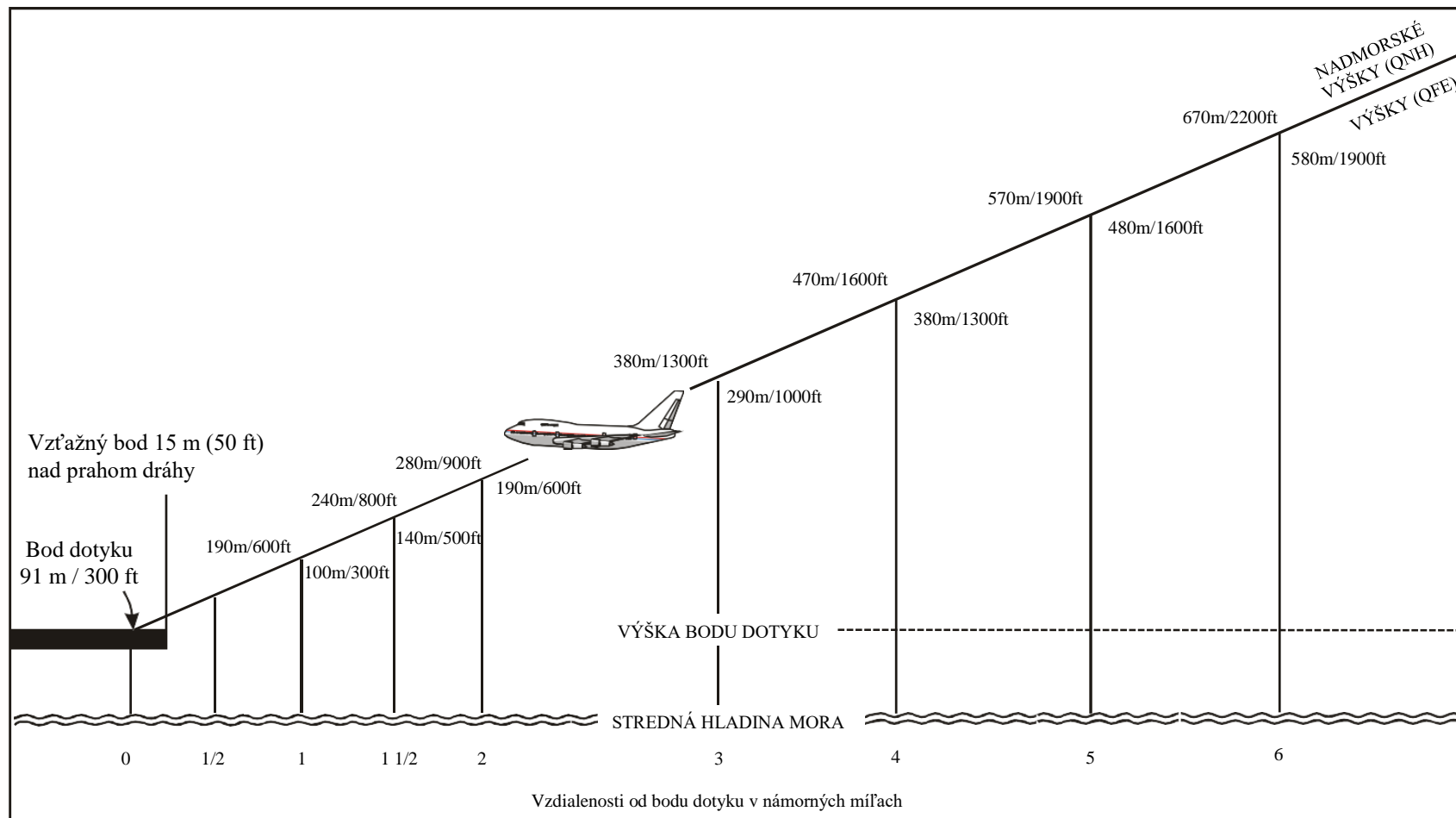
**SLOVAKIA 390 4 MILES FROM TOUCHDOWN
ALTITUDE SHOULD BE 1 600 FEET DO NOT
ACKNOWLEDGE FURTHER TRANSMISSIONS**

<p>SLOVAKIA 390 3½ NM OD BODU DOTYKU, NADMORSKÁ VÝŠKA MÁ BYŤ 1 400 STÔP</p> <p>SLOVAKIA 390 3½ MILES FROM TOUCHDOWN ALTITUDE SHOULD BE 1 400 FEET</p> <p>SLOVAKIA 390 NA TRATI, TOČTE DOPRAVA 3 STUPNE KURZ 272, 3 NM OD BODU DOTYKU, NADMORSKÁ VÝŠKA MÁ BYŤ 1 300 STÔP</p> <p>SLOVAKIA 390 ON TRACK TURN RIGHT THREE DEGREES HEADING 272 3 MILES FROM TOUCHDOWN ALTITUDE SHOULD BE 1 300 FEET</p> <p>SLOVAKIA 390 2½ NM OD BODU DOTYKU, NADMORSKÁ VÝŠKA MÁ BYŤ 1 100 STÔP</p> <p>SLOVAKIA 390 2½ MILES FROM TOUCHDOWN ALTITUDE SHOULD BE 1 100 FEET</p> <p>SLOVAKIA 390 2 NM OD BODU DOTYKU, NADMORSKÁ VÝŠKA MÁ BYŤ 900 STÔP</p> <p>SLOVAKIA 390 2 MILES FROM TOUCHDOWN ALTITUDE SHOULD BE 900 FEET</p> <p>SLOVAKIA 390 NA TRATI, KURZ DOBRÝ, 1½ NM OD BODU DOTYKU, NADMORSKÁ VÝŠKA MÁ BYŤ 800 STÔP</p> <p>SLOVAKIA 390 ON TRACK HEADING IS GOOD, 1½ MILES FROM TOUCHDOWN ALTITUDE SHOULD BE 800 FEET</p> <p>SLOVAKIA 390 NA TRATI, 1 NM OD BODU DOTYKU, PRIBLIŽENIE SKONČENÉ, PO PRISTÁTI PREJDITE NA VEŽU 118,7</p> <p>SLOVAKIA 390 ON TRACK, 1 MILE FROM TOUCHDOWN, APPROACH COMPLETED AFTER LANDING CONTACT TOWER ON 118.7</p>	<p>SLOVAKIA 390 DRÁHA V DOHĽADE</p> <p>SLOVAKIA 390 RUNWAY IN SIGHT</p>
---	---

Ak postup SRA končí vo vzdialenosti 2 NM od bodu dotyku, vzdialenosti od bodu dotyku a odporúčané nadmorské výšky kontrol sa obvykle odovzdávajú v intervale 1 NM. Tam kde sa SRA končí vo vzdialenosti menšej ako 2 NM od bodu dotyku, údaje sa odovzdávajú v intervale ½ NM. Očakáva sa, že lietadlo odpovedá na všetky pokyny. Avšak ak SRA končí vo vzdialenosti menšej ako 2 NM od bodu dotyku, vysielanie riadiaceho letovej prevádzky sa nesmie prerušiť na viac ako 5 sekúnd a odpovede lietadla sa neočakávajú, ak je lietadlo v menšej vzdialenosti ako 4 NM od bodu dotyku.

SRA môže skončiť, ak pilot počas priblíženia ohlási dráhu v dohľade a je odôvodnená istota, že sa vykoná pristátie.



Na Obrázku 2 je uvedený príklad vypočítaných hladín pri uhle zostupovej roviny 3°, kde je nadmorská výška od bodu dotyku 300 stôp.



Obr. 2 SRA: príklad vypočítaných hladín pri uhle zostupovej roviny 3°, kde je nadmorská výška od bodu dotyku 300 stôp.

7.7 Priblíženie presným približovacím radarom

7.7.1 Pri priblížení presným približovacím radarom riadiaci letovej prevádzky, okrem pokynov týkajúcich sa kurzov počas nepretržitej komunikácie, poskytuje informácie o nadmorskej výške vzhľadom na zostupovú rovinu spolu s pokynmi na opravu, ak je lietadlo príliš vysoko alebo príliš nízko. Ďalší príklad zodpovedá zostupovej rovine 3° na dráhu 22 na Letisku M.R. Štefánika Bratislava. Predpokladá sa, že lietadlo bolo navedené radarom na priblíženie do priestoru presného približovacieho radaru (ďalej len „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 240, 3 000 STŔP SLOVAKIA 390 HEADING 240 AT 3 000 FEET SLOVAKIA 390
	SLOVAKIA 390 TOTO BUDE PRIBLÍŽENIE PRESNÝM PRIBLÍŽOVACÍM RADAROM NA DRÁHU 27, BEZPEČNÁ NADMORSKÁ VÝŠKA NAD PREKÁŽKAMI JE 400 STŔP, POLOHA 6 NM VÝCHODNE OD ŠTEFÁNIKA TOČTE DOPRAVA KURZ 260, KLESAJTE DO 2 500 STŔP, QNH 1014	
	SLOVAKIA 390 THIS WILL BE A PRECISION RADAR APPROACH RUNWAY 27, OBSTACLE CLEARANCE ALTITUDE 400 FEET POSITION 6 MILES EAST OF ŠTEFÁNIK TURN RIGHT HEADING 260 DESCENDING TO 2 500 FEET QNH 1014	PRIBLÍŽENIE PRESNÝM PRIBLÍŽOVACÍM RADAROM NA DRÁHU 27, KURZ 26, KLESAŤ DO 2 500 STŔP, QNH 1014, SLOVAKIA 390 PRECISION APPROACH RUNWAY 27, HEADING 260 DESCENDING TO 2 500 FEET QNH 1014, SLOVAKIA 390
	SLOVAKIA 390 PRIBLÍŽUJTE SA SPRAVA, TOČTE DOPRAVA KURZ 270	
	SLOVAKIA 390 CLOSING FROM THE RIGHT TURN RIGHT HEADING 270	DOPRAVA KURZ 270 SLOVAKIA 390 RIGHT HEADING 270 SLOVAKIA 390
	SLOVAKIA 390 NA TRATI, PRIBLÍŽUJETE SA K ZOSTUPOVEJ ROVINE, KURZ DOBRÝ	
	SLOVAKIA 390 ON TRACK APPROACHING GLIDE PATH HEADING IS GOOD	SLOVAKIA 390
	SLOVAKIA 390 OHLÁSTE DRÁHU V DOHLĎE SLOVAKIA 390 REPORT RUNWAY IN SIGHT	SLOVAKIA 390
	SLOVAKIA 390 SLOVAKIA 390 ĎALŠIE VYSIELANIE NEPOTVRDZUJTE, NA TRATI, PRIBLÍŽUJETE SA K ZOSTUPOVEJ ROVINE... PREVERTE VAŠE MINIMÁ	

... ZAČNITE KLESANIE TERAZ RÝCHLOSŤOU 500
STÔP ZA MINÚTU... OPAKUJEM 500 STÔP ZA
MINÚTU... PREVERTE VYSUNUTIE A ZAISTENIE
PODVOZKA ... NA ZOSTUPOVEJ DRÁHE 5 NM OD
BODU DOTYKU... MIERNE SA ODCHÝĽUJETE
DOĽAVA, TOČTE DOPRAVA 5 STUPŇOV, NOVÝ
KURZ 275, OPAKUJEM 275... 4 NM OD BODU
DOTYKU MIERNE POD ZOSTUPOVOU ROVINOU, 100
STÔP, PRÍLIŠ NÍZKO, UPRAVTE RÝCHLOSŤ
KLESANIA, 50 STÔP STÁLE PRÍLIŠ NÍZKO, TOČTE
DOĽAVA 3 STUPŇE KURZ 272, NA TRATI 3 NM OD
BODU DOTYKU... VRACIATE SA NA ZOSTUPOVÚ
ROVINU... NA ZOSTUPOVEJ ROVINE, 2½ NM OD
BODU DOTYKU, OBNOVTE RÝCHLOSŤ KLESANIA...
SLOVAKIA 390 POVOLENÉ PRISTÁTIE... NA
ZOSTUPOVEJ ROVINE... KURZ 272 DOBRÝ, MIERNE
NAD ZOSTUPOVOU ROVINOU... 2 NM OD BODU
DOTYKU... VRACIATE SA NA ZOSTUPOVÚ ROVINU...
NA ZOSTUPOVEJ ROVINE 1¾ NM OD BODU
DOTYKU...TOČTE DOĽAVA 2 STUPNE, NOVÝ KURZ
270... 1½ NM OD BODU DOTYKU... NA ZOSTUPOVEJ
ROVINE 1¼ NM OD BODU DOTYKU, RÝCHLOSŤ
KLESANIA JE DOBRÁ, NA ZOSTUPOVEJ ROVINE 1
NM OB BODU DOTYKU, ¾ NM OD BODU DOTYKU NA
ZOSTUPOVEJ ROVINE... ¾ NM OD BODU DOTYKU
NA ZOSTUPOVEJ ROVINE...
¼ NM OD BODU DOTYKU, PRIBLIŽENIE SKONČENÉ,
PO PRISTÁTI PREJDITE NA VEŽU 118,7

SLOVAKIA 390 DO NOT ACKNOWLEDGE FURTHER
TRANSMISSIONS, ON TRACK APPROACHING GLIDE
PATH... CHECK YOUR MINIMA... COMMENCE DESCENT
NOW AT 500 FEET PER MINUTE... I SAY AGAIN
500 FEET PER MINUTE ... CHECK GEAR DOWN
AND LOCKED... ON GLIDE PATH 5 MILES FROM
TOUCHDOWN... SLIGHTLY LEFT OF TRACK,
TURN RIGHT 5 DEGREES NEW HEADING 275
I SAY AGAIN 275...
4 MILES FROM TOUCHDOWN SLIGHTLY BELOW
GLIDE PATH... 100 FEET
TOO LOW ADJUST RATE OF DESCENT... STILL 50 FEET
TOO LOW, TURN LEFT 3 DEGREES HEADING 272 ON
TRACK 3 MILES FROM TOUCHDOWN... COMING
BACK TO THE GLIDE PATH... ON GLIDE PATH 2½ MILES
FROM TOUCHDOWN RESUME NORMAL RATE OF
DESCENT... FASTAIR 345 CLEARED TO LAND... ON
GLIDE PATH . . . HEADING 272 IS GOOD SLIGHTLY
ABOVE GLIDE PATH... 2 MILES FROM TOUCHDOWN...
COMING
BACK TO THE GLIDE PATH... ON GLIDE PATH 1¾ MILES
FROM TOUCHDOWN... TURN LEFT 2 DEGREES NEW
HEADING 270... 1½ MILES FROM TOUCHDOWN...
ON GLIDE PATH 1¼ MILES FROM TOUCHDOWN RATE
OF DESCENT IS GOOD ON GLIDE PATH 1 MILE FROM
TOUCHDOWN
¾ OF A MILE FROM TOUCHDOWN ON GLIDE
PATH... MILE FROM TOUCHDOWN ON GLIDE
PATH...
¼ MILE FROM TOUCHDOWN APPROACH COMPLETED
AFTER LANDING CONTACT TOWER ON 118.7

SLOVAKIA 390 DRÁHA V DOHĽADE
SLOVAKIA 390 RUNWAY IN SIGHT

- 7.7.2 Ak výškový prvok PAR indikuje, že pilot pravdepodobne vykonáva nevydarené priblíženie, radarový riadiaci letovej prevádzky, ak je čas na získanie odpovede od pilota, oznámi lietadlu jeho výšku nad zostupovou rovinou a opýta sa ho, či vykonáva postup nevydareného priblíženia.

**... MIERNE NAD ZOSTUPOVOU ROVINOU, 3 NM OD
BODU DOTYKU... STÁLE NAD ZOSTUPOVOU
ROVINOU, 2½ NM OD BODU DOTYKU – STÁLE VIAC
NAD ZOSTUPOVOU ROVINOU 2 NM OD BODU
DOTYKU, VYKONÁVATE PRELET**

**...SLIGHTLY ABOVE GLIDE PATH 3 MILES FROM
TOUCHDOWN... STILL ABOVE GLIDE PATH 2½
MILES FROM TOUCHDOWN – GOING FURTHER
ABOVE GLIDE PATH 2 MILES FROM TOUCHDOWN
ARE YOU GOING AROUND**

- 7.7.3 V podobných prípadoch, avšak keď nie je dostatočný čas na obdržanie odpovede od pilota, riadiaci letovej prevádzky pokračuje v presnom priblížení a dôrazne upozorňuje na odchýlky lietadla. Ak je zrejmé, že pilot vykonáva postup nevydareného priblíženia pred minútím alebo po minútí bodu normálneho ukončenia riadenia, radarový riadiaci letovej prevádzky odovzdá pokyny na postup nevydareného priblíženia.

HLAVA 8 OBLASTNÉ RIADENIE

8.1 Oblastné stanovištia riadenia

- 8.1.1 Oblastné stanovištia riadenia sa líšia veľkosťou, od jednoduchých neradarových stanovišť s jedným riadiacim letovej prevádzky, až po veľké a zložité strediská, ktoré môžu zahŕňať oddelené stanovištia riadenia vybavené radarom na riadenie odletov a priletov v koncovej riadenej oblasti. Ďalej uvedená rádiotelefonná frazeológia je vhodná na použitie pre všetky uvedené ATS.
- 8.1.2 Veľká časť frazeológie používanej pri oblastnom riadení má všeobecný charakter a je opísaná v hlave 3. Avšak mnoho pokynov používaných pri oblastnom riadení (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.



SLOVAKIA 390 ŽIADAM KLESANIE
SLOVAKIA 390 REQUEST DESCENT

SLOVAKIA 390 UDRŽUJTE FL 350,
OČAKÁVAJTE KLESANIE PO PRELETE SLIAČA
SLOVAKIA 390 MAINTAIN FL 350 EXPECT
DESCENT AFTER SLIAC

UDRŽUJEM FL 350 SLOVAKIA 390
MAINTAINING FL 350 SLOVAKIA 390

**SLOVAKIA 390 UDRŽUJTE FL 350 DO ĎALŠÍCH
POKYNOV**
SLOVAKIA 390 MAINTAIN FL 350 UNTIL ADVISED

UDRŽUJEM FL 350 SLOVAKIA 390
MAINTAINING FL 350 SLOVAKIA 390

**SLOVAKIA 390 KLESAJTE NA FL 130, PRELEŤTE
VOR NITRA V FL 170 ALEBO VYŠŠIE**
**SLOVAKIA 390 DESCENT TO FL 130 CROSS NITRA
VOR FL 170 OR ABOVE**

OPÚŠŤAM FL 350, KLESÁM DO FL 130, PRELETIEŤ
VOR NITRA V FL 170 ALEBO VYŠŠIE SLOVAKIA 390
LEAVING FL 350 DESCENDING TO FL 130 CROSS
NITRA VOR FL 170 OR ABOVE SLOVAKIA 390

**SLOVAKIA 390 OZNÁMTE ČI MÔŽETE PRELETIEŤ
VOR NITRA V ČASE 52**
**SLOVAKIA 390 ADVISE IF ABLE TO CROSS NITRA
VOR AT 52**
**SLOVAKIA 390 PRELEŤTE VOR NITRA O 52 ALEBO
NESKÔR**
SLOVAKIA 390 CROSS NOTRA VOR AT 52 OR LATER

SLOVAKIA 390 POTVRDZUJEM
SLOVAKIA 390 AFFIRM

PRELETIEŤ VOR NITRA O 52 ALEBO NESKÔR
SLOVAKIA 390
CROSS NITRA VOR AT 52 OR LATER SLOVAKIA 390

**SLOVAKIA 390 ZDRŽANIE PRISTÁTIA NA
ŠTEFÁNIK, OZNÁMTE AK STE SCHOPNÝ ZDRŽAŤ
SA PO TRATI**
**SLOVAKIA 390 LANDING DELAYS AT ŠTEFÁNIK
ADVISE IF ABLE TO LOSE TIME EN ROUTE**

SLOVAKIA 390 POTVRDZUJEM
SLOVAKIA 390 AFFIRM



**SLOVAKIA 390 OZNÁMTE, AK STE SCHOPNÝ
LETIEŤ PARALELNÝ OFFSET**
**SLOVAKIA 390 ADVISE IF ABLE TO PROCEED
PARALLEL OFFSET**

SLOVAKIA 390 POTVRDZUJEM
SLOVAKIA 390 AFFIRM

SLOVAKIA 390 LETĚTE OFFSET 5 NM VPRAVO OD ALPHA 1 NA ÚROVEŇ VOR NITRA	LETÍM OFFSET 5 NM VPRAVO OD ALPHA 1 NA ÚROVEŇ VOR NITRA SLOVAKIA 390
SLOVAKIA 390 PROCEED OFFSET 5 MILES RIGHT OF AHPLA 1 UNTIL ABEAM NITRA VOR	PROCEEDING OFFSET 5 MILES RIGHT OF ALPHA 1 UNTIL ABEAM NITRA VOR SLOVAKIA 390
SLOVAKIA 390 OHLÁSTE OPRAVENÝ VÝPOČET NA NDB NITRA	SLOVAKIA 390 VÝPOČET NA NDB NITRA 1246
SLOVAKIA 390 REPORT REVISED ESTIMATE FOR NITRA NDB	SLOVAKIA 390 ESTIMATE NITRA NDB 1246

8.2 Informácie o polohe

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



	SLOVAKIA 390 OHLÁSTE VOR NITRA SLOVAKIA 390 REPORT NITRA VOR		VYKONÁM SLOVAKIA 390 WILCO SLOVAKIA 390
		SLOVAKIA 390 VOR NITRA 47, FL 350, OKR 55 SLOVAKIA 390 NITRA VOR 47 FL 350 OKR 55	
	SLOVAKIA 390 ROZUMIEM SLOVAKIA 390 ROGER		
	SLOVAKIA 390 OHLÁSTE 25 NM OD DME NITRA SLOVAKIA 390 REPORT 25 MILES FROM DME NITRA		SLOVAKIA 390 VYKONÁM SLOVAKIA 390 WILCO
	SLOVAKIA 390 OHLÁSTE VZDIALENOSŤ OD NITRY SLOVAKIA 390 REPORT DISTANCE FROM NITRA		SLOVAKIA 390, 37 NM
	SLOVAKIA 390 OHLÁSTE PRELET RADIÁLU 270 VOR NITRA SLOVAKIA 390 REPORT PASSING 270 RADIAL NITRA VOR		SLOVAKIA 390 VYKONÁM SLOVAKIA 390 WILCO

	SLOVAKIA 390 VYKONÁM
	SLOVAKIA 390 WILCO

SLOVAKIA 390 OHLÁSTE 25 NM OD DME RADIÁL 270 VOR NITRA	
SLOVAKIA 390 REPORT 25 MILES DME RADIAL 270 NITRA VOR	
	SLOVAKIA 390 VYKONÁM
	SLOVAKIA 390 WILCO

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 bodu 3.3. Ak sa nepožaduje inak, predpokladá sa, že lietadlo opustí hladinu čo najskôr.

	SLOVAKIA 390 AŽ BUDETE PRIPRAVENÝ KLESAJTE DO FL 180	
	SLOVAKIA 390 WHEN READY DESCEND TO FL 180	
		KLESAŤ DO FL 180, OHLÁSIM OPÚŠTANIE FL 350, SLOVAKIA 390
		DESCENDING TO GL 180 WILL REPORT LEAVING FL 350 SLOVAKIA 390

	SLOVAKIA 390 STÚPAJTE DO FL 220, OHLÁSTE PRELET FL 100	
	SLOVAKIA 390 CLIMB TO FL 220 REPORT PASSING FL 100	
		STÚPAM DO FL 220, OHLÁSIM OPÚŠTANIE FL 100, SLOVAKIA 390
		CLIMBING TO FL 220 WILL REPORT PASSING FL 100 SLOVAKIA 390



	SLOVAKIA OKAMŽITE KLESAJTE DO FL 200 KVÔLI PREVÁDZKE	
	SLOVAKIA 390 DESCEND IMMEDIATELY TO FL 200 DUE TRAFFIC	
		OPÚŠŤAM FL 220 DO FL 200 SLOVAKIA 390
		LEAVING FL 220 FOR FL 200 SLOVAKIA 390

8.3.2 Lietadlo môže požiadať o povolenie opustiť riadený vzdušný priestor³³⁾ v klesaní.

		SLOVAKIA 390 ŽIADAM OPUSTIŤ RIADENÝ VZDUŠNÝ PRIESTOR KLESANÍM SLOVAKIA 390 REQUEST TO LEAVE CONTROLLED AIRSPACE BY DESCENT
<p>SLOVAKIA 390 POVOLENÉ KLESAŤ, OHLÁSTE PRELET 5 500 STŔP QNH 1014</p> <p>SLOVAKIA 390 CLEARED FOR DESCENT REPORT PASSING 5 500 FEET QNH 1014</p>	<p>OPÚŠŤAM 7 000 STŔP, OHLÁSIM PRELET 5 500 STŔP, QNH 1014 SLOVAKIA 390</p> <p>LEAVING 7 000 FEET WILL REPORT PASSING 5 500 FEET QNH 1014 SLOVAKIA 390</p>	

Vo vyššie uvedenom príklade je hranica letovej cesty³⁴⁾ 5 500 stŔp.

8.3.3 Lietadlá môžu požiadať o povolenie stúpať alebo klesať s dodržaním vlastného rozstupu v podmienkach VMC počas dňa, nižšie ako 10 000 stŔp vo vzdušnom priestore triedy D a E. Povolenie obsahuje dôležité informácie o prevádzke.



		SLOVAKIA 390 ŽIADAM KLESAŤ DO FL 60 ZA VMC SLOVAKIA 390 REQUEST VMC DESCENT TO FL 60
<p>SLOVAKIA 390 KLESAJTE DO FL 60, UDRŽIAVAJTE VLASTNÉ ROZSTUPY A VMC Z FL 90 DO FL 70, PREVÁDZKA FRIENDSHIP ZÁPADNÝM SMEROM, FL 80, VÝPOČET NA NITRU 07</p> <p>SLOVAKIA 390 DESCEND TO FL 60, MAINTAIN OWN SEPARATION AND VMC FROM FL 90 TO FL 70, TRAFFIC WESTBOUND FRIENDSHIP FL 80 ESTIMATING NITRA AT 07</p>	<p>OPÚŠŤAM FL 100, KLESÁM DO FL 60, UDRŽIAVAM VMC Z FL 90 DO FL 70, PREVÁDZKA V FL 80, SLOVAKIA 390</p> <p>LEAVING FL 100 DESCENDING TO FL 60 MAINTAINING VMC FL 90 TO FL 70 TRAFFIC AT FL 80 SLOVAKIA 390</p>	

³³⁾ Čl. 2 ods. 58 vykonávacieho nariadenia (EÚ) č. 923/2012 v platnom znení.



³⁴⁾ Čl. 2 ods. 36 vykonávacieho nariadenia (EÚ) č. 923/2012 v platnom znení.

8.4 Lety vstupujúce do letových ciest



8.4.1 Lietadlá žiadajúce vstup do letovej cesty adresujú svoju žiadosť príslušnému stanovišťa ATS. Ak na let nebol podaný letový plán, žiadosť zahŕňa podanie letového plánu za letu (pozri bod 3.5). Ak už bol letový plán podaný, môže sa použiť skrátené volanie.

	SLOVAKIA 390 BRATISLAVA CONTROL		BRATISLAVA CONTROL SLOVAKIA 390
	SLOVAKIA 390 POVOLENÉ NA SLIAČ PO TRATI LETOVÉHO PLÁNU FL 240. VSTUP DO A1 NA DUBOVÉ FL 240.		SLOVAKIA 390 ŽIADAM POVOLENIE VSTUPU DO A1 NA DUBOVÉ
	SLOVAKIA 390 CLEARED TO SLIAČ FLIGHT PLANNED ROUTE FL 240. JOIN A1 AT DUBOVÉ AT FL 240.		SLOVAKIA 390 REQUESTING CLEARANCE TO JOIN A1 AT DUBOVÉ
			POVOLENÝ NA SLIAČ CEZ DUBOVÉ PO TRATI LETOVÉHO PLÁNU, LETOVÁ HLADINA 240. VSTUP DO RIADENÉHO VZDUŠNÉHO PRIESTORU V FL 240 SLOVAKIA 390
			CLEARED TO SLIAČ VIA DUBOVÉ FLIGHT PLANNED ROUTE FL 240. TO ENTER CONTROLLED AIRSPACE FL 240 SLOVAKIA 390
	SLOVAKIA 390 SPRÁVNE		
	SLOVAKIA 390 CORRECT		

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

	SLOVAKIA 390 ZOSTAŇTE MIMO RIADENÉHO VZDUŠNÉHO PRIESTORU, POVOLENIE OČAKÁVAJTE V ČASE 55		
	SLOVAKIA 390 REMAIN OUTSIDE CONTROLLED AIRSPACE EXPECT CLEARANCE AT 55		
			ZOSTÁVAM MIMO SLOVAKIA 390
			REMAINING OUTSIDE SLOVAKIA 390

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

			SLOVAKIA 390 ŽIADAM FL 240
	SLOVAKIA 390 FL 240 NEMŮŽEM POVOLÍŤ Z DŮVODU PREVÁDZKY. K DISPOZÍCII JE FL 220 ALEBO 240. OZNÁMTE.		SLOVAKIA 390 REQUEST FL 240
	SLOVAKIA 390 FL 240 NOT AVAILABLE DUE TRAFFIC. ALTERNATIVES ARE FL 220 OR FL 240. ADVISE.		
			SLOVAKIA 390 VYHOVUJE FL 220
			SLOVAKIA 390 ACCEPT FL 220



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>SLOVAKIA 390 POVOLENÉ OPUSTIŤ A1 CEZ VOR SLIAČ. V RIADENOM VZDUŠNOM PRIESTORE UDRŽIAVAJTE FL 230</p> <p>SLOVAKIA 390 CLEARED TO LEAVE A1 VIA SLIAČ VOR. MAINTAIN FL 230 WHEN IN CONTROLLED AIRSPACE</p>		<p>POVOLENÉ OPUSTIŤ A1 CEZ VOR SLIAČ. V RIADENOM VZDUŠNOM PRIESTORE UDRŽIAVAŤ FL 230 SLOVAKIA 390</p> <p>CLEARED TO LEAVE A1 VIA SLIAČ VOR. MAINTAINING FL 230 WHILE IN CONTROLLED AIRSPACE SLOVAKIA 390</p>
---	--	---	--



8.6 Lety križujúce letové cesty

Lietadlo letiace podľa IFR požadujúce križovanie letovej cesty by malo adresovať žiadosť príslušnému stanovišťa ATS.



		<p>BRATISLAVA CONTROL OM-VKE</p>
	<p>OM-VKE BRATISLAVA CONTROL</p>	
	<p>OM-VKE POVOLENÉ KRIŽOVAŤ A1 NA DUBOVÉ FL 80</p> <p>OM-VKE CLEARED TO CROSS AT A1 DUBOVÉ FL 80</p>	<p>OM-VKE PA31, 20 NM SEVERNE OD DUBOVÉ, FL 80, DUBOVÉ O 33, ŽIADAM POVOLENIE KRIŽOVAŤ LETOVÚ CESTU A1 NA DUBOVÉ</p> <p>OM-VKE PA31 20 MILES NORTH OF DUBOVÉ FL 80, DUBOVÉ AT 33 REQUEST CLEARANCE TO CROSS AIRWAY A1 AT DUBOVÉ</p> <p>POVOLENÉ KRIŽOVAŤ A1 NA DUBOVOM, LETOVÁ HLADINA 80, O-KE</p> <p>CLEARED TO CROSS A1 AT DUBOVÉ FL 80 O-KE</p>
	<p>O-KE OHLÁSTE DUBOVÉ</p> <p>O-KE REPORT DUBOVÉ</p>	<p>O-KE</p>

8.7 Lety vyčkávajúce na trati

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

	<p>SLOVAKIA 390, VYČKÁVAJTE NAD VOR NITRA, FL 220, ĎALŠIE POVOLENIE OČAKÁVAJTE O 02, ZDRŽANIE PRISTÁTÍ NA M.R.ŠTEFÁNIK 20 MINÚT</p> <p>SLOVAKIA 390 HOLD AT NITRA VOR FL 220, EXPECT FURTHER CLEARANCE AT 02, LANDING DELAYS AT M.R.ŠTEFÁNIK 20 MINUTES</p>	
		<p>VYČKÁVAM NAD VOR NITRA, FL 220, SLOVAKIA 390 HOLDING AT NITRA VOR FL 220 SLOVAKIA 390</p>
		<p>SLOVAKIA 390 VYČKÁVAJTE NAD NITROU, FL 100 SLOVAKIA 390 HOLD AT NITRA, FL 100</p>
		<p>VYČKÁVAM NAD NITRA, FL 100. AKÉ JE ZDRŽANIE, SLOVAKIA 390 HOLDING AT NITRA FL 100. WHAT IS THE DELAY, SLOVAKIA 390</p>
		<p>SLOVAKIA 390 OČAKÁVANÉ ZDRŽANIE 10 MINÚT SLOVAKIA 390 EXPECTED DELAY 10 MINUTES</p>
		<p>SLOVAKIA 390 ROZUMIEM SLOVAKIA 390 ROGER</p>



- 8.7.2 V prípade vyčkávania na trati bude lietadlo zvyčajne vyčkávať v ľavom alebo pravom obrazci podľa trate ATS. Pri dlhšom zdržaní, môže pilot požiadať o vyčkávanie v predĺženom vyčkávacom obrazci, alebo sa mu to môže odporučiť.

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

8.8 Prehľadový systém ATS



- 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 letovej prevádzky obvykle informuje pilota o tom, že sú riadení radarom.

	SLOVAKIA 390, STE RIADENÝ RADAROM SLOVAKIA 390 UNDER RADAR CONTROL		ROZUMIEM SLOVAKIA 390 ROGER SLOVAKIA 390
	SLOVAKIA 390 RADAROVÉ RIADENIE SKONČENÉ SLOVAKIA 390 RADAR CONTROL TERMINATED		ROZUMIEM SLOVAKIA 390 ROGER SLOVAKIA 390

8.9 Automatické závislé sledovanie

V prípade poruchy služby automatického závislého sledovania, môže byť pilot informovaný hlasovou komunikáciou.

	SLOVAKIA 390 AUTOMATICKÉ ZÁVISLÉ SLEDOVANIE JE MIMO PREVÁDZKY SLOVAKIA 390 AUTOMATIC DEPENDENT SURVEILLANCE OUT OF SERVICE		SLOVAKIA 390
--	---	---	--------------

8.10 Riadenie letov nad oceánmi

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

8.10.2 Riadenie letov nad oceánmi sa obvyčajne uskutočňuje na HF. Priame spojenie pilot-riadiaci letovej prevádzky, ktoré sa uskutočňuje na VHF kanáloch lietadlo-zem, sa preto nahradzuje spojením cez operátora. Dôsledkom toho správy z lietadiel na oceánskych tratiach odovzdáva operátor riadiacemu letovej prevádzky a pilotom rovnakým spôsobom. Piloti a riadiaci letovej prevádzky v oceánskom vzdušnom priestore pri výmene informácií a pokynov počítajú 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 ustanovuje osobitný predpis.³⁵⁾
- 9.1.6 Piloti môžu prispôbiť frazeológiu uvedenú v tejto hlave svojim potrebám a časovým možnostiam.
- 9.1.7 Piloti sa snažia získať pomoc vždy, keď majú pochybnosti o bezpečnosti letu. Môže sa tým predísť riziku vzniku vážnejších situácií.
- 9.1.12 Ak bola zachytená tiesňová správa, ktorá nebola potvrdená, lietadlo, ktoré tiesňovú správu zachytilo, správu potvrdí a odvysielá (ak to čas a okolnosti umožňujú).

9.4 Núdzové klesanie

- 9.4.1 Keď lietadlo oznámi, že núdzovo klesá, riadiaci letovej prevádzky podnikne všetky možné kroky na zaistenie bezpečnosti ostatných lietadiel.
- 9.4.2 Po všeobecnom vysielaní varovania lietadlám o núdzovom klesaní nasledujú podľa potreby konkrétne pokyny.

9.5 Strata spojenia

Všeobecné pravidlá používané pri strate spojenia sú uvedené v osobitnom predpise.³⁶⁾

- 9.5.7 Ak boli postupy neúspešné, letecká stanica vyšle naslepo lietadlu správy iné ako správy obsahujúce letové povolenia³⁷⁾, na frekvencii, na ktorej sa predpokladá, že na nej lietadlo počúva.
- 9.5.8 Lietadlám sa nesmú vysielat' naslepo letové povolenia okrem prípadov, keď o nich požiadala odosielateľ.

³⁵⁾ Letecký predpis L 10 Letecké telekomunikácie, Zväzok II - Spojovacie postupy. Bod SERA.14095 vykonávacieho nariadenia (EÚ) č. 923/2012 v platnom znení.

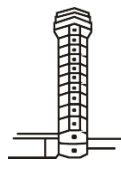
³⁶⁾ Letecký predpis L 10 Letecké telekomunikácie, Zväzok II - Spojovacie postupy. Príloha č. 1 k rozhodnutiu č. 24613/2015/C410-SCLVD/64445.

³⁷⁾ Čl. 2 ods. 28 vykonávacieho nariadenia (EÚ) č. 923/2012 v platnom znení.

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 služby³⁸⁾ vysielaním (napr. VOLMET) alebo priamym vysielaním pozemného personálu pilotom. Používajú sa pri tom štandardné meteorologické skratky a termíny, informácie sa vysielajú pomaly a zreteľne, aby si príjemca mohol v prípade potreby údaje zaznamenať.



G-CD ŽILINA VEŽA MOMENTÁLNE POČASIE
VIETOR 360 STUPŇOV 5 UZLOV DOHĽADNOSŤ
20 KM NÍZKA OBLAČNOSŤ 2 500 STÔP QNH
1008

G-CD ŽILINA TOWER PRESENT WEATHER
WIND 360 DEGREES 5 KNOTS VISIBILITY 20 KM
FEW CLOUDS 2 500 FEET QNH 1008

QNH 1008 G-CD

**SLOVAKIA 390 ŠTEFÁNIK VIETOR 360 STUPŇOV 25 UZLOV,
DOHĽADNOSŤ 1 000 METROV NEPRETRŽITÝ MIERNY DÁŽĎ
ZAMRAČENÉ 600 STÔP QNH 1001**

**SLOVAKIA 390 ŠTEFÁNIK WIND 360 DEGREES 25 KNOTS
VISIBILITY 1 000 METRES CONTINUOUS MODERATE RAIN
OVERCAST 600 FEET QNH 1001**

SLOVAKIA 390 QNH 1001 ŽIADAM TEPLOTU
SLOVAKIA 390 QNH 1001 REQUEST
TEMPERATURE

SLOVAKIA 390 TEPLOTA 7
SLOVAKIA 390 TEMPERATURE 7

SLOVAKIA 390

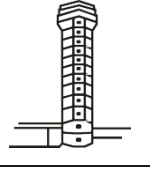

10.2 Dráhová dohľadnosť

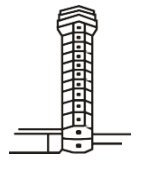

10.2.1 Pri vysielaní RVR sa použijú slová „DRÁHOVÁ DOHĽADNOSŤ/RUNWAY VISUAL RANGE“ alebo skratka RVR, za ktorými nasleduje číslo dráhy, , ak je to potrebné miesto v prípade viacnásobného merania a hodnota (hodnoty) RVR.

10.2.2 Ak sú k dispozícii merania RVR z viacerých miest, hlásia sa v poradí od dotykovej zóny, nasleduje stred dráhy a končí priestorom opustenia dráhy/ dobehu. Ak sú hlásené

³⁸⁾ Čl. 2 ods. 14 vykonávacieho nariadenia (EÚ) č. 923/2012 v platnom znení.

pozorovania z troch miest, označenie týchto miest sa môže vynechať za predpokladu, že sú hlásené v takomto poradí.

	<p>SLOVAKIA 390 RVR DRÁHA 27 BOD DOTYKU 650 METROV STRED 700 METROV KONIEC 600 METROV</p> <p>SLOVAKIA 390 RVR RUNWAY 27 TOUCHDOWN 650 METRES MIDPOINT 700 METRES STOP END 600 METRES</p>		<p>ROZUMIEM SLOVAKIA 390 ROGER SLOVAKIA 390</p>
---	--	---	---

	<p>SLOVAKIA 390 RVR DRÁHA 27 650 METROV 700 METROV A 600 METROV</p> <p>SLOVAKIA 390 RVR RUNWAY 27 650 METRES 700 METRES AND 600 METRES</p>		<p>ROZUMIEM SLOVAKIA 390 ROGER SLOVAKIA 390</p>
---	--	---	---

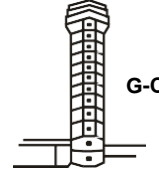

10.3 Podmienky na povrchu dráhy

- 10.3.1 Postupy na meranie a hlásenie podmienok na povrchu dráhy sú podrobne uvedené v osobitnom predpise.³⁹⁾
- 10.3.2 Informácie získané z hlásení pilotov môže riadiaci letovej prevádzky, ak považuje za užitočné odovzdať ich pilotom ďalších lietadiel:
„BRZDIACI ÚČINOK HLÁSENÝ/BRAKING ACTION REPORTED BY (typ lietadla V ČASE/AT (čas) (odhad brzdiaceho účinku)“.
- 10.3.3 Ak riadiaci letovej prevádzky považuje za potrebné oznámiť lietadlu informáciu o výskyte vody na dráhe, použijú sa termíny , „VLHKÁ/WET“, KALUŽE VODY/WATER PATCHES“ alebo „ZAPLAVENÁ/FLOODED“, podľa vyskytujúceho sa množstva vody.

³⁹⁾ Letecký predpis L 14 Letiská..

Bod ADR.OPS.A.060, ADR.OPS.B.037 a ADR.OPS.C.010 prílohy IV nariadenia Komisie (EÚ) č. 139/2014 z 12. februára 2014, ktorým sa stanovujú požiadavky a administratívne postupy týkajúce sa letísk podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 (Ú. v. EÚ L 44, 14.2.2014) v platnom znení.

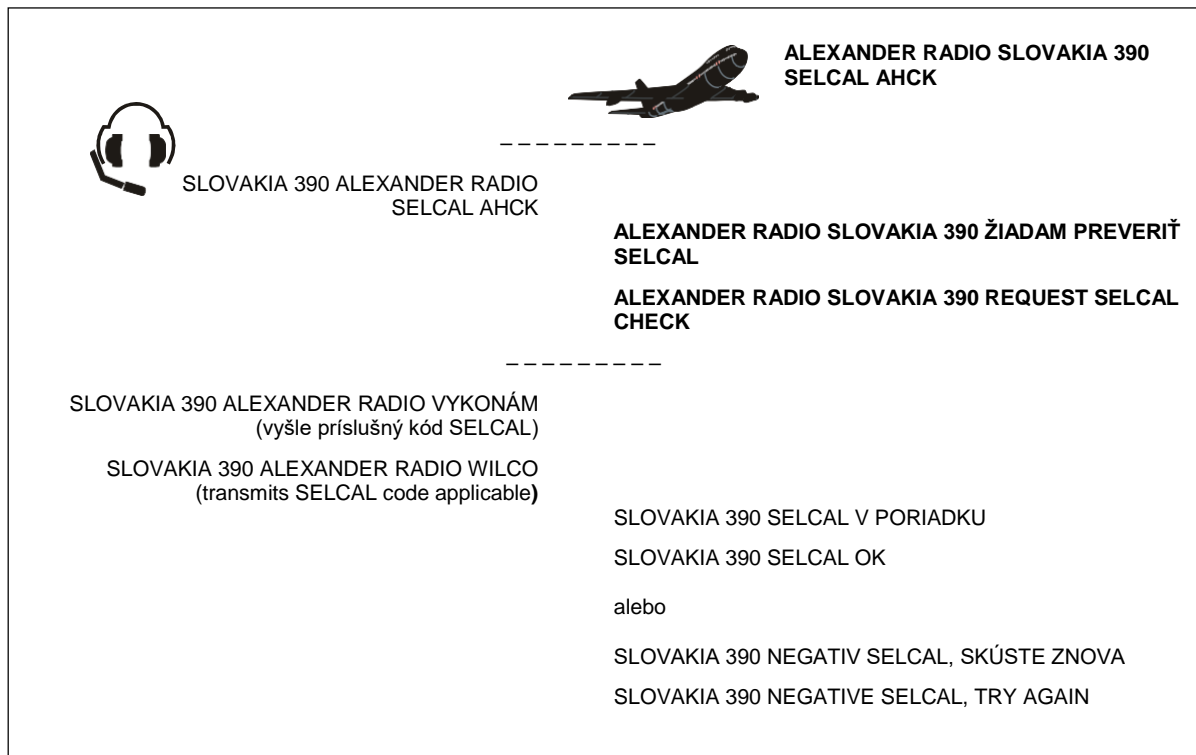
10.3.4 Iné údaje týkajúce sa podmienok na dráhe, ktoré môžu zaujímať pilota, sa vysielajú vo vhodnom čase.

	G-CD ŽILINA VEŽA, KOSENIE TRÁVY V BLÍZKOSTI STREDU LETISKA G-CD ŽILINA TOWER GRASS MOWING IN PROGRESS NEAR CENTRE OF AERODROME		G-CD KOSAČKY V DOHL'ADE G-CD MOWERS IN SIGHT
SLOVAKIA 390 PRAH DRÁHY 27 POSUNUTÝ 500 STÔP KVÔLI POŠKODENÉMU POVRCHU SLOVAKIA 390 THRESHOLD RUNWAY 27 DISPLACED 500 FEET DUE BROKEN SURFACE		ROZUMIEM SLOVAKIA 390 ROGER SLOVAKIA 390	
SLOVAKIA 390 ROLOVACIA DRÁHA GOLF UZAVRETÁ Z DÔVODU ÚDRŽBY, UVOĽNITE PO ALPHA SLOVAKIA 390 TAXIWAY GOLF CLOSED DUE MAINTENANCE USE ALPHA TO VACATE		UVOĽŇUJEM PO ALPHA, SLOVAKIA 390	

HLAVA 11 RÔZNE SPÔSOBY ZABEZPEČENIA LETOV

11.1 Výberové volanie

- 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 SELCAL sú uvedené v osobitnom predpise.⁴⁰⁾
- 11.1.2 Ak sa predpokladá, že sa systém SELCAL počas letu použije, uvedie sa kód SELCAL v letovom pláne. Ak je pochybnosť, že pozemná stanica má túto informáciu, pilot vyšle kód SELCAL pri prvom volaní použitím frázy „SELCAL (kódové označenie)“. Ak je, alebo sa stane zariadenie SELCAL neschopné prevádzky, pilot oznámi 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 následné potvrdí 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 oznámi riadiacemu letovej prevádzky použitím frázy „NEGATIV SELCAL, SKÚSTE ZNOVA/ NEGATIVE SELCAL, TRY AGAIN“.




11.2 Vypúšťanie paliva

Ak lietadlo oznámi stanovišťa ATS, že zamýšľa vypúšťať palivo, stanovište ATS bude koordinovať s letovou posádkou trať ktorou má letieť, hladinu, ktorá sa má použiť a trvanie vypúšťania paliva.

⁴⁰⁾ Letecký predpis L 10 Letecké telekomunikácie, Zväzok II - Spojovacie postupy.

Rozstupy medzi lietadlom vypúšťajúcim palivo a ostatnou známou prevádzkou majú byť podľa špecifikovaných miním. Pre prevádzku mimo riadeného vzdušného priestoru bude vysielané upozornenie/výstraha.



**VŠETKÝM STANICIAM BRATISLAVA CONTROL B777 VYPÚŠŤA
PALIVO FL 90, ZAČIATOK 10 NM JUŽNE OD DUBOVÉHO NA
TRATI 180 V DĹŽKE 50 NM. MEDZI FL 60 A 100 NELEŽTE
BLIŽŠIE AKO 50 NM ZA, 10 NM PRED LIETADLOM A 10 NM OD
TRATE VYPÚŠŤANIA PALIVA**

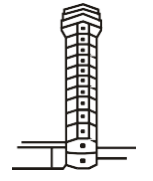
**ALL STATIONS BRATISLAVA CONTROL B777 DUMPING FUEL
FL 90 BEGINNING 10 MILES SOUTH OF DUBOVÉ ON TRACK 180
FOR 50 MILES. AVOID FLIGHT BETWEEN FL 60 AND FL 100
WITHIN 50 MILES BEHIND, 10 MILES AHEAD OF THE AIRCRAFT
AND WITHIN 10 NM TO THE SIDES OF FUEL DUMPING TRACK**

**VŠETKÝM STANICIAM BRATISLAVA CONTROL VYPÚŠŤANIE
PALIVA UKONČENÉ**

**ALL STATIONS BRATISLAVA CONTROL FUEL DUMPING
COMPLETED**

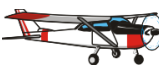
11.3 Turbulencia v úplave

Ak je podozrenie na výskyt turbulencie v úplave, alebo jej výskyt je stanovišťa ATC známy, riadiaci letovej prevádzky na to upozorní.



**G-CD PREDĹŽTE PO VETRE KVÔLI
TURBULENCII V ÚPLAVE, PRED VAMI
PRISTÁVA B757**

**G-CD EXTEND DOWNWIND DUE WAKE
TURBULENCE B757 LANDING AHEAD**



PREDĹŽUJEM PO VETRE, G-CD
EXTENDING DOWNWIND, G-CD

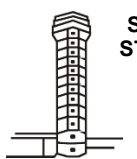
**G-CD VYČKÁVAJTE NA MIESTE KVÔLI
TURBULENCII V ÚPLAVE, PRED VAMI
ODLIETAVA AIRBUS**

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

VYČKÁVAM G-CD
HOLDING G-CD


11.4 Strih vetra

Ak sa predpokladá, alebo lietadlo hlásilo strih vetra, stanovišťa ATC vysiela výstrahu ostatným lietadlám dovedy, pokiaľ ďalšie lietadlá neoznámia, že tento jav už neexistuje.



**SLOVAKIA 390 VÝSTRAHA MIERNY
STRIH VETRA V 800 STOPÁCH 3 NM
NA FINÁLE DRÁHY 27**

**SLOVAKIA 390 CAUTION MEDIUM
WIND SHEAR REPORTED AT 800
FEET 3 MILES DINAL RUNWAY 27**

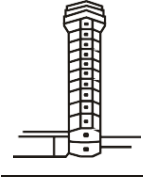
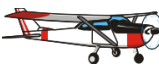


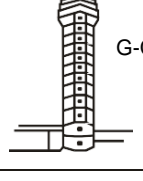
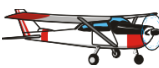
ROZUMIEM SLOVAKIA 390
ROGER SLOVAKIA 390

11.5 Rádiové zameranie

Pilot môže požiadať o zameranie alebo kurz použitím príslušnej frázy označujúcej požadovanú službu. Vysielanie sa ukončí volacím znakom lietadla. Zameriavacia stanica odpovie takto:

- 1) príslušná fráza,
- 2) zameranie alebo kurz v stupňoch vzhľadom k zameriavacej stanici.

	<p>G-CD ŠTEFÁNIK VEŽA KURZ LETISKO M.R.ŠTEFÁNIK 090 STUPŇOV TRIEDA A</p> <p>G-CD ŠTEFÁNIK TOWER HEADING TO AIRPORT M.R.ŠTEFÁNIK 090 DEGREES CLASS A</p>		<p>ŠTEFÁNIK VEŽA G-ABCD, ŽIADAM KURZ NA LETISKO M.R.ŠTEFÁNIK</p> <p>ŠTEFÁNIK TOWER G-ABCD REQUEST HEADING TO AIRPORT M.R.ŠTEFÁNIK</p>
			<p>TRIEDA A 090 G-CD</p> <p>CLASS A 090 G-CD</p>

	<p>G-CD ŠTEFÁNIK VEŽA QDM 090 STUPŇOV TRIEDA A</p> <p>G-CD ŠTEFÁNIK TOWER QDM 090 DEGREES CLASS A</p>		<p>ŠTEFÁNIK VEŽA G-ABCD, ŽIADAM QDM</p> <p>ŠTEFÁNIK TOWER G-ABCD REQUEST QDM</p>
			<p>TRIEDA A 090 G-CD</p> <p>CLASS A 090 G-CD</p>